Gemeente Haarlem

# Analyse gebied en beleid (Bijlage 2)

Masterplan Hart voor Oostpoort

3 december 2025
Omgevingsbeleid

# Inhoudsopgave


**1. Analyse 3**

1.1 Inleiding 3

1.2 Plangebied 3

1.3 Gebiedsanalyse 3

1.3.1. Historie 3

1.3.2. Sociaal-maatschappelijk 6

1.3.3. Functionaliteit 7

1.3.4. Stedenbouw & Landschap 8

1.4 Beleidsanalyse 10

1.4. 10

1.4.1. Omgevingsvisie Haarlem 2045 & sectoraal beleid 10

1.4.2. Specifieke beleidstukken 20

1.4.3. Specifieke afspraken 21

1.5 Participatie 22

1.5.1 Doel en uitgangspunten 22

1.5.2 Communicatiemiddelen 22

1.5.3. Doelgroepen en participatieniveau 22

1.5.4 Participatieactiviteiten 22

1.5.5 Samenvattend: opbrengsten participatie 23

1.6 Conclusie analyse 24

# 1. Analyse

## 1.1 Inleiding

Deze bijlage bevat een analyse van het gebied, het gemeentelijke beleid, uitgevoerde onderzoeken en de uitgevoerde participatie en gesprekken met verschillende betrokkenen welke van belang zijn voor de ontwikkeling van Hart voor Oostpoort. De analyse gaat in op de bestaande kwaliteiten en uitdagingen, ambities uit vastgesteld beleid, gedane onderzoeken en de wensen vanuit de buurt, eigenaren en ondernemers. Dit geheel leidt tot een aantal opgaven en ambities waar we in het Masterplan Hart voor Oostpoort invulling aan geven.

## 1.2 Plangebied

Hart voor Oostpoort is gelegen in het oosten van Haarlem, rond station Haarlem Spaarnwoude, op de overgang van de stad naar het recreatie- en natuurgebied Spaarnwoude en de Veerplas. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door het bedrijventerrein Waarderpolder (Ikea en Bohnweg), in het westen door de Jan van Krimpenweg en het Meerspoorpad, in het zuiden door de kantoorpanden aan de Diakenhuisweg en de wijk Zuiderpolder, en in het oosten door de Camera Obscuraweg, Robertus Nurksweg en het NNN (Natuurnetwerk Nederland gebied).

Binnen het plangebied vallen zowel het stationsgebied als aangrenzende terreinen aan noord- en zuidzijde van het spoor. Het gebied is te duiden als een gemengd stadsrandgebied, met diverse functies: infrastructuur (spoor, bus, hoofdwegen), bedrijvigheid, detailhandel (grootschalige winkels), kantoren, recreatie aan de Veerplas, ecologische verbindingszone en enkele sportvoorzieningen. De bestaande bebouwing is versnipperd en wordt afgewisseld met braakliggende percelen en parkeerterreinen.

Het plangebied is opgedeeld in een noord- en zuidplot, gescheiden door het spoor en de Amsterdamsevaart, en wordt in samenhang ontwikkeld als één stedelijk geheel.

## 1.3 Gebiedsanalyse

### 1.3.1. Historie

Landschappelijk gezien ligt Haarlem Hart voor Oostpoort in de strandvlakte gelegen tussen de strandwal van Spaarnwoude en de Haarlemse strandwal. De eerste is circa 5200 jaar geleden gevormd en de laatste circa 4800 jaar geleden. Er zijn aanwijzingen dat tussen de strandwallen kleinere strandwallen en zandopduikingen hebben gelegen die voor menselijk gebruik geschikt waren vanaf circa 5200 jaar geleden (midden neolithicum - IJzertijd). In de strandvlakte is kort na de vorming een veenpakket tot ontwikkeling gekomen. Er zijn aanwijzingen dat het veengebied in de bronstijd (3650-2600 jaar geleden) werd gebruikt. Vanaf de 11e-12e eeuw wordt het veengebied ontgonnen en vindt er bewoning plaats op het dan ontwaterde veen. In de loop van de middeleeuwen verdween de bewoning als gevolg van overstromingen en de daarmee samenhangende afdekking met een laag klei. 1631 wordt de trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam aangelegd. Aan de zuidzijde daarvan is in hetzelfde jaar de molen Zeldenpas gebouwd.
Haarlem Hart voor Oostpoort is sinds de aanleg van de trekvaart onderdeel geweest van een belangrijke transportcorridor en entreegebied van Haarlem avant la lettre. Het gebied fungeerde lange tijd als doorvoerplek, maar kreeg met de aanleg van de viaducten Stastok en

Kegge, de vestiging van enkele grote bedrijven (waaronder IKEA) en de komst van station Haarlem Spaarnwoude ook steeds meer de functie van eindbestemming.

Tot ver in de 20e eeuw bestond het gebied voornamelijk uit veenweiden met sloten, georiënteerd op oude landschapselementen zoals de Oude Haarlemmerweg (Oudeweg) en de watergang het Vuilrak richting Penningsveer. Deze verkavelingsstructuur is een overblijfsel van de veenontginning en werd in de 20e eeuw deels aangepast voor bedrijventerreinen. De aanleg van de Stelling van Amsterdam beïnvloedde het open landschap vanaf de oostzijde van het water. Twee structurerende elementen, de Amsterdamsevaart (1631) en de spoorlijn (1832), vormen sinds lang een oost-westelijke grens tussen noord en zuid, versterkt door de komst van een elektrische tram (1904–1957) en een zuidelijke aftakking naar Parkwijk en de Zuiderpolder.

In de tweede helft van de vorige eeuw werd een deel van het veenlandschap ingericht voor bedrijventerrein en recreatie. De aanleg van de Veerplas zorgde voor waterberging en nieuwe recreatiemogelijkheden, maar liet de kenmerkende radiale verkaveling alleen langs de randen intact. De wijk Zuiderpolder werd ontwikkeld met behoud van het oorspronkelijke slotenpatroon en kreeg groene verbindingen naar het omliggende landschap.

De huidige situatie is voor een groot deel het resultaat van de snelle verstedelijking na 1955. Tot 1975 werd het industrieterrein Waarderpolder planmatig oostwaarts uitgebreid, met als markant punt de 150 meter hoge PTT-zendmast (1968). Aan de zuidkant ontwikkelden zich woonwijken volgens stedelijke uitbreidingsplannen, met het Meerspoorpad tot in de jaren ’90 als oostgrens van de stad. De uitbreiding van infrastructuur (verbreding N200, aanleg N205 en A9) zorgde voor een sterke verknoping met de regio, maar ook voor barrièrewerking. Hart voor Oostpoort kreeg hierin een belangrijke verbindingsfunctie tussen de Oudeweg, de N200 en de A9, met als sluitstuk het hoge verkeerstalud en de fly-over tussen Waarderpolder en het veenweidegebied.

Tussen 1985 en 2010 vestigden zich grote bedrijven als Teva en eerst Sony later IKEA  en werd in 1998 station Haarlem Spaarnwoude geopend. Vanaf begin 21e eeuw werd het gebied aangewezen als ontwikkellocatie.



Oude Amsterdamsevaart richting Haarlem



1930 Amsterdamsevaart richting Amsterdam

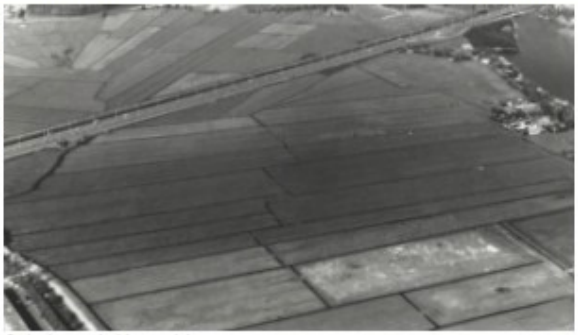
blauwetram.nl



Tramlijn Amsterdam-Haarlem bij halte Spaarnwoude

FASEN VAN BEBOUWING IN OOSTPOORT

gemeente-archief



Onbebouwde Veerpolder

gemeente-archief



1987 Kegge-Stastokviaduct

gemeente-archief



1994 Veerplas

gemeente-archief



1998 IKEA en station Spaarnwoude

### 1.3.2. Sociaal-maatschappelijk

Het noordelijk deel van Hart voor Oostpoort is een bedrijfsterrein/ industriegebied. In dit entree gebied zijn naast grote industriële bedrijven een aantal –consumentverzorgende-bedrijven gevestigd, zoals een autowasstraat en keukenhandel, veelal gesitueerd aan de Oudeweg. Binnen de grenzen van Hart voor Oostpoort zit horecabedrijf Houtbaar en is tijdelijke huisvesting voor statushouders en Oekraïners neergezet. Zowel ruimtelijk als sociaal maatschappelijk is er nu geen samenhang. Aan de zuidzijde vormen de kantoorgebouwen een harde grens met de woonwijk Zuiderpolder. De samenhang is uitsluitend verkeerstechnisch. Het voorzieningenniveau in de Zuiderpolder is beperkt.

Het aantal voorzieningen in de buurt wordt als slecht beoordeeld. Plekken voor met name maatschappelijke organisaties zijn moeilijk te vinden of voor deze organisaties niet te betalen. Ook is er in die omliggende wijken vraag naar meer groen, meer plekken om te spelen, sporten en te verblijven en te ontmoeten. Om goede zorg te kunnen leveren met de komst van de nieuwe inwoners van Hart voor Oostpoort is een spreekkamer/dependance voor een huisarts zeer wenselijk.

De geplande woningbouw en functiemenging zullen leiden tot een forse toename van het aantal bewoners en dagelijkse gebruikers. Waar het gebied nu nog grotendeels bestaat uit losse bedrijfsfuncties, infrastructuur en onbenutte ruimte, zal Hart voor Oostpoort zich ontwikkelen tot een levendige stadsentree. Een gemengd stedelijk milieu waar wonen, werken, voorzieningen en recreatie samenkomen. Deze groei creëert extra draagvlak voor voorzieningen, maar stelt ook nieuwe eisen aan bereikbaarheid, openbare ruimte en gezonde leefomgeving.

De ligging bij station Haarlem Spaarnwoude en de verbeterde fiets- en voetgangersverbindingen met de omliggende wijken zorgen voor een sterke verwevenheid met de Zuiderpolder, Waarderpolder en het recreatiegebied Spaarnwoude. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor uiteenlopende doelgroepen, van jonge stedelingen, starters, doorstromers uit Haarlem zelf, maar ook forenzen en gezinnen die in een stedelijke omgeving met voorzieningen willen wonen. De diversiteit in woningtypen en functies ondersteunt een gemengde bevolkingssamenstelling. De vormgeving van de woningen met aan de voorkant terrassen en woonstraatjes met pleintjes, stimuleert spontane ontmoetingen. Dat draagt bij aan sociale cohesie. Een goede openbare ruimte zorgt voor een meer interactief, duurzamer en functioneler gebruik. Daarmee leggen we de basis voor de levendige en inclusieve wijk die zich door de jaren heen kan ontwikkelen.

Tegelijkertijd vraagt de ontwikkeling van Hart voor Oostpoort aandacht voor sociale inclusie. Het gebied heeft nu nog geen uitgesproken woonidentiteit; de meeste huidige gebruikers zijn werknemers van omliggende bedrijven, bezoekers van de Veerplas of reizigers van het station. De transformatie biedt kansen om een nieuwe gemeenschap te vormen, waarin ontmoeting en verbinding centraal staan.
Door het toevoegen van ontmoetingsplekken en speelplekken in de openbare ruimte, levendige plinten, toegankelijke recreatievoorzieningen en kleinschalige buurtfuncties wordt ingezet op het bevorderen van contact tussen bewoners, werknemers en bezoekers. Groene en ecologische verbindingen, autoluwe straten, veilige fiets- en wandelroutes en het benutten van de ligging aan de Veerplas dragen bij aan een gezonde leefstijl en een aantrekkelijke leefomgeving.

De sociaal-maatschappelijke opgave is daarmee niet alleen kwantitatief (het huisvesten van nieuwe inwoners), maar ook kwalitatief: het creëren van een inclusieve en veerkrachtige wijk

die aansluit bij de diversiteit van Haarlem. Daarbij hoort het inspelen op verschillende leefstijlen, inkomensniveaus en culturele achtergronden, en het bieden van ruimte voor sociale en maatschappelijke voorzieningen.

### 1.3.3. Functionaliteit

Hart voor Oostpoort heeft een strategische ligging als mobiliteitsknooppunt en stedelijk ontwikkelingsgebied. Met station Haarlem Spaarnwoude, diverse busverbindingen, regionale doorfietsroutes en de nabijheid van de A9 en N200 is het gebied uitstekend bereikbaar binnen de Metropoolregio Amsterdam. Deze bereikbaarheid biedt grote kansen om het gebied te transformeren tot een aantrekkelijke stadsentree voor Haarlem, waar wonen, werken en voorzieningen samenkomen.

Op dit moment is Hart voor Oostpoort echter nauwelijks een bestemming op zichzelf. Het gebied heeft een sterk infrastructureel en gefragmenteerd functioneel karakter, met doorstroomroutes, parkeervlaktes en OV-transitpunten als dominante elementen. De functies zijn beperkt: twee zakelijke doelbestemmingen (waaronder farmaceutisch bedrijf Teva), enkele kantoren aan de zuidzijde en één grote perifere detailhandelsvestiging (IKEA) aan de noordzijde die een duidelijke regionale publieksfunctie vervult. Voorzieningen zijn beperkt en gericht op bezoekers van het station, werknemers van omliggende bedrijven en recreanten aan de Veerplas. Woonfuncties op de tijdelijke woningen na ontbreken, waardoor er geen permanente wooncommunity in het gebied aanwezig is. Sociale interactie vindt nu vooral plaats via werk en recreatie. De relatie met het naastgelegen recreatiegebied Veerplas is momenteel ondermaats, terwijl hier juist grote potentie ligt voor een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied. Grote delen van het gebied zijn verhard, de openbare ruimte is primair op de auto ingericht, en er zijn kavels die wachten op herontwikkeling of herbestemming.

Hart voor Oostpoort vormt ook de poort tot bedrijventerrein Waarderpolder, een belangrijke economische motor van Haarlem. De ligging en bereikbaarheid maken het gebied aantrekkelijk voor arbeidsintensieve bedrijven, creatieve en innovatieve bedrijvigheid, en mogelijk ook voor vestigingen met nationale uitstraling. Door functiemenging en het toevoegen van hoogwaardige voorzieningen kan Hart voor Oostpoort bijdragen aan de economische waarde van de Waarderpolder en de stad als geheel. Verdichting op arbeidsplaatsen, gekoppeld aan de ontwikkeling van een sterke HOV-as tussen Haarlem Oost en Amsterdam Zuid, versterkt het profiel van het gebied binnen de MRA.

Een belangrijke opgave ligt in het toevoegen van een woonfunctie aan een gebied dat nu nog volledig zakelijk en infrastructureel georiënteerd is. De plannen voorzien in circa 900 woningen, waarvan minimaal 50% sociaal en middeldure huur of koop. De situering rond station Haarlem Spaarnwoude maakt het gebied aantrekkelijk voor forenzen en jonge stedelingen. Door de combinatie van de met zorg gekozen voorzieningen en het ontwerp van de openbare ruimte wordt gestreefd naar een levendige en inclusieve stadswijk. De aansluiting op de aangrenzende woonwijk Zuiderpolder is daarbij cruciaal voor sociale cohesie en het gebruik van bestaande dagelijkse voorzieningen zoals scholen en winkels volgens het principe van de 10 minuten stad. Gezien de nabijheid van bedrijven, spoor en Amsterdamsevaart vraagt dit om zorgvuldige ruimtelijke inpassing, hoogwaardige openbare ruimte en slimme verbindingen die het gebied leefbaar en aantrekkelijk maken voor toekomstige bewoners.

De uitdaging is daarmee tweeledig: het behouden en versterken van de economische functie en werkgelegenheid, én het realiseren van een levendige, gemengde stadswijk die zowel de

entree van Haarlem markeert als een volwaardig stedelijk woon-werkgebied vormt. Door de combinatie van strategische ligging, bereikbaarheid en ontwikkelruimte kan Hart voor Oostpoort uitgroeien tot een dynamisch stedelijk knooppunt met een eigen identiteit binnen Haarlem en de regio.

### 1.3.4. Stedenbouw & Landschap

Tot ver in de 20e eeuw bestond Hart voor Oostpoort uit open veenweiden, doorsneden door sloten en georiënteerd op oude landschapsstructuren zoals de Oude Haarlemmerweg en de watergang het Vuilrak. Het gebied vormde een overgang tussen de stad en het open veenweidegebied, met zichtlijnen richting de binnenduinrand en Spaarnwoude. De radiale verkaveling en het slotenpatroon gaven het landschap structuur en verbonden het met de omgeving.

Het behoort tot de lange lijnen van Haarlem met de historische Amsterdamse trekvaart (1632) als drager. Hieraan zijn later sporen en wegen toegevoegd zodat een brede bundel infrastructuur is ontstaan met richting oost-west. Het gebied rondom Station Spaarnwoude werd hiermee een van de twee belangrijke entreegebieden van Haarlem vanaf Amsterdam (per fiets, trein en auto). Het maakte van Hart voor Oostpoort een belangrijk verkeersknooppunt in de regio.

Deze infrastructuur bracht bereikbaarheid, maar snijdt het gebied ook fysiek af van de omliggende wijken. Het gebied is steeds meer een infrastructurele, gefragmenteerde en functionele plek geworden. In de huidige situatie laat de kwaliteit en beleving van het gebied veel te wensen over.

Ten noorden van het station grenst het plangebied aan bedrijventerrein Waarderpolder. Dit gebied wordt gedomineerd door de overmaat aan asfalt, het autoparkeren en grote bedrijven zoals IKEA en Teva. Daarnaast levert de infrastructuur en de industrie aan de noordzijde een geluidsbelasting op waar rekening mee gehouden moet worden.
De bestaande bebouwing is overwegend laag en verspreid. In de directe omgeving van het station bevinden zich braakliggende kavels die al lange tijd wachten op ontwikkeling.
Er zijn enkele tijdelijke functies toegevoegd nabij het station. *Houtbaar*, een bar met evenementenlocatie. De speeltuin *Playground*, die niet goed zichtbaar is van buitenaf vanwege de afrastering van het terrein. En twee gebieden met opvang voor Oekraïners en statushouders.
Op zeer korte afstand van plangebied, aan de oostzijde, ligt het landschap van de Groene Zoom – NNH en NNN gebied - met daarin o.a. de Veerplas, de Liede en de Veerpolder. Dit biedt kansen (identiteit, recreatieve routes, ecologische verbindingen), die tot dusver onbenut zijn gebleven. Door de regiodeal tussen lokale overheden en rijk krijgt dit gebied in de komende jaren een impuls op het vlak van gezondheid, vitaliteit en recreatie.

Rond het station zijn los van elkaar steeds nieuwe reisvoorzieningen toegevoegd, waardoor de omgeving een onoverzichtelijke en versteende indruk geeft. Routes, fietsenstallingen, bushalten, P+R; het heeft geleid tot een onoverzichtelijk geheel. Daarnaast ligt er aan zowel de noord- als zuidzijde nog een claim voor het doortrekken van een regionale fietsverbinding.
Het station is functioneel en technisch uitgevoerd. De twee torens die fungeren als liftschacht domineren het beeld. Een traverse verbindt het station en de bushaltes en daarmee de noord- en zuidkant van het plangebied.

Aan weerszijden van het spoor bevindt zich een watergang met daaromheen een groene strook. Dit groen langs het spoor is aangewezen als belangrijke regionale ecologische route die de natuur buiten de stad verbindt met het stedelijk groen. Ook is potentiegebied negen aanliggende aan Hart voor Oostpoort. Hier is ruimte voor verbetering van de ecologische verbindingsroute. Ook liggen er binnen het plangebied ontbrekende schakels m.b.t. de hoofdbomenstructuur.

Ten zuiden van het station overheerst de brede weginfrastructuur en het Kegge Stastok-viaduct aan de Camera Obscuraweg. De Camera Obscuraweg maakt een visuele en functionele scheiding tussen de Zuiderpolder en het landschap. Ook zijn er diverse hoogteverschillen door viaducten en verschillende waterpeilen in het gebied. De kantorenstrip ten zuiden van de Amsterdamse Vaart scheidt het plangebied van de woonwijk Zuiderpolder. Dit versterkt de onbestemdheid van het gebied verder.

**Resumé**
De infrastructuur maak het plangebied bijzonder goed bereikbaar (auto/trein), maar doorsnijdt het plangebied in fragmenten, waardoor bebouwing geïsoleerd ligt en de samenhang en structuur ontbreekt. De openbare ruimte is mede daardoor zeer versnipperd, anoniem en rommelig met veel verharding, restgebieden, taluds en ongedefinieerde stukken. Er is onvoldoende obstakelvrije openbare ruimte wat de toegankelijkheid niet ten goede komt. De weinige onverharde delen in het gebied bestaan uit resthoeken, bermen of braakliggend terrein. Voor fietsers en voetgangers is het gebied lastig en onaantrekkelijk te doorkruisen. Routes voor voetgangers en fietsers zijn vaak onduidelijk of gehinderd door obstakels, waardoor de verblijfskwaliteit laag is.
Maar bovenal: het gebied is bepaald niet het visitekaartje van Haarlem, als je hier de stad binnenrijdt.

De strategische ligging als poort naar Haarlem, met directe verbindingen naar de Waarderpolder, de Veerplas en de Metropoolregio Amsterdam, biedt grote mogelijkheden voor transformatie. Stedenbouwkundig ligt de opgave in het creëren van een heldere, samenhangende structuur met hoge dichtheid bouwblokken in een menselijke maat, actieve plinten en aantrekkelijke verblijfsplekken. En bovenal een aantrekkelijke en toegankelijke stationsomgeving.
Landschappelijk kan de relatie met het groen en water van de Veerplas worden versterkt door groene recreatieve routes en klimaatadaptieve inrichting. Door functiemenging van wonen, werken en recreatie, gekoppeld aan hoogwaardige openbare ruimte en betere verbindingen voor langzaam verkeer, kan Hart voor Oostpoort uitgroeien tot een levendige stadsentree met een eigen identiteit — een waardige schakel tussen stad en landschap.

## 1.4 Beleidsanalyse

Gezien de schaal en omvang van deze ontwikkeling is veel gemeentelijk beleid van toepassing, maar tegelijkertijd is maatwerk nodig vanwege het complexe infrastructurele karakter.
Het Masterplan bouwt voort op een aantal eerder- bestuurlijk vastgestelde- documenten voor Hart voor Oostpoort, waaronder de ontwikkelvisie Oostpoort uit 2019. Gelet op de ligging en context van het plangebied is veel sectoraal beleid van Haarlem van toepassing. Ook moet rekening worden gehouden met beleid en regelgeving van hogere overheden Provincie en Rijksoverheid en (bestuurlijke) instanties als het Waterschap Rijnland. Het Masterplan Hart voor Oostpoort wordt mede gezien als een integrale gebiedsuitwerking van de Omgevingsvisie, een zogenaamd gebiedsgericht omgevingsprogramma.

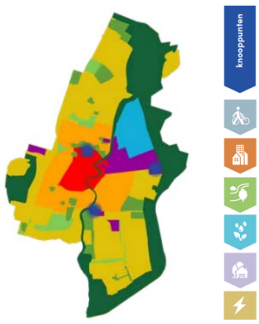
Wat dat betreft is de verdere transformatie van Hart voor Oostpoort dus een logisch gevolg van een ingezette koers. Hieronder werken we het meest relevante sectorale beleid uit aan de hand van de zes thema's van de Omgevingsvisie Haarlem 2045. Vervolgens komen de specifieke beleidstukken voor Hart voor Oostpoort aan bod. Randvoorwaarden, eisen en wensen die voortkomen uit het beleid zijn in bijlage 4 van het Masterplan uitgewerkt. De volledige beleidsstukken van de gemeente Haarlem zijn terug te vinden via de website, het raadsinformatiesysteem of op te vragen bij het projectteam.

### 1.4.1 Omgevingsvisie Haarlem 2045 & sectoraal beleid

De Omgevingsvisie 2045 is het -ruimtelijk- integrale beleidskader van Haarlem gebaseerd op de uitdagingen van de stad, trends en ontwikkelingen en de Haarlemse identiteit. De omgevingsvisie is opgebouwd rond zes strategische keuzes.




De zes strategische keuzes




Hart voor Oostpoort 'Knooppunt'

Om bij de uitwerking van de omgevingsvisie een handvat te geven voor de afwegingen op gebiedsniveau is de "Redeneerlijn ruimtelijke afwegingen" opgesteld. Hart voor Oostpoort is één van de drie knooppunten in Haarlem. Voor dit gebiedstype geldt, in volgorde, de volgende prioritering:

1. Mobiliteitstransitie
2. Mengen en verdichten
3. Bevorderen gezonde leefomgeving
4. Buurtgericht ontwikkelen
5. Vergroenen en vernatten
6. Ruimte voor de energietransitie.

De focus van dit project ligt dus op het versterken van de OV-knoopfunctie, de aansluiting van het knooppunt op de omgeving en het 10-minuten-netwerk. Gestreefd wordt naar een dynamisch milieu met hoge dichtheid met een mix van wonen, werken en voorzieningen.

Bij Hart voor Oostpoort komen dus veel beleidsambities samen. Het belangrijkste Haarlems sectorale beleid is uitgewerkt aan de hand van de zes strategische keuzes uit de Omgevingsvisie.

**1. Mobiliteitstransitie**
Hart voor Oostpoort is een ontwikkeling die bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie. Dit betekent de inzet van een goede bereikbaarheid voor alle duurzame vormen van mobiliteit, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan lopen, fietsen en ov en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). Overkoepelend richt het beleid zich er op dat korte verplaatsingen binnen de stad en binnen een reisafstand van 2,5 kilometer met de fiets of te voet plaatsvinden. Daarnaast moet meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit Haarlem of naar Haarlem met het OV of de fiets gaan gebeuren.

In het Mobiliteitsbeleid en het Fietsbeleid van Haarlem is de zorg voor een goede veilige en comfortabele aansluiting voor voetgangers en fietsers geborgd. De goede aansluiting met het openbaar vervoer (bus) aan zowel de noord- als zuidzijde van het station is daar eveneens in geregeld. Deze gewenste verschuiving naar veel minder autoverplaatsingen is ook opgenomen in de nota Parkeerbeleid en de nota Ruimte voor mensen, mobiliteit en parkeren in Haarlem. Op grond daarvan wordt bij grootschalige gebiedsontwikkeling en in gebieden met een verhoogde parkeerdruk gereguleerd parkeren ingesteld.

Voor Hart voor Oostpoort betekent dit concreet dat het auto parkeren uit het zicht en bij voorkeur ondergronds gerealiseerd wordt. Zo houden we de openbare ruimte aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers. Voor de fietsvoorzieningen bij de woningbouw gelden er extra beleidsregels over bergingen bij nieuwe woongebouwen. Daarnaast faciliteren we deelgebruik (Nota deelmobiliteit Haarlem 2024 en Nota Parkeren) en stimuleren we de overgang naar schone vormen van mobiliteit door onder andere voldoende laadinfrastructuur aan te leggen. Op dit moment wordt een nota voor het faciliteren van laadinfrastructuur voorbereid.

Met de ontwikkeling van Hart voor Oostpoort kan ook de ambitie tot het verbeteren de regionale doorfietsroutes F200 en F205 worden ingelost. Deze routes dragen bij aan de 10-minuten-stad en zorgt dat de fiets-ov-keten kan concurreren met de auto. Het stationsgebied dient daarbij te worden ingericht als een verblijfs- en overstapfunctie. Aan beide zijden van het station dienen voldoende stallingen voor de fiets te worden gerealiseerd. De bereikbaarheid van het station en omgeving per bus is mede veiliggesteld in het convenant toekomst OV-lijnen in Haarlem (2 april 2024).

De bijbehorende keuzes voor een andere inrichting van de openbare ruimte, zoals het omgekeerd ontwerpen, groen tenzij speelvriendelijk en toegankelijk, 30 km/u en gereguleerd parkeren, veroorzaken hierbij ook ‘transitiepijn’ omdat autoverkeer op veel plaatsen een stapje terug moet doen. De Busweg en Svensweg zullen hiertoe worden heringericht en de ambitie is om de Laan van Decima voor doorgaand gemotoriseerd verkeer gedeeltelijk op te heffen. Een gedeeltelijke sloop-nieuwbouw van het Kegge-Stastokviaduct, volgt uit het collegebesluit over de ruimtelijke principes Hart voor Oostpoort van juli 2025.

Het afwaarderen van de Amsterdamsevaart tot 50 km weg is randvoorwaardelijk voor het te realiseren woon-werk programma in Hart voor Oostpoort. Dit project en het verbeteren van de

Oudeweg komen voort uit het mobiliteitsbeleid en zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteitsbeleid Haarlem 2021-2030.

Tot slot is in de Omgevingsvisie een reservering benoemd voor een toekomstige uitbreiding van het regionale mobiliteitssysteem tussen Haarlem en Amsterdam.

**2. Mengen & verdichten**
Hart voor Oostpoort is in de omgevingsvisie als icoonproject aangewezen waar substantieel woningen worden toegevoegd aan de Haarlemse woningvoorraad. Vanwege de goede HOV-bereikbaarheid kan in hoge(re) dichtheid woon- werkruimte worden gebouwd rondom de knooppunten.

Met grootschalige integrale gebiedsontwikkelingen wil de gemeente op een zorgvuldige manier extra en diverse (betaalbare) woningen voor verschillende doelgroepen toevoegen, meer ruimte bieden voor werken, het voorzieningenniveau op peil houden en inzetten op een aantrekkelijke, toegankelijke en multifunctionele openbare ruimte.

We besteden daarbij extra aandacht aan nieuwe woonvormen, collectiviteit, het versterken van de leefbaarheid en ruimten voor bijzondere doelgroepen, starters en ouderen. Hart voor Oostpoort is op grond van de nieuwe Woonvisie en het Volkshuisvestigingsprogramma bovendien een interessante plek voor studenten, starters en stellen. Dit zijn vaak ook doelgroepen met een laag autobezit.

In de nota Actualisatie Haarlemse spelregels voor woningbouwprogrammering nieuwbouw sociale huur en middensegment geeft Haarlem regels mee aan de gebiedsontwikkeling voor de minimale oppervlaktes van woningen, de woningverdeling en plattegrond. In Hart voor Oostpoort is de verdeling 40% sociaal, 40% middelduur en 20% vrije sector van toepassing. Deze behelzen o.a. maximale prijsgrenzen per woningcategorie (sociaal, middelduur, vrij), onderverdeling prijssegmenten (40-40-20), minimale oppervlakte, doelgroepen, toewijzing, indexering maximale huurprijsgrenzen, exploitatieperiode, zelfbewoning, antispeculatie en toegankelijkheid. Hier is tevens is het Convenant toekomst bestendige woningbouw van toepassing. De minimale waarde die Haarlem stelt, is zilver. Haarlem ondersteunt houtbouw en circulaire bouw. Dit staat in het Actieprogramma circulaire economie.

De Economische Visie 2020 onderschrijft het belang van multifunctionele woon-werkgebieden en het verbeteren van de woonwerkbalans door werkgelegenheid toe te voegen. Het streefgetal is 0,5 arbeidsplaats per inwoner voor Haarlem breed. Met de ontwikkeling van de Waarderpolder en de transformatie van de Zuidstrook, zoals ook beschreven in het Convenant Waarderpolder, wordt stevig ingezet op een hoofdzakelijk werkmilieu voor toegepaste innovatie. In de ontwikkelvisie Hart voor Oostpoort (2019) is daarom vastgelegd dat uitsluitend in Hart voor Hart voor Oostpoort wonen mogelijk wordt gemaakt, zodat het ondernemersklimaat van de Waarderpolder niet (verder) wordt belast.

Vanuit het Detailhandelsbeleid is (grootschalige) retail en een supermarkt geen wenselijke ontwikkeling voor Hart voor Oostpoort. Een juiste functiemix aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen draagt bij aan de transformatie tot een compact en dynamisch stationsgebied.

Haarlem heeft tot slot een tijdelijke stop op nieuwe hotels (invoegen Hotelbeleid) afgekondigd. Hart voor Oostpoort werd daarvoor echter gezien als potentiële plek vanwege haar ligging en

het daarmee gepaarde verzorgingsgebied voor o.a. het (toekomstig) werkmilieu van de Waarderpolder.

**3. Bevorderen gezonde leefomgeving**
Een gezonde leefomgeving is een veilige en schone leefomgeving. Een gebied waar de luchtkwaliteit goed is, waar bewoners rustig kunnen slapen, waar de bodem schoon is en andere veiligheidsrisico's laag zijn. Het is ook een gebied waar mensen naar elkaar omkijken en zich vrij kunnen bewegen: een plek waar de inrichting van de leefomgeving bijdraagt aan een gezondere levensstijl. Kortom: een stad die voor het langzaamverkeer goed verbonden is met het buitengebied voor ontspanning, recreatie en verkoeling. De gemeente zet daarom in op gezondheidsbevordering en gezondheidsbescherming. Dit streven is terug te vinden in de Structuurvisie Openbare Ruimte, het speelbeleid en verblijven, de Agenda voor de Sport 2020+, Sport en bewegen in de openbare ruimte (2024) en de Regionale Nota Gezondheidsbeleid 2021 – 2028.

Haarlem heeft als één van de eerste gemeenten het Schone lucht akkoord (SLA) getekend en houdt nieuwe ontwikkelingen op dat vlak nauwlettend in de gaten. Het SLA heeft als voornaamste doelstelling een halvering van de negatieve gezondheidseffecten van luchtverontreiniging uit binnenlandse bronnen in 2030 (t.o.v. 2016). Het schoon en emissieloos bouwen is hier een uitvloeisel van. Een ander belangrijk aangrijpingspunt voor de gemeente om de luchtkwaliteit te beïnvloeden is mobiliteit. Deze maatregelen, die vaak ook vanuit klimaat-, stikstof- en andere duurzaamheidsdoelen relevant zijn, zijn verweven in het Haarlemse Mobiliteitsbeleid (2021/313959). Vergunningverlening voor activiteiten met stikstofuitstoot is complex en vereist vaak een stikstofberekening en -onderzoek. De regelgeving rond stikstof is in beweging en er zullen naar verwachting nog verdere ontwikkelingen en aanscherpingen volgen. Uitvoering van stikstofbeperkende maatregelen moeten juridisch geborgd zijn.

Voor geluid(hinder) -vanuit weg, spoor en bedrijven gelden landelijke normen waaraan voldaan moet worden. De normoverschrijdingen zullen zoveel mogelijk beperkt moeten worden met het treffen van geluid reducerende maatregelen aan de geluidbron en in tweede instantie met maatregelen in de overdracht. Voor resterende normoverschrijdingen kan worden gecompenseerd met ontwerp- en gebouwmaatregelen. Het Hogere waarde beleid gemeente Haarlem 2009 is verouderd en wordt herzien. De strekking, namelijk het beschermen van de woon- en leefomgeving met bijbehorende maatregelen, wordt onder de nieuwe regels voortgezet. Een belangrijk beleidsdoel hierbij is de inzet op een geluidsluwe zijde. Concreet betekent dit voor Hart voor Oostpoort meerzijdig georiënteerde woningen, waarbij verblijfs- en buitenruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe kant gesitueerd zijn.

Een diversiteit aan juridisch planologische voorschriften, waaronder het oude bestemmingsplan Waarderpolder, zijn in het kader van de nieuwe Omgevingswet ondergebracht in een tijdelijk omgevingsplan. De Waarderpolder wordt nu nog geheel getypeerd als gezoneerd bedrijventerrein, waar (nieuwe) geluidsgevoelige functie niet zijn toegestaan. Het is dan ook noodzakelijk om een deel van het industrieterrein te dezoneren.

Een gezonde leefomgeving betekent ook dat er ruimte moet zijn voor ecologie, ook op en rond een infraknooppunt als Hart voor Oostpoort. De gemeente heeft in het Ecologisch beleidsplan en het uitwerkingsplan Natuur Netwerk Haarlem de ambitie opgenomen om de ecologische groenstructuren die bij Hart voor Oostpoort samenkomen te verbinden, bijvoorbeeld door de inpassing van faunapassages. De (hoofd)bomenstructuur moet bij de ruimtelijke ontwikkeling versterkt en daar waar mogelijk ontbrekende schakels worden gesloten.

Het Ecologisch Beleidsplan, het Groenbeleidsplan en de Richtlijn Duurzaam Bouwen bieden handvatten voor natuur inclusief bouwen en het realiseren van ecologisch groen in de openbare ruimte. Door natuurinclusief te bouwen, waarbij er aan de hand van doelsoorten hoogwaardige habitats worden gecreëerd, kunnen de bouwwerken ook bijdragen aan de lokale biodiversiteit. Ook (kleinere) bouwwerken als nestkastjes, vleermuiskastjes en, insectenvoorzieningen dragen bij aan de lokale biodiversiteit. Het gebied rondom de Veerplas, dat direct grenst aan de ontwikkelzone, heeft daarnaast een beschermde status in het Haarlems Ecologisch Beleidsplan en Natuurnetwerk Haarlem.

Daarnaast heeft de gemeente ambities opgenomen in het Grondstoffenplan Haarlem, het programma Haarlem Klimaat Neutraal. Onderdeel hiervan is dat we bewust omgaan met grondstoffen en materialen, door te kiezen voor veilige materialen, materialenpaspoorten bij te houden zodat ze hergebruikt kunnen worden en vaker te kiezen voor circulaire alternatieven, zoals hout als bouwmateriaal.

Partners als ProRail fungeren als adviesorgaan voor specificaties voor de ontwikkeling langs het spoor en bij stationslocaties. Om trillingshinder te voorkomen, is bij nieuwbouw van woningen langs het spoor onderzoek nodig naar trillingen. Met de resultaten van het onderzoek kan de gemeente aanvullende eisen stellen, voor maatregelen bij de bron, overdrachtsgebied en/of de te realiseren gebouwen en gebruiksruimten. De SBR-richtlijn geldt hierbij als eerste leidraad.

Op grond van de Wet publieke gezondheid zijn gemeenten verplicht om een integraal lokaal gezondheidsbeleid vast te stellen. Zo'n uitvoeringsplan vertaalt landelijke en regionale kaders, zoals de Regionale Nota Gezondheidsbeleid Kennemerland Samen Gezond 2021–2028, het Gezond en Actief Leven Akkoord (GALA) en het Integraal Zorgakkoord (IZA), naar concrete lokale acties in Haarlem. In de aanpak zet Haarlem in op een integrale benadering tussen sociaal én fysiek domein. Momenteel wordt het uitvoeringsplan Haarlem Gezond geactualiseerd.

Het Luchthaven Indeling Besluit Schiphol (LIB) wijst voor de luchthaven zones aan waar bouwbeperkingen gelden. Een deel van de bouwbeperkingen heeft als doel om de externe veiligheidsrisico's en geluidshinder voor omwonenden te beperken. Soms mag bouwen alleen als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of een ander bevoegd gezag vooraf een verklaring van geen bezwaar afgeeft. Eén van de belangrijkste aspecten hierbij is dat er op grond van het LIB ook een zonering is aangegeven met betrekking tot toegestane bouwhoogtes. Afhankelijk van de exacte locatie ligt de maximale bouwhoogte op 40-60 meter in Hart voor Oostpoort/ Zuidstrook.

**4. Buurtgericht ontwikkelen**

Hart voor Oostpoort vervult als knooppunt de entree tot verschillende Haarlemse wijken zoals Zuiderpolder, Waarderpolder en de Veerplas als recreatiegebied. Buurtgericht ontwikkelen betekent hier de transformatie van Hart voor Hart voor Oostpoort op zichzelf én de versterking van die aanliggende wijken. Deze transformatie moet qua sociaal en economische (basis)infrastructuur aansluiten op de (dagelijkse) behoeften en routines van de -toekomstige- ondernemers, werknemers, bezoeker en bewoners. Goede en logische verbindingen, een passende cultureel, maatschappelijke én economische voorzieningen zijn hierbij het uitgangspunt. Het moet een -inclusieve- openbare ruimte worden die uitnodigt tot ontmoeting, spelen en verblijven en waarin men snel kan verplaatsen van de ene naar de andere plek.

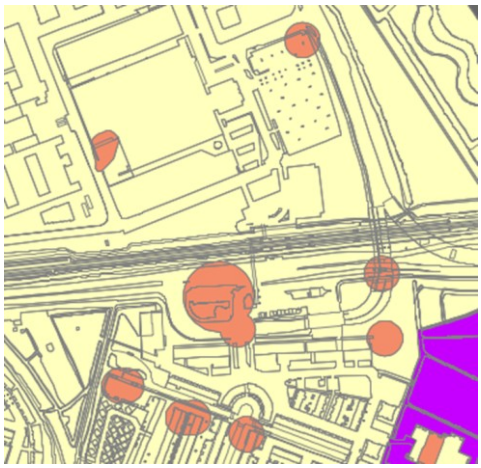
Het Huisvestingsplan Gewoon in de Wijk benoemt de behoeften per stadsdeel. Omdat aan het Beatrixplein een wijkvoorzieningencluster wordt voorgesteld kan in Hart voor Oostpoort een kleinere voorziening -buurthub- worden gerealiseerd. Het moet fungeren als ontmoetingsplek voor vele doelgroepen om te sporten, leren, cultuur te kunnen beleven en te beoefenen, maar ook zorg of hulp te kunnen ontvangen.

In Hart voor Oostpoort zijn nu geen formele culturele voorzieningen. Houtbaar wordt wel gezien als tijdelijke broedplaats met een deel culturele programmering en nachtcultuur. Aan de Veerplas worden ook evenementen georganiseerd en het Recreatieschap heeft een nieuwe uitvraag opengesteld voor de realisatie en het uitbaten van horeca. Uit de inventarisatie van het Strategisch Huisvestingsplan Cultuur (mei 2025) blijkt dat in Oost al redelijk wat cultuuraanbod aanwezig is in dit deel van de stad. Een verdere uitbreiding hiervan in Oost wordt vooral gezocht in ruimtes voor cultuurmakers, in samenhang met economische functies, bijvoorbeeld in de vorm van broedplaatsen. De gehele Zuidstrook -inclusief Hart voor Oostpoort- worden als kansrijke locatie hiervoor genoemd. In de Waarderpolder wordt ook nog gezocht naar een locatie voor nachtcultuur conform de Haarlemse Nachtvisie. Of Hart voor Oostpoort daarin moet voorzien is nog de vraag.

Een generiek doel van de gemeente is het verstevigen van dwarsverbanden tussen cultuur enerzijds en het sociaal domein anderzijds. In de ruimtelijke doorvertaling betekent dit dat culturele vierkante meters in samenhang met maatschappelijke voorzieningen en economie worden gereserveerd en dat er eisen kunnen worden gesteld aan een gebouw vanuit het willen stimuleren van meervoudig ruimtegebruik.

Om de samenhang en de programmering in het gebied te waarborgen en de belangen van bewoners, voorzieningen, eigenaren en gebruikers een rol te geven, is het voor dit gebied van belang dat er een gebiedsorganisatie komt. Die in de toekomst ook uitgebreid kan worden met belanghebbende in Spaarnwoude en/of Zuidstrook.

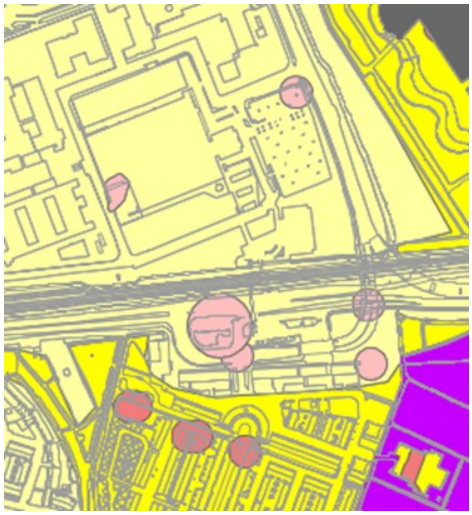
Buurtgericht ontwikkelen gaat ook uit van respectvol omgaan met historische boven- en ondergrondse kenmerken en (zicht-)lijnen.
Op basis van de archeologische verwachtingskaart is beoordeeld in hoeverre we archeologische resten in deze zone kunnen verwachten. In onderstaande kaart is dit weergegeven. We onderscheiden twee kleuren op de kaart: geel en rood. Voor de gele gebieden bestaat een kleine kans op het aantreffen van archeologische resten. Het gaat hier om de strandvlakte tussen de strandwal van Haarlem en die van Spaarnwoude. Hier kunnen met name resten verwacht worden uit de late Middeleeuwen en Nieuwe tijd en in mindere mate vanaf het Neolithicum tot en met de ijzertijd. Voor de rode gebieden geldt een hoge kans op het aantreffen van archeologische resten. Het betreft de (afgedekte) strandwallen, terreinen waarvan op basis van vondsten en/of historische elementen in de nabije omgeving (vrijwel) vaststaat dat zich archeologische resten in de ondergrond bevinden.


Archeologische verwachtingskaart

In 1631 is de trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam aangelegd. Deze lag min of meer ter plaatse van de huidige spoorlijn en A200. Ook de Stelling van Amsterdam ligt op een steenworp afstand. Zowel de gemeente, als Provincie en Unesco hebben hiervoor richtlijnen waarmee rekening moet worden gehouden. De gemeente stelt in de nota Haarlems Erfgoed, Verbindende kracht in de stad (2024) dat erfgoed bijdraagt bij het invullen van onderscheidende stedelijke milieus. Bestaande kwaliteiten en identiteiten vormen de basis van nieuwe ontwikkelingen. Het vergt een zorgvuldige inpassing en dit kan leiden tot potentiële eisen ten aanzien van hoogten, vormgeving en/of situering van gebouwen.

De archeologische beleidskaart is vastgelegd in het Parapluplan behoudo mgevingskwaliteiten Haarlem (2024). Hierop is aangegeven in welke delen en bij welke grootte van ingreep een waardestellend archeologisch rapport moet worden overlegd bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.

In onderstaande beleidskaart is een uitsnede weergegeven van de ontwikkelzone. Voor de kleuren lichtrood en donkergeel geldt dat bij een ingreep dieper dan 30 cm onder het maaiveld een waardestellend archeologisch rapport moet worden opgesteld. Dit geldt bij de lichtrode gebieden bij een ingreep groter dan 50 $m^2$ en bij de donkergele gebieden bij een ingreep groter dan 2.500 $m^2$. Voor de kleuren roze en lichtgeel geldt dat bij een ingreep dieper dan 150 cm onder het maaiveld een waardestellend archeologisch rapport moet worden opgesteld. Dit geldt bij de roze gebieden bij een ingreep groter dan 50 $m^2$ en bij lichtgele gebieden bij een ingreep groter dan 2.500 $m^2$.


Archeologische beleidskaart

**5. Vergroenen en vernatten**

Het Plan Stedelijk Water 2024-2033 heeft als doel het beheer van het water in Haarlem te verbeteren mede in het licht van klimaatverandering. Het plan integreert verschillende waterdisciplines en bevat maatregelen voor riolering, hemelwater, grondwater, oppervlaktewater en klimaatadaptatie. De gemeente is regisseur van het plan, waarbij ook andere partijen betrokken zijn. Zo stelt het Hoogheemraadschap van Rijnland eisen aan de gebiedsinrichting met ruimte voor water en groen, zodat een gebied beter bestand is tegen weersextremen als droogte en piekbuien. In plaats van water zo snel mogelijk af te voeren ligt de focus op water bergen en ruimte creëren voor groen en ecologie, onder verwijzing naar het Strategisch Stedelijk Water(PSW), de Hemelwaterverordening en de Richtlijn Duurzaam bouwen in Haarlem. Een grote ontwikkeling als Hart voor Oostpoort moet als gevolg voldoen aan de 90 mm klimaatbergingseis, zoals genoemd in de Waterschapsverordening. Daarnaast kent de Richtlijn duurzaam bouwen nog twee andere eisen. OR moet bestand zijn tegen een bui van 70 mm/uur. En kwetsbare infrastructuur binnen ORT moet bestand zijn tegen een bui van 90mm/uur. (Geen schade optreden).

Water en waterberging (verwijzen naar hemelwaterverordening) is niet alleen verplicht, maar ook wenselijk vanuit het oogpunt van verkoeling en hittestress. Naast regels over het (on)bebouwd terrein kunnen daken van gebouwen ook ingezet worden voor het bergen en vertraagd afvoeren van regenwater bij stevige regenbuien.

De zone Hart voor Oostpoort is gelegen in twee polders en een boezem. Zij kennen elk een eigen boezem peilbesluit. (ZP -0,61 mNAP WP -0,64mNAP, Zuiderpolder PBS_GH-060.01 (ZP -1,75 mNAP, WP -1,85 MNAP). Aan beide kanten van de Amsterdamsevaart is een regionale waterkering aanwezig en de Amsterdamsevaart is aangemerkt als Primair Oppervlaktewater. Enkele zones kennen een verwachte relatief grote bodemdaling. Een verhardingstoename van 500m2 of meer moet binnen de afzonderlijke peilgebieden gecompenseerd worden, met de minimale norm van 15%.

De waterbergingscompensatie is geregeld in de Waterschapsverordening Rijnland. Een gedeelte van het afvalwater in het gebied voert af naar AWZI Waarderpolder en een gedeelte van het gebied naar AWZI Zwaanenburg (Voorheen AWZI Schalkwijk). Het gebied dat nu naar Zwanenburg afvoert valt wel onder de afspraken die zijn gemaakt over afkoppelen in Schalwijk en Haarlem Oost.

Hart voor Oostpoort en de aanliggende wijken zijn relatief sterk versteend. De Zuiderpolder-noord heeft 19% groen en dit is te summier ten opzichte van de ambitie. Haarlem heeft met het Haarlem gaat op Groen en het Groenbeleidsplan 2022-2030 namelijk onder andere de 3-30-300 als streefwaarde geïntroduceerd. Dit principe gaat er van uit dat 3 bomen zichtbaar zijn vanuit elke woning, 30% van het oppervlakte openbare ruimte groen is ingevuld en dat er binnen 300 meter van elke woning een openbare groene voorziening aanwezig is zoals een park.

Bij herinrichting, reconstructie of onderhoud geldt het ‘Groen, tenzij’-principe. Daarmee dient groenoppervlak binnen het project minimaal gelijk te blijven en in kwaliteit te zijn verbeterd, waaronder kwalitatieve verbetering t.b.v. ondergrondse en bovengrondse groeiomstandigheden van de bomen. De Amsterdamsevaart, Camera Obscuraweg, Oudeweg en Meerspoorpad maken alle deel uit van de hoofdbomenstructuur zoals deze in de Structuurvisie Openbare Ruimte is opgenomen. Ontbrekende schakels bevinden zich op het gedeelte van de Amsterdamsevaart dat binnen de ontwikkelzone valt. Haarlem stelt verder dat er een Boom Effect Analyse moet worden uitgevoerd bij werkzaamheden. Bestaande bomen

moeten zoveel mogelijk worden behouden op last van de Bomenverordening Haarlem en AVP. Het aanleggen van duurzame groeiplaatsen in het straatprofiel is vastgelegd in het Handboek Openbare ruimte (HIOR).

Bij de ontwikkeling van een Ecologisch Netwerk door Haarlem zal de watergang worden verbreed en het groen langs de Amsterdamsevaart deel de ecologische structuur versterken. De functie en identiteit van het (polder)gebied kan worden versterkt in deze ontwikkeling van het gebied water partijen en groenstroken langs het spoor fungeren als verbindingszones bijvoorbeeld in de vorm van bloeiende waterranden, kruidenrijkgras, rietkragen, solitaire bomen, struwelen en een speelvriendelijke openbare ruimte voor verblijven en ontmoeten.

Vanwege de schaarse ruimte en verstedelijkingsopgaven is het belangrijk de -openbare ruimte- zo groen mogelijk in te richten en dat groen op een creatieve manier wordt toepast, bijvoorbeeld als onderdeel van de bebouwing (dak en gevel). De relatie tussen leefomgeving en gezondheid wordt beschreven in de Visie Sport en bewegen in de openbare ruimte

**6. Ruimte voor de energietransitie**
Haarlem streeft naar een klimaatneutrale stad. Dat betekent dat nieuwbouw gebouwd wordt conform landelijke wet- en regelgeving en de Haarlemse Richtlijn Duurzaam Bouwen. Dit heeft onder andere betrekking tot het (her)gebruik van materialen, de energieprestaties, energieopwekking en warmtevoorziening. Het ambitieniveau wordt bepaald op basis van het convenant Toekomstbestendige Woningbouw.

Duurzame energie en warmtewinning uit de bodem vergen ruimte, zowel boven- als ondergronds. Haarlem treedt actief op als regisseur op het (mede) gebruik van de ondergrond ten aanzien van kabels & leidingen, het gebruik van bodemenergie en specifiek de bronnen strategie. Vanuit netcongestie of andere duurzaamheidsvereisten kan dat worden uitgebreid met het type WKO-systemen en/of gebruik van warmtenet. Sterkere verankering in nieuwe landelijke regelgeving is in de maak (Wet collectieve Warmte (WCW) en de Wet Gemeentelijk Instrumentarium Warmte (WGIW)).

Dit is een enorme puzzel die alleen kan worden gelegd als er integrale ontwerpen voor de openbare ruimte worden gemaakt. Mede daarom wordt in 2025 de huidige Transitievisie warmte geactualiseerd en zal het in de vorm van een warmteprogramma worden vastgesteld.

In de Waarderpolder staat een warmtenet gepland. De warmte voor het warmtenet wordt deels in de Waarderpolder geproduceerd. Een ander deel zal echter vanuit de Haarlemmermeer worden aangevoerd. De noodzakelijke aanvoerleiding zal door de Hart voor Oostpoort lopen. Voor de Zuiderpolder is nog geen concreet besluit genomen. Een bodemenergieplan is benodigd voor de volgende planfase.

De energietransitie betekent ook dat er ruimte moet zijn voor de uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk in de vorm van extra en slimme opslag en distributieruimten. Dit gebeurt inpandig, zeker in een gebied met weinig openbare ruimte. Deze ruimtes voor trafo's en batterijen mogen zich in woongebouwen niet direct naast verblijfsruimtes zoals slaapkamers bevinden. Belangrijk is ook dat er rekening wordt gehouden met een toename van een energievraag in de toekomst. Een oplossingsrichting is medegebruik en uitwisseling van warmte en koude vraag tussen de programmaonderdelen.

Grondverzet moet uitgevoerd worden volgens de regels van De Nota Bodembeheer en Bodemprogramma Haarlem 2023-2030. Een vitale bodem gaat uit van zo min mogelijk grondverzet.

Inzicht in de bestaande én toekomstige tracés voor kabels en leidingen kunnen worden opgevraagd via een zogeheten Klic-melding. In Hart voor Oostpoort zijn zware –gas, water en elektra tracés aanwezig met bijbehorende afstandsnormen voor zowel werken in de openbare ruimte als bebouwing. Bij de uitwerking van dit Masterplan en opvolgende ruimtelijke planproducten moet daarom gebruik worden gemaakt van actuele maat gevoerde (ondergrond) tekeningen.

### 1.4.2 Specifieke beleidstukken

Een aantal documenten dat door het college of de raad is vastgesteld voor de ontwikkellocatie Hart voor Oostpoort, dient als kader bij het opstellen van het Masterplan.

**Ontwikkelvisie Hart voor Oostpoort (vastgesteld door de raad, 2019)**
De Ontwikkelvisie richt zich op het realiseren van een volwaardig nieuw stuk stad bij station Haarlem Spaarnwoude: intensief, compact bebouwd, met een mix van wonen, werken en voorzieningen, in een goed bereikbare en groene setting. Deze ontwikkeling moet zorgvuldig samengaan met bestaande functies en randvoorwaarden, zoals milieucontouren en eigendomsrechten.

**Woningbouwimpulssubsidie, WBI-subsidie (vastgesteld door de raad, 2021)**
Voor een deelgebied van de Ontwikkelzone Hart voor Oostpoort, het gebied tussen IKEA en de kantoren aan de Camera Obscuraweg (Hart voor Hart voor Oostpoort), is in 2021 een WBI-subsidie toegekend. Er is een proefverkaveling gemaakt als ruimtelijk-programmatische test voor de inpassingsopgave.

**Ontwikkelstrategie Hart voor Oostpoort (vastgesteld door de raad, 2023)**
In de Ontwikkelstrategie is vastgelegd “hoe” de gemeente het gebied wil ontwikkelen. Het document gaat dus over het proces. Er zijn daarom geen programmatische of kwalitatieve afwijkingen ten opzichte van de eerder opgestelde proefverkaveling.

**Variant Masterplan "Hart voor Hart voor Oostpoort" (vastgesteld door college van B&W, 2024)**
Voor de uitwerking van het Masterplan is het van belang een keuze te maken voor het al dan niet behouden van het Kegge Stastokviaduct. De ligging van het Kegge Statstokviaduct en de Camera Obscuraweg en de hoge geluidsbelasting bepalen in grote mate de ontwikkelingsmogelijkheden van “Hart voor Hart voor Oostpoort”.
In een aantal varianten is verkend hoe er met deze aspecten omgegaan kan worden en welk effect dit heeft op het programma, ruimtelijke kwaliteit en financiën. Om te komen tot een goede integrale ontwikkeling die bijdraagt aan de stedelijke ambities met een goed OV-knooppunt en een aantrekkelijke, veilige en gezonde leefomgeving voor woon- en werkfuncties en voorzieningen, is gekozen voor de voorkeursvariant “Stationsbuurt Hart voor Oostpoort”. Deze variant heeft als ontwikkelrichting: een aangepast autoviaduct en een fiets- en voetgangersverbinding over het spoor.

**Ontwikkelzone Hart voor Oostpoort, principe keuzes Masterplan (vastgesteld door college van B&W, 2025)**
In een complexe gebiedsontwikkeling kunnen niet alle ambities in maximale mate gerealiseerd worden. Dit vraagt om het maken van keuzes. Daarom zijn er drie ruimtelijke varianten getekend. Het college heeft de voorkeur uitgesproken voor variant B. Zij stelt dat deze het meest leidt tot een evenwichtige en haalbare ontwikkeling die op veel vlakken bijdraagt aan de gestelde beleidsdoelen. Aan deze variant liggen de volgende principes ten grondslag:

- Een gedeeltelijke sloop-nieuwbouw van het KeggeStastokviaduct;
- Behoud van de huidige ligging van de wijkontsluiting Zuiderpolder voor gemotoriseerd verkeer;
- Een nieuwe fietsverbinding en een aangepaste voetgangersverbinding in het midden van het plangebied;

- Het profiel van het Veerpad, de zone langs het spoor aan de noordzijde, van 56 meter breed, voor de realisatie van een groen-blauwe structuur en daarmee de versterking van het Natuur Netwerk Haarlem en reservering van mogelijke uitbreiding van het OV;
- Een gecombineerd woon-werk programma in Blok 1 en ruimtelijke reservering van 150 parkeerplaatsen P+R (variant 1B).

### 1.4.3 Specifieke afspraken

Het is van belang om inzichtelijk te maken welke specifieke afspraken en convenanten van toepassing zijn voor Hart voor Oostpoort. Hieronder volgt een beknopte opsomming van de meest relevante afspraken.

**Wonen:** WBI- afspraken, Wet Regie Volkshuivesting, Wet betaalbare Huur, Wet goed verhuurderschap, Stadsdeal Ouderenhuisvesting, Spelregels Haarlemse woningbouw, Focus op gemengd wonen projecten.

**Economie:** Convenant Waarderpolder, Bedrijventerreinenstrategie MRA en Economische Visie Haarlem.

**Landschap:** Bereikbare Steden 202, Buitenpoorten, Metropolitane Landschappen MRA.

**Duurzaamheid:** Samenwerkingsovereenkomst Gemeente – IKH – Polderwarmte, warmtenet Waarderpolder.

**Toekomstbestendig bouwen:** Convenant Toekomstbestendig Bouwen, Convenant Houtbouw MRA

**Sociaal-maatschappelijk:** Huisvestingsplan Gewoon in de Wijk en IP, Stadsdeal Ouderenhuisvesting, Actieprogramma Woon-en-zorg.

**Groen, Ecologie en Spelen:** Convenant toekomst bestendige woningbouw, Wet Natuurbescherming.

**Water:** Peilbesluit Boezem, Peilbesluit Zuiderpolder, Peilbesluit Veerpolder polderboezem, Afkoppelovereenkomst Rijnland-Haarlem.

**Archeologie:** BRL SIKB 4000, Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, Haarlemse Richtlijnen voor archeologisch onderzoek.

**Erfgoed:** Provincie Noord-Holland is 'siteholder' van de Stelling van Amsterdam → Prachtlandschap Noord-Holland! Leidraad Landschap & Cultuurhistorie, 2018.

**Toegankelijkheid:** Routekaart Toegankelijke stad 2030, VN-verdrag Handicap (2016), Agenda en Uitvoeringsagenda Toegankelijk Haarlem.

**Mobiliteit:** Fietsverbindingen noord zuid, Fietsverbindingen Oost – west, OV (bus, trein, fietsenstalling) Regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam, Spoorreservering

**Stedenbouw:** HOV-reservering ten noorden van het spoor (spoor of bus), doorvaarbare trekvaart (kano's/sups etc), WBI-subsidie, Convenant Waarderpolder, Bereikbare steden, IKEA.

## 1.5 Participatie

### 1.5.1 Doel en uitgangspunten

De gemeente Haarlem werkt samen met bewoners, ondernemers, experts en partners aan het masterplan Hart voor Oostpoort. Het participatieproces had twee duidelijke doelen:

- Draagvlak vergroten door tijdig te informeren, te betrekken en terug te koppelen.
- Het masterplan verbeteren door lokale kennis en belangen structureel mee te nemen

Uitgangspunten waren transparantie, inclusiviteit, realistische verwachtingen en continuïteit in communicatie. Dit sluit aan bij de participatieverordening (2024) en de geactualiseerde participatiestrategie (2023).

### 1.5.2 Communicatiemiddelen

Doorlopende en herkenbare communicatie zorgde ervoor dat bewoners en stakeholders stap voor stap zijn meegenomen in de ontwikkeling van het gebied. De belangrijkste middelen waren:

- Nieuwsbrieven en e-news (maandelijks tot tweemaandelijks) met toelichting op besluiten en voortgang.
- Projectwebsite, social media en posters in de wijk voor brede zichtbaarheid.
- Persberichten bij belangrijke mijlpalen zoals college- en raadsbesluiten, start bouw, verkoopgrond.
- Placemaking en offline zichtbaarheid, o.a. muurkrant en placeholders bij station Spaarnwoude.

### 1.5.3. Doelgroepen en participatieniveau

- Interne stakeholders (gemeente, experts, ketenpartners): meedenken en adviseren.
- Externe stakeholders (vastgoedeigenaren, corporaties, NS/ProRail, ondernemers): meedenken en advies op sleutelmomenten.
- Bewoners en omwonenden: meeweten en meedenken via bijeenkomsten, spreekuren, placemaking en online kanalen.

De raad werd aanvullend betrokken via technische sessies. Interne afstemming en gesprekken met belanghebbende partijen gingen steeds vooraf aan bredere participatie in de wijk.

### 1.5.4 Participatieactiviteiten

Tussen 2023 en 2025 vonden ruim 30 participatie- en communicatiemomenten plaats:

**Bewoners**

- Grote bewonersbijeenkomsten over toekomstbeelden, mobiliteit en het masterplan (o.a. oktober 2023, mei 2025, oktober 2025).
- Inloopbijeenkomsten voor specifieke deelprojecten, zoals woningbouw op kavel 1F (april 2024, oktober 2025).
- Inloopspreekuren op locatie (juni 2024).
- Buurtmaken en placemaking met zichtbare middelen en activiteiten in de wijk.

**Externe stakeholders**

- Stakeholdersbijeenkomsten (juli 2023, oktober 2023).
- Gesprekken met vastgoedeigenaren, corporaties, provincie, NS/ProRail, ondernemers en maatschappelijke partners.
- Thematische sessies, zoals de werksessie geluid & dezonering Waarderpolder (juli 2025).

**Intern**

- Doorlopende afstemming met ketenpartners en experts.
- Actualisatie van het communicatie- en participatieplan (juni 2025).

### 1.5.5 Samenvattend: opbrengsten participatie

**Dit hebben we gehoord**

- Verkeer, parkeren & bereikbaarheid: zorgen over doorstroming, verkeersveiligheid, fietsverbindingen en parkeren.
- Groen & openbare ruimte: behoefte aan meer groen, schaduw, speelruimte en water.
- Wonen & voorzieningen: wens voor een gemengde wijk, levendige plinten en voorzieningen zoals een supermarkt en kinderopvang.
- Mobiliteit & station: vragen over busroutes en -haltes en behoefte aan meer sociale veiligheid.

**Dit hebben we aangepast**

- Aangescherpte verkeersstructuur, autoluwe wijk, veilige kruispunten en verbeterde fietsverbindingen.
- Verbinding Waarderpolder-Zuiderpolder blijft door linksafstrook vanaf viaduct op Amsterdamsevaart.
- Extra groen: groene corridor, vergroende entrees, meer verblijfsplekken en Amsterdamsevaart blijft 4 meter breed.
- Versterkte mix van wonen/werken, duidelijke zichtlijnen en divers woningprogramma voor meerdere doelgroepen (studenten, starters, stellen en senioren).
- Verbeterde inrichting rond station: betere routes, verlichting en overzicht, logischere plaatsing bus- en extra fietsvoorzieningen.

**Dit nemen we later mee**

- Verdere uitwerking van een veilige verbindingsweg voor auto, fiets en voetganger vanuit Zuiderpolder.
- Mogelijke buurtinitiatieven zoals moestuin/buurtbarbecue.

## 1.6 Conclusie analyse

Uit de gebieds-, beleids-, onderzoeks-, participatie- en stakeholdersanalyse komt een complexe opgave naar voren. De voornaamste opgaven voor deze ontwikkeling zijn samen te vatten in acht onderdelen:

**1. Onderbenut gebied op een strategische locatie**
Het gebied rond station Haarlem Spaarnwoude is versnipperd en wordt sterk gedomineerd door infrastructuur. Aan de noordzijde liggen braakliggende terreinen, parkeerplaatsen en tijdelijke bebouwing. Aan de zuidzijde bepalen het busstation, brede wegen en kantoren de ruimtelijke structuur. Midden in het plangebied vormt een brede bundel van spoor, weg, water en busbaan een fysieke barrière. Ondanks deze knelpunten is de ligging bijzonder gunstig: goed ontsloten via het station, tien minuten fietsen van de binnenstad en dicht bij het recreatiegebied en de Veerplas. In het gebied kan een deel van de woningopgave van de gemeente Haarlem worden opgelost. De ambitie om werkgelegenheid gelijk op te laten lopen met de inwonersgroei kan hier worden waargemaakt. De kernopgave is om dit onderbenutte gebied ruimtelijk en functioneel te activeren zodat een aantrekkelijke plek ontstaat. Dat kan door herverkaveling van losse percelen, samenhang in de openbare ruimte en slimme gebiedsontwikkeling die de strategische potentie van deze locatie ten volle benut.

**2. Laagwaardige entree zonder stedelijke uitstraling**
De huidige oostentree van Haarlem mist identiteit en kwaliteit. De aanblik vanuit de trein en auto of vanaf de fiets wordt bepaald door grootschalige infrastructuur, braakliggende gronden en grootschalige commerciële functies zoals IKEA. Een uitnodigende overgang naar de stad ontbreekt; routes zijn onaantrekkelijk en sociaal onveilig. Herstructurering maakt het mogelijk om representatieve bebouwing te maken, passend bij de schaal en betekenis van een stadspoort. In combinatie met hoogwaardige openbare ruimte verstrekt dit de visuele en functionele kwaliteit van de oostkant van Haarlem. Dat nodigt uit tot gebruik, verblijf en terugkomen

**3. Gebrek aan verblijfskwaliteit en menselijke maat**
De inrichting van het gebied is nu sterk op de auto gericht, met weinig aandacht en ruimte voor voetgangers of om te verblijven. De ruimtelijke opzet sluit onvoldoende aan bij de schaal van de voetganger. In de openbare ruimte ontbreekt samenhang en groene kwaliteit. Regionale fietsroutes die door het gebied lopen, hebben geen doorlopend profiel en worden vaak onderbroken. Door te investeren in goede loop- en fietsroutes, verbindingen met de omliggende wijken en door uitnodigende plekken om te verblijven toe te voegen, kan het gebied transformeren tot een prettige leefomgeving met een sterke binding aan de stad en aan de natuur.

**4. Negatieve omgevingsinvloeden (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, klimaatdaptatie)**
Er is veel geluidsoverlast in het gebied, veroorzaakt door de nabijheid van spoor, wegen en een gezoneerd industrieterrein. Het geluid komt uit meerdere richtingen en is een uitdaging voor toekomstige woningbouw. Door slim te bouwen en aan de bron geluidsreducerende maatregelen te treffen, kan hier straks toch goed gewoond worden. Essentiele maatregelen die voorafgaand randvoorwaarden voor ontwikkeling zijn: dezonering van een deel van het industrieterrein Waarderpolder en verlegging van de beheergrens van de Rijksweg A200 in combinatie met snelheidsverlaging op de Amsterdamsevaart. Ook andere milieuaspecten zoals de luchtkwaliteit vanwege uitstoot van auto en industrie en externe veiligheid (bouwen binnen de risicocontour van gevaarlijke stoffen) maken de ontwikkelopgave complex. Het is zoeken naar een juiste balans van rust, ruis en reuring.

**5. Het potentieel van het NS-station wordt niet optimaal benut**

Het NS-station Haarlem Spaarnwoude zorgt voor een bijzonder goede bereikbaarheid van de locatie. Maar deze potentie wordt nog niet goed benut. De stationsomgeving kent weinig structuur, is sterk versteend en biedt weinig verblijfskwaliteit. Busstations zijn te groot en lopen of fietsen naar het station is niet aantrekkelijk of altijd even toegankelijk. De opgave is om het station een herkenbaar en prettig functionerend knooppunt te maken, met goede en toegankelijke aansluitingen op de buurt, op industrieterrein Waarderpolder en op recreatiegebied Spaarnwoude.

**6. Potentie Waarderpolder onvoldoende benut**

De Waarderpolder is een belangrijke economische motor voor Haarlem. Het industrieterrein biedt ruimte voor groei van het aantal arbeidsplaatsen. Hart voor Oostpoort vormt hiervoor een logische eerste stap. Door aan de noordzijde van het spoor de sfeer en uitstraling van een nieuw stedelijk woon- en werkmilieu te realiseren, zetten we de stap naar een functioneel én ruimtelijk aantrekkelijker industrieterrein. Dit ondersteunt de stedelijke ambitie om wonen en werken in balans te houden.

**7. Slechte verbinding met recreatiegebied Spaarnwoude**

De autoweg N200 en industrieterrein Waarderpolder vormen een barrière tussen Haarlem en recreatiegebied Spaarnwoude. De Veerplas is hierdoor vanuit de stad slecht bereikbaar. Hart voor Oostpoort biedt een duidelijke kans om de verbinding te verbeteren. Door nieuwe, veilige fietsen wandelroutes aan te leggen en de route naar de Veerplas logischer te maken, wordt het buitengebied toegankelijker voor bewoners van Haarlem én de regio.

**8. Versnipperd groen en onderbroken ecologische verbinding**

De ecologische corridor langs het spoor is smal. Het beperkt zich tot de oevers van de watergangen. De hoofdbomenstructuur is in het plangebied onderbroken. Het groen aan de zuidzijde is minimaal en gefragmenteerd. De uitdaging is om de ecologische verbindingen te versterken. Dat kan door vergroening van openbare ruimte, het aanhelen van de hoofdbomenstructuur en de aanleg van kwalitatief groen in het Spoorpark en rondom bouwblokken. Zo wordt de biodiversiteit bevorderd en ontstaat binnen de stedelijke omgeving een robuust groen ecologisch netwerk.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
3 december 2025

**Tekst:** projectteam Hart voor Oostpoort

---

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl