Gemeente Haarlem

Bijlage B: Nota van beantwoording Masterplan Hart voor Oostpoort

Inleiding

Het ontwerp-masterplan Hart voor Oostpoort heeft ter inzage gelegen van 22 december 2025 tot en met 2 februari 2026. Er zijn in totaal 42 inspraakreacties ingediend. Het eerste deel van dit overzicht bevat een lijst van de indieners van zienswijzen, het inhoudelijke commentaar op het ontwerpbesluit (zie kolom “zienswijze”) en het gemeentelijke antwoord op dit commentaar (zie kolom “antwoord”). Vervolgens wordt in de kolom “aanpassing” aangegeven of het commentaar heeft geresulteerd in aanpassing van het masterplan. Een lijst met de namen van de indieners van zienswijzen en een kopie van de volledige zienswijzen ligt voor de raadsleden ter inzage. Het tweede onderdeel van dit overzicht betreft ambtshalve wijzigingen van het college op het ontwerpbesluit die aan de raad worden voorgesteld.

1. Zienswijzen op ontwerpmasterplan

A.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Tri State city?	Geen	N.v.t

B.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Haarlem gaat niet over het ov (trein en bu). Hoe heeft Haarlem daar afspraken over gemaakt?	De gemeente Haarlem is niet verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer, zoals trein- en busdiensten. Deze verantwoordelijkheid ligt bij andere partijen, waaronder de Provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail. Het Ontwerp Masterplan richt zich op de ruimtelijke en functionele inrichting van het gebied en bevat geen afspraken over toekomstige dienstregelingen of buslijnen. Wel hebben wij gedurende het proces intensief afgestemd met de betrokken OV-partijen en concessiebeheerders. Het Masterplan is besproken met NS, ProRail en Provincie Noord-Holland, waarbij hun input is meegenomen in de planvorming. De provincie legt afspraken over buslijnen vast in haar OV-concessie.	N.v.t.

		Zij heeft haar eisen en wensen met ons gedeeld, zoals de wens om laadinfrastructuur voor bussen te realiseren aan de zuidzijde van station Haarlem Spaarnwoude. Deze wensen zijn opgenomen in het Programma van Eisen Station Spaarnwoude (bijlage 6).	
2.	De remise van AML moet verdwijnen. Rapport heeft aangetoond dat een samenvoeging met de remise van HIJ niet kan. Hoe gaat Haarlem dit organiseren zodat er voldoende bestaansmogelijkheid voor het regionaal ov blijft in Haarlem?	De gemeente Haarlem is niet verantwoordelijk voor de exploitatie of huisvesting van OV-remises; dit is een taak van de OV-concessiehouder en de Provincie Noord-Holland. Het Ontwerp Masterplan richt zich op de ruimtelijke inrichting van het gebied en bevat geen besluiten over de locatie van remises. Wel is in het proces intensief afgestemd met de Provincie Noord-Holland om te borgen dat het Masterplan aansluit bij hun randvoorwaarden voor het regionale OV. De provincie heeft haar eisen en wensen ingebracht. Deze zijn opgenomen in het Programma van Eisen Station Spaarnwoude (bijlage 6). De continuïteit van het OV-aanbod wordt door de provincie geborgd via de concessieafspraken. Daarmee is gewaarborgd dat het Masterplan ruimte biedt voor de benodigde OV-faciliteiten.	N.v.t.

C.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Het is een prachtig plan. Toch mis ik voorzieningen van en voor zorg en heel belangrijk het ontmoeten. Daarbij denk ik aan een of twee gemeenschapshuizen waar gelezen, samen gekookt (lessen voor alleenstaande onhandige mannen) en waar samen muziek of andere cultuuruitingen mogelijk zijn. Dus wonen, zorg en ontmoeten aan elkaar koppelen, dat betekent minder alleen zijn (eenzaamheid bestaat niet) en vóórzorg met nieuwe/eigentijdse digitale middelen. Plan een moestuin in, zelf plukken en koken, absoluut waardevol.	- Het masterplan bevat ruimte voor een buurtkamer van 300 m2 (dit valt onder de maatschappelijke voorzieningen), dit is een ruimte voor ontmoeten en het organiseren en bijwonen van activiteiten. - Daarnaast wordt de wens om community-gericht te ontwerpen, meegegeven aan de ontwikkelaars in het Programma van Eisen van de Leefomgeving. Dit houdt in dat er in het ontwerp rekening gehouden wordt met het ontmoeten van andere bewoners. Zie bijlage 4 van het Masterplan (onder kopje 4.4.3 Wonen).	n.v.t.

D.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Tekst: Verkeer uit de wijk Zuiderpolder kan straks nog steeds via de Camera Obscuraweg naar de Amsterdamsevaart of via het viaduct naar de Waarderpolder. Verkeer van de Waarderpolder kan via de Amsterdamsevaart linksaf naar de wijk Zuiderpolder Hieruit begrijp ik dat gemotoriseerd verkeer (auto's vrachtwagens enz) vanuit de Waarderpolder niet direct de Zuiderpolder in kan rijden maar via Amsterdamsevaart wordt geleid. We hopen dat dit niet wordt aangepast/veranderd BLIJF BIJ DIT ONTWERP AUB	Het ontwerp blijft ongewijzigd: verkeer vanuit de Waarderpolder wordt in de toekomstige situatie via het hernieuwde viaduct en de Amsterdamsevaart geleid. Dit betekent dat gemotoriseerd verkeer niet rechtstreeks de wijk Zuiderpolder inrijdt, maar via de Amsterdamsevaart kan afslaan richting de wijk. Verkeer vanuit Zuiderpolder behoudt de bestaande mogelijkheden om via de Camera Obscuraweg naar de Amsterdamsevaart te rijden of via het viaduct naar de Waarderpolder. De verkeersstructuur zoals opgenomen in het Ontwerp Masterplan blijft gehandhaafd.	N.v.t.
2.	Zorg ook voor de veiligheid van onze kinderen i.p.v. de gejaagde bestuurders die misschien een enkel minuutje winst willen behalen.	Verkeersveiligheid is vanzelfsprekend een randvoorwaarde bij alle ontwerpen. De inrichting van de infrastructuur in het Ontwerp Masterplan is hierop gebaseerd. Daarnaast is in Haarlem 30 km/h ingevoerd op nagenoeg alle wegen, wat aantoonbaar leidt tot een afname van (ernstige) verkeersongevallen. Verder wordt in de ontwerpfase de openbare ruimte ingericht volgens het STOMP-principe, waarbij voetgangers en fietsers de hoogste prioriteit krijgen. Hiermee zorgen we voor een veilige en leefbare omgeving, waarin kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, centraal staan.	N.v.t.

E.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Hartstikke leuk allemaal, maar dit zijn natuurlijk veel te weinig parkeerplaatsen. Het is nu al drama met de bedrijven, die medewerkers in onze wijk laten parkeren.	We begrijpen dat parkeren een belangrijk aandachtspunt is, zeker in een gebied waar zowel bedrijven als woningen aanwezig zijn.	n.v.t.

	Zo'n kortzichtige reactie (niet iedereen heeft een auto nodig met een station voor de deur) grappenmakers. De mensen die nu in Oost center werken gaan allemaal NIET met de trein. Elke dag weer gezeik met de auto wegzetten. Dus laat staan de mensen die hier komen wonen. En ga nou niet over vergunningen beginnen, want dat lost het probleem niet op en is alleen een lekkere melkkoe voor deze gemeente. Leuk zoveel woningen, maar eerst maar eens goed gaan nadenken over het parkeerbeleid!!!	Voor deze ontwikkeling hanteren we lage parkeernormen. Dit doen we bewust om het autobezit terug te dringen en ruimte te geven aan andere functies, zoals groen en verblijfsruimte. Haarlem heeft een groot woningtekort, en het college en de raad hebben de bouw van meer woningen als prioriteit gesteld. Wat betreft bedrijven: werknemers moeten op eigen terrein parkeren. Uit onze parkeerdrukmetingen blijkt bovendien dat bedrijven en bewoners elkaar niet in de weg zitten, omdat hun gebruikstijden verschillen (bedrijven vooral overdag, bewoners in de avond). Een uitgebreidere toelichting over de resultaten van het parkeeronderzoek kunt u vinden in Bijlage 7 – Mobiliteitsplan behorend bij het Masterplan Hart voor Oostpoort. Daarnaast zetten we in op een mobiliteitstransitie: In ontwikkelzones wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, zodra de eerste woningen opgeleverd zijn, om verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende wijken te voorkomen. Nieuwe bewoners worden verplicht om in gebouwde parkeervoorziening te parkeren. In de Nota Ruimte voor mensen en mobiliteit (2025) is bovendien vastgelegd dat in wijken waar de parkeerdruk structureel boven 95% komt, eveneens gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Mocht dat in de Zuiderpolder aan de orde zijn, dan kan hier ook regulering worden toegepast om zoekverkeer tegen te gaan. Nieuwe bewoners van Hart voor Oostpoort krijgen bij gereguleerd parkeren geen vergunning om op straat te mogen parkeren. Ons doel is een leefbare wijk, waarin ruimte niet volledig wordt ingenomen door auto's. Tegelijkertijd zorgen we ervoor dat parkeren goed wordt georganiseerd en dat de belangen van bewoners en bedrijven worden meegenomen.	

F.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	In het ontwerp-masterplan staat trots dat er geluisterd is naar de bewoners en dat er daarom een directe verbinding blijft tussen Zuiderpolder en Waarderpolder Maar wat ik nog onduidelijk vind hoe wij als bewoners bv Pal Maleterweg en Parkwijk vanuit de Waarderpolder naar huis moeten rijden met de auto. Of hoe bv bewoners vanuit Haarlem Noord straks naar Schalkwijk rijden. Nu gaan we over het Keggestastokviaduct linksaf de Amsterdamsevaart op en langs de Prins Bernardlaan. Blijft dit straks mogelijk? Of moeten we (als we bv bij Ikea zijn geweest) de Waarderweg via de Gedempte Oostersingelgracht? Dat zou belangelijk omrijden zijn. Met name ook omdat voor Haarlem Noorders de route door de Waarderpolder als een soort oostelijke randweg dient	Dank voor uw reactie en betrokkenheid. In de toekomstige situatie blijft de verbinding tussen Zuiderpolder en Waarderpolder bestaan, maar in een vernieuwde vorm. Het nieuwe viaduct krijgt een aansluiting op de Amsterdamsevaart. Dit betekent dat verkeer vanuit de Waarderpolder via het viaduct op de Amsterdamsevaart komt en vervolgens, net als nu, linksaf kan slaan naar de Prins Bernhardlaan om zo de Pal Maleterweg en Parkwijk te bereiken. Ook bewoners vanuit Haarlem-Noord die naar Schalkwijk willen, kunnen deze route blijven volgen. De huidige route via de Camera Obscuraweg vervalt, maar alle verbindingen blijven mogelijk. U hoeft dus niet via de Gedempte Oostersingelgracht om te rijden. Ons doel is om de verkeersstructuur logisch en efficiënt te houden, terwijl we zorgen voor een veilige en goed bereikbare omgeving.	n.v.t.

G.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Mijn vragen gaan over het station Haarlem-Spaarnwoude. Tot nu toe vind ik dit een koud en kil aan- en afvoerpunt van reizigers. Met het ontbreken van roltrappen en liften die in 3 van de 4 reizen defect zijn. Al 2x heb ik meegemaakt, dat een rolstoelgebruiker niet van het perron af kon, omdat de lift niet werkte. Ook reizigers met zware koffers, kinderwagens, zware aankopen bij Ikea, enz. kunnen geen kant op zonder hulp van anderen als de lift niet meer werkt.	Dank voor uw betrokkenheid en het delen van uw ervaringen. We begrijpen uw zorgen over de huidige situatie bij station Haarlem Spaarnwoude en het belang van goede voorzieningen voor alle reizigers, inclusief mensen met een beperking. In het project Hart voor Oostpoort richten we ons op de herinrichting van de stationspleinen aan zowel de noord- als zuidzijde. Deze worden groener, uitnodigender en voorzien van betere fietsenstallingen.	n.v.t.

	Dit treft alle mensen, die gehandicapt zijn of niet krachtig genoeg zijn. Dit is al jarenlang een ergernis van Haarlemmers, die gebruik maken van dit station. • Wordt in de nieuwe plannen van Oostpoort, toegangspoort van Haarlem! van Haarlem-Spaarnwoude ook echt een station gemaakt i.p.v. een kil aan- en afvoerpunt van reizigers? • Welke voorzieningen voor reizigers en (nieuwe) bewoners gaan er komen in dit station? toiletten, koffiecorners, winkels, enz. ? • Komen er roltrappen? • Worden de liften eindelijk eens goed onderhouden of vervangen door nieuwe exemplaren, die niet om de haverklap defect zijn? Het is mijn bedoeling om positief mee te denken, alleen komen mijn vragen voort uit ergernis over de huidige situatie.	Ook verbeteren we de fietsroutes van en naar het station. Aan de noordzijde voegen we nieuwe trappen toe, zodat de verbindingen rond het stationsplein beter worden. De bestaande liften blijven behouden. We hebben uw signaal over de storingen genoteerd en zullen dit doorgeven aan de beheerder van de liften (NS/ProRail), omdat het onderhoud en vervanging buiten de scope van dit project vallen. Vooralsnog komen er geen roltrappen in het ontwerp. Ons doel is om van Haarlem Spaarnwoude een prettige toegangspoort te maken, met een goed ingerichte openbare ruimte en betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers. In het Masterplan is ruimte opgenomen voor 3.400 m² aan voorzieningen. Deze voorzieningen zijn voornamelijk voorzien in de plinten van de bebouwing rondom het noordelijke en zuidelijke stationsplein. De exacte plek en branchering van voorzieningen is in deze fase nog niet vastgelegd. Dat is een onderdeel van de volgende fase van gebiedsontwikkeling. Momenteel denken we aan een kleinschalige winkelvoorziening (concept supermark formule) aan de noordzijde van Station Haarlem Spaarnwoude. Ook aan een buurtkamer, horeca en andere voorzieningen wordt gedacht.	

H.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Wij wonen op het Liewegje, blijft dit tijdens de Oostpoort verbouwing en na de verbouwing goed bereikbaar per auto van/naar de Amsterdamse Vaart en Waarderpolder en hoe lopen deze wegen?	Het Liewegje blijft in de toekomstige situatie bereikbaar vanaf de Robertus Nurksweg, zowel vanuit oostelijke als westelijke richting. En via een nieuw aan te leggen weg en de bestaande Diakenhuisweg, komt u weer op de Amsterdamsevaart terecht. Daarmee wordt de bereikbaarheid van de Lieoever en het Liewegje geborgd in het ontwerp.	n.v.t.

		De exacte bouwlogistiek en fasering van de werkzaamheden zijn op dit moment nog niet bekend. Dit wordt pas in een latere fase, over enkele jaren, uitgewerkt. Wij kunnen daar nu nog geen uitspraken over doen.	
2.	En na de verbouwing, zal er een supermarktje zijn aan onze kant of de IKEA kant?	In de nabijheid is Haarlem bezig met de gebiedsontwikkeling/ revitalisatie Beatrixplein. Daar zal een nieuwe grotere supermarkt komen. In het Masterplan is de exacte plek en branchering van voorzieningen nog niet vastgelegd. Dat is een onderdeel van de volgende fase van gebiedsontwikkeling. Momenteel denken we aan een kleinschalige winkelvoorziening (concept supermark formule) aan de noordzijde van Station Haarlem Spaarnwoude.	n.v.t.

I.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik heb de mooie plannen gezien voor wat betreft de ontwikkeling Oostpoort en was benieuwd of de bouw en/of aanleg nog gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de Lieoever en het Liewegje?	Het Liewegje blijft in de toekomstige situatie bereikbaar vanaf de Robertus Nurksweg, zowel vanuit oostelijke als westelijke richting. Daarmee wordt de bereikbaarheid van de Lieoever en het Liewegje geborgd in het ontwerp. De exacte bouwlogistiek en fasering van de werkzaamheden zijn op dit moment nog niet bekend. Dit wordt pas in een latere fase, over enkele jaren, uitgewerkt. Wij kunnen daar nu nog geen uitspraken over doen.	n.v.t.

J.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik ben 1 keer op de inloopavond geweest en heb allerlei opmerkingen gehoord die ik in de flyer niet terugzie. Hoe is het nu dan en hoe wordt het. Ik hoorde velen over hoe ziet het er nu uit en waar is dat precies.	Hartelijk dank voor uw suggestie om de oude en nieuwe situatie naast elkaar te laten zien. Dat kan een goede manier zijn om verschillen snel duidelijk te maken. We nemen deze suggestie mee en bekijken of dit in een volgende nieuwsbrief of op een informatiepaneel mogelijk is. Het masterplan Hart voor Oostpoort laat de hoofdlijnen zien van wat er in het gebied komt, en de randvoorwaarden voor toekomstige plannen. In deze fase zijn er nog geen uitgewerkte ontwerpen. Daarom werken we met een maquette, voorlopige tekeningen en schetsen.	Suggestie wordt meegenomen in de volgende nieuwsbrief (communicatie), geen aanpassingen aan het masterplan

	Met een simpele overlap van het nieuwe over het oude snapt iedereen het. Dan zie je in 1 oogopslag wat er verandert. Nu 1 luchtfoto van de oude situatie en 1 foto over welk gebied het gaat, maar elke tekening in perspectief is vanuit een andere hoek. Een ander ding. Ik ben bewoner van het Liewegje ende wijze waarop ik in de nieuwe situatie van Haarlem naar huis moet rijden ziet er niet uit. De ontwerpers zijn voorbij gegaan aan onze woonsituatie.	In onze nieuwsbrieven proberen we steeds zo helder mogelijk uit te leggen wat er gaat veranderen en wanneer. Dat doen we met korte teksten in begrijpelijke taal, aangevuld met kaartjes, tekeningen en impressies. Om de informatie overzichtelijk te houden, was de laatste nieuwsbrief uitgevoerd als een uitvouwbare versie. Elke nieuwsbrief stellen we met zorg samen. Wie daarnaast behoefte heeft aan extra toelichting of verdieping, kan altijd vragen stellen tijdens een inloopbijeenkomst in de buurt of via de mail. De nieuwe aansluiting van de Amsterdamsevaart op de Robertus Nurksweg is zo veel mogelijk afgestemd op de bestaande situatie. De bereikbaarheid van het Liewegje vanuit en naar Haarlem, Amsterdam en de omliggende wijk is hierdoor niet veranderd. Met de aanpassing van de Robertus Nurksweg en het Kegge Stastok-viaduct wordt er ruimte gecreëerd voor een nieuw en goed woon- en leefklimaat aan de zuidzijde van het plangebied Hart voor Oostpoort.	

K.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Zes jaar geleden zijn mijn man en ik verhuisd van Alkmaar naar Haarlem. Dit was onze eerste keuze: ik heb in mijn jonge jaren eerder hier gewoond en we wilden dichter bij onze kinderen zijn, die destijds allemaal in Amsterdam woonden. We kozen voor een voor ons gunstige locatie, dichtbij het station en met aan de achterkant een fraai uitzicht op het Meerspoorpad, een fiets- wandelpad, aan de voorkant de Antonio Netostraat. Wat ik tot mijn verbazing al snel miste is het gevoel van gemeenschapszin in de buurt: er is heel weinig contact onderling.	Dank voor uw betrokkenheid en het delen van uw ervaringen. We begrijpen uw zorgen, frustratie over de huidige situatie en wens tot een fijn leefmilieu. Zowel de gebiedsontwikkeling bij Beatrixplein als Oostpoort, hebben tot doel de zogeheten desolate omgeving te verbeteren door een mix aan ingrepen, ruimtelijk, economisch en sociaal. In deze fase hebben we met het Masterplan een globaal plan met functionele randvoorwaarden, eisen en wensen geformuleerd, waarmee we marktpartijen uitdagen om de gebiedsontwikkeling te gunnen en ter hand te nemen. Het is nu nog te vroeg om een exacte branchering van Oostpoort vast te leggen.	n.v.t.

	Er heerst een sfeer: ieder voor zich en de gemeente voor ons allen. Ik ben bang dat ik niet heel positief overkom, maar hier streef ik wel altijd naar. Het armoedige winkelcentrumpje Beatrixplein: een plek waar buurtbewoners elkaar zouden kunnen ontmoeten in écht gezellige winkeltjes is niet/nooit uitnodigend (afgezien van Turquoise, het vriendelijke barretje met activiteiten), dus ik haal mijn boodschappen in het centrum of in de Cronjéstraat, daar zijn (nog) wel leuke kleine winkels. Overal waar ik loop, of fiets in de buurt ligt zwerfvuil, niemand (winkelier, of bewoner) voelt zich verantwoordelijk voor troep op de stoep en in het perk. Vuilnis op straat is gewoon geworden, veel mensen laten afval zó uit hun handen vallen of het wordt her en der gedumpt naast vuilnis stationnetjes, waarna spelende kinderen de troep vaak (uit verveling?) in de sloot gooien. Ik heb een paar jaar in de buurt rondgelopen met grijper en vuilniszak, maar heb het inmiddels opgegeven: binnen de kortste keren lag het overal weer vol. Aanvankelijk bestond deze straat voornamelijk uit beton en asfalt, ongezellig en kaal. De brede stoep aan de even kant van de straat werd gebruikt door buurtkinderen om loeihard te voetballen, dit gaf vaak overlast voor bewoners, die aan deze kant van de straat woonden. Er werd ook vaak op de stoep rond geraced op elektrische stepjes of fietsen, het was een soort schoolplein geworden.	In het project Hart voor Oostpoort richten we ons op de herinrichting van de stationspleinen aan zowel de noord- als zuidzijde. Deze worden groener, uitnodigender en voorzien van mix aan functies en voorzieningen. Bij Beatrixplein wordt de –bestaande- supermarkt vergroot. Rond het station zal dat van andere type en (kleinere) omvang zijn, zowel gericht op passanten als bewoners van Zuiderpolder en werknemers van Zuidstrook Waarderpolder. Ons doel is om van Haarlem Spaarnwoude een prettige toegangspoort te maken, met een goed ingerichte openbare ruimte en betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers. We hebben uw verhaal neergelegd bij onze afdeling Beheer Openbare ruimte. Expliciete klachten over verloedering in de openbare ruimte kunt u een melding indienen op de website van de gemeente Melding doen | Gemeente Haarlem. Hier staat ook een kopje 'iets anders melden over de openbare ruimte', indien u het betreffende onderwerp niet kan vinden. Zo komt de melding ook via de 'officiële route' bij onze afdeling terecht.	

	Ik ben sinds de aanleg van stoeptuintjes (op initiatief van de gemeente aangelegd) heel blij hiermee, het heeft onze brede stoep verfraaid en de stoep is weer stoep geworden, waar je veilig op kunt lopen. Er was aan de bewoners gevraagd om deze stoeptuintjes een beetje te onderhouden, maar helaas zijn er slechts 3 mensen die dit structureel doen, de rest van de bewoners meent dat dit de taak van de gemeente is. Iedereen heeft het te druk en voelt zich niet hierbij betrokken. Ik ben dolblij dat er nu eindelijk vergaande plannen zijn tot renovatie van Beatrixplein en de omgeving van station Spaarnwoude en dat dit groots aangepakt gaat worden. Wat ik heel erg mis in dit plan: meer plekken voor kleinschalige buurtwinkeltjes (inplaats van grote onpersoonlijke supermarkten) en leuke speelplekken voor kinderen op loopafstand in en rondom élke wijk, zodat er onbekommerd gevoetbald kan worden door de grotere jeugd zonder overlast voor direct-omwonenden en natuurlijk leuke veilige beschermde speelplekken voor de kleintjes. Een leuke buurt is een buurt waar vanzelfsprekend samenhang en betrokkenheid met elkaar en de omgeving is zonder elkaar nodeloos overlast te bezorgen.		

L.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Zou gaarne inschrijven voor een ouderen woning 2 personen, sociale huurwoning, woon nu in een veel te grote huur eengezinswoning, wil kleiner wonen met mogelijkheid voor latere zorg.	Dank voor uw vraag en wat fijn om te lezen dat u interesse heeft in een woning in Oostpoort. Het is op dit moment nog niet mogelijk om in te schrijven op dit project. De sociale huurwoningen binnen het project worden aangeboden en verdeeld via Mijn Woonservice.	n.v.t.

		Dus het is belangrijk om het aanbod op de website goed in de gaten te houden (zie link: www.mijnwoonservice.mijndak.nl). Ook moet u zijn ingeschreven om te kunnen reageren.	

M.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Bewoners van het Liewegje worden graag geïnformeerd over hoe men met de auto vanaf het Liewegje naar de Waarderpolder komt. Ontvang graag duidelijke detailtekeningen.	Het Liewegje blijft in de toekomstige situatie bereikbaar vanaf de Robertus Nurksweg, zowel vanuit oostelijke als westelijke richting. En via een nieuw aan te leggen weg en de bestaande Diakenhuisweg, komt u weer op de Amsterdamsevaart terecht. Daarmee wordt de bereikbaarheid van de Lieoever en het Liewegje geborgd in het ontwerp. In het mobiliteitsplan (bijlage 7) is een kaart opgenomen van het toekomstig autonetwerk, waaronder de ontsluiting van de Robert Nurksweg op het plangebied en de Amsterdamse Vaart.	n.v.t.

N.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Als inwoner van Haarlem en betrokken burger maak ik graag gebruik van het inspraakmoment rond het ontwerp-masterplan voor de ontwikkeling van Oostpoort. Graag wil ik een aantal aandachtspunten meegeven voor de verdere uitwerking van het plan, in het bijzonder met betrekking tot de wijze van architectenselectie en de duurzaamheidsambities. Allereerst wil ik adviseren om bij toekomstige ontwerp- en uitwerkingsopgaven aansluiting te zoeken bij de *Richtlijn Evenwichtige Architectenselecties* en de *Gids Proportionaliteit*.	In de vervolgfase wordt niet direct een uitvraag gedaan voor een afzonderlijk ontwerpbureau, maar wordt gezocht naar een combinatie van een ontwikkelaar en een ontwerpbureau, waarbij de beoordelingscriteria voor de ontwerpcompetenties worden gebaseerd op de Richtlijn Evenwichtige Architectenselecties en de Gids Proportionaliteit.	n.v.t.

	Een zorgvuldige en proportionele selectieprocedure draagt bij aan de ruimtelijke en maatschappelijke kwaliteit van het eindresultaat en voorkomt onnodige drempels in de markt. Daarbij vraag ik expliciet aandacht voor de toegankelijkheid van selecties voor jonge en talentvolle architecten. In de praktijk blijken zeer specifieke referentie-eisen vaak een belemmering. Dit kan worden ondervangen door referenties breder te formuleren (bijvoorbeeld op basis van schaal, complexiteit of doorlopen projectfasen). Een andere mogelijkheid is door in de beoordeling ruimte te bieden aan teamsamenstellingen waarin ervaring wordt gecombineerd met jong talent, zoals in andere gemeenten reeds succesvol wordt toegepast.		
2.	Daarnaast zou ik willen benadrukken om natuurinclusiviteit expliciet mee te nemen in de uitvraag. Door dit niet alleen als ambitie te benoemen, maar ook als inhoudelijk beoordelingscriterium, ontstaat ruimte voor ontwerpkwaliteit die bijdraagt aan biodiversiteit, klimaatadaptatie en leefkwaliteit. Tot slot vraag ik aandacht voor biobased bouwen en passieve bouwprincipes. Zeker in het licht van netcongestie en de noodzaak om de energievraag structureel te beperken, kan een vroege integratie van deze uitgangspunten grote meerwaarde hebben voor zowel de duurzaamheid als de toekomstbestendigheid van het gebied. Ook in de uitvraag kan hier naar worden gerefereerd door ervaring of kennis van Passief bouwen (https://passivehouse.com/en/training/certificates/designer-consultant/).	Hartelijk dank voor deze inhoudelijke input voor het vervolgproces. In de fase na vaststelling van het masterplan zullen de tenderdocumenten opgesteld worden. Dan zal er ook een afweging gemaakt worden in de belangrijkste beoordelingscriteria. Om te komen tot een prettige en gezonde leefomgeving voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied, worden er met de randvoorwaarden en eisen in het Programma van Eisen voor de Leefomgeving (PvEL) in bijlage 4 van het Masterplan de kwaliteit geborgd. Gegadigden worden in de Tender uitgedaagd om op onderdelen (flexibiliteit, circulariteit, mobiliteit en groen) te excelleren. De tendercriteria zullen voorafgaand aan het in procedure brengen nog worden voorgelegd aan het college en de raad.	n.v.t.

	Ik hoop dat deze aandachtspunten kunnen bijdragen aan een zorgvuldig en ambitieus vervolgproces voor Oostpoort.		

O.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**Geluidszone en beperking van de geluidsruimte** Het industrieterrein Waarderpolder is aangewezen als gezoneerd industrieterrein. De beschikbare geluidsruimte binnen deze zone is momenteel al beperkt, zoals wij al merken bij onze projecten, en vormt een essentieel onderdeel van de vergunde en toekomstige bedrijfsvoering van Teva. In het masterplan wordt uitgegaan van woningbouw in (of nabij) de huidige geluidszone, terwijl onvoldoende duidelijk is: • Hoe de bestaande geluidszone juridisch wordt geborgd; • Of (delen van) de geluidszone worden aangepast of verwijderd uit het omgevingsplan; • Welke gevolgen dit heeft voor de bestaande geluidsruimte en cumulatie van geluid. Teva vreest dat: • De aanwezigheid van geluidgevoelige functies zal leiden tot aanscherping van onze geluidseisen; • Toekomstige vergunningverlening en bedrijfsontwikkeling daardoor wordt beperkt; • Mogelijk feitelijk sprake zal zijn van een ‘inwaartse zonering’, waarbij bestaande bedrijven worden ingeperkt.	De zorg van TEVA voor het aspect geluid is begrijpelijk. Het geluid van TEVA is bij de woningen één van de bepalende geluidbronnen. Bij de stedenbouwkundige inrichting van het masterplan is expliciet rekening gehouden met het geluid vanwege het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder inclusief TEVA. De ontwerpkeuzes voor de inrichting zijn zo gemaakt dat de woningbouw de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet zal hinderen. Zoals TEVA al aangeeft is de geluidszone vergaand gevuld, wat zij merken bij projecten. Van die situatie is uitgegaan bij het bepalen van het geluid bij het masterplan. Rekening is gehouden met het dezoneren van een gedeelte van het gezoneerde industrieterrein waar onder andere het plan Oostpoort is gelegen en de daar gelegen geluidbronnen. Tevens is rekening gehouden met maatregelen bij het dichtstbijgelegen bedrijf (Ikea). Zoals te zien is in de visualisatie in de akoestische rapportage bij het masterplan, zijn er bij enkele blokken overschrijding van de maximale ontheffingswaarde voor industrie te verwachten. Bij die woningen zal in een ‘dove gevel’ worden voorzien. Bij de overige woningen zal een hogere waarde besluit genomen worden tot aan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) voor industrie. Voor een goed woon- en leefklimaat in en rond de woningen worden regels opgenomen in het t.z.t. op te stellen planologische regime met betrekking tot het voorzien in een geluidsluwe gevel. Een en ander volgens gebruikelijk beleid in de gemeente Haarlem.	n.v.t.

	Dit is in strijd met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening en vaste jurisprudentie, waarin is bepaald dat nieuwe geluidgevoelige functies niet mogen leiden tot beperkingen van bestaande, rechtmatig vergunde bedrijfsactiviteiten. Zonder expliciete borging van de geluidszone en de bijbehorende geluidsruimte acht Teva het masterplan onvoldoende zorgvuldig.	Wij merken nog op dat het industrieterrein vooralsnog onder het toetsingskader van de Wet geluidhinder valt, vandaar de termen 'hogere grenswaarde' en 'dove gevel'. ▪ De vrees van TEVA voor aanscherping van de geluidseisen is daarmee ongegrond. Immers de bestaande geluidssituatie is als uitgangspunt gekozen. ▪ De vrees van TEVA dat toekomstige vergunningverlening en bedrijfsontwikkeling daardoor wordt beperkt is ongegrond. In de huidige situatie zijn de mogelijkheden voor uitbreiding van de geluidsemissie in de richting van het bouwplan klein, zo niet onmogelijk, door de begrenzing van de geluidszone. Met de woningbouw is rekening gehouden met deze huidige (al maximale) geluidssituatie, waarmee toekomstige uitbreiding van geluid door Oostpoort niet extra wordt belemmerd. ▪ De vrees dat er mogelijk feitelijk sprake zal zijn van inwaartse zonering is ongegrond. Door uit te gaan van de maximale situatie voor geluid voor wat betreft het gezoneerde industrieterrein is er geen sprake van inwaartse zonering. Deze maximale situatie is de uitgangssituatie voor het masterplan, waarmee de geluidsemissie van het gezoneerde industrieterrein niet wordt beperkt. De geluidszone zal niet worden aangepast met het plan Masterplan, waarmee een aanvullende borging daarvan niet nodig is. De geluidsruimte zal worden geborgd door het vastleggen van een hogere grenswaarde (maximale ontheffingswaarde) danwel vastleggen van 'dove gevels' waar noodzakelijk bij de woningen in het masterplan. Dit zal in de planregels van het te zijner tijd op te stellen planologische regime en bijbehorende hogere grenswaardebesluit worden vastgelegd en is daarmee geborgd. Waarmee aan het verzoek van TEVA zal worden voldaan.	

2.	**Externe veiligheid: PR-contour en aandachtsgebied** Teva beschikt over een: • Plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6) van 50 meter; • Invloedssfeer van 300 meter (op basis van het voormalige Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Regeling externe veiligheid inrichtingen, categorale inrichting). Dit is als zodanig ook vastgelegd in onze omgevingsvergunning en in het omgevingsplan Sinds 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet en het hierbij behorende Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Hierin zijn de plaatsgebonden risico, brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebieden gedefinieerd. Voor de opslagvoorziening voor gevaarlijke stoffen bij Teva c.q. PGS15 opslag (2.226 m2 , 20 m hoog, met sprinkler (in-rack)) gelden volgens de voorgeschreven stappen en berekeningswijze de volgende contouren: - • Plaatsgebonden risicocontour (PR 10-6) van 50 meter (tabel B3, bijlage VII Bkl) • Gifwolkaandachtsgebied van 720 meter (op basis van het stappenplan) Het masterplan voorziet in: • Mogelijke woonbebouwing binnen het gifwolkaandachtsgebied; • Mogelijke ontwikkelingen van verblijfsruimten binnen de PR 10-6-contour. Dit roept ernstige vragen op over: • De toelaatbaarheid van kwetsbare en beperkt kwetsbare gebouwen en locaties;	De zorg van Teva is begrijpelijk. Daarom heeft de gemeente onderzoek laten verrichten naar het aspect externe veiligheid in relatie tot Teva. De conclusie van het rapport, opgesteld door Antea, is als volgt: *Teva Pharmachemie B.V. kan in de toekomst plannen hebben om de activiteiten uit te breiden of aan te passen. Dit kan ertoe leiden dat de PR 10-6 -contour groter wordt. Het is niet aannemelijk dat deze contour over het plangebied zal reiken. In de omgeving van Teva liggen daarnaast meerdere gebouwen waardoor een significante uitbreiding van de pr-contour naar verwachting niet vergund zal worden. Wel is het mogelijk dat Teva brand, explosie- en/of gifwolkaandachtsgebieden introduceert. Deze gebieden kunnen tot over het plangebied reiken. Binnen het plangebied zal dit niet tot grote problemen leiden aangezien er geen zeer kwetsbare functies zijn voorzien. In het geval van (beperkt) kwetsbare functies kan de gemeente maatregelen eisen aan de gebouwen gelegen binnen de aandachtsgebieden, door middel van het aanwijzen van een brand- of explosievoorschriftengebied.* Uit het rapport blijkt dat de woningbouw in Oostpoort geen beperkingen voor Teva zal opleveren m.b.t. externe veiligheid. Wanneer het opstellen van het planologisch kader aan de orde is, zal opnieuw worden bekeken of vanwege het groepsrisico het nodig is nadere eisen aan de woningbouw te stellen om de belangen van Teva ook zo te waarborgen. Het rapport is gedeeld met Teva.	n.v.t.

	• De verenigbaarheid met het externe-veiligheidsbeleid onder het Bal, het Bkl en het omgevingsplan; • Toekomstige beperkingen voor de bedrijfsvoering en vergunningen van Teva. Het realiseren van verblijfsruimten binnen de PR-contour en woningbouw binnen het aandachtsgebied is naar het van oordeel Teva in strijd met het uitgangspunt van risicobeperking. Ook indien onder het Bkl in uitzonderingsgevallen zou worden uitgegaan van toelaatbaarheid onder voorwaarden, geldt dat dergelijke ontwikkelingen onvermijdelijk leiden tot juridische en feitelijke belemmeringen voor de bestaande en toekomstige bedrijfsvoering van Teva.		
3.	**Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid** Het masterplan leidt mogelijk tot een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen in het plangebied. De bestaande infrastructuur is primair ingericht op industrieel verkeer. Teva maakt zich zorgen over: • Overbelasting van ontsluitingswegen; • Vermenging van zwaar vrachtverkeer met woon- en fietsverkeer; • Toename van verkeersonveilige situaties bij inritten en kruisingen. Een integrale verkeersanalyse ontbreekt, voor zover ons bekend, terwijl de gevolgen voor de bereikbaarheid en veiligheid van het bedrijf niet inzichtelijk zijn gemaakt. Er zijn in de afgelopen jaren meerdere verkeersincidenten met voetgangers/fietsers geweest op de Swensweg. Een doorgaande fietsroute, zoals in een eerder plan gepresenteerd, achten wij in dit kader ook niet veilig (zie ook onder 5).	Dank voor het indienen van uw zienswijze en het onder de aandacht brengen van uw zorgen over de mogelijke gevolgen van het masterplan voor de verkeerssituatie rondom het TEVA-terrein. Hieronder gaan wij in op de door u genoemde punten. Op basis van doorrekeningen met het Verkeersmodel van Haarlem is de impact van de ontwikkeling op het omliggende wegennet in beeld gebracht. Uit deze analyses blijkt dat de toename van verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling minimaal is. De overbelasting die op enkele kruispunten in de spits optreedt, is een kenmerk van de bestaande situatie. De ontwikkeling Hart voor Oostpoort levert hier slechts een zeer beperkte bijdrage aan. Dat neemt niet weg dat structurele maatregelen op termijn noodzakelijk zijn, in het bijzonder voor het kruispunt Bohnweg/N200. Verkeerskundig bureau Movensis heeft onderzocht wat voor maatregelen dit knelpunt op kunnen lossen.	n.v.t.

	Daarbij geldt dat Teva op grond van haar zorgplicht gehouden is om een veilige toegang tot het terrein voor werknemers, bezoekers en vervoerders te waarborgen. Maatregelen in de openbare ruimte die leiden tot een toename van verkeersonveilige situaties rondom de bedrijfsinritten kunnen Teva in een onmogelijke positie brengen ten aanzien van haar wettelijke verplichtingen.	Hierbij is gekeken naar de volgende maatregelen: - Een extra opstelvak voor linksaf vanaf de flyover naar de Bohnweg. Hierdoor kan er per fase meer afslaand verkeer verwerkt worden, waardoor het doorgaande verkeer minder lang hoeft te wachten voor het weer groen wordt; - Het opheffen van de links afslaande beweging vanaf de Bohnweg naar de N200. Dit is een relatief rustige richting (bijna iedereen slaat rechtsaf) die het doorgaande verkeer onnodig frustreert. Wanneer dit verkeer naar de N200 terugrijdt via de Jan van Krimpenweg kan de regeling op de kruising Bohnweg – N200 terug van een 3- fasen naar een 2-fasen regeling. De doorgaande richting vanaf de flyover (stad in) kan zelfs helemaal ongeregeld worden. Uit de analyse is gebleken dat deze twee maatregelen afzonderlijk een gunstig effect hebben op de doorstroming. Daarom wordt in het mobiliteitsplan (bijlage 7 van het Masterplan) aanbevolen om beide maatregelen uit te voeren om een goede doorstroming op de N200 te kunnen garanderen. Met betrekking tot de verkeersveiligheid merken wij op dat het plan juist inzet op het ontvlechten van fietsverkeer en zwaar vrachtverkeer. Door het realiseren van vrijliggende fietspaden wordt de huidige menging van modaliteiten verminderd en ontstaat een veiliger verkeersstructuur. In de volgende fase, de ontwerpfase, wordt deze inrichting verder uitgewerkt. Hierbij wordt vanzelfsprekend ook gekeken naar een veilige inpassing van de fietsroute en overige verkeersstromen ter hoogte van de in- en uitritten van TEVA. Verkeersveiligheid is in deze uitwerking een randvoorwaarde. De door u gevraagde integrale verkeersanalyse maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan, dat als bijlage 7 bij het ontwerp-masterplan is opgenomen. Hierin zijn de verkeerskundige uitgangspunten en veiligheidsaspecten nader toegelicht.	

		Wij benadrukken dat wij de zorgen omtrent de zorgplicht van TEVA voor een veilige toegang voor werknemers, bezoekers en logistiek serieus nemen. Daarom nemen wij de mogelijke effecten op de verkeersveiligheid bij de inritten nadrukkelijk mee in de verdere planuitwerking.	
4.	Parkeerdruk en parkeernormen In het masterplan wordt uitgegaan van lage parkeernormen voor de nieuwe woonfunctie namelijk 0,5. Teva verwacht dat: • De voorziene parkeercapaciteit onvoldoende zal blijken; • Parkeerdruk zal afwentelen op het omliggende bedrijventerrein; • Bedrijfsgebonden parkeerplaatsen en logistieke functies onder druk komen te staan. Dit kan leiden tot belemmeringen in de dagelijkse bedrijfsvoering en veiligheidsrisico's op het terrein. Dit staat op gespannen voet met de Nota parkeernormen van de gemeente Haarlem (inwerkingtreding 28 oktober 2025), waarin voor vergelijkbare stedelijke ontwikkelingen hogere parkeernormen worden gehanteerd. Afwijking hiervan wordt in het masterplan niet onderbouwd, hetgeen de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het plan ondermijnt.	In het masterplan is uitgegaan van de parkeernormen zoals vastgesteld door de Haarlemse gemeenteraad. Deze normen sluiten aan bij het vastgestelde mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem, waarin wordt ingezet op het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer, en op het verminderen van autogebruik binnen de stad. De lagere parkeernormen passen dus binnen dit beleidskader en zijn niet afwijkend van het geldende beleid. Daarnaast is in hetzelfde mobiliteitsbeleid opgenomen dat in ontwikkelzones – waaronder Hart voor Oostpoort – gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. In ontwikkelzones wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, zodra de eerste woningen opgeleverd zijn, om verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende wijken en bedrijventerreinen te voorkomen. Nieuwe bewoners worden verplicht om in gebouwde parkeervoorziening te parkeren. Door middel van parkeerregulering en handhaving wordt de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied georganiseerd, zodat het bedrijfsparkeren elders niet onder druk komt te staan. In de Nota Ruimte voor mensen en mobiliteit (2025) is bovendien vastgelegd dat in wijken waar de parkeerdruk structureel boven 95% komt, eveneens gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Mocht dat in de Zuiderpolder aan de orde zijn, dan kan hier ook regulering worden toegepast om zoekverkeer tegen te gaan. Nieuwe bewoners van Hart voor Oostpoort krijgen bij gereguleerd parkeren geen vergunning om op straat te mogen parkeren. Voor bedrijven en overige functies geldt dat zij hun eigen parkeerbehoefte op eigen terrein dienen op te lossen. Dit blijft ongewijzigd en voorkomt dat bedrijfsgebonden parkeerplaatsen of logistieke processen worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving.	n.v.t.

		Hart voor Oostpoort valt binnen het gebiedstype Centraal Stedelijk Gebied. De gehanteerde normen in het masterplan zijn gebaseerd op dit gebiedstype en zijn volledig in lijn met de beleidskaders en de Nota Parkeernormen. Er is dus geen sprake van een afwijking van het vastgestelde beleid, waardoor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de plannen gewaarborgd blijven.	
5.	**Fietsroute langs de bedrijfsweg** Het masterplan voorziet in de toekomst de aanleg van een fietsroute langs de weg waaraan Teva is gelegen (Swensweg). Deze weg wordt intensief gebruikt door zwaar vrachtverkeer. Teva voorziet: • Verhoogde risico's op ongevallen; • Conflicten tussen langzaam en zwaar verkeer; • Aansprakelijkheids- en veiligheidsvraagstukken. Zonder een nadere verkeerskundige en veiligheidskundige onderbouwing acht Teva deze maatregel onwenselijk.	Wij begrijpen dat de aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer in combinatie met langzaam verkeer tot vragen leidt over veiligheid, doorstroming en aansprakelijkheid. Graag geven wij hieronder een toelichting. Het masterplan bevat op dit moment nog geen gedetailleerde uitwerking voor de fietsroute. In de volgende fase – de ontwerpfase – wordt de exacte vormgeving van het vrijliggende fietspad langs de Swensweg en de Busweg nader onderzocht en uitgewerkt. Daarbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de in- en uitritten van TEVA en de logistieke bewegingen die hier plaatsvinden. In de ontwerpfase zal afstemming met u en de omgeving plaatsvinden over het schetsontwerp en voorlopig ontwerp van de openbare ruimte inclusief infrastructuur. Het doel van het vrijliggend fietspad is juist om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Op dit moment delen fietsers de rijbaan met zowel auto- als vrachtverkeer, wat kan leiden tot onveilige verkeerssituaties. In de toekomstige situatie krijgen fietsers een vrijliggend fietspad, waardoor langzaam verkeer en zwaar verkeer fysiek worden gescheiden. Dit vermindert de kans op conflicten en daarmee ongelukken aanzienlijk. Wij erkennen dat er bij oversteken en kruispuntconstructies altijd conflictpunten zullen blijven bestaan. Deze worden echter zo veilig mogelijk conform CROW-normen publicatie 15, 126 en publicatie 230 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) ingericht, met onder meer: • goede zichtlijnen; • duidelijke markeringen; • logische snelheidsregulering; • en waar nodig aanvullende fysieke maatregelen.	n.v.t.

		In de ontwerpfase worden deze aspecten verkeerskundig én veiligheidskundig onderbouwd, zodat een veilige en toekomstbestendige oplossing ontstaat die aansluit bij de mobiliteitsdoelen van de gemeente en de bedrijfsvoering van TEVA.	
6.	**MER-beoordeling en noodzaak plan-MER** Tijdens het overleg is aangegeven dat een MER-beoordeling is opgesteld. De gemeente gaat op basis hiervan uit dat een plan-MER niet noodzakelijk is. Gezien de: • Functiewijziging van industrieterrein naar gemengd woon-werkgebied; • Toevoeging van geluidgevoelige en kwetsbare functies; • De gevolgen voor externe veiligheid, geluid, verkeer en milieu; • De mogelijke inperking van bestaande bedrijven, acht Teva deze conclusie onvoldoende gemotiveerd. Op basis van de omvang en aard van de voorgenomen wijzigingen ligt het uitvoeren van een plan-MER voorafgaand aan een wijziging van het omgevingsplan of BOPA voor de hand. Zonder een plan-MER ontbreekt essentiële informatie over de milieugevolgen van het masterplan, waardoor niet kan worden vastgesteld of sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties als bedoeld in de Omgevingswet.	De MER-beoordeling was nog niet gereed ten tijde van het terinzage leggen van het ontwerpprogramma. Inmiddels is de beoordeling gereed en toegevoegd aan het vast te stellen programma. Gedurende het traject heeft overleg plaatsgevonden met Teva. Een van de daaruit voortvloeiende acties was het opstellen van een rapport m.b.t. de woningbouw en het thema externe veiligheid. Uit dit rapport blijkt dat er voor Teva geen belemmeringen optreden m.b.t. de externe veiligheid. Zie ook de reactie bij punt 2 van uw zienswijze. De MER-beoordeling toont ook aan dat de woningbouw geen gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering van Teva.	n.v.t.
7.	**Conclusie** De tot nu toe gedeelde informatie is onvoldoende om: • De juridische en feitelijke gevolgen voor Teva te beoordelen; • Vast te stellen of bestaande rechten en ontwikkelruimte worden gerespecteerd; • De cumulatieve e2ecten inzichtelijk te maken.	Zie de reactie bij punt 2 en 6 van uw zienswijze.	n.v.t.

8.	**Verzoek** Teva verzoekt het college deze zienswijze integraal en kenbaar te betrekken bij de verdere planvorming en bij de Nota van Beantwoording, en haar bestaande vergunde rechten en ontwikkelruimte expliciet te respecteren in alle vervolgbesluiten. In dit kader verzoekt Teva de gemeente om: • 1. De bestaande geluidszone en geluidsruimte expliciet te borgen; • 2. Woningbouw en parkeervoorzieningen binnen de PR-contour en het aandachtsgebied kritisch te heroverwegen; • 3. Een integrale verkeers- en parkeeranalyse uit te voeren; • 4. De verkeersveiligheid bij fiets- en vrachtverkeer aantoonbaar te borgen; • 5. Alsnog een plan-MER uit te voeren; • 6. Teva actief te betrekken bij verdere planvorming. Zonder deze waarborgen acht Teva het masterplan onvoldoende zorgvuldig en juridisch risicovol.	De belangen van Teva zijn betrokken bij de voorbereiding van het masterplan. Uit de onderzoeken blijkt dat de bedrijfsvoering van Teva niet geschaad wordt door het masterplan. In de ontwerpfase voor de openbare ruimte (inclusief infrastructuur) zal wederom rekening worden gehouden met de belangen van Teva. In de ontwerpfase zal verdere afstemming met TEVA en de omgeving plaatsvinden over het schetsontwerp en voorlopig ontwerp van de openbare ruimte. Voor een uitgebreidere uiteenzetting, zie voorgaande reacties.	n.v.t.

P.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**Structurele onderschatting van mobiliteit en bereikbaarheid** Het ontwerp-masterplan reduceert bestaande infrastructuur en parkeercapaciteit op basis van aannames over gedragsverandering. Verkeer en autogebruik verdwijnen echter niet door beleidskeuzes; zij **verplaatsen zich**. Zonder vooraf gerealiseerde, volwaardige alternatieven leidt dit aantoonbaar tot:	Dank voor het indienen van uw zienswijze waarin u uw zorgen heeft geuit over een mogelijke structurele onderschatting van mobiliteit en bereikbaarheid als gevolg van het ontwerp-masterplan. Graag gaan wij in op de door u genoemde punten. Voor de gebiedsontwikkeling zijn alle infrastructuur, verkeersstromen en de toevoeging van nieuwe woningen en bedrijvigheid doorgerekend met het Verkeersmodel van Haarlem. Uit deze berekeningen komt naar voren dat op het omliggende wegennet geen grote knelpunten ontstaan als gevolg van de ontwikkeling Hart voor Oostpoort. De vertraagde afwikkeling	n.v.t.

	• extra zoekverkeer, • sluiproutes, • en verhoogde druk op omliggende woonwijken, waaronder **Zuiderpolder en Parkwijk**. Deze effecten worden in het ontwerp onvoldoende doorgerekend en geborgd, terwijl de gebiedsontwikkeling juist leidt tot een toename van bewoners, bezoekers en verkeersbewegingen.	die op sommige locaties optreedt, manifesteert zich vooral op kruispuntniveau. Het is echter belangrijk te benadrukken dat bepaalde kruispunten, zoals Bohnweg/N200 ter hoogte van IKEA, nu al een hoge belasting kennen in de spits. Deze overbelasting maakt onderdeel uit van de bestaande verkeerssituatie in Haarlem en de regio. De verkeerseffecten van Hart voor Oostpoort zijn minimaal en zijn niet de oorzaak van de congestie die op deze punten nu al optreedt. Dat neemt niet weg dat structurele maatregelen op termijn noodzakelijk zijn, in het bijzonder voor het kruispunt Bohnweg/N200. Verkeerskundig bureau Movensis heeft onderzocht wat voor maatregelen dit knelpunt op kunnen lossen. Hierbij is gekeken naar de volgende maatregelen: - Een extra opstelvak voor linksaf vanaf de flyover naar de Bohnweg. Hierdoor kan er per fase meer afslaand verkeer verwerkt worden, waardoor het doorgaande verkeer minder lang hoeft te wachten voor het weer groen wordt; - Het opheffen van de links afslaande beweging vanaf de Bohnweg naar de N200. Dit is een relatief rustige richting (bijna iedereen slaat rechtsaf) die het doorgaande verkeer onnodig frustreert. Wanneer dit verkeer naar de N200 terugrijdt via de Jan van Krimpenweg kan de regeling op de kruising Bohnweg – N200 terug van een 3- fasen naar een 2-fasen regeling. De doorgaande richting vanaf de flyover (stad in) kan zelfs helemaal ongeregeld worden. Uit de analyse is gebleken dat deze twee maatregelen afzonderlijk een gunstig effect hebben op de doorstroming. Daarom wordt in het mobiliteitsplan aanbevolen om beide maatregelen uit te voeren om een goede doorstroming op de N200 te kunnen garanderen. Met betrekking tot zoekverkeer en ongewenste verkeersdruk in omliggende woonwijken voorkomen wij dit door in het masterplan bewust te kiezen voor parkeergebouwen aan de randen van het plangebied.	

		Hierdoor blijft het gebied zelf zoveel mogelijk autoluw, en wordt voorkomen dat automobilisten door woonstraten gaan rijden om parkeerplaatsen te zoeken. Dit sluit aan bij het bredere mobiliteitsbeleid van de gemeente, waarin autoverkeer in woongebieden wordt beperkt en alternatieven zoals lopen, fietsen en OV worden gestimuleerd.	
2.	**Viaduct Zuiderpolder–Waarderpolder onvoldoende toegerust voor toekomstige groei** Een essentieel punt dat onvoldoende wordt onderbouwd in het ontwerp-masterplan is de omgang met het viaduct tussen de **Zuiderpolder en de Waarderpolder**, in combinatie met de grootschalige woningbouw die in Oostpoort is voorzien. Volgens de plannen worden in dit gebied **honderden nieuwe woningen** toegevoegd. Dit leidt onvermijdelijk tot meer bewoners, meer verkeersbewegingen en een hogere spitsbelasting. De verbinding functioneert momenteel: • in één richting grotendeels als **1-baans verkeersader**, • met in de terugrichting een **uitloop naar twee rijstroken** en een afslag richting de Zuiderpolder. Deze infrastructuur vervult een cruciale rol voor: • de ontsluiting van het bedrijventerrein Waarderpolder, • het dagelijkse woon-werkverkeer, • en de afwikkeling van piekbelasting tijdens de spits. Reeds in de huidige situatie is het tijdens spitstijden druk en kwetsbaar. Dankzij de bestaande rijstrookconfiguratie functioneert de afwikkeling nog net werkbaar. Het **verder terugbrengen van rijstroken**, met name in de richting	De urgentie om meer woningen te bouwen in Haarlem is zeer groot. Daarbij streven we naar een stad met minder asfalt en meer ruimte voor wonen, groen en een leefbare inrichting, waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer een belangrijkere rol krijgen dan het autoverkeer. Desondanks blijft de verbinding tussen de Waarderpolder en Zuiderpolder (en vice versa) via het viaduct volledig in stand. De verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling zijn doorgerekend met het Verkeersmodel Haarlem. Zowel de wegvakken als de kruispunten in dit gebied zijn in deze analyses meegenomen. Uit de resultaten blijkt dat de infrastructuur, inclusief de verkeersregelingen, het toekomstige verkeer kan afwikkelen. We nemen uw zorgen mee in de verdere uitwerking van de plannen.	n.v.t.

	Waarderpolder → Zuiderpolder, vormt verkeerskundig een duidelijke **achteruitgang**.		
3.	**Verdwijnen functioneel parkeren onder het viaduct: afwenteling op Zuiderpolder en Parkwijk** In de plannen verdwijnen bestaande parkeerplaatsen, waaronder **circa 60 functioneel gebruikte parkeerplekken onder het viaduct Zuiderpolder–Waarderpolder** en **ongeveer 10 parkeerplaatsen op maaiveldniveau**. In totaal gaat het om **circa 70 parkeerplaatsen**. Deze parkeerplaatsen worden **dagelijks intensief gebruikt**. Met name op **werkdagen in de ochtend (bijvoorbeeld op dinsdagochtend)** is de bezettingsgraad hoog. Het betreft voornamelijk **forenzen en overstappers** die hier parkeren en hun reis vervolgen per trein of richting het bedrijventerrein Waarderpolder. Het gebruik is daarbij **niet beperkt tot bewoners uit de Zuiderpolder**; ook mensen uit **andere delen van Haarlem, waaronder Schalkwijk**, maken structureel gebruik van deze parkeerplaatsen. Voor veel gebruikers blijft de auto een essentieel middel voor **zelfstandige en flexibele mobiliteit**. Het veronderstellen van **snelle gedragsverandering zonder volwaardige alternatieven** is daarom niet realistisch. Het schrappen van deze parkeerplaatsen leidt dan ook niet tot minder autogebruik, maar tot **verplaatsing van parkeerdruk**. Zonder vooraf gerealiseerde en gelijkwaardige compensatie zullen deze voertuigen uitwijken naar omliggende woonwijken. In de praktijk betekent dit extra druk in **Zuiderpolder en Parkwijk**. Deze wijken zitten niet te wachten op meer zoekverkeer, hogere parkeerdruk en sluiproutes als gevolg van keuzes die elders worden gemaakt. In het ontwerp ontbreekt echter:	Wij erkennen dat de circa 70 parkeerplaatsen onder en rond het viaduct overdag intensief worden gebruikt door forenzen en overstappers. ’s Nachts is de bezetting hier zeer laag. Werknemers van kantoren en bedrijven dienen hun parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Daarnaast stimuleren wij, conform het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, dat forenzen met de trein, fiets of ander duurzaam vervoer reizen. In ontwikkelzones wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, zodra de eerste woningen opgeleverd zijn, om verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende wijken te voorkomen. Nieuwe bewoners worden verplicht om in gebouwde parkeervoorziening te parkeren. In de Nota Ruimte voor mensen en mobiliteit (2025) is bovendien vastgelegd dat in wijken waar de parkeerdruk structureel boven 95% komt, eveneens gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Mocht dat in de Zuiderpolder aan de orde zijn, dan kan hier ook regulering worden toegepast om zoekverkeer tegen te gaan. Nieuwe bewoners van Hart voor Oostpoort krijgen bij gereguleerd parkeren geen vergunning om op straat te mogen parkeren. Verder blijft aan de noordzijde van het plangebied een P+R-locatie (met slagboom) voor bezoekers van Haarlem-centrum en Zandvoort. Hiermee borgen we een passend alternatief voor overstappers en bezoekers. Tot slot merken wij op dat de woningnood in Haarlem zeer hoog is, en dat wij inzetten op groene, leefbare stedelijke gebieden. Dit vraagt soms om politieke keuzes waarin ruimte voor woningen, groen en verblijfskwaliteit voorrang krijgt boven parkeerruimte. Deze koers komt ook tot uiting in projecten zoals Hart voor Oostpoort. Wij blijven de parkeerontwikkelingen in de Zuiderpolder en Parkwijk monitoren en nemen uw aandachtspunten mee in de verdere uitwerking van het plan.	n.v.t.

	• een analyse waar deze **circa 70 voertuigen** zich naartoe verplaatsen, • welke **straten of buurten** deze druk moeten opvangen, • en of daar voldoende **capaciteit** voor is. Zonder deze analyse wordt een **functioneel en bovenwijks parkeerprobleem** doorgeschoven naar woonwijken, terwijl het huidige gebruik juist laat zien dat deze parkeerplaatsen een duidelijke **dagelijkse functie** vervullen. Ik verzoek de gemeente daarom om: • deze parkeerplaatsen **te behouden**, of • te zorgen voor **volwaardige, vooraf gerealiseerde compensatie** met vergelijkbare bereikbaarheid en functie, • en **helder inzicht** te geven in de gevolgen voor **Zuiderpolder en Parkwijk**.		
4.	**Parkeerbeleid gebaseerd op aannames in plaats van realiteit** Het parkeerbeleid in het plan is grotendeels gebaseerd op aannames. Er wordt uitgegaan van P+R-voorzieningen *"bij voorkeur"* in toekomstige parkeergarages, parkeren op eigen terrein en gedragsverandering bij gebruikers. Dit zijn **beleidswensen**, geen harde garanties. Daarbij blijven essentiële vragen onbeantwoord: • Waar parkeren bestaande gebruikers in de nieuwe situatie? • Wat gebeurt er als geplande parkeergarages (bijvoorbeeld in samenwerking met IKEA) niet of niet tijdig worden gerealiseerd? • Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen **netto**?	Het parkeerbeleid is niet enkel op aannames gebaseerd, maar op concrete uitgangspunten die onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling. In de nieuwe situatie parkeren bestaande gebruikers in een openbaar toegankelijke parkeergarage, op eigen terrein bij bedrijven, of langs de openbare weg waar ruimte beschikbaar is. De realisatie van de parkeergarage(s) voor de nieuwe woningen is een randvoorwaarde voor het plan. Deze wordt direct meegenomen in de fasering van de woningbouw, zodat de parkeergarage gereed is zodra de eerste woningen worden opgeleverd. Daarmee ontstaat geen tussentijdse parkeerschaarste. In het mobiliteitsplan (bijlage 7 bij het masterplan) staat per straat exact aangegeven hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen. Daarmee is helder welke veranderingen lokaal optreden.	n.v.t.

	• Wat is het effect op **Zuiderpolder, Parkwijk, Waarderpolder en omliggende straten en wijken**? Zonder duidelijke antwoorden en vooraf gerealiseerde alternatieven is dit parkeerbeleid **onvoldoende realistisch en onvoldoende robuust**.	Het effect op omliggende wijken zoals Zuiderpolder, Parkwijk en de Waarderpolder is op dit moment niet volledig te kwantificeren, maar binnen het plangebied Hart voor Oostpoort wordt voldoende parkeercapaciteit gerealiseerd, conform de geldende parkeernormen. Hierdoor verwachten we geen structurele drukverschuiving naar omliggende wijken. Kortom: het parkeerbeleid is realistisch, gefaseerd en robuust, waarbij parkeeroplossingen vooraf worden gerealiseerd en bestaande én nieuwe gebruikers passend worden gefaciliteerd	
5.	**Interne tegenstrijdigheid in parkeerdata en aannames** Volgens het mobiliteitsplan bedraagt de parkeerbehoefte in het noordelijk plangebied **192 parkeerplaatsen** voor bewoners, kantoren en voorzieningen, aangevuld met **minimaal 150 vaste P+R-plaatsen**. Samen komt dit neer op **342 parkeerplaatsen**. Tegelijkertijd voorziet het plan in een **substantiële toevoeging van woningen, werkplekken, commerciële functies en een hotel**. Dat betekent simpelweg: **meer mensen, meer bezoekers en daarmee ook meer autoverkeer**. Daarnaast wordt expliciet ingezet op het **vergroten van het gebruik van de P+R-functie**. Hier ontstaat een duidelijke tegenstrijdigheid. Enerzijds wordt uitgegaan van een **minimale parkeercapaciteit** voor bewoners, werknemers en bezoekers, terwijl anderzijds wordt verwacht dat **dezelfde parkeercapaciteit ook extra regionale overstapstromen (P+R)** kan opvangen. Deze functies hebben verschillende piekmomenten en zijn in de praktijk **niet uitwisselbaar**.	Graag lichten wij de uitgangspunten voor de parkeerbalans in het noordelijk deel van het plangebied toe. In de berekeningen is onderscheid gemaakt tussen verschillende typen gebruikers. Bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijfsfuncties hebben namelijk verschillende piekmomenten in hun parkeerbehoefte. Bewoners parkeren vooral ’s avonds en ’s nachts, terwijl werknemers en bezoekers met name overdag aanwezig zijn. Juist door deze complementaire gebruiksprofielen kunnen wij uitgaan van dubbelgebruik, conform de Nota Parkeren (2025). Hierdoor is een lagere parkeercapaciteit mogelijk zonder dat functies elkaar verdringen. De 150 P+R-plaatsen staan volledig los van de reguliere parkeerbehoefte. Deze worden wel in hetzelfde gebouw gerealiseerd, maar krijgen een eigen toegang en slagboom, zodat ze exclusief beschikbaar blijven voor overstappers. De P+R-functie wordt daarmee gewaarborgd en concurreert niet met parkeren voor bewoners of bedrijven. Zoals eerder aangegeven verdwijnt een deel van de bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar hier staat tegenover dat wonen, groen, klimaatadaptatie en leefkwaliteit een hogere prioriteit hebben gekregen dan parkeren. De woningnood is groot, en binnen de beperkte stedelijke ruimte is gekozen voor een leefbare, groene inrichting. Dat betekent dat wij niet meer parkeerplaatsen terugbrengen dan strikt noodzakelijk vanuit de door de raad vastgestelde parkeernormen.	n.v.t.

	Daarbij blijkt uit het mobiliteitsplan zelf dat bestaande parkeerplaatsen **onder het viaduct en langs de Robert Nurksweg overdag een hoge bezettingsgraad** hebben. Het schrappen van deze capaciteit staat haaks op de ambitie om de P+R-functie te behouden en zelfs te versterken. Zonder een **integrale herberekening** waarin gelijktijdig gebruik, piekbelasting, toekomstige groei van wonen en werken en realistisch autobezit worden meegenomen, is de huidige parkeerbalans **intern inconsistent en onvoldoende robuust**.		
6.	**Groenvoorzieningen: wensdenken en tunnelvisie boven integraal functioneren** Vergroening wordt in het ontwerp gepresenteerd als een kwaliteitsverbetering, maar wordt in de praktijk gerealiseerd **ten koste van mobiliteit en bereikbaarheid**. Daarbij ontbreekt een realistische analyse van het daadwerkelijke gebruik van deze groene ruimtes, zeker gezien: • het Nederlandse klimaat, • seizoensgebonden buitengebruik, • en hedendaags vrijetijdsgedrag dat zich grotendeels binnenshuis afspeelt. Kleine, versnipperde groenvakken en pocketparken worden in de praktijk vooral **incidenteel gebruikt**, terwijl het verlies aan infrastructuur en parkeerruimte **structureel en dagelijks** wordt ervaren door bewoners, werknemers en bezoekers. Dit wijst op **groen wensdenken**: esthetische en ideologische doelstellingen krijgen voorrang boven het integraal functioneren van het gebied.	Wij begrijpen uw zorgen rondom de veranderingen aan infrastructuur en parkeermogelijkheden. Zowel de autobereikbaarheid van de wijk en de Zuiderpolder, als de verbinding met de stad, de A9 en de Waarderpolder worden geborgd in het plan. Voor nieuwe woongebieden wordt het parkeren op eigen terrein opgelost. Naast de borging van een goede bereikbaarheid is met dit plan opgezet op oplossingen voor integrale opgave waaronder klimaatverandering, een tekort aan recreatie- en speelvoorzieningen en een afname in de biodiversiteit. Naast het goed bereikbaar houden van het gebied, ziet de gemeente dit dus als de genoemde kwaliteitsverbetering. De voorgenomen vergroenings-en vernattingsmaatregelen, dragen hiermee bij aan het verminderen van de hittestress en wateroverlast. Iets waar we steeds meer mee te maken krijgen door het veranderende Nederlandse klimaat. Ook fungeert het ontwikkelgebied hierdoor als een belangrijke ecologische verbindingszone die het veenweidegebied aan de oostzijde van Haarlem verbindt met de duinstrook ten westen van de stad. De beplanting en bomen sluiten aan bij de soorten in het buitengebied en verstreken zo de ecologische verbinding. Door het inpassen van bomen en groene plekken in de pleinen, straten en woonomgeving, ontstaat er een afwisseling van zonnige en schaduwrijke plekken, wat het microklimaat in de stad verbetert.	n.v.t.

	Hierdoor ontstaat **tunnelvisie**, waarbij één aspect (vergroening) wordt geoptimaliseerd zonder het totale systeem — mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid — mee te wegen.	Met de ruimtereservering die in het plan is gedaan voor groen en klimaatadaptieve maatregelen, proberen we zo goed mogelijk aan te sluiten op de recreatieve groengebieden grenzend aan de Oostpoort, om hiermee het gebruik van het gebied te optimaliseren. Zo draagt dit plan met zichtbaar en bereikbaar groen bij aan een fijne woonomgeving en een prettig stukje Haarlem conform de Omgevingsvisie.	
7.	**Veiligheid en leefbaarheid onvoldoende onderbouwd** In het ontwerp wordt regelmatig verwezen naar maatregelen *“in het belang van de veiligheid”*, maar deze veiligheid wordt niet concreet onderbouwd of meetbaar gemaakt. Echte verkeersveiligheid vraagt om systeemanalyse, meetbare effecten en het expliciet afwegen van neveneffecten. Het versmallen van infrastructuur en het schrappen van parkeerplaatsen leidt aantoonbaar tot meer opstoppingen, hogere stress bij weggebruikers, meer inschattingsfouten, uitwijkend verkeer richting woonstraten en langere aanrijtijden voor hulpdiensten. Deze effecten blijven buiten beschouwing, terwijl zij direct raken aan de leefbaarheid van wijken zoals Zuiderpolder en Parkwijk. Daarnaast neemt het gebruik van zware en snelle elektrische fietsen, waaronder **fatbike**s, zichtbaar toe. In combinatie met versmalde infrastructuur en gemengd verkeer vergroot dit de kans op conflicten en onveilige situaties. Een analyse van deze ontwikkeling ontbreekt in het ontwerp.	De verkeersmaatregelen in het ontwerp zijn niet alleen gebaseerd op algemene veiligheidsargumenten, maar zijn uitgebreid doorgerekend en onderbouwd. We hebben het plan eerst met het verkeersmodel doorgerekend, waarna per kruispunt detailanalyses zijn uitgevoerd op basis van de berekende verkeersintensiteiten. Waar de analyses aanleiding gaven, is het ontwerp aangepast om zowel doorstroming als veiligheid te borgen. Hiervoor is bovendien externe expertise ingeschakeld om de beoordelingen en berekeningen onafhankelijk te toetsen. Ook de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is expliciet meegenomen en afgestemd met de politie en brandweer. Deze blijft in alle scenario’s altijd gewaarborgd, mede doordat de infrastructuur zo is ingericht dat hulpdiensten prioriteit en voldoende manoeuvreerruimte behouden. Daarnaast verbeteren we de fietsinfrastructuur substantieel. Fietspaden worden 4 meter breed, waardoor fietsers met verschillende snelheden — waaronder e-bikes en fatbikes — elkaar veilig kunnen inhalen. Waar mogelijk trekken we fietsroutes los van het autoverkeer, wat zorgt voor gescheiden stromen en daarmee minder conflicten dan in de huidige situatie. Dit leidt juist tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten. Kortom: er ligt een integrale veiligheidsanalyse, het stedenbouwkundig schetsontwerp is aangepast op basis van feitelijke gegevens, en de maatregelen zorgen juist voor betere doorstroming, meer overzicht en minder conflictpunten dan in de huidige situatie.	n.v.t.

	Zonder een integrale veiligheidsanalyse, waarin ook doorstroming, verplaatsingseffecten en piekbelasting worden meegenomen, zijn de voorgestelde maatregelen onvoldoende onderbouwd en brengen zij reële risico's met zich mee.	Daarmee achten we de voorgestelde inrichting robuust, realistisch en verkeersveilig voor de toekomst.	
8.	Het verdwijnen van parkeerplaatsen is geen noodzakelijke voorwaarde voor vergroening. Mobiliteit en groen kunnen effectief worden gecombineerd door de inzet van **grasparkeerplaatsen** (halfverhard en waterdoorlatend), een oplossing die in veel gemeenten reeds wordt toegepast. Grasparkeren biedt duidelijke voordelen: • betere **waterinfiltratie** en ontlasting van het riool; • **minder hittestress** dan asfalt; • behoud van een groen straatbeeld; • **flexibiliteit bij piekbelasting** (spits, P+R); • **lagere kosten** en snelle realisatie. Waar parkeerplaatsen onder het viaduct of op maaiveldniveau verdwijnen, kan grasparkeren dienen als **directe en volwaardige compensatie**. Daarnaast verzoek ik de gemeente om het **viaduct op de Robert Nurksweg in de huidige vorm te behouden**, inclusief de **parkeerplaatsen onder het viaduct**. Deze worden dagelijks intensief gebruikt; het schrappen ervan leidt tot directe parkeerdruk en extra verkeersbewegingen in **Zuiderpolder en Parkwijk**.	Er wordt in beginsel geen parkeren in de openbare ruimte gemaakt. Parkeren wordt opgelost op eigen terrein in of binnen de nieuwe (woon)gebouwen. Het huidige viaduct kan niet in deze vorm behouden blijven, omdat de ruimte onder en naast het viaduct noodzakelijk is voor de realisatie van de nieuwe woningen aan de zuidzijde van het plangebied. Daarom is gekozen voor een oplossing waarbij het viaduct wordt verplaatst, zodat de verbinding behouden blijft maar beter past binnen de toekomstige inrichting van het gebied. De parkeerplaatsen onder het viaduct worden overwegend gebruikt door werknemers. Conform gemeentelijk beleid hoort werk parkeren op eigen terrein en wordt dit gebruik niet door de gemeente gefaciliteerd. Om die reden worden deze parkeerplaatsen niet behouden. Hiermee ontstaat de benodigde ruimte voor woningbouw en wordt gewerkt aan een toekomstbestendige inrichting van het gebied.	n.v.t.

Q.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Diverse bezoeken gedaan over het master plan oost . Wat we zien is dat er geen verbetering is m.b.t. voor de wegen deze zijn te smal voor de bussen en vrachtwagens van o.a. Spaarnelande en bezorg wagens. ambulances brandweer deze moeten gewoon door kunnen rijden met daarnaast fietsstroken	De wegen in het ontwerp zijn bewust geschikt gemaakt voor bussen en vrachtverkeer, waaronder voertuigen van Spaarnelande en bezorgdiensten. De rijbanen zijn voldoende breed om deze voertuigen veilig te laten passeren, maar tegelijkertijd bewust smal gehouden om de snelheid te verlagen. Dit hoort bij een GOW30-inrichting, waarin lagere snelheden bijdragen aan veiligheid en leefbaarheid. Te brede wegen leiden aantoonbaar tot hogere rijsnelheden, wat we juist willen voorkomen. Dit past ook niet bij het mobiliteitsbeleid van Haarlem, waarin de focus ligt op veilig, langzaam en overzichtelijk verkeer binnen stedelijke wijken. Door de inrichting compact te houden ontstaat bovendien ruimte voor vergroening, bredere voetpaden en een prettigere woonomgeving — belangrijke ambities voor een leefbare stad en wijk. Ook voor nood- en hulpdiensten blijft de doorgang gegarandeerd. Hun vereisten zijn in het ontwerp meegenomen, en zij kunnen ook in de nieuwe situatie altijd goed doorrijden, met voldoende ruimte.	n.v.t.
2.	Parkeren een onderbelicht probleem overdag is er geen parkeer plaats te vinden v.w. trein en kantoren die hier zijn. Een houten flatgebouw 100 woningen met wel maar 33 parkeerplaatsen. Een nieuw tekort van minimaal 67 parkeerplaatsen buiten de bezoekers die in de wijk op bezoek gaan. Dan de overige nieuwbouw daar komen x? Parkeerplaatsen voor ook 1/3 ?. Dan komen er automobilisten die met de trein of bus gaan naar buiten de stad. Mijn voorstel is kom op de koffie en wees reëel er moet véél meer gebeuren dan wat er nu op tafel ligt. Een keer in de wijk kijken is onvoldoende. Onderschat het niet .	Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is gebaseerd op de vastgestelde parkeernormen. Deze normen zijn een directe uitwerking van het vastgestelde mobiliteitsbeleid van de gemeente. Daarmee sluiten de plannen aan op de bredere stedelijke ambitie om een mobiliteitstransitie te realiseren: minder afhankelijkheid van de auto, en meer ruimte voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. In het mobiliteitsplan (bijlage 7 bij het masterplan) staat per deelgebied — Noord en Zuid — het exacte aantal te realiseren parkeerplaatsen. Daarmee is vooraf helder hoe de parkeercapaciteit wordt ingericht, inclusief de verdeling tussen bewoners, bezoekers en deelmobiliteit. We begrijpen dat een lager autobezit in nieuwe woonvormen vragen oproept. Tegelijkertijd is het belangrijk te benoemen dat meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte juist extra autoverkeer aantrekken.	n.v.t.

	Theorie is zienswijze, en de praktijk niet achter de tekentafel de werkelijkheid ligt op straat.	Dat werkt de stedelijke ambities voor een leefbare, gezonde en veilige stad tegen, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Haarlem. Minder autoparkeerplaatsen dragen bij aan rustigere straten, meer groen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het beeld dat in de praktijk geen aandacht is voor de realiteit op straat herkennen we niet. Het masterplan en mobiliteitsplan zijn tot stand gekomen met locatiebezoeken, analyses en participatie, en sluiten aan bij de toekomstige mobiliteitsrichting van Haarlem.	

R.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
	Vanuit het perspectief van de te realiseren sociale woningen in de tender:		
1.	De afmetingen van de woonblokken, en met name de smalle en relatief kleine binnenterreinen, bieden niet altijd voldoende woonkwaliteit. Dit kan vooral een uitdaging vormen in een gemengd woonmilieu (sociaal, middelduur en koop). Voldoende openbare ruimte en goede privacy zijn essentieel om alle bewoners prettig naast elkaar te laten wonen.	Met het stedenbouwkundig ontwerp is ingezet op een goede openbare ruimte waar bewoners kunnen verpozen en elkaar kunnen ontmoeten. Het spoorpark en de autovrije straten tussen de bouwblokken bieden deze verblijfskwaliteit. In de proefverkaveling wordt niet uitgegaan van het mengen van woonmilieus binnen één blok. Sociale huurwoningen komen in een eigen gebouw met eigen (hoofd)entree. Ook wordt in het masterplan aandacht besteed aan de overgang van openbaar naar privé en daarmee ook aan privacy op de begane grond. Met de opzet van de openbare ruimte wordt tevens ingezet op oplossingen voor integrale opgave waaronder klimaatverandering, een tekort aan recreatie- en speelvoorzieningen en een afname in de biodiversiteit. De gemeente ziet dit als de genoemde kwaliteitsverbetering. De voorgenomen vergroenings-en vernattingsmaatregelen, dragen hiermee bij aan het verminderen van de hittestress en wateroverlast. Iets waar we steeds meer mee te maken krijgen door het veranderende Nederlandse klimaat.	n.v.t.

		Door het inpassen van bomen en groene plekken in de pleinen, straten en woonomgeving, ontstaat er een afwisseling van zonnige en schaduwrijke plekken, wat het microklimaat in de stad verbetert.	
2.	De huidige blokmaten maken het mogelijk om afzonderlijke sociale woonblokken te realiseren. Het is daarbij belangrijk dat deze blokken niet te herkenbaar of geïsoleerd als 'sociale blokken' worden vormgegeven, maar een volwaardig en geïntegreerd onderdeel vormen van het geheel.	In de volgende fase wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld. In het beeldkwaliteitsplan zal geen onderscheid gemaakt worden tussen de gebouwen in het middensegment/vrije sector en sociaal. Het masterplan bevat in hoofdstuk 5 al enkele beeldkwaliteitscriteria, ook deze criteria gelden voor alle gebouwen ongeacht het segment.	n.v.t.
3.	Door de vorm en afmetingen van sommige blokken, met name de puntige hoeken, is het onzeker of er voldoende woonkwaliteit binnen de woningen kan worden gerealiseerd. Het is de vraag of logische en efficiënte plattegronden mogelijk zijn en of onze standaard woningindelingen (matjes) hierin passen.	De spelregelkaart biedt voldoende vrijheid om tot efficiënte blokken te komen. Een eerste verkenning op basis van de proefverkaveling geeft ons het vertrouwen dat standaardisatie in plattegronden mogelijk is.	n.v.t.
4.	De voorgestelde parkeeroplossing is kostbaar en zet de financiële haalbaarheid van het plan onder druk. Vanuit de sociale woningen gezien gaat een investeringen in parkeerplaatsen ten koste van het budget dat corporaties kunnen inzetten voor de (kwaliteit van) woningen zelf.	Met de parkeerhub is gekozen voor een relatief goedkope parkeeroplossing. Maaiveld parkeren is bij de intensivering en de ambities in dit gebied zeer beperkt mogelijk en gaat ten koste van ontwikkelruimte en maatregelen inzake klimaatadaptatie en een aangename groene leefomgeving. De proefverkaveling toont de gewenste ruimtelijke kwaliteit en dient als richting voor toekomstige ontwikkeling. Aanpassingen zijn mogelijk, mits deze voldoen aan de spelregelkaart en beeldkwaliteitseisen. Daarmee zijn dezelfde ambitie, samenhang en identiteit in het gebied geborgd, maar is maatwerk mogelijk.	n.v.t.
	Vanuit het perspectief als buurman (kavel 1F):		
5.	De verwachte verkeersstroom langs kavel 1F kan mogelijk overlast veroorzaken, zowel op het gebied van veiligheid (kinderen op straat) als wind- en geluidhinder.	Verkeersveiligheid heeft in dit project onze volle aandacht en is een absolute randvoorwaarde bij het ontwerp van de nieuwe weg langs kavel 1F. Om de route veilig te maken, hanteren wij de volgende uitgangspunten:	n.v.t.

	Dit heeft invloed op de leefkwaliteit voor onze toekomstige bewoners, zowel op straatniveau als op balkons en daktuinen. Wij zouden daarom graag een actieve rol vervullen in het nog op te stellen mobiliteitsplan en de bijbehorende onderzoeken. Op die manier kunnen wij meedenken over maatregelen om de overlast zoveel mogelijk te beperken.	De nieuwe weg wordt ingericht als een GOW30, met een relatief smal profiel, waardoor verkeer automatisch wordt afgeremd. Op de weg komen duidelijke oversteekplaatsen voor voetgangers, passend bij de woonomgeving. We hanteren hierbij het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen centraal staan, gevolgd door openbaar vervoer en pas daarna gemotoriseerd verkeer. In de vervolgfase worden de ontwerpdetails verder uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid van omwonenden, voetgangers, spelende kinderen en fietsers nadrukkelijk wordt meegenomen. We zullen Ymere actief betrekken bij de verdere uitwerking.	

S.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Er wordt in het plan geschetst dat niet iedereen een auto nodig heeft met een station voor de deur. De praktijk wijst uit dat sommige huishoudens wel 4 auto's hebben. IKEA zou een parkeergarage gaan bouwen aan de noordkant. Er wordt gesproken over 150 parkeerplaatsen. Die blijken nu al onvoldoende. Met alle nieuwe plannen zal dit helemaal een gigantisch parkeerprobleem geven. Wij wonen aan de zuidkant waar al jaren geleden gestart is met wonen en werken te combineren in een wijk en dit heeft voor ons een enorm parkeerprobleem opgeleverd. Wij maken ons ernstig zorgen dat wanneer er aan de noordzijde een parkeerprobleem bijkomt, er nog meer mensen gaan zoeken naar een parkeerplek in onze wijk. Wij denken dat er maar een echte oplossing is die de bewoners van de wijk helpt en dat is een parkeer vignet en betaald parkeren voor de bezoekers. Zo wordt ook het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Er is immers een station voor de deur.	In de ontwikkelzone wordt gereguleerd parkeren ingevoerd. Verder zal het parkeren straks plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen, waar zowel bewoners als bezoekers terecht kunnen. Hiermee voorkomen we dat extra parkeerdruk neerslaat op de openbare ruimte of verschuift naar omliggende straten. We begrijpen uw ervaring aan de zuidzijde en de zorgen dat de parkeerdruk verder toeneemt. Uw suggestie voor een parkeervergunningen en betaald parkeren in de omliggende wijken delen we inhoudelijk: dit kan inderdaad helpen om zoekend parkeergedrag te beperken. Tegelijk is dit een politieke keuze en valt het buiten de scope van dit project. Wel nemen we dergelijke signalen nadrukkelijk mee richting het brede parkeerbeleid. In het gemeentelijk parkeerbeleid is vastgelegd dat gereguleerd parkeren wordt ingevoerd zodra de parkeerdruk structureel boven de 95% uitkomt. We monitoren de parkeerdruk elke twee jaar en volgen de ontwikkelingen in elke wijk nauwgezet. Daarmee kunnen we tijdig ingrijpen als de druk onverhoopt toeneemt.	n.v.t.

T.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Structurele onderschatting van mobiliteit en bereikbaarheid Het ontwerp-masterplan reduceert bestaande infrastructuur en parkeercapaciteit op basis van aannames over gedragsverandering. Verkeer en autogebruik verdwijnen echter niet door beleidskeuzes; zij verplaatsen zich. Zonder vooraf gerealiseerde, volwaardige alternatieven leidt dit aantoonbaar tot: • extra zoekverkeer, • sluiproutes, • en verhoogde druk op omliggende woonwijken, waaronder Zuiderpolder en Parkwijk. Deze effecten worden in het ontwerp onvoldoende doorgerekend en geborgd, terwijl de gebiedsontwikkeling juist leidt tot een toename van bewoners, bezoekers en verkeersbewegingen.	Dank voor het indienen van uw zienswijze waarin u zorgen uit over een mogelijke structurele onderschatting van mobiliteit en bereikbaarheid als gevolg van het ontwerp-masterplan. Graag gaan wij in op de door u genoemde punten. Voor de gebiedsontwikkeling zijn alle infrastructuur, verkeersstromen en de toevoeging van nieuwe woningen en bedrijvigheid doorgerekend met het Verkeersmodel van Haarlem. Uit deze berekeningen komt naar voren dat op het omliggende wegennet geen grote knelpunten ontstaan als gevolg van de ontwikkeling Hart voor Oostpoort. De vertraagde afwikkeling die op sommige locaties optreedt, manifesteert zich vooral op kruispuntniveau. Het is echter belangrijk te benadrukken dat bepaalde kruispunten, zoals Bohnweg/N200 ter hoogte van IKEA, nu al een hoge belasting kennen in de spits. Deze overbelasting maakt onderdeel uit van de bestaande verkeerssituatie in Haarlem en de regio. De verkeerseffecten van Hart voor Oostpoort zijn minimaal en zijn niet de oorzaak van de congestie die op deze punten nu al optreedt. Dat neemt niet weg dat structurele maatregelen op termijn noodzakelijk zijn, in het bijzonder voor het kruispunt Bohnweg/N200. Verkeerskundig bureau Movensis heeft onderzocht wat voor maatregelen dit knelpunt op kunnen lossen. Hierbij is gekeken naar de volgende maatregelen: - Een extra opstelvak voor linksaf vanaf de flyover naar de Bohnweg. Hierdoor kan er per fase meer afslaand verkeer verwerkt worden, waardoor het doorgaande verkeer minder lang hoeft te wachten voor het weer groen wordt; - Het opheffen van de links afslaande beweging vanaf de Bohnweg naar de N200. Dit is een relatief rustige richting (bijna iedereen slaat rechtsaf) die het doorgaande verkeer onnodig frustreert.	n.v.t.

		Wanneer dit verkeer naar de N200 terugrijdt via de Jan van Krimpenweg kan de regeling op de kruising Bohnweg – N200 terug van een 3- fasen naar een 2-fasen regeling. De doorgaande richting vanaf de flyover (stad in) kan zelfs helemaal ongeregeld worden. Uit de analyse is gebleken dat deze twee maatregelen afzonderlijk een gunstig effect hebben op de doorstroming. Daarom wordt in het mobiliteitsplan aanbevolen om beide maatregelen uit te voeren om een goede doorstroming op de N200 te kunnen garanderen. Met betrekking tot zoekverkeer en ongewenste verkeersdruk in omliggende woonwijken voorkomen wij dit door in het masterplan bewust te kiezen voor parkeergebouwen aan de randen van het plangebied. Hierdoor blijft het gebied zelf zoveel mogelijk autoluw, en wordt voorkomen dat automobilisten door woonstraten gaan rijden om parkeerplaatsen te zoeken. Dit sluit aan bij het bredere mobiliteitsbeleid van de gemeente, waarin autoverkeer in woongebieden wordt beperkt en alternatieven zoals lopen, fietsen en OV worden gestimuleerd.	
2.	Viaduct Zuiderpolder–Waarderpolder onvoldoende toegerust voor toekomstige groei Een essentieel punt dat onvoldoende wordt onderbouwd in het ontwerp-masterplan is de omgang met het viaduct tussen de Zuiderpolder en de Waarderpolder, in combinatie met de grootschalige woningbouw die in Oostpoort is voorzien. Volgens de plannen worden in dit gebied honderden nieuwe woningen toegevoegd. Dit leidt onvermijdelijk tot meer bewoners, meer verkeersbewegingen en een hogere spitsbelasting. De verbinding functioneert momenteel: • in één richting grotendeels als 1-baans verkeersader, • met in de terugrichting een uitloop naar twee rijstroken en een afslag richting de Zuiderpolder.	De urgentie om meer woningen te bouwen in Haarlem is zeer groot. Daarbij streven we naar een stad met minder asfalt en meer ruimte voor wonen, groen en een leefbare inrichting, waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer een belangrijkere rol krijgen dan het autoverkeer. Desondanks blijft de verbinding tussen de Waarderpolder en Zuiderpolder (en vice versa) via het viaduct volledig in stand. De verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling zijn doorgerekend met het Verkeersmodel Haarlem. Zowel de wegvakken als de kruispunten in dit gebied zijn in deze analyses meegenomen. Uit de resultaten blijkt dat de infrastructuur, inclusief de verkeersregelingen, het toekomstige verkeer kan afwikkelen. We nemen uw zorgen mee in de verdere uitwerking van de plannen.	n.v.t.

	Deze infrastructuur vervult een cruciale rol voor: ○ de ontsluiting van het bedrijventerrein Waarderpolder, ○ het dagelijkse woon-werkverkeer, ○ en de afwikkeling van piekbelasting tijdens de spits. Reeds in de huidige situatie is het tijdens spitstijden druk en kwetsbaar. Dankzij de bestaande rijstrookconfiguratie functioneert de afwikkeling nog net werkbaar. Het verder terugbrengen van rijstroken, met name in de richting Waarderpolder → Zuiderpolder, vormt verkeerskundig een duidelijke achteruitgang.		
3.	Verdwijnen functioneel parkeren onder het viaduct: afwenteling op Zuiderpolder en Parkwijk In de plannen verdwijnen bestaande parkeerplaatsen, waaronder circa 60 functioneel gebruikte parkeerplekken onder het viaduct Zuiderpolder–Waarderpolder en ongeveer 10 parkeerplaatsen op maaiveldniveau. In totaal gaat het om circa 70 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden dagelijks intensief gebruikt. Met name op werkdagen in de ochtend (bijvoorbeeld op dinsdagochtend) is de bezettingsgraad hoog. Het betreft voornamelijk forenzen en overstappers die hier parkeren en hun reis vervolgen per trein of richting het bedrijventerrein Waarderpolder. Het gebruik is daarbij niet beperkt tot bewoners uit de Zuiderpolder; ook mensen uit andere delen van Haarlem, waaronder Schalkwijk, maken structureel gebruik van deze parkeerplaatsen. Voor veel gebruikers blijft de auto een essentieel middel voor zelfstandige en flexibele mobiliteit.	Wij erkennen dat de circa 70 parkeerplaatsen onder en rond het viaduct overdag intensief worden gebruikt door forenzen en overstappers. ’s Nachts is de bezetting hier zeer laag. Werknemers van kantoren en bedrijven dienen hun parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Daarnaast stimuleren wij, conform het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, dat forenzen met de trein, fiets of ander duurzaam vervoer reizen. In ontwikkelzones wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, zodra de eerste woningen zijn opgeleverd, om verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende wijken te voorkomen. In de Nota Ruimte voor mensen en mobiliteit (2025) is bovendien vastgelegd dat in wijken waar de parkeerdruk structureel boven 95% komt, eveneens gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Mocht dat in de Zuiderpolder aan de orde zijn, dan kan hier ook regulering worden toegepast om zoekverkeer tegen te gaan. Verder blijft aan de noordzijde van het plangebied een P+R-locatie (met slagboom) voor bezoekers van Haarlem-centrum en Zandvoort. Hiermee borgen we een passend alternatief voor overstappers en bezoekers.	n.v.t.

	Het veronderstellen van snelle gedragsverandering zonder volwaardige alternatieven is daarom niet realistisch. Het schrappen van deze parkeerplaatsen leidt dan ook niet tot minder autogebruik, maar tot verplaatsing van parkeerdruk. Zonder vooraf gerealiseerde en gelijkwaardige compensatie zullen deze voertuigen uitwijken naar omliggende woonwijken. In de praktijk betekent dit extra druk in Zuiderpolder en Parkwijk. Deze wijken zitten niet te wachten op meer zoekverkeer, hogere parkeerdruk en sluiproutes als gevolg van keuzes die elders worden gemaakt. In het ontwerp ontbreekt echter: • een analyse waar deze circa 70 voertuigen zich naartoe verplaatsen, • welke straten of buurten deze druk moeten opvangen, • en of daar voldoende capaciteit voor is. Zonder deze analyse wordt een functioneel en bovenwijks parkeerprobleem doorgeschoven naar woonwijken, terwijl het huidige gebruik juist laat zien dat deze parkeerplaatsen een duidelijke dagelijkse functie vervullen. Ik verzoek de gemeente daarom om: • deze parkeerplaatsen te behouden, of • te zorgen voor volwaardige, vooraf gerealiseerde compensatie met vergelijkbare bereikbaarheid en functie, • en helder inzicht te geven in de gevolgen voor Zuiderpolder en Parkwijk.	Tot slot merken wij op dat de woningnood in Haarlem zeer hoog is, en dat wij inzetten op groene, leefbare stedelijke gebieden. Dit vraagt soms om politieke keuzes waarin ruimte voor woningen, groen, klimaatadaptatie en verblijfskwaliteit voorrang krijgt boven parkeerruimte. Deze koers komt ook tot uiting in projecten zoals Hart voor Oostpoort. Wij blijven de parkeerontwikkelingen in de Zuiderpolder en Parkwijk monitoren en nemen uw aandachtspunten mee in de verdere uitwerking van het plan.	
4.	Parkeerbeleid gebaseerd op aannames in plaats van realiteit Het parkeerbeleid in het plan is grotendeels gebaseerd op aannames.	Het parkeerbeleid is niet enkel op aannames gebaseerd, maar op concrete uitgangspunten die onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling.	n.v.t.

	Er wordt uitgegaan van P+R-voorzieningen “bij voorkeur” in toekomstige parkeergarages, parkeren op eigen terrein en gedragsverandering bij gebruikers. Dit zijn beleidswensen, geen harde garanties. Daarbij blijven essentiële vragen onbeantwoord: • Waar parkeren bestaande gebruikers in de nieuwe situatie? • Wat gebeurt er als geplande parkeergarages (bijvoorbeeld in samenwerking met IKEA) niet of niet tijdig worden gerealiseerd? • Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen netto? • Wat is het effect op Zuiderpolder, Parkwijk, Waarderpolder en omliggende straten en wijken? Zonder duidelijke antwoorden en vooraf gerealiseerde alternatieven is dit parkeerbeleid onvoldoende realistisch en onvoldoende robuust.	In de nieuwe situatie parkeren bestaande gebruikers in een openbaar toegankelijke parkeergarage, op eigen terrein bij bedrijven, of langs de openbare weg waar ruimte beschikbaar is. De realisatie van de parkeergarage(s) is een randvoorwaarde voor het plan. Deze wordt direct meegenomen in de fasering van de woningbouw, zodat de parkeergarage gereed is zodra de eerste woningen worden opgeleverd. Daarmee ontstaat geen tussentijdse parkeerschaarste. In het mobiliteitsplan (bijlage 7 bij het masterplan) staat per straat exact aangegeven hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen. Daarmee is helder welke veranderingen lokaal optreden. Het effect op omliggende wijken zoals Zuiderpolder, Parkwijk en de Waarderpolder is op dit moment niet volledig te kwantificeren, maar binnen het plangebied Hart voor Oostpoort wordt voldoende parkeercapaciteit gerealiseerd, conform de geldende parkeernormen. Hierdoor verwachten we geen structurele drukverschuiving naar omliggende wijken. Kortom: het parkeerbeleid is realistisch, gefaseerd en robuust, waarbij parkeeroplossingen vooraf worden gerealiseerd en bestaande én nieuwe gebruikers passend worden gefaciliteerd	
5.	Interne tegenstrijdigheid in parkeerdata en aannames Volgens het mobiliteitsplan bedraagt de parkeerbehoefte in het noordelijk plangebied 192 parkeerplaatsen voor bewoners, kantoren en voorzieningen, aangevuld met minimaal 150 vaste P+R-plaatsen. Samen komt dit neer op 342 parkeerplaatsen. Tegelijkertijd voorziet het plan in een substantiële toevoeging van woningen, werkplekken, commerciële functies en een hotel. Dat betekent simpelweg: meer mensen, meer bezoekers en daarmee ook meer autoverkeer. Daarnaast wordt expliciet ingezet op het vergroten van het gebruik van de P+R-functie. Hier ontstaat een duidelijke tegenstrijdigheid.	Graag lichten wij de uitgangspunten voor de parkeerbalans in het noordelijk deel van het plangebied toe. In de berekeningen is onderscheid gemaakt tussen verschillende typen gebruikers. Bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijfsfuncties hebben namelijk verschillende piekmomenten in hun parkeerbehoefte. Bewoners parkeren vooral ’s avonds en ’s nachts, terwijl werknemers en bezoekers met name overdag aanwezig zijn. Juist door deze complementaire gebruiksprofielen kunnen wij uitgaan van dubbelgebruik, conform de Nota Parkeren (2025). Hierdoor is een lagere parkeercapaciteit mogelijk zonder dat functies elkaar verdringen.	n.v.t.

	Enerzijds wordt uitgegaan van een minimale parkeercapaciteit voor bewoners, werknemers en bezoekers, terwijl anderzijds wordt verwacht dat dezelfde parkeercapaciteit ook extra regionale overstapstromen (P+R) kan opvangen. Deze functies hebben verschillende piekmomenten en zijn in de praktijk niet uitwisselbaar. Daarbij blijkt uit het mobiliteitsplan zelf dat bestaande parkeerplaatsen onder het viaduct en langs de Robert Nurksweg overdag een hoge bezettingsgraad hebben. Het schrappen van deze capaciteit staat haaks op de ambitie om de P+R-functie te behouden en zelfs te versterken. Zonder een integrale herberekening waarin gelijktijdig gebruik, piekbelasting, toekomstige groei van wonen en werken en realistisch autobezit worden meegenomen, is de huidige parkeerbalans intern inconsistent en onvoldoende robuust.	De 150 P+R-plaatsen staan volledig los van de reguliere parkeerbehoefte. Deze worden wel in hetzelfde gebouw gerealiseerd, maar krijgen een eigen toegang en slagboom, zodat ze exclusief beschikbaar blijven voor overstappers. De bestaande P+R-functie wordt daarmee gewaarborgd en concurreert niet met parkeren voor bewoners of bedrijven. Zoals eerder aangegeven verdwijnt een deel van de bestaande parkeerplaatsen, maar hier staat tegenover dat wonen, groen, klimaatadaptatie en leefkwaliteit een hogere prioriteit hebben gekregen dan parkeren. De woningnood is groot, en binnen de beperkte stedelijke ruimte is gekozen voor een leefbare, groene inrichting. Dat betekent dat wij niet meer parkeerplaatsen terugbrengen dan strikt noodzakelijk vanuit de vastgestelde parkeernormen.	
6.	Groenvoorzieningen: wensdenken en tunnelvisie boven integraal functioneren Vergroening wordt in het ontwerp gepresenteerd als een kwaliteitsverbetering, maar wordt in de praktijk gerealiseerd ten koste van mobiliteit en bereikbaarheid. Daarbij ontbreekt een realistische analyse van het daadwerkelijke gebruik van deze groene ruimtes, zeker gezien: • het Nederlandse klimaat, • seizoensgebonden buitengebruik, • en hedendaags vrijetijdsgedrag dat zich grotendeels binnenshuis afspeelt.	In het ontwerp-Masterplan wordt zichtbaar en bereikbaar groen als een cruciaal aspect voor een fijne woonomgeving en een prettig stukje Haarlem gezien en wordt bewust gestreefd naar een groene en klimaatadaptieve wijk. Bij het toedelen van ruimte aan groen in de nadere uitwerking van de openbare ruimte zal groen zoveel als mogelijk worden gebundeld en geconcentreerd in grotere plekken. Versnipperd groen wordt zoveel als mogelijk vermeden. Daarnaast wordt in het plan wordt conform Haarlems beleid (omgevingsvisie en Groenbeleidsplan) ingezet op het aanhelen van en versterken van stedelijke groen-, water- en ecologische structuren. Ten derde ligt de focus op het maken van prettige langzaam verkeersroutes (fiets en wandel) naar de voorzieningen, het OV- knooppunt en de groengebieden in de directe omgeving (Veerplas).	n.v.t.

	Kleine, versnipperde groenvakken en pocketparken worden in de praktijk vooral incidenteel gebruikt, terwijl het verlies aan infrastructuur en parkeerruimte structureel en dagelijks wordt ervaren door bewoners, werknemers en bezoekers. Dit wijst op groen wensdenken: esthetische en ideologische doelstellingen krijgen voorrang boven het integraal functioneren van het gebied. Hierdoor ontstaat tunnelvisie, waarbij één aspect (vergroening) wordt geoptimaliseerd zonder het totale systeem — mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid — mee te wegen.		
7.	Veiligheid en leefbaarheid onvoldoende onderbouwd In het ontwerp wordt regelmatig verwezen naar maatregelen “in het belang van de veiligheid”, maar deze veiligheid wordt niet concreet onderbouwd of meetbaar gemaakt. Echte verkeersveiligheid vraagt om systeemanalyse, meetbare effecten en het expliciet afwegen van neveneffecten. Het versmallen van infrastructuur en het schrappen van parkeerplaatsen leidt aantoonbaar tot meer opstoppingen, hogere stress bij weggebruikers, meer inschattingsfouten, uitwijkend verkeer richting woonstraten en langere aanrijtijden voor hulpdiensten. Deze effecten blijven buiten beschouwing, terwijl zij direct raken aan de leefbaarheid van wijken zoals Zuiderpolder en Parkwijk. Daarnaast neemt het gebruik van zware en snelle elektrische fietsen, waaronder fatbikes, zichtbaar toe. In combinatie met versmalde infrastructuur en gemengd verkeer vergroot dit de kans op conflicten en onveilige situaties. Een analyse van deze ontwikkeling ontbreekt in het ontwerp.	De verkeersmaatregelen in het ontwerp zijn niet alleen gebaseerd op algemene veiligheidsargumenten, maar zijn uitgebreid doorgerekend en onderbouwd. We hebben het plan eerst met het verkeersmodel doorgerekend, waarna per kruispunt detailanalyses zijn uitgevoerd op basis van de berekende verkeersintensiteiten. Waar de analyses aanleiding gaven, is het ontwerp aangepast om zowel doorstroming als veiligheid te borgen. Hiervoor is bovendien externe expertise ingeschakeld om de beoordelingen en berekeningen onafhankelijk uit te voeren en te toetsen. Ook de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is expliciet meegenomen. Deze blijft in alle scenario’s altijd gewaarborgd, mede doordat de infrastructuur zo is ingericht dat hulpdiensten prioriteit en voldoende manoeuvreerruimte behouden. Daarnaast verbeteren we de fietsinfrastructuur substantieel. Fietspaden worden 4 meter breed, waardoor fietsers met verschillende snelheden — waaronder e-bikes en fatbikes — elkaar veilig kunnen inhalen. Waar mogelijk trekken we fietsroutes los van het autoverkeer, wat zorgt voor gescheiden stromen en daarmee minder conflicten dan in de huidige situatie. Dit leidt juist tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten.	n.v.t.

	Zonder een integrale veiligheidsanalyse, waarin ook doorstroming, verplaatsingseffecten en piekbelasting worden meegenomen, zijn de voorgestelde maatregelen onvoldoende onderbouwd en brengen zij reële risico's met zich mee	Kortom: er ligt wél een integrale veiligheidsanalyse, het ontwerp is aangepast op basis van feitelijke gegevens, en de maatregelen zorgen juist voor betere doorstroming, meer overzicht en minder conflictpunt-en dan nu. Daarmee achten we de voorgestelde inrichting robuust, realistisch en verkeersveilig voor de toekomst.	
8.	Constructief alternatief: grasparkeren en behoud viaduct Robert Nurksweg Het verdwijnen van parkeerplaatsen is geen noodzakelijke voorwaarde voor vergroening. Mobiliteit en groen kunnen effectief worden gecombineerd door de inzet van grasparkeerplaatsen (halfverhard en waterdoorlatend), een oplossing die in veel gemeenten reeds wordt toegepast. • Grasparkeren biedt duidelijke voordelen: betere waterinfiltratie en ontlasting van het riool; • minder hittestress dan asfalt; • behoud van een groen straatbeeld; • flexibiliteit bij piekbelasting (spits, P+R); lagere kosten en snelle realisatie. Waar parkeerplaatsen onder het viaduct of op maaiveldniveau verdwijnen, kan grasparkeren dienen als directe en volwaardige compensatie. Daarnaast verzoek ik de gemeente om het viaduct op de Robert Nurksweg in de huidige vorm te behouden, inclusief de parkeerplaatsen onder het viaduct. Deze worden dagelijks intensief gebruikt; het schrappen ervan leidt tot directe parkeerdruk en extra verkeersbewegingen in Zuiderpolder en Parkwijk.	Er wordt geen parkeren in de directe openbare ruimte gemaakt. Parkeren wordt opgelost op eigen terrein naast of binnen de nieuwe woongebouwen. Het huidige viaduct kan niet in deze vorm behouden blijven, omdat de ruimte onder en naast het viaduct noodzakelijk is voor o.a. de realisatie van de nieuwe woningen. Daarom is gekozen voor een oplossing waarbij het viaduct wordt verplaatst, zodat de verbinding behouden blijft maar beter past binnen de toekomstige inrichting. De parkeerplaatsen onder het viaduct worden overwegend gebruikt door werknemers van de omliggende bedrijven. Conform gemeentelijk beleid hoort het parkeren van werknemers op eigen terrein en wordt dit gebruik niet door de gemeente gefaciliteerd. Om die reden worden deze parkeerplaatsen niet behouden. Daarnaast wordt in het Masterplan ingezet op oplossingen voor integrale opgave waaronder klimaatverandering, een tekort aan recreatie- en speelvoorzieningen en een afname in de biodiversiteit. De voorgenomen vergroenings-en vernattingsmaatregelen, dragen hiermee bij aan het verminderen van de hittestress en wateroverlast. Iets waar we steeds meer mee te maken krijgen door het veranderende Nederlandse klimaat. Ook fungeert het ontwikkelgebied hierdoor als een belangrijke ecologische verbindingszone die het veenweidegebied aan de oostzijde van Haarlem verbindt met de duinstrook ten westen van de stad. De beplanting en bomen sluiten aan bij de soorten in het buitengebied en verstreken zo de ecologische verbinding. Door het inpassen van bomen en groene plekken in de pleinen, straten en woonomgeving, ontstaat er een afwisseling van zonnige en schaduwrijke plekken, wat het microklimaat in de stad verbetert.	n.v.t.

U.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Namens ROVER Haarlem e.o. reageer ik op het ontwerp-masterplan Oostpoort. Wij zijn blij met een aantal geschetste ontwikkelingen. Zo zorgt een mix van wonen en werken voor veel (extra) instappers in bus en trein, hetgeen wij toejuichen. Wij zijn ook blij dat u ruimte heeft gereserveerd voor de aanleg van 2 extra sporen of een vrije busbaan in 2 richtingen. De kans bestaat namelijk dat het in de toekomst dringend gewenst is het aantal sporen te verdubbelen en in dit ontwerp-masterplan wordt dat in elk geval niet geblokkeerd. Daarnaast zal door de combinatie van wonen en werken de sociale veiligheid in het gebied Oostpoort verbeteren, omdat er dan altijd levendigheid in het gebied is.	Dank voor uw positieve terugkoppeling namens ROVER Haarlem e.o. Uw opmerkingen nemen wij mee in de verdere uitwerking van het masterplan.	n.v.t.
2.	Wel zijn wij echter enorm teleurgesteld dat u slechts 150 P+R plaatsen bij het station Spaarnwoude wilt realiseren. Wij pleiten er sterk voor om dit aantal fors uit te breiden naar meer dan 1.000 P+R plaatsen. Dit is dringend gewenst o.a. t.b.v. de bezoekers aan de binnenstad van Haarlem die met de auto vanaf de A9 komen. Het parkeren in de binnenstad is duur, op zaterdagen zijn regelmatig de parkeergarages vol, er is nog geen enkele andere P+R voorziening in Haarlem en de reis per trein kan altijd elk kwartier gemaakt worden en duurt maar 5 minuten tot aan het hoofdstation. Daarnaast kan dit P+R station in de zomer een belangrijke functie vervullen voor automobilisten die naar het strand van Zandvoort of Bloemendaal willen gaan.	Dank voor uw uitgebreide toelichting en het meedenken over de P+R-functie bij station Spaarnwoude. Vanuit mobiliteit zien wij deze locatie inderdaad als een logische plek voor P+R en erkennen wij de potentie voor bezoekers van de binnenstad én voor strandbezoekers in de zomer. Tegelijkertijd is de woningnood in Haarlem zeer groot, en een grote parkeervoorziening vraagt zowel veel ruimte als zeer hoge investeringen. Die ruimte is in het plangebied simpelweg niet beschikbaar zonder woningbouw te beperken. Daarom zijn meerdere varianten met grotere P+R-capaciteit onderzocht en afgewogen, maar heeft de gemeenteraad uiteindelijk besloten woningbouw prioriteit te geven en het aantal P+R-plaatsen tot een minimum te beperken in plaats van uit te breiden. We blijven wel inzetten op een goede P+R-functie binnen de beschikbare ruimte en waarderen uw betrokkenheid bij het OV-gebruik in de regio.	n.v.t.

	Zandvoort is de enige badplaats langs de Noordzeekust die per trein bereikbaar is en daarmee heeft de regio goud in handen. Benut dit dan ook. Automobilisten die in de zomer naar het strand willen, kunnen al op de A9 middels een goede bewegwijzering worden verwezen naar de P+R Spaarnwoude en daar hun weg vervolgen met de trein naar Zandvoort in ca. 15 minuten. Voorwaarde is dan natuurlijk wel dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn bij P+R Spaarnwoude. Wij verzoeken u dan ook rekening te houden met de bouw van een parkeervoorziening van meer dan 1.000 parkeerplaatsen. Indien nodig kan dit ook iets verder weg van het station liggen en dat de afstand dan wordt overbrugd door bijv. een rollend tapijt. Misschien is medegebruik haalbaar van de parkeervoorziening van de IKEA in hun stille uren of dagen.		

V.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Graag wil ik de navolgende onderwerpen onder de aandacht brengen: 1) Ontmoedige van de zogenaamde bakwagens, sprinters en zwaar vrachtverkeer. 2) Optimalisatie van een fiets en wandelroute op de Robertus Nurksweg. 1a) Het middel en zwaar verkeer ontmoedige om de route te nemen vanaf de Amsterdamsevaart naar de Zuiderpolder, toekomstige wijk en aansluiting naar de Robertus Nurksweg (richting PolanenPark, Haarlemmerliede en bedrijven voorbij knooppunt Rottepolderplein).	Hartelijk dank voor uw zienswijze en het onder de aandacht brengen van deze punten. We herkennen uw zorgen over de mogelijke verkeersdruk van middelzwaar en zwaar verkeer door de wijk. De nieuw aan te leggen verbinding tussen de Robertus Nurksweg en de Diakenhuisweg wordt ingericht als GOW30, met een smalle wegbreedte en meerdere oversteken voor fietsers en voetgangers. Hierdoor is deze route nadrukkelijk onaantrekkelijk voor middelzwaar en zwaar verkeer. Daarnaast gaan we met de gemeente Haarlemmermeer en de bedrijven in de omgeving in gesprek om het gebruik van een alternatieve route via het Rottepolderplein te stimuleren.	n.v.t.

	1b) Het middel en zwaar verkeer ontmoedige om de route vanuit bedrijven voorbij Rottepolderplein, Polanenpark Halfweg en Haarlemmerliede (richting de toekomstige wijk, Zuiderpolder en de Amsterdamsevaart). De weg die door de wijk zometeen heen gaat krijgt deze verkeersbewegingen van beide kanten te werken. Waardoor veiligheid, milieu, woongenot onderdruk komen te staan en wellicht aan de hand van de normen wordt overschreven. 1c) Is er aan gedacht om de totale wijk en ook de Zuiderpolder te ontzien van de zogenaamde pakketbezorgers door pakketwanden/knooppunt of hubs in te richten? Zo nee dan graag hier aandacht voor. Hierdoor behoudt de wijk zijn auto(luwe) karakter wat centraal staat in het master plan.	Een verkeersstudie over de verkeersafwikkeling van het (logistiek) verkeer van en naar het bedrijvenpark Polanenpark zal nodig zijn om de concenquenties en maatregelen verder in kaart te brengen. Het volledig afsluiten van de route voor bepaalde voertuigcategorieën is naar verwachting niet haalbaar. We hebben hierover overleg gehad met de verkeerspolitie, en zij geven aan dat afsluiting voor pakketbezorgers of specifieke typen voertuigen geen reële optie is. Wel onderzoeken we dus in de ontwerpfase welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om doorgaand zwaar verkeer zo veel mogelijk te ontmoedigen. De Robertus Nurksweg blijft een belangrijke schakel voor langzaam verkeer. Bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte besteden we veel aandacht aan veilige, aantrekkelijke en logische fiets- en wandelverbindingen.	
2.	2) Het masterplan straalt woonplezier in de omgeving uit. Maar ik mis optimalisatie van bijvoorbeeld veilige wandel en fiets mogelijkheden als ik kijk naar de aansluiting op de bestaande Robertus Nurks weg (eigenaar gemeente Haarlem, gemeente Haarlemmermeer en Provincie?). Sterker nog het wordt steeds gevaarlijker om daar te wandelen en te fietsen. Dit vanwege de drukte en breedte van het bestaande fietspad. Dit ook gelet op punt 1A,b en c. Hopelijk worden bovenstaande punten meegenomen in de overweging van het project welke te goede komen van het woongenoot, veiligheid, fietsen, wandelen zoals staat beschreven in uw Masterplan.	U wijst terecht op het belang van veilige en comfortabele verbindingen met de bestaande Robertus Nurksweg, waar verschillende wegbeheerders verantwoordelijk zijn en waar al een vrijliggend fietspad aanwezig is. We begrijpen uw zorgen over de huidige drukte en de beperkte breedte van het bestaande fietspad. Als onderdeel van Hart voor Oostpoort verbreden wij het vrijliggende fietspad (F200-route) binnen het projectgebied naar een 4 meter breed fietspad. Hiermee ontstaat een ruimere, veiligere en toekomstbestendige hoofdfietsroute langs de nieuwe wijk. De projectscope van dit Masterplan loopt echter tot aan de Robertus Nurksweg. Dat betekent dat maatregelen om het fietspad verderop te verbreden of aan te passen niet binnen dit project kunnen worden uitgevoerd. Wel blijven we actief in gesprek met de provincie en de gemeente Haarlemmermeer om ook buiten het projectgebied verbeteringen aan de fietsroute te stimuleren en af te stemmen.	n.v.t.

	Verneem graag de verdere voortgang van de ingebrachte zienswijze en de uitkomst en realisatie daarvan.	Uw punten over woongenot, veiligheid en goede wandel- en fietsverbindingen sluiten volledig aan bij de ambities van het Masterplan. We nemen uw zienswijze mee in de verdere uitwerking.	

W.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
	Naar aanleiding van het ontwerp Masterplan voor Hart voor Oostpoort van de gemeente Haarlem dien ik namens Rijkswaterstaat West-Nederland Noord een zienswijze in. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (RWS WNN) is beheerder van de Rijksweg A200 en spant zich in voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Tevens ziet RWS WNN toe op een goede verankering van het rijkswegennet in plannen in het ruimtelijk domein. Dat betekent dat RWS WNN erop let dat gronden langs rijkswegen correct worden bestemd en begrensd, zodat de aanleg, de instandhouding en het onderhoud en beheer van de Rijkswegen niet worden belemmerd. Hart voor Oostpoort De herinrichting van de infrastructuur vormt een cruciale stap in het project Hart voor Oostpoort. De grootste ingreep is de sloop van het huidige Kegge Stastocviaduct. Daarnaast is de kruising Camera Obscuraweg/Amsterdamse vaart – A200 een belangrijke stap. Dit kruispunt zal een volledige andere verkeersstructuur krijgen. Om woningbouw in deze buurt mogelijk te maken, heeft gemeente Haarlem de wens om de eigendomsgrens (incl. beheergrens) van de A200 te verschuiven.	Dank voor de reactie. Deze bevat de nodige uitgangspunten en aanbevelingen om te komen tot goed onderhoud en beheer van de Amsterdamsevaart/A200. Het belang van het hebben van duidelijke afspraken wordt door de gemeente Haarlem onderschreven. We zijn dan ook blij met het constructieve overleg dat de afgelopen periode met Rijkswaterstaat heeft plaatsgevonden over de nieuwe beheer- en eigendomsgrens van de Amsterdamsevaart/A200. Gezamenlijk (in nauwe samenwerking en afstemming) is de afweging gemaakt om de beheer- en eigendomsgrens van de gemeente Haarlem en Rijkswaterstaat op de Amsterdamsevaart/N200 enkele honderden meters te verleggen naar het oosten. Deze voorkeursvariant wordt voorgelegd voor interne besluitvorming. Tevens wordt verder gewerkt aan het vastleggen van nadere afspraken over de uiteindelijke overdracht van het areaal. De formele overdracht naar de gemeente Haarlem zal plaatsvinden via een Koninklijk Besluit.	n.v.t.

	Hierover ben ik met gemeente Haarlem in goed overleg om te verkennen of het Rijk akkoord kan gaan met de verschuiving van de eigendomsgrens op verkeersveiligheid, vastgoed, verkeersdoorstroming en wegbeheer. Om te komen tot een mogelijk akkoord van het Rijk zijn in het proces afspraken gemaakt. Met deze zienswijze benadruk ik onderstaande afspraken, die nodig zijn voor een akkoord van het Rijk. 1. Noodzakelijk akkoord van de minister met betrekking tot de afwaardering en overdragen van eigendom en beheer van het hoofdwegennet; 2. Noodzakelijk akkoord van RWS WNN met betrekking tot de verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en wegbeheer van de wegen in beheer van het Rijk. Hiervoor heeft de wegbeheerder de volgende voorwaarden meegeven aan gemeente Haarlem: • De overgang van Rijksweg naar gemeentelijke weg moet op een verkeersveilige manier worden vormgegeven. Wegontwerp en inrichting moeten aan weggebruikers duidelijk maken welk gedrag en snelheid worden verwacht. • De afwaardering van de N200 Amsterdamsestraatweg mag geen negatief effect hebben op de doorstroming op de A200. • Om de verantwoordelijkheid van het beheer eenduidig te houden, is het uitgangspunt dat de nieuwe eigendomsgrens samenvalt met de nieuwe beheergrens.		

	• Vanuit verkeersmonitoring liggen er meerdere verkeersmonitoringsystemen op het gedeelte wat overgedragen wordt aan de gemeente Haarlem. Om te kunnen blijven monitoren op de A200 is het noodzakelijk dat er ten minste één verkeersmonitoringssysteem wordt geplaatst op de A200 die binnen de beheergrens ligt van Rijkswaterstaat. 3. De verkenning naar de nieuwe eigendoms-/ en beheergrens van de A200 is nog niet afgerond. De afspraken op ambtelijk niveau zijn nog niet rond en zullen nog langs het DT van RWS WNN moeten voor een intentieverklaring. Relevant voor de medewerking is voorts van belang dat nog meer duidelijkheid moet komen over de volgende aspecten: a. er vindt nog afstemming plaats tussen de gemeente Haarlem en Rijkswaterstaat over de definitieve eigendoms-/ en beheergrens. De afwaardering is ook een aspect van de overeenkomst, vooral om de verkeersveiligheid te borgen; b. enkele onderwerpen moeten nog nader onderzocht en besproken worden, zoals de consequenties ten aanzien van verkeersmonitoring. Inzicht in bovenstaande aspecten is van belang voor het akkoord van het Rijk. Tot slot Graag blijf ik betrokken bij de verdere uitwerking om nader te verkennen of de verschuiving van de eigendoms-/ en beheergrens van de A200 gerealiseerd kan worden.		

X.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	PolanenPark C.V. ontwikkelt het gelijknamige bedrijventerrein in Halfweg. Ten aanzien van het ontwerp masterplan Oostpoort staan wij positief ten aanzien van het bevoordelen van fietsverkeer boven gemotoriseerd verkeer en dat zwaar (vracht)verkeer in dit gebied zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Dit type zware verkeer, dat ook het bedrijvenpark als bestemming/herkomst heeft, is niet te vereenzelvigen met de beoogde woonbestemming van Oostpoort. Vanuit het belang van de gebiedsontwikkeling PolanenPark, vragen we echter wel aandacht voor de toekomstige verkeersafwikkeling van en naar het bedrijventerrein PolanenPark. Het zware verkeer zal in de toekomst louter het terrein kunnen bereiken via de afrit Zwanenburg aan de A200. Het is voor ons niet te verifiëren of in de verkeersmodelberekeningen nu rekening is gehouden met de toename van (zwaar) verkeer op dit kruispunt. Ook dient wat ons betreft gecontroleerd te worden of het kruispunt voldoende ruimtelijke is ingericht om aan de eisen van zwaar verkeer te voldoen (draaicirkels e.d.). Dit lijkt wel het geval, maar graag zien we dat dit wordt geverifieerd. Voor personenauto's en bestelbusjes vanuit het park zal de situatie weinig veranderen (op zijn hoogst tijdelijk, als Oostpoort wordt gerealiseerd), dus zien we niet direct knelpunten.	Hartelijk dank voor uw zienswijze en uw positieve houding ten aanzien van de mobiliteitsopzet van Oostpoort. We waarderen het dat u het belang van het ontmoedigen van zwaar verkeer in een woongebied onderschrijft, en begrijpen uw aandacht voor de bereikbaarheid van PolanenPark. Wat betreft de verkeersafwikkeling via de afrit Zwanenburg aan de A200 kunnen wij het volgende aangeven: Het betreffende kruispunt is in dit stadium nog niet doorgerekend in het proces Hart voor Oostpoort. In de huidige situatie maken vrachtwagens al gebruik van dit kruispunt, en de bestaande infrastructuur is geschikt voor zwaar verkeer, ook wat betreft draaicirkels en ruimtelijke opzet. In de toekomst zal het aantal vrachtwagenbewegingen naar verwachting toenemen. Wanneer de verkeersintensiteiten daadwerkelijk stijgen, kan het nodig zijn om de VRI-regeling (verkeerslichtenregeling) aan te passen om de doorstroming te optimaliseren. Dit gebeurt pas op het moment dat duidelijk is dat het kruispunt daadwerkelijk drukker wordt. Voor eventuele aanpassingen stemmen wij af met de gemeente Haarlemmermeer, als wegbeheerder. Voor personenauto's en bestelverkeer verwachten wij, net als u, geen structurele knelpunten, afgezien van mogelijke tijdelijke effecten tijdens de realisatie van Oostpoort. Uw opmerkingen over de toekomstige ontsluiting nemen wij mee richting de volgende fases, waarin het verkeer verder wordt doorgerekend en afgestemd met de betrokken wegbeheerders.	n.v.t.

Y.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Overweeg ruimte voor een grote supermarkt in plaats van een 'kleine supermarkt' die nu in het plan wordt voorzien. Onderbouwing: De wijken en plaatsen in de nabijheid hebben voldoende inwoners om een grotere supermarkt te verantwoorden. Ook OV reizigers zullen hun reis combineren met een bezoek aan de supermarkt wat het aantal bezoekers verhoogt. Een grote supermarkt draagt er aan bij dat meer bewoners uit Haarlem en omliggende plaatsen op de fiets naar de supermarkt kunnen. Inwoners in de omliggende omgeving: - Oostpoort 900 woningen x 2,0 personen = +-1.800 personen - Zuiderpolder Noord - 1.740 personen - Waarderpolder - tot 490 personen - Haarlemmerliede - 325 personen - Buitengebied Zuiderpolder - 270 personen - Penningsveer - 60 personen	Het Haarlems detailhandel beleid wordt momenteel geëvalueerd. De potentie en mogelijk groei van supermarkten wordt daarin meegenomen. Afgelopen jaren is ingezet op meer concentratie op sterke winkellocaties en is hiervoor een hoofdwinkelstructuur vastgesteld met daarin de zogeheten kernwinkelgebieden. De herontwikkeling van o.a. het Beatrixplein is een voorbeeld waar een cluster van detailhandel en voorzieningen wordt versterkt. In de volgende fase van de gebiedsontwikkeling Oostpoort wordt het concept en de omvang van de supermarkt bepaald. De aspecten die u noemt, zoals draagvlak en nabijheid, maar ook de structuur en dichtheden per stadsdeel worden daarin meegewogen. Op basis van de huidige inzichten en beoogd bereikbaarheidsprofiel van Oostpoort denken we dat een grote supermarkt meer auto-verkeer zal genereren en ten koste kan gaan aan de kernwinkelgebieden andere winkelgebieden.	n.v.t.
2.	Overweeg om in plaats van binnentuinen in het ontwerp de begane grond uit te breiden en van mooie groendaken te voorzien. Dit zorgt voor extra ruimte voor lokale voorzieningen zoals horeca, zorg, een ruime supermarkt en/of parkeergelegenheid. Hiermee wordt Oostpoort aantrekkelijker, behouden omwonende toegang tot het publieke groen en wordt de druk op de openbare ruimte verlaagd waardoor er meer ruimte voor publiek groen overblijft.	We begrijpen de wens om de openbare ruimte te optimaliseren en de toegankelijkheid van groen te waarborgen, evenals de mogelijkheid om extra ruimte te creëren voor lokale voorzieningen. In de proefverkaveling van Hart voor Oostpoort is er bewust gekozen voor een opzet van de bebouwing die bestaat uit kleine clusters van gebouwen, waaronder compacte en gesloten bouwblokken. Door het creëren van gesloten bouwblokken met binnentuinen ontstaan tweezijdig georiënteerde woningen, waardoor elke woning een rustige en beschutte kant heeft. Met deze opzet kan worden voldaan aan het gemeentelijke geluid beleid en de	n.v.t.

		instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), waarmee een gezond leef- en woonklimaat wordt nagestreefd. In het masterplan investeren we in publiek groen, o.a. met het aanplanten van nieuwe bomen op de verschillende pleinen, buurtstraten en de nieuw aan te leggen Spoorpark. Daarnaast reserveren we 3400 m2 voor nieuwe voorzieningen. Het masterplan sluit niet uit dat binnenhoven voorzien worden van een dek waaronder andere voorzieningen een plek krijgen. In de volgende fase zal onderzocht worden of het zinvol is om deze ruimte in te zetten.	
3.	Organiseer toegang voor omwonenden tot de daktuinen.	Zie de beantwoording onder punt 2	n.v.t.

Z.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik maak me zorgen over de gevolgen van de nog aan te leggen weg tussen gebouw Ymere (1F) en de bedrijven aan de Diakenhuisweg. Het lijkt mij dat het verkeer er niet veiliger op wordt al PostNL busjes (ongeveer 250 per dag?) en zwaar verkeer door de wijk gaat rijden. In de bocht bij de flats aan de Diakenhuisweg (nr 57-99, dacht ik) ligt nu een speelterrein voor kinderen. In die bocht is er nu soms al slecht zicht op tegenliggers en mensen die bij de flat willen parkeren. Het lijkt mij daar een spannend punt worden met afslaand verkeer en zwaar verkeer. De suggestie dat de busjes en zwaar verkeer naar Halfweg gestuurd moeten worden, lijkt geen logische omdat dat voor de betrokken partijen verder om is.	Hartelijk dank voor uw zienswijze en het delen van uw zorgen over de nieuwe verbindingsweg tussen het Ymere-gebouw (1F) en de bedrijven aan de Diakenhuisweg. We begrijpen goed dat u zich zorgen maakt over verkeersveiligheid, zeker gezien de huidige situatie bij de bocht nabij de flats en het aanwezige speelterrein. Verkeersveiligheid heeft in dit project onze volle aandacht en is een absolute randvoorwaarde bij het ontwerp van de nieuwe weg. In deze fase van het Masterplan hebben wij twee varianten onderzocht, die beiden in de ontwerpfase verder worden uitgewerkt. Uw aandachtspunten nemen we daarin expliciet mee. Om de route veilig en onaantrekkelijk voor zwaar verkeer te maken, hanteren wij de volgende uitgangspunten: De nieuwe weg wordt ingericht als een GOW30, met een relatief smal profiel, waardoor verkeer automatisch wordt afgeremd. Door deze inrichting verwachten we dat een deel van het zware verkeer — dat nu al via de Diakenhuisweg rijdt — eerder voor de route via het Rottepolderplein zal kiezen.	n.v.t.

		Op de nieuwe weg komen duidelijke en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, passend bij de woonomgeving. We hanteren hierbij het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen centraal staan, gevolgd door openbaar vervoer en pas daarna gemotoriseerd verkeer. We beseffen dat de huidige situatie bij de bocht ter hoogte van de flats al als onoverzichtelijk wordt ervaren. Juist daarom worden in de volgende fase de ontwerpdetails verder uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid van omwonenden, voetgangers, spelende kinderen en fietsers nadrukkelijk wordt meegenomen. Met de gemeente Haarlemmermeer en de bedrijven in de omgeving gaan we in gesprek om het gebruik van een alternatieve route via het Rottepolderplein te stimuleren.Een verkeersstudie over de verkeersafwikkeling van het (logistiek) verkeer van en naar het bedrijvenpark Polanenpark zal onderdeel zijn van het vervolgproces om de maatregelen verder in kaart te brengen.	
2.	Daarnaast denk ik dat de nu al hoge parkeerdruk (als gevolg van bedrijven aan de Diakenhuisweg) ongekend hoog gaat worden met de bouw van 900 nieuwe woningen, een station en een Ikea. Ik vraag me af of de ingetekende hoeveelheid parkeervoorzieningen afdoende gaan zijn.	We begrijpen uw zorgen, zeker gezien de huidige situatie en de komst van een aanzienlijk aantal nieuwe woningen en functies in Hart voor Oostpoort. Voor de nieuwe ontwikkeling hanteren wij een aantal belangrijke uitgangspunten: Voor Hart voor Oostpoort gebruiken we zeer lage parkeernormen. Dit sluit aan bij de nabijheid van het station, goede OV-verbindingen en de sterke focus op lopen en fietsen. Werknemers dienen op eigen terrein te parkeren bij de bedrijven aan de Diakenhuisweg. Zij vormen een andere gebruikersgroep dan bewoners: Bewoners parkeren vooral ’s avonds en ’s nachts. Werknemers met name overdag, wanneer bewoners doorgaans weg zijn. Deze spreiding beperkt de overlap in parkeerdruk. In ontwikkelzones wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, zodra de eerste woningen opgeleverd zijn, om verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende wijken te voorkomen. Nieuwe bewoners worden verplicht om in gebouwde parkeervoorziening te parkeren. Ze krijgen ook geen vergunning om op straat te mogen parkeren.	n.v.t.

		In de Nota Ruimte voor mensen en mobiliteit (2025) is bovendien vastgelegd dat in wijken waar de parkeerdruk structureel boven 95% komt, eveneens gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Mocht dat in de Zuiderpolder aan de orde zijn, dan kan hier ook regulering worden toegepast om zoekverkeer tegen te gaan. Om dit goed te kunnen volgen monitoren wij de parkeerdruk tweejaarlijks. Op basis van deze uitgangspunten verwachten wij dat de parkeerbalans beheersbaar blijft. Tegelijkertijd blijven we alert op de ontwikkelingen in de omgeving en nemen we uw zorgen mee richting de verdere uitwerking van het plan en in de gesprekken met de kantooreigenaren.	

AA.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	ProRail heeft een aantal zienswijzen die specifiek gericht zijn op het Programma van Eisen Station Spaarnwoude.	Het betreft voor het merendeel tekstuele aanpassingen en enkele inhoudelijke ontwerpuitgangspunten. Deze zullen worden meegenomen bij de verdere uitwerking. Bij deze uitwerking wordt ProRail nadrukkelijk betrokken. Voor een inhoudelijke reactie wordt verwezen naar bijlage 3.	Tekstuele aanpassingen in het Programma van Eisen Stationsomegving Station Spaarnwoude. Voor de inhoudelijke aanpassing wordt verwezen naar bijlage D.

AB.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
	ProRail vraagt aandacht voor haar belangen en betrokkenheid bij de uitwerking van het masterplan in concrete omgevingsplannen. In uw gemeente ligt een spoornetwerk. Het spoornetwerk heeft ruimte nodig om nu en in de toekomst te functioneren en de effecten op de omgeving te beperken.	Hartelijk dank voor uw zienswijze. Zie voor de beantwoording van uw zienswijze onderstaande beantwoording.	n.v.t.

	Hierover is ProRail al regelmatig met u in gesprek. Specifiek vraagt ProRail uw aandacht voor het volgende:		
1.	Het station Haarlem Spaarnwoude wordt het ankerpunt in deze ontwikkeling, waarbij de ontwikkelingen hoogstedelijke bebouwing met een sterke menging van wonen, werken en voorzieningen gaan toevoegen. Hiermee neemt de levendigheid en sociale veiligheid toe (pagina 13). ProRail deelt dit standpunt maar vraagt hierbij wel aandacht voor de zichtbaarheid en 'ademruimte' voor het station en haar ketenvoorzieningen zoals bijvoorbeeld de fietsenstalling. In de plantoelichting in paragraaf 3.2 lijkt dit voldoende gedekt maar wij willen u vragen om ProRail te blijven betrekken bij de nadere uitwerking van onder andere de stationspleinen.	Dank voor uw positieve reactie en de constructieve houding in de overleggen tot nu toe. Wij nemen het aanbod van ProRail graag aan om in de verdere uitwerking in gesprek te gaan over de inrichting van de stationsomgeving.	n.v.t.
2.	In het document spreekt u over het verbeteren van de voetgangerstraverse (pagina 16). Wij wijzen u er graag op dat deze eigendom is van de staat en ProRail gebruiksrecht heeft. ProRail is daarom de enige die aanpassingen mag en kan doen aan deze traverse.	Wij zijn ons terdege bewust van de eigendomssituatie en de wens om de functie van de traverse (namelijk veilig en toegankelijk oversteken van sporen door reizigers) te borgen. De insteek is om samen met ProRail te onderzoeken of met het aanpassen van de traverse de relatie tussen de noord- en zuidzijde van het spoor voor de voetganger te verbeteren en een zichtbare, uitnodigende route richting de (voorzieningen van) de wijk Zuiderpolder en industrieterrein Waarderpolder te creëren.	n.v.t.
3.	Daarnaast wordt er gesproken over een nieuwe fietsbrug. Aangezien deze het spoor kruist is ProRail de enige die deze brug mag (laten) bouwen. Wij verzoeken u om tijdig met ProRail in contact te treden voor randvoorwaarden, technische uitwerking en opdrachtverstrekking voor het bouwen van deze brug.	Wij onderkennen de regisserende, controlerende en goedkeurende rol van ProRail bij de aanleg van de gemeentelijke fietsbrug over het spoor. ProRail zal dan ook vanaf de planvorming tot en met de realisatie betrokken worden. De komende periode zullen de (procedurele) vervolgstappen verder uitgewerkt worden met ProRail.	n.v.t.

4.	Op pagina 57 worden uitspraken gedaan over assets die eigendom zijn van ProRail (o.a. fietsenstallingen rekken en kluizen). ProRail kan deze opgaven in opdracht van de gemeente oppakken.	We zullen in overleg met ProRail dit meenemen bij de verdere uitwerking van de inrichting van de stationsomgeving.	n.v.t.
5.	U spreekt in hoofdstuk 4 over een aanvullend Programma van Eisen voor de stationsomgeving dat is opgesteld. Hierin worden randvoorwaarden richtlijnen en wensen meegegeven die voortkomen uit regels en voorschriften van o.a. ProRail. Wij hebben deze bijlage op dit moment voor een reactie voorliggen en zullen hier separaat op reageren.	Het betreft voor het merendeel tekstuele aanpassingen en enkele inhoudelijke ontwerpuitgangspunten. Deze zullen worden meegenomen bij de verdere uitwerking. Bij deze uitwerking wordt ProRail nadrukkelijk betrokken. Voor een inhoudelijke reactie wordt verwezen naar bijlage 3.	Tekstuele aanpassingen in het Programma van Eisen Stationsomgeving Station Spaarnwoude. Voor de inhoudelijke aanpassing wordt verwezen naar bijlage 3.
6.	ProRail vraagt uw bij de planvorming rekening te houden met de eerder gemaakte melding van een passieve ruimtereservering voor een 4-sporigheid van het baanvak Amsterdam-Haarlem en het station o.b.v. een asymmetrische uitbreiding richting de noordzijde.	In het (ontwerp) Masterplan wordt rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van het HOV.	n.v.t.

AC.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**1. Inleiding** De Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder (2005) wil deze zienswijze beginnen met de woorden van de wethouder tijdens een commissievergadering: men gaat verder met de *“minst slechte variant”*, mede dankzij de tomeloze inzet van de betrokken ambtenaren. **De term “minst slecht” impliceert dat er geen goede variant beschikbaar is.**	Zoals bekend is de situatie rond het station Haarlem Spaarnwoude met name vanuit geluid gezien complex (rail, weg en industrie). Dit betekent dat er bij de verdere uitwerking tot het voorliggende ontwerp Masterplan nadrukkelijk onderzocht is hoe te komen tot een woon- en leefomgevingskwaliteit met een acceptabel geluidklimaat. De term "minst slecht” is uit z'n context gehaald en moet in relatie gezien worden met het geluidklimaat dat idealiter wordt voorgestaan. Deze situatie is simpelweg niet haalbaar bij de gebiedsontwikkeling Hart voor Oostpoort.	n.v.t.

	Die constatering vormt de kern van onze zorgen over het ontwerp Masterplan en de gekozen oplossingsrichting.	Het ontwerp Masterplan biedt weldegelijk de kaders om te komen tot een ontwikkeling waar het straks goed wonen is.	
2.	**2.1 Sloop van het Stastok-viaduct** Het voorgenomen slopen van het Stastok-viaduct is een vorm van kapitaalvernietiging, waarbij tevens aanzienlijke sloopkosten komen kijken. Concrete financiële onderbouwingen zijn tot op heden niet publiek bekendgemaakt.	Het is evident dat het Kegge Stastokviaduct vanuit technisch oogpunt op dit moment nog niet toe is aan vervanging. Om echter te komen tot een gezonde, duurzame en leefbare woonbuurt waar ook gewerkt wordt, is het noodzakelijk om het Kegge Stastokviaduct gedeeltelijk te slopen en de Camera Obscuraweg te laten vervallen en een nieuwe aansluiting van het viaduct op de Amterdamsevaart te realiseren. De financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling (met daarin de infrastructurele maatregelen zoals de fietsbrug en het viaduct) zijn opgenomen in de businesscase. De businesscase is op meerdere momenten gedeeld met de gemeenteraad en zal opgenomen worden in de nog te openen grondexploitatie. De grondexploitatie zal, samen met het vastgestelde Masterplan, worden voorgelegd aan de gemeenteraad.	n.v.t.
3.	**2.2 Verdwijnen van 62 parkeerplaatsen** Onder en rond het Stastok-viaduct vervallen 62 parkeerplaatsen. Deze zijn **niet** aangelegd voor forensen of kantoorpersoneel, maar om een foutieve parkeernorm uit de oorspronkelijke ontwikkeling van de Zuiderpolder te herstellen: • Bestemmingsplan Zuiderpolder (1985): **1 parkeerplaats per woning** • Praktijk 2005: **0,86 per woning** • Na aanleg Stastok-parkeerplaatsen: **0,96 per woning**	Binnen Hart voor Oostpoort is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen ruimte voor parkeren en de grote noodzaak aan woningbouw. Omdat het Kegge Stastok-viaduct wordt verwijderd, ontstaat op deze plek ruimte om woningen toe te voegen. Gezien de huidige woningnood heeft het realiseren van nieuwe woningen hier absolute prioriteit. Daarnaast zien we in de praktijk dat de parkeerplaatsen onder het viaduct vooral overdag worden gebruikt door werknemers en forenzen, terwijl zij ’s nachts grotendeels leeg staan. In de woonwijk is dit patroon juist omgekeerd: Overdag is de parkeerdruk laag, ’s nachts is de druk hoger vanwege bewonersparkeren. Deze doelgroepen vullen elkaar dus deels aan.	N.v.t.

	Het vervallen van deze parkeerplaatsen brengt de wijk opnieuw in een structureel tekort.	In ontwikkelzones wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, zodra de eerste woningen opgeleverd zijn, om verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende wijken te voorkomen. Nieuwe bewoners worden verplicht om in gebouwde parkeervoorziening te parkeren. Mocht de parkeerdruk in de omliggende wijk(en) in de toekomst toch oplopen, dan biedt het gemeentelijk parkeerbeleid een duidelijk kader: bij een parkeerdruk boven de 95% wordt gereguleerd parkeren ingevoerd, conform de nota Meer ruimte voor mens en mobiliteit. Dit wordt tweejaarlijks gemonitord. Nieuwe bewoners van Hart voor Oostpoort krijgen bij gereguleerd parkeren geen vergunning om op straat te mogen parkeren. Wij nemen uw aandachtspunt mee in de verdere uitwerking van het plan.	
4.	**2.3 Nieuwe smalle weg en verkeersveiligheid** De nieuwe (smalle) weg naar de Robertus Nurksweg leidt tot overlast voor nieuwe bewoners en overlast door de vele verkeersbewegingen: • Bewoners van het nieuwe Ymere-complex aan de Diakenhuisweg (ingang parkeergarage). • Grote vrachtwagens voor bevoorrading van bedrijven in Polanenpark (o.a. PostNL). • Vele verkeersbewegingen van en naar Polanenpark. • Bewoners en bezoekers van de nieuwe woongebouwen en parkeergebouwen in deelgebied Zuid. • Lijn 2, die eveneens van deze weg gebruik gaat maken. • Sluipverkeer. Deze verkeersstromen gaan vervolgens via de Diakenhuisweg dwars door de woonwijk Zuiderpolder.	We begrijpen goed dat u zich zorgen maakt over verkeersveiligheid, zeker gezien de huidige situatie met vrachtwagens en bestelbusjes. Verkeersveiligheid heeft in dit project onze volle aandacht en is een absolute randvoorwaarde bij het ontwerp van de nieuwe weg. In deze fase van het Masterplan hebben wij twee varianten onderzocht, die beiden in de ontwerpfase verder worden uitgewerkt. Uw aandachtspunten nemen we daarin expliciet mee. Om de route veilig en onaantrekkelijk voor zwaar verkeer te maken, hanteren wij de volgende uitgangspunten: De nieuwe weg wordt ingericht als een GOW30, (CROW-richtlijn) met een relatief smal profiel, waardoor verkeer automatisch wordt afgeremd. Door deze inrichting verwachten we dat een deel van het zware verkeer — dat nu al via de Diakenhuisweg rijdt — eerder voor de route via het Rottepolderplein zal kiezen. Op de nieuwe weg komen duidelijke en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, passend bij de woonomgeving. We hanteren hierbij het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen centraal staan, gevolgd door openbaar vervoer en pas daarna gemotoriseerd verkeer.	n.v.t.

		In de volgende fase worden de ontwerpdetails verder uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid van omwonenden, voetgangers, spelende kinderen en fietsers nadrukkelijk wordt meegenomen. Tevens gaan wij in gesprek met gemeente Haarlemmermeer om te bezien of we gezamenlijk bedrijven kunnen stimuleren om de alternatieve route via het Rottepolderplein te nemen i.p.v. de route via Hart voor Oostpoort.	
5.	**2.4 Parkeren in deelgebied Zuid(nieuwe situatie) van Hart voor Oostpoort** In het zuidelijk gebied wordt deels onder woongebouwen geparkeerd (halfverdiept), met slechts beperkte openbare ruimte voor parkeren. Graag ontvangen wij: • inzicht in de **omvang** van de parkeergebouwen? • een **specificatie** van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en de toegankelijkheid?	In de bijlage van het Ontwerp Masterplan vindt u tevens het Mobiliteitsplan waarin de parkeerbalans is terug te vinden. Er dienen in het zuidelijk plangebied als gevolg van woningen en voorzieningen, 115 parkeerplaatsen (exclusief 1F) gerealiseerd te worden. Wij zijn in deze berekening uitgegaan van dubbelgebruik. De wijze waarop de toegankelijkheid voor bewoners en bezoekers geregeld gaat worden is onderwerp van de volgende fase. Het Masterplan is op hoofdlijnen uitgewerkt en geeft de spelregels voor de ontwikkeling weer.	n.v.t.
6.	**2.5 Park+Ride (P+R)** De P+R-voorziening van **minimaal 150 plaatsen** zou bij voorkeur in een nieuw parkeergebouw van IKEA worden opgenomen. **Vragen aan de gemeente:** 1. Wat is de **status** van de gesprekken met IKEA? 2. Betreft het **concrete plannen** of louter aannames/veronderstellingen? 3. Is de realisatie financieel gedekt? 4. Het alternatief is integratie in het “parkeerhuis” — wat wordt hier **precies** mee bedoeld?	1. De gemeente en IKEA zijn al geruime tijd met elkaar in gesprek over de inpassing van de P+R binnen de toekomstige parkeerfaciliteiten van IKEA. 2. Richting elkaar is de wens uitgesproken om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de P+R en exploitatie van de P+R. Het voorstel hiertoe ligt voor bij IKEA. De nadere uitwerking vindt plaats in volgende fase. 3. De P+R is ruimtelijk opgenomen in ontwerp Masterplan, maar financieel niet. Voor de financiële dekking van de P+R zal afzonderlijk besluitvorming plaatsvinden. 4. Aan de zuidwestkant van de gebiedsontwikkeling zal, ter hoogte van de Jan van Krimpenweg, een parkeergebouw ("parkeerhuis") worden geraliseerd voor bewoners en bezoekers en - indien nodig - voor de P+R.	n.v.t.
7.	**2.6 Onvoldoende parkeernorm in deelgebied Zuid(nieuwe situatie) van Hart voor Oostpoort.**	Voor de berekening van de parkeerbehoefte in deelgebied Zuid hebben wij de geldende en door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen toegepast.	n.v.t.

	Aantal parkeerplaatsen: **107** Aantal woningen: **427** (incl. Ymere) Dat betekent een parkeernorm van **slechts 0,25** per woning. De gemeente wil dit oplossen met **dubbelgebruik**, maar: • Dubbelgebruik in Zuiderpolder-Noord(voor en onder de kantoorgebouwen), is in het verleden en heden **volledig mislukt**, zoals aangetoond door de Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder(2005). • Overleggen met eigenaren heeft nooit tot enig resultaat geleid.	Op basis daarvan voorziet het plan aan de zuidzijde in minimaal 115 parkeerplaatsen (exclusief parkeren 1F) binnen het plangebied. De berekening kunt u terugvinden in het Mobiliteitsplan welke als bijlage bij het Masterplan is toegevoegd. Wij hanteren dubbelgebruik, zoals de normen dit expliciet toestaan. Daarmee wordt de beschikbare capaciteit doelmatig ingezet voor bewoners, bezoekers en functies in het plangebied. Wij begrijpen uw eerdere ervaringen in Zuiderpolder-Noord. Mocht hier de toekomst de parkeerdruk verder stijgen en zelfs gemiddeld boven de 95% komen, dan is de gemeente voornemens om ook hier gereguleerd parkeren in te voeren.	
8.	**3. Busverbindingen en OV** Hart voor Oostpoort moet fungeren als versterkt OV-knooppunt. In het masterplan staat optimalisatie van noord–zuid busverkeer, maar op tekeningen ontbreekt de verbinding fysiek. **Onze aandachtspunten** • Bij invoering van een milieuzone op het Regionaal Bedrijventerrein Waarderpolder, is juist een **solide OV-verbinding essentieel**. • De rechtstreekse verbinding Parkwijk–Zuiderpolder met winkelcentrum Schalkwijk is niet aanwezig. **Ons voorstel** • Gebruik het bestaande **Stastok en Kegge-viaduct** als onderdeel van de OV-oosttangent. • Realiseer een **directe verbinding** tussen Zuiderpolder/Parkwijk en Schalkwijk.	Dank voor uw zienswijze en het onderstrepen van het belang van een sterk OV-knooppunt bij Hart voor Oostpoort. We delen uw standpunt dat goede noord–zuidverbindingen en een robuuste OV-structuur belangrijk zijn, zeker richting Waarderpolder en Schalkwijk en met het oog op een eventuele toekomstige milieuzone. Tegelijkertijd zien we in de huidige situatie dat de busverbinding richting de Waarderpolder relatief weinig reizigers vervoert. Voor aanpassingen in het lijnennet is de provincie, als concessiehouder en financier van de buslijnen, primair bepalend. We zullen uw signaal en uw suggesties — waaronder benutting van het Stastok- en Keggeviaduct in een mogelijke oosttangent — zeker met de provincie bespreken. In Hart voor Oostpoort gaan we op dit moment uit van het bestaande lijnennet (lijnen 15, 2 en 80), die hier aantakken en vertrekken. Het is mogelijk dat er in de toekomst nieuwe buslijnen bijkomen of bestaande lijnen anders gaan rijden, maar daar hebben wij nu nog geen zicht op. Uiteraard houden we de OV-ontwikkelingen nauwlettend in de gaten.	n.v.t.

	Toon meer bestuurskracht in gesprekken met Provincie en MRA.		
9.	**4. Fasering en ruimtelijke volgorde** De fasering zoals opgenomen in het masterplan is logisch, **mits aan de randvoorwaarden wordt voldaan**. De volgorde is: **1. Deelgebied Noord(Hart voor Oostpoort) ontwikkelen** a. Geen aanpassing infrastructuur nodig. b. P+R en busstation verplaatsen. c. Rekening houden met tijdelijke huisvesting statushouders en Oekraïners. **2. Aanpassen hoofdinfrastructuur in middengebied(Hart voor Oostpoort)** a. Randvoorwaarde voor deelgebied Zuid. **3. Deelgebied Zuid(Hart voor Oostpoort) ontwikkelen (als laatste)** a. Alleen mogelijk wanneer de infrastructuur is aangepast. **Ons kernpunt** Wanneer in deelgebied Noord(Hart voor Oostpoort) iets hoger wordt gebouwd, is ontwikkeling van deelgebied Zuid(Hart voor Oostpoort) **NIET** noodzakelijk om de woningdoelstelling te halen. Deelgebied Zuid(Hart voor Oostpoort) kan **nooit** een volwaardig onderdeel worden van de Zuiderpolder. Kantoorgebouwen C en D fungeren als een **"Berlijnse Muur"**, waardoor een gezond leefklimaat onmogelijk wordt. **Beter ten halve gekeerd dan geheel gedwaald.**	Er is onvoldoende ruimte om de gehele woningbouwopgave in het noordelijke deel van Oostpoort onder te brengen. Wind, geluid en bezonning zijn aspecten die bij een substantieel hoger aantal woningen aan de noordzijde niet meer voldoen aan de noodzakelijke voorwaarden om te voldoen aan een prettig woon-werk-klimaat. Daarnaast kan met de bebouwing aan de zuidkant een pretterigere en sociaal veiligere stationsomgeving vormgegeven worden. Ook vormt de bebouwing een tussenstap tussen de Zuiderpolder en de noordzijde van de Oostpoort. De zuidzijde richt zich ruimtelijk met name op het knooppunt, maar bewoners zullen in het dagelijks gebruik zeker georiënteerd zijn op de Zuiderpolder en Haarlem Oost. Viceversa zullen ook de voorzieningen in Oostpoort en het stationsgebied veel gebruikt worden door de bewoners van de Zuiderpolder en Haarlem Oost.	n.v.t.

10.	**5. Historische context** De Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder presenteerde al in maart 2005 haar bevindingen aan de toenmalige wethouder. Enkele relevante citaten uit die presentatie: • *"De parkeervoorzieningen bij kantoren moeten ook worden gebruikt door bewoners, het is geen privé terrein."* — dhr. Bakker, afdeling Verkeer en Vervoer (1996) • *"De bouw van een kantorenkolos met grasveld levert geen problemen op voor de buurt."* — Wethouder Kroskinski de Keulenaar (2001) • CDA erkent parkeerproblemen en biedt excuses aan voor eerdere miscommunicatie (persbericht 21-3-2001). • Gemeente Haarlem kondigde in 2004 aan dat de P+R bij station Spaarnwoude de parkeerdruk in Zuiderpolder zou verminderen en goed verlicht en gepromoot zou worden. **"Een lepel daad is beter dan een emmer raad."**	De aangehaalde citaten zijn met name een uiting van een vorm van onvrede over de parkeersituatie rond de kantoren aan de Diakenhuizenweg en de parkeerdruk die hierdoor wordt ervaren in de Zuiderpolder. De citaten zijn aan sich geen aanleiding voor het aanpassen van Masterplan, maar we zullen wel verder in overleg treden met de eigenaren van de kantoren aan de Diakenhuisweg over het verminderen van de parkeerdruk in de omgeving van de kantoren.	n.v.t.
11.	**6. Conclusie en verzoek** De Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder verzoekt de gemeente Haarlem: 1. De minst slechte variant niet zonder grondige heroverweging door te zetten. 2. Parkeeroplossingen concreet en aantoonbaar uit te werken vóórdat sloop en bouw worden gestart. 3. De OV-structuur te verbeteren en het Stastok en Kegge-viaduct ook te benutten voor busverkeer.	1. Zoals bij de reactie van zienswijze AC onder 1 is aangegeven, is de term "minst slecht" uit z'n context gehaald en moet in relatie gezien worden met het geluidklimaat dat idealiter wordt voorgestaan. Deze situatie is simpelweg niet haalbaar bij de gebiedsontwikkeling Hart voor Oostpoort. Het ontwerp Masterplan biedt wel degelijk de kaders om te komen tot een ontwikkeling waar het straks goed wonen en leven is. 2. Conform de gemeentelijke parkeernomen is de parkeerbehoefte van het beoogde programma in kaart gebracht (zie bijlage 7 mobiliteitsplan).	n.v.t..

	4. Deelgebied Zuid(Hart voor Oostpoort) te heroverwegen of te schrappen, gezien de structurele problemen. 5. Openbaar te rapporteren over parkeerbalansen, verkeersveiligheid en afspraken met IKEA. 6. Benoem ook de netwerkcapaciteit en eventuele netcongestie in de Waarderpolder.	In het noordelijk deel realiseren we een multifunctioneel parkeerhuis/mobiliteitshub met ook deelauto's waarin de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers, kantoren en voorzieningen wordt gebundeld. Door deze functies te combineren, benutten we de parkeerplaatsen optimaal en faciliteren we dubbelgebruik. In het zuidelijk deel wordt er onder twee van de woongebouwen geparkeerd. Dat gebeurt in de proefverkaveling in (halfverdiepte) parkeergarages en een beperkt aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het parkeren is geborgd in de proefverkaveling (zie pagina 23 van het Masterplan).Bij de nadere uitwerking in Stedenbouwkundige Plan(nen) en bouwplannen zal verderaandacht worden gegeven aan het aspect parkeren en zal dan de gevraagde concreetheid hebben. 3. Het openbaar vervoer speelt een centrale rol in de bereikbaarheid van Hart voor Oostpoort en wordt zorgvuldig geïntegreerd in het mobiliteitsplan. De insteek is om de inrichting van de stationsomgeving zodanig in te richten dat er sprake is van een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Aan de noordzijde van het station wordt een bushalte gerealiseerd op loopafstand van de treinperrons. Door de bus zo dicht bij het station te laten halteren, wordt de OV-knoop Haarlem Spaarnwoude versterkt en ontstaat een efficiënte overstap tussen bus en trein. Aan de zuidzijde zijn de maatregelen ingrijpender: hier worden woningen gerealiseerd op de plek van het huidige busstation met meerdere halteplaatsen. De bushaltes voor lijn 2 en lijn 80 worden verplaatst naar een haltekom langs de Amsterdamsevaart, vlakbij de nieuwe fietsbrug, bestaande voetgangersbrug en de bestaande lift naar de treinperrons. Lijn 80 kan hier halteren en vervolgens via een vrijliggende busbaan richting Amsterdam rijden. Buslijn 2, of een andere lokale lijn afhankelijk van de provinciale concessie, zal ook op deze locatie, op een eigen halteplaats halteren en tevens kunnen opladen.	

		Lijn 2 zal via de nieuw aan te leggen verbinding Robert Nurksweg–Amnesty Internationalweg en via de wijk Zuiderpolder rijden. Lijn 2 speelt een belangrijke rol in het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de Zuiderpolder en het versterken van de OV-knoop Haarlem Spaarnwoude. Door deze verbinding te behouden blijft een directe en frequente aansluiting tussen woongebieden, werkgelegenheid en het station, waardoor overstappen op trein en andere buslijnen eenvoudiger wordt. Dit draagt bij aan een aantrekkelijk alternatief voor de auto en ondersteunt de ontwikkeling van een goed functionerend, duurzaam mobiliteitsnetwerk in Haarlem. 4. Om te komen tot de voorgestane kwaliteitsslag en de transformatie naar een aantrekkelijke, leefbare woon- en werklocatie is ook de herontwikkeling van het deel ten zuiden van de Amsterdamsevaart noodzakelijk. 5. Uitgezonderd informatie die de economische en financiële belangen van de gemeente kunnen schaden, is alle genoemde informatie openbaar beschikbaar. 6. Het is bekend en benoemd dat ook de gemeente Haarlem, doordat het electriciteitsnet op veel plekken overbelast is, tegen netcongestie aanloopt. De komende periode zal op Rijks-, regionaal en lokaal niveau, samen met de netbeheerders, onderzoek plaatsvinden naar maatregelen die de netcongestie aanpakken.	

AD.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	- Tijdens een van de inloopbijeenkomsten eind 2025 werd er aangeven dat er met de gemeente Haarlemmermeer wordt gekeken dat de nieuwe directe weg van de Robertus Nurksweg op de Diakenhuisweg er **niet** voor zorgt dat bezorgbusjes (die veelal gebruikmaken van de Robertus Nurksweg) via de	Om de route veilig en onaantrekkelijk voor zwaar verkeer te maken, hanteren wij de volgende uitgangspunten: De nieuwe weg wordt ingericht als een GOW30, met een relatief smal profiel, waardoor verkeer automatisch wordt afgeremd.	n.v.t.

	Zuiderpolder gaan rijden, maar de Amsterdamsevaart benutten. Hoe staat het met die gesprekken? - Indien deze gesprekken met de gemeente Haarlemmermeer geen concreet plan opleveren, wat gaat de gemeente Haarlem dan zelf doen om te voorkomen dat er straks veel bezorgbusjes (die komen vanaf de Robertus Nurksweg) door de Zuidzijde van de Oostpoort en Zuiderpolder gaan rijden? Hoe wordt dit ontmoedigd?	Door deze inrichting verwachten we dat een deel van het zware verkeer — dat nu al via de Diakenhuisweg rijdt — eerder voor de route via het Rottepolderplein zal kiezen. Op de nieuwe weg komen duidelijke en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, passend bij de woonomgeving. We hanteren hierbij het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen centraal staan, gevolgd door openbaar vervoer en pas daarna gemotoriseerd verkeer. In de volgende fase worden de ontwerpdetails verder uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid van omwonenden, voetgangers, spelende kinderen en fietsers nadrukkelijk wordt meegenomen. We zijn in gesprek met gemeente Haarlemmermeer om te bezien of we gezamenlijk bedrijven kunnen stimuleren om de alternatieve route via het Rottepolderplein te nemen i.p.v. de route via Hart voor Oostpoort.	
2.	Er wordt aangegeven dat met een station in de buurt niet iedereen een eigen auto nodig heeft. Hoe wordt dit ontmoedigd?	In Hart voor Oostpoort stimuleren we minder autobezit inderdaad mede door de nabijheid van het station, maar vooral door het mobiliteitsbeleid dat we hier toepassen. We hanteren een lage parkeernorm, passend bij een locatie direct naast hoogwaardig OV. Daarnaast wordt in de ontwikkelzone gereguleerd parkeren ingevoerd. Belangrijk daarbij is dat toekomstige bewoners geen parkeervergunning voor straatparkeren krijgen. Dit volgt uit de gemeentelijke parkeernota, waarin het uitgangspunt “parkeren op eigen terrein” duidelijk is vastgelegd. Met deze combinatie van lage norm, regulering en vergunningrestrictie wordt autobezit niet onmogelijk, maar wel minder vanzelfsprekend. Daarmee stimuleren we dat bewoners optimaal gebruikmaken van de aanwezige OV-voorzieningen, deelmobiliteit en andere duurzame vervoersalternatieven.	n.v.t.
3.	Hoe voorkomen jullie parkeren op bestaande parkeerplekken in de Zuiderpolder door de woningbouw aan de Zuidzijde?	We begrijpen uw zorg over mogelijke uitwijk naar de bestaande parkeerplekken in de Zuiderpolder. Het is eerlijk om te zeggen dat uitwijkgedrag niet volledig te voorkomen is. Wel nemen we maatregelen om dit sterk te ontmoedigen.	n.v.t.

		Toekomstige bewoners van Hart voor Oostpoort krijgen geen parkeervergunning op straat. Zodra in de ontwikkelzone regulering is ingevoerd, kunnen zij — net als bezoekers — alleen tegen betaling op straat parkeren. Dit maakt langdurig parkeren in de omliggende wijken onaantrekkelijk. Daarnaast geldt conform het gemeentelijk parkeerbeleid dat wanneer de parkeerdruk in aangrenzende buurten boven de 95% komt, er automatisch gereguleerd parkeren kan worden ingevoerd. Daarmee wordt ongewenste parkeeroverloop structureel begrensd en beheersbaar gehouden.	
4.	Hoe verhouden deze plannen zich tot het groot onderhoud in de Zuiderpolder? De wijk wacht al een heel aantal jaar. Hoe is er tot de keuze gekomen om de uitvoering van het groot onderhoud pas in 2030 te starten én wel al te starten met de bouw van de eerste fase van de Oostpoort in 2028? Dit terwijl er nu sprake is van verzakte straten en verouderde riolen. Hoe is dit te verantwoorden naar de huidige bewoners van de Zuiderpolder? Hoe zou hier meer vaart mee kunnen worden gemaakt, zodat de huidige bewoners niet tot 2030 moeten wachten totdat verzakking van straten en verouderde riolen zijn verholpen?	Vanzelfsprekend vindt er afstemming plaats over de het groot onderhoud Zuiderpolder in relatie tot de nieuwbouw van Hart voor Oostpoort. De gebiedsontwikkeling Hart voor Oostpoort zal gefaseerd gerealiseerd worden. Er zal begonnen worden met de realisatie van de gronden ten noorden van station Haarlem-Spaarnwoude (naar verwachting 2029). De realisatie van de bebouwing ten zuiden van de Amsterdamsevaart is echter niet eerder voorzien dan 2031/2032.	n.v.t.
5.	Hoe stimuleert u een gezonde leefomgeving in de nieuwe wijk en bestaande omliggende wijken (Zuiderpolder, Parkwijk etc.)?	Zowel de gebiedsontwikkeling bij Beatrixplein als Oostpoort, hebben tot doel de omgeving te verbeteren door een mix aan ingrepen, ruimtelijk, economisch en sociaal. In deze fase hebben we met het Masterplan een globaal plan met functionele randvoorwaarden, eisen en wensen geformuleerd, waarmee we marktpartijen uitdagen om de gebiedsontwikkeling te gunnen en ter hand te nemen. In het project Hart voor Oostpoort richten we ons o.a. op de herinrichting van de stationspleinen aan zowel de noord- als zuidzijde. Deze worden groener, uitnodigender en voorzien van mix aan functies en voorzieningen.	n.v.t.

		Bij Beatrixplein wordt o.a. de –bestaande- supermarkt vergroot en komt er een mobiliteitshub, waarmee een autoluwe inrichting mogelijk is.	

AE.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Namens de *Stichting tot Behoud van de Groene Zoom Zuiderpolder* dienen wij hierbij onze **zienswijze** in op de startnotitie / het voorontwerp van het project **Hart voor Oostpoort**. Wij onderschrijven de noodzaak van een zorgvuldige ruimtelijke ontwikkeling, maar zien diverse aandachtspunten en risico's die in onze optiek nadere onderbouwing en uitwerking vereisen. **1. Infrastructuur en verkeersstructuur** **1.1 Haakse aansluiting Kegge–Stastok-viaduct** De voorgestelde nieuwe haakse aansluiting op de Amsterdamsevaart creëert volgens de startnotitie ruimte voor woningbouw aan de zuidzijde van het plangebied. Echter kan deze woningbouw uitsluitend worden gerealiseerd na aankoop, sloop en herontwikkeling van bestaande bebouwing. Wij vragen: **zijn deze aanzienlijke sociale, economische en financiële kosten reeds verwerkt in het projectbudget?** Daarnaast zal de sloop en vervangende bouw van het Stastok-viaduct een zware belasting vormen voor het wegverkeer en met name voor het vrachtvervoer naar het Regionale Bedrijventerrein Waarderpolder. Wij verzoeken een grondige verkeerskundige impactanalyse.	Om te komen tot een gezonde, duurzame en leefbare woonbuurt waar ook gewerkt wordt, is het noodzakelijk om het Kegge Stastokviaduct gedeeltelijk te slopen en de Camera Obscuraweg te laten vervallen en een nieuwe aansluiting van het viaduct op de Amterdamsevaart te realiseren. De financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling (met daarin de infrastructurele maatregelen zoals de fietsbrug en het viaduct) zijn opgenomen in de businesscase. De businesscase is op meerdere momenten gedeeld met de gemeenteraad en zal opgenomen worden in de nog te openen grondexploitatie. De grondexploitatie zal, samen met het vastgestelde Masterplan, worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Vanzelfsprekend geldt dat er gedurende de sloop- en bouwwerkzaamheden aan het Kegge Stastokviaduct op momenten sprake zal zijn van enige overlast. Uit verkeerstellingen blijkt dat het aantal verkeersbewegingen van vrachtverkeer van en naar de Waarderpolder over het Kegge Stastokviaduct relatief gering is. Uiteraard zullen wij voorafgaand aan de werkzaamheden een zorgvuldige analyse opstellen. Tevens wordt een bouwlogistiek plan opgesteld waarin per bouwfase staat aangegeven welke omleidingsroutes er gelden voor al het verkeer.	n.v.t.
2.	**1.2 Wijkontsluiting Zuiderpolder** Wij waarderen dat de bestaande autoverbinding via de Camera Obscuraweg behouden blijft.	Fijn om te horen dat u de blijvende autoverbinding via de Camera Obscuraweg waardeert; deze blijft inderdaad belangrijk voor een goede verkeersafwikkeling in het gebied.	n.v.t.

	Gezien de voorziene groei van woningen en bedrijven is dit noodzakelijk om verkeersdruk te beheersen. De afwikkeling van verkeer vanaf de Robertus Nurksweg richting centrum en Zuiderpolder is echter **onduidelijk**. Wordt dit via een nieuwe, smalle weg tussen bebouwing geleid? Wij verzoeken om verduidelijking en verkeersmodellen.	Wat betreft uw vraag over de route vanaf de Robertus Nurksweg: er wordt een nieuwe weg aangelegd tussen de Robertus Nurksweg en de Diakenhuisweg. Daarnaast blijft verkeer gewoon via de Amsterdamsevaart het centrum van Haarlem kunnen bereiken. Over de verkeersmodellen: deze zijn technisch van aard en zonder uitgebreide toelichting lastig te interpreteren, daarom zijn ze niet als bijlage opgenomen in het mobiliteitsplan. Uit de modelberekeningen blijkt echter dat de nieuwe weg de toekomstige verkeersstroom prima kan verwerken en dat de verkeersafwikkeling robuust blijft.	
3.	**1.3 Verbinding Zuiderpolder – Waarderpolder** De handhaving van de autoverbinding tussen beide gebieden achten wij positief. **1.3.1** Voorrang aan voetganger en fietser in het gebied De gemeente Haarlem werkt aan een netwerk dat zich richt op de voetganger en de fiets. De voorziene spiraalvormige fietsroute aan de noord en zuidkant zal niet gaan functioneren. De ervaring wijst uit dat in de bestaande situatie de fietsers ‘de snelste route volgen’. Fietsers rijden nu van het dijklichaam van het Stastok-viaduct naar beneden; fietsers omzeilen de voetganger chicane op het trottoir bij het buschauffeurs verblijf.	We begrijpen uw zorgen over het fietsgebruik en de voorkeur van fietsers voor de snelste, meest directe route. In dit plan verandert de situatie echter wezenlijk: het huidige viaduct wordt verplaatst, waardoor fietsers niet langer via het bestaande dijklichaam kunnen afdalen. Ook de huidige “snelle” informele route vervalt daarmee volledig. De nieuwe spiraalvormige fietsverbinding wordt zodanig ontworpen dat deze zowel logisch als comfortabel is voor fietsers. Daarmee verwachten wij dat de route goed zal functioneren in de toekomstige situatie.	n.v.t.
4.	**1.4 Toegang Hart voor Haarlem** Wij vragen hoe men vanaf de Fly-over het Hart voor Haarlem kan bereiken. Is hier een rotonde of andere verkeersoplossing voorzien?	De bereikbaarheid vanaf de fly-over richting Hart voor Oostpoort blijft in de nieuwe situatie grotendeels vergelijkbaar met vandaag. Vanaf de fly-over zelf kunt u het gebied aan de zuidzijde niet direct inrijden. Komt u vanuit het oosten, dan rijdt u – net als nu – rechtdoor de Amsterdamsevaart op. Wanneer u wél al op de fly-over rijdt, kunt u linksaf bij de IKEA en zo het noordelijke deel van Hart voor Oostpoort bereiken. Dit is dezelfde route zoals die in de huidige situatie functioneert.	N.v.t.

		Er is geen rotonde of aanvullende verkeersoplossing voorzien, omdat de bestaande aansluitingen hiervoor voldoende capaciteit en duidelijkheid bieden.	
5.	**2. Fiets- en voetgangersverbindingen** **2.1 Noord-zuidverbinding en ecologische zone** De voorgestelde noord-zuidverbinding voor fietsers en voetgangers roept vragen op. De integratie aan de noordzijde in een nieuwe “ecologische verbindingszone” is voor ons niet te plaatsen. **Waar komt deze ecologische zone vandaan en waar leidt zij naartoe?**	Het gebied Hart voor Oostpoort vormt een belangrijke poort tussen het landschap van Spaarnwoude met de Veerplas en polder, en de stad Haarlem. Dit biedt een grote kans om zowel de recreatieve als ecologische waarde van het gebied te versterken. Momenteel ontbreekt in het regionale ecologische netwerk (dat onderdeel uitmaakt van het Natuur Netwerk Haarlem) een verbinding. Met toekomstige ontwikkelingen kan deze ontbrekende schakel in het NNN/NNH-netwerk worden hersteld en vergroend. Dan ontstaat een doorlopende ecologische verbindingszone.	n.v.t.
6.	**2.2 Profielbreedte 56 meter** Het brede profiel aan de noordzijde – inclusief woonstraat, regionaal G200-fietspad, watercompensatie en bomenstructuur – achten wij in principe waardevol. Wij vragen: **komen hier ook bushaltes met voorzieningen?**	Het is niet duidelijk wat precies bedoeld wordt met voorzieningen. Aan de noordzijde van het station Haarlem Spaarnwoude komt een bushalte en wordt er ruimte gemaakt voor voldoende fietsenstallingen. Het opladen van de bus is aan de noordzijde van het station Haarlem Spaarnwoude niet voorzien.	n.v.t.
7.	**2.3 Ecologische corridor in HOV-zone** Het combineren van een ecologische corridor met een ruimte gereserveerd voor mogelijke HOV-uitbreiding van NS achten wij strijdig met ecologische waarden.	Hoewel wij de reactie op zich begrijpen is dit niet het geval. De zone voor de HOV reservering wordt voorlopig ingericht met water en niet bebouwd, zodat er in de toekomst ruimte is voor uitbreiding van het spoornet tussen Haarlem en Amsterdam met trein of mogelijk een HOV-bus. Bij een daadwerkelijke HOV-uitbreiding blijft er ruimte voor ecologie en het versterken van de hoofdbomenstructuur.	N.v.t.
8.	**3. Woningbouw en financiële onderbouwing** De intentie om **850 woningen** te bouwen, inclusief Blok 1F, wijkt af van eerdere plannen (1000 woningen). Deze reductie achten wij teleurstellend. Daarnaast vragen wij: **Worden in het kader van de Regio West Deal / MRA Beter in Balans ook middelen beschikbaar gesteld voor dit project, naast de bijdrage voor De Veerplas?**	Het ontwerp Masterplan gaat uit van zo'n 900 woningen. Bij de verder uitwerking tot stedenbouwkundige plan(nen) en bouwplannen zal onderzocht worden of er een optimalisatie in het aantal woningen mogelijk, zonder dat er afbreuk plaatsvindt aan het uitgangspunt van een fijne en aantrekkelijke, leefbare woonomgeving.	n.v.t.

		De gemeente heeft vanuit het Rijk in 2021 een WBI subsidie (woningbouwimpuls) ontvangen en in 2025 een SPUK WOKT subsidie (een overheidssubisdie voor gemeenten om de aanleg van infrastructuur bij nieuwe nieuwbouwprojecten te versnellen) ontvangen als extra de financiering voor de noord-zuid fietsverbinding. Vanuit de Regio West Deal/MRA Beter in Balans worden geen middelen beschikbaar gesteld.	
9.	**4. Geluid, milieu en leefkwaliteit** **4.1 Geluidszone Waarderpolder** De beoogde 13.000 m² voorzieningen bevinden zich nabij de geluidzone van de Waarderpolder. Wij verwijzen naar het Omgevingskwaliteiten Reparatieplan (30 mei 2024) en vragen hoe hiermee wordt omgegaan.	Op dit moment wordt onderzocht of de geluidszone al dan niet moet worden gewijzigd. Dit betreft een apart traject waarover zal worden gecommuniceerd en geparticipeerd.	n.v.t.
10.	**4.2 Dezoneren Waarderpolder?** Een deel van de woningen komt op geluidgezoneerd bedrijventerrein te liggen. Wordt een **dezonering van het ontwikkelgebied Hart voor Oostpoort** beoogd? Wij verzoeken duidelijkheid vanwege mogelijke inperking van ontwikkelingsruimte voor bedrijven.	Ten behoeve van het actualiseren van de geluidsadministratie, het voorbereiden op de nieuwe geluidssystematiek die de Omgevingswet voorschrijft en om een goed woningbouwklimaat te vestigen voor Oostpoort (woningbouw op een gezoneerd industrieterrein is niet mogelijk), is een gedeeltelijke dezonering van het industrieterrein Waarderpolder nodig. Uitgangspunt hierbij is dat de bestaande ontwikkelruimte van bedrijven hierbij niet wordt ingeperkt.	n.v.t.
11.	**4.3 Belangen regionale bedrijvigheid** De Waarderpolder met circa 15.000 arbeidsplaatsen moet ruimte houden voor groei en innovatie. Dat dient als uitgangspunt te blijven gelden.	Wij onderschrijven dit uitgangspunt. Naast het woonprogramma wordt circa 10.000 m² BVO werkprogramma en circa 3.400 m² BVO maatschappelijk programma gerealiseerd. De commerciële - en maatschappelijke voorzieningen zijn met name aan de stationspleinen voorzien.	n.v.t.
12.	**4.4 Milieuonderzoek** Onderzoek naar hinderfactoren (geluid, wind, bezonning, mobiliteit, ecologie, stikstof) is uitgevoerd, maar vervolgonderzoek is noodzakelijk om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen. Wij zien de nadere uitwerking graag tegemoet.	Er zijn inderdaad vervolgonderzoeken nodig. Deze noodzakelijke nadere onderzoeken zijn ten behoeve van de Planmer beoordeling voor Hart van Oostpoort uitgevoerd en zullen betrokken worden bij de verdere uitwerking.	n.v.t.

13.	**5. Cultuurhistorie, erfgoed en archeologie** **5.1 Trekvaart** Het laten vervallen van de verbreding en bevaarbaar maken van de Trekvaart is betreurenswaardig. De historische verbinding Amsterdamsevaart–spoorlijn verdient nadrukkelijk behoud en versterking.	Bij de afweging om te komen een aantrekkelijke en leefbare woon- en werklocatie is op een eerder besloten om niet te gaan voor het verbreden en bevaarbaar maken van de Trekvaart. We zien geen aanleiding om dit besluit te heroverwegen.	n.v.t.
14.	**5.2 Archeologie** Op basis van de Archeologische Beleidskaart Haarlem vragen wij om zorgvuldige omgang met archeologische waarden.	Wij onderschrijven dit en zullen dit ook nadrukkelijk borgen in de verdere uitwerking.	n.v.t.
15.	**5.3 Stelling van Amsterdam (UNESCO)** Het plangebied grenst aan de Stelling van Amsterdam en ligt deels binnen een schootscirkel. Wij benadrukken het belang van behoud en waar mogelijk versterking van deze Stelling van Amsterdam kernkwaliteiten.	Het plangebied van Hart voor Oostpoort ligt nabij, maar niet binnen de Stelling van Amsterdam. Desondanks onderschrijven wij het van belang dat Hart voor Oostpoort de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam niet aantasten. Wij zullen hierover in overleg treden met de provincie.	n.v.t.
16.	**5.4 Cultuurhistorische zichtlijnen** De cultuurhistorische hoofdstructuur (2019) schrijft voor dat lange oost-west zichtlijnen behouden blijven. Dit dient zwaar te wegen in verdere planvorming.	Zie reactie onder 15.	n.v.t.
17.	**5.5 Joodse begraafplaats** De rust, fysieke omgeving en visuele beleving van de Joodse begraafplaats mogen door de ontwikkeling **niet worden verstoord**.	Wij onderschrijven dit en zullen dit ook nadrukkelijk borgen in de verdere uitwerking.	n.v.t.
18.	**6. Groen, ecologie en Natuur Netwerk** De verwijzing naar het “Natuur Netwerk Nederland” in relatie tot de locatie is onduidelijk. Mogelijk wordt het **Natuur Netwerk Haarlem** bedoeld. Graag verduidelijking.	In het Masterplan wordt niet verwezen naar ‘Natuur Netwerk Nederland’. Echter in bijlage 6 (programma van eisen station Spaarnwoude) wordt wel twee keer gerefereerd naar Natuur Netwerk Nederland. Deze referenties zijn correct. Het gebied ten oosten van het plangebied is geclassificeerd als Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natuur Netwerk Haarlem (NNH). Het Natuur Netwerk Nederland is in 1990 aangewezen door het Rijk. Het bevat alle bekende natuurgebieden.	n.v.t.

		En het verbindt die gebieden zodat het leefgebied van planten en dieren groter wordt en verbonden is door heel Nederland. Natuur Netwerk Haarlem is in 2019 nog geactualiseerd. Het geeft een goed overzicht waar de waardevolle natuur aanwezig is binnen gemeente Haarlem, welke ontwikkelingskansen ervoor meer natuur liggen en waar belangrijke routes liggen. Onder dit netwerk vallen zowel de natuurgebieden in het buitengebied van Haarlem die ook onderdeel zijn van Natuur Netwerk Nederland, als ecologisch waardevolle parken en groengebieden in de stad. Het groen langs de Amsterdamsevaart is aangewezen als een ecologische verbindingszone in Natuur Netwerk Haarlem, met als functie om verschillende groengebieden te verbinden. Hier gaat het om de verbinding tussen de flora en fauna in het buitengebied met de groengebieden in de stad. Specifiek deze verbinding is ook belangrijk voor de verbinding tussen de natuur aan de oostzijde van Haarlem met de kustzone aan de westkant van Haarlem. Het is hiermee dus ook een belangrijke schakel in de verbinding van het Natuur Netwerk Nederland. Echter is deze verbindingszone momenteel verstoord door de overhand van infrastructuur en bedrijvigheid in het gebied. Met de toekomstige ontwikkelingen kan deze verstoring worden weggenomen en wordt de ecologische verbindingszone hersteld.	
19.	**7. Ruimtelijke en financiële haalbaarheid P+R** Het plan voor een P+R met 150 plaatsen in Blok 1 roept vragen op over inpassing en financiële haalbaarheid. De stichtings- en exploitatielasten zijn **niet gebudgetteerd** en vereisen volgens ons een afzonderlijk besluittraject vóór vaststelling van het Masterplan.	De P+R is ruimtelijk opgenomen in ontwerp Masterplan, maar financieel niet. Voor de financiële dekking van de P+R zal afzonderlijk besluitvorming plaatsvinden.	n.v.t.

20.	**8. Overleg met ProRail** De afstemming met ProRail is nog in ontwikkeling. De nadere afspraken over stationsomgeving en fietsbrug kunnen grote gevolgen hebben voor de invulling van de 56-meterzone. Wij vragen tijdige transparantie hierover.	Er is waardering en begrip voor de standpunten van ProRail en hun constructieve houding in de overleggen tot nu toe. Vanzelfsprekend wordt ProRail nadrukkelijk betrokken bij de verdere uitwerking.	n.v.t.
21.	**9. Parkeren – zuidzijde** Onder het huidige Stastok-viaduct vervallen 62 openbare parkeerplaatsen. Met 100 sociale woningen (Blok 1F) en een parkeernorm van 0,3 is parkeeroverlast voor de noordelijke Zuiderpolder **onvermijdelijk**. Ook de voorgestelde noordelijke parkeervoorzieningen (mogelijk met IKEA) zijn **niet in het budget opgenomen**. Wij vragen om een deugdelijke parkeerstrategie met financiële onderbouwing.	In het Mobiliteitsplan is de parkeerbalans opgesteld op basis van de geldende parkeernormen van de gemeente Haarlem. Voor Blok 1F (sociale woningen) geldt daarmee ook de lage norm van 0,3, passend bij het type woningen, de locatie en conform vastgesteld beleid. De parkeerbehoefte van de woningen wordt volledig door de ontwikkelaars zelf gerealiseerd; dit is onderdeel van hun businesscase. Het principe ‘parkeren op eigen terrein’ is daarbij leidend. De financieringsstrategie voor de P+R-voorziening wordt separaat uitgewerkt en staat los van de woningbouwprogrammering. Wij erkennen dat openbare parkeerplaatsen verdwijnen. Als ondanks de lage parkeernorm en de gerealiseerde parkeerplaatsen op eigen terrein toch een toename van parkeerdruk in omliggende wijken optreedt, dan biedt het gemeentelijk parkeerbeleid de mogelijkheid om parkeerregulering in te voeren zodra de druk boven de 95% komt. Daarmee blijft de situatie beheersbaar.	n.v.t.
22.	**Slot** Wij verzoeken u onze zienswijzen mee te nemen in de verdere besluitvorming en zien uw beantwoording met belangstelling tegemoet.	Vanzelfsprekend zal dit gebeuren.	n.v.t.

AF.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	De vereniging PolanenPark (www.verenigingpolanenpark.nl) vertegenwoordigt de belangen van de bedrijven gevestigd op bedrijvenpark PolanenPark, gelegen direct ten oosten van Haarlem, in de gemeente Haarlemmermeer.	Wij begrijpen het belang van PolanenPark bij een goede en toekomstbestendige bereikbaarheid, waaronder een robuuste westelijke ontsluiting voor (zwaar) vrachtverkeer. Tegelijkertijd streven wij in Oostpoort naar de ontwikkeling van een prettige en veilige woonwijk, waarin zware verkeersstromen zoveel mogelijk worden beperkt.	n.v.t.

	De vereniging heeft recent kennisgenomen van het 'Ontwerp Masterplan voor Oostpoort' en maakt zich nu grote zorgen over de voorgestelde verkeersafwikkeling in het ontwerp masterplan Oostpoort, met name waar het gaat om de westelijke ontsluiting van en naar PolanenPark. Uit het ontwerp ontstaat de indruk dat fiets- en voetgangersverkeer mogelijk prioriteit krijgt boven het gemotoriseerde verkeer en dat (zwaar) vrachtverkeer in dit gebied wordt ontmoedigd dan wel geheel wordt belemmerd c.q. onmogelijk wordt gemaakt. Naast het begrijpelijke belang van veilige en goed ingerichte fiets- en wandelroutes is het echter voor het bedrijventerrein PolanenPark evenzo essentieel dat een toekomstig andere ontsluiting ook geschikt blijft voor (zwaarder) transport. Diverse bedrijven in het gebied zijn - dagelijks - afhankelijk van een goede bereikbaarheid voor vrachtverkeer, zowel voor bevoorrading als voor de logistieke activiteiten zoals bijvoorbeeld PostNL, Loods 5 en Air Products en zo meer. In de afgelopen jaren is herhaaldelijk gebleken dat het van groot belang is dat het bedrijvenpark van twee kanten bereikbaar is/blijft. Wees u bewust, dat een wens voor een (eigen) directe aansluiting van het bedrijventerrein PolanenPark op de A200 c.q. het verkeersknooppunt Rottepolderplein eerder is afgewezen door Rijkswaterstaat omdat er een goede oostelijke (Zwanenburg) - en westelijke (Oostpoort) routing aanwezig is voor het bedrijvenpark.	De nieuwe verbinding via de Robertus Nurksweg wordt ingericht als een GOW30. Deze weg blijft toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, maar is vormgegeven om doorgaand zwaar vrachtverkeer niet te stimuleren. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid voor toekomstige bewoners. Wij zijn in gesprek met de gemeente Haarlemmermeer om te bezien welke maatregelen kunnen worden genomen om de route via Hart voor Oostpoort minder aantrekkelijk te maken voor zwaar vrachtverkeer. Hiermee willen wij ongewenste verschuiving van logistieke stromen voorkomen. Daarnaast onderhouden wij goed contact met Rijkswaterstaat, waarmee wij de problematiek rondom de regionale verkeersstructuur opnieuw onder de aandacht kunnen brengen.	

	Wij vragen de gemeente Haarlem daarom nadrukkelijk om in het definitieve masterplan vast te leggen en te borgen, dat de westelijke ontsluiting van PolanenPark ook in de toekomst volledig toegankelijk en geschikt blijft voor (zwaar) verkeer, en dat deze functie niet wordt beperkt door de nieuwe inrichting van Oostpoort.		

AG.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**Parkeervoorzieningen voor de nieuw te bouwen woningen** aan de Waarderpolderzijde. We kregen de informatie dat in het blok woningen wat momenteel gebouwd wordt, parkeergelegenheid komt, maar voor alle andere woningen géén parkeergelegenheid wordt gecreëerd. De gegeven reden die wij hoorde was dat dan de woningen anders te duur worden. Onze zorg is dat de ca. 470 huishoudens aan de Waarderpolderzijde hun auto straks aan de openbare weg in de Waarderpolder gaan parkeren. Daarnaast vinden we het ook strijdig met de eisen die aan bedrijven worden gesteld. Bedrijven moeten zorgdragen dat werknemers op eigen terrein kunnen parkeren. Met ver/nieuwbouw zijn er voor bedrijven in de Waarderpolders rekenregels die vanuit de gemeente opgelegd zijn voor het aantal parkeerplekken op eigen terrein, die gebaseerd zijn op het aantal m2 gebouw en de functie van het gebouw (kantoor, magazijn etc.). Dit drijft de kosten van ver/nieuwbouw voor ondernemers ook op en dat is blijkbaar wel oké. Gelden deze regels niet bij nieuwbouw van woningen	Dank voor uw zienswijze. Graag verduidelijken we dat ook voor de andere nieuwe woningen aan de parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, namelijk aan de zuidzijde onder de gebouwen zelf en aan de noordzijde in één gebouwde parkeeroplossing. Conform het gemeentelijk mobiliteits- en parkeerbeleid geldt altijd het uitgangspunt “parkeren op eigen terrein”, ook voor woningbouw. Ontwikkelaars zijn dus verplicht om de volledige parkeerbehoefte binnen hun eigen kavel op te lossen. Nieuwe bewoners van Hart voor Oostpoort krijgen daarnaast biuj gereguleerd parkeren geen parkeervergunning voor de openbare weg. Daarmee wordt parkeren in de Waarderpolder of in omliggende wijken ontmoedigd; bewoners zijn aangewezen op hun eigen gebouwde parkeervoorziening. Tussen de woongebouwen aan de zuidzijde komen enkele maaiveldparkeerplaatsen voor bezoekers, zodat incidenteel bezoek goed kan worden opgevangen. De precieze ruimtelijke invulling hiervan volgt in de stedenbouwkundige uitwerking in de volgende ontwerpfase. Op deze manier blijft de parkeerdruk in de beheersbaar, en wordt hetzelfde beleidsprincipe toegepast als bij bedrijven: ieder lost z’n eigen parkeerbehoefte op binnen het eigen terrein.	n.v.t.

2.	Van IKEA wordt verwacht dat zij parkeerterrein gaat inleveren aan voor- en zijkant. Wij zouden graag van de gemeente een kopie willen ontvangen van de afspraken die hierover met IKEA zijn gemaakt.	Er vindt al geruime tijd overleg plaats met IKEA over de gebiedsontwikkeling Hart voor Oostpoort en de door IKEA voorgestane toekomstige plannen. In dit overleg is de aanhechting van Hart voor Oostpoort één van de aandachts- c.q. bespreekpunten geweest. Insteek is de plannen van IKEA en de ambities van de gemeente bij elkaar te brengen en daarbij de ontwikkelkansen voor de gebiedsontwikkeling Hart voor Oostpoort niet te belemmeren. Tussen het parkeren van IKEA en de bebouwing van Hart voor Oostpoort is een bufferruimte gepland. Deze ruimte zorgt ervoor dat er voldoende afstand is tot de woongebouwen. Concrete afspraken over de aanhechting van Hart voor Oostpoort op de percelen van IKEA moeten nog worden vastgelegd. De komende periode zullen we met IKEA de gezamenlijke belangen en de betrokkenheid in het vervolgproces nader definiëren.	n.v.t.
3.	Daarnaast willen wij graag een schriftelijke bevestiging van de gemeente dat de 10.000m2 die genoemd wordt ook daadwerkelijk gericht zijn op bedrijven en werkruimtes en bijdragen aan een gezonde aanwas van arbeidsplaatsen in de Waarderpolder voor Haarlemmers.	De Waarderpolder is hét bedrijventerrein van Haarlem, en bevat met ruim 15.000 banen de grootste concentratie van bedrijvigheid en werkgelegenheid en is aangewezen als gebied om circa 4.500 banen, met name kennisintensieve werkgelegenheid, toe te voegen. Hart voor Oostpoort zet naast het woonprogramma in op circa 10.000 m² BVO werkprogramma en circa 3.400 m² BVO maatschappelijk programma. Dit is ook het uitgangspunt voor de verdere uitwerking.	n.v.t.

AH.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Ik stuur u deze reactie omdat ik me zorgen maak over het ontwerp Masterplan voor Oostpoort. Ik woon in de buurt en zie in de huidige plannen keuzes gemaakt worden die volgens mij slecht uitpakken voor de leefbaarheid. Graag vraag ik uw aandacht voor de volgende punten:	Het gedeeltelijk verwijderen van het viaduct is een bewuste keuze om veel ruimte vrij te maken voor woningbouw en groen. Door overbodig asfalt en beton op te ruimen kan het gebied opnieuw worden ingericht en ontstaat er ruimte voor een aantrekkelijke, leefbare woonomgeving die past bij de ambities van Oostpoort.	n.v.t.

	Het slopen van het Stastok-viaduct is zonde van het geld en de ruimte Ik begrijp niet waarom het Stastok-viaduct gesloopt moet worden. Dit voelt als kapitaalvernietiging en brengt ongetwijfeld hoge sloopkosten met zich mee waar ik geen goede onderbouwing voor zie. Nog belangrijker is dat hierdoor 62 parkeerplekken verdwijnen. Deze plekken liggen er niet voor niets: ze zijn destijds speciaal aangelegd om een rekenfout uit het verleden (een te krappe parkeernorm uit 1985) recht te zetten. Als u deze plekken nu weghaalt, duwt u de wijk bewust terug in een parkeertekort.	De 62 parkeerplaatsen onder het huidige viaduct worden inderdaad opgeheven. Deze plekken worden vandaag vooral gebruikt door werknemers die overdag parkeren. Bewoners hebben een andere parkeerbehoefte, namelijk ’s avonds en ’s nachts in hun eigen woonomgeving. Deze gebruikersgroepen overlappen maar in beperkte mate. Daardoor kunnen deze parkeerplaatsen vervallen zonder dat dit direct tot structurele parkeerproblemen voor bewoners leidt. Daarnaast geldt dat bewoners van de nieuwe woningen op eigen terrein moeten parkeren; dat is ons vaste beleidsuitgangspunt. Daarmee voorkomen we dat nieuwe bewoners op de bestaande parkeervakken in de wijk gaan staan. Mocht in de toekomst blijken dat de parkeerdruk in de omliggende wijk desondanks boven de 95% stijgt, dan biedt het gemeentelijke parkeerbeleid de mogelijkheid om parkeerregulering in te voeren. Zo houden we de situatie beheersbaar en voorkomen we ongewenste parkeeroverlast.	
2.	De nieuwe weg zorgt voor onveilige situaties in de woonwijk Er staat een nieuwe, smalle weg gepland naar de Robertus Nurksweg. Ik voorzie hier grote overlast omdat er veel te veel verschillende soorten verkeer doorheen moeten: vrachtwagens voor PostNL en Polanenpark, bewoners van het Ymere-complex, de nieuwe bewoners van Zuid én buslijn 2. Al dit verkeer trekt vervolgens via de Diakenhuisweg dwars door onze woonwijk. Dat lijkt mij zeer onwenselijk voor de veiligheid en rust in de buurt.	Om de route veilig en onaantrekkelijk voor zwaar verkeer te maken, hanteren wij de volgende uitgangspunten: De nieuwe weg wordt ingericht als een GOW30, met een relatief smal profiel, waardoor verkeer automatisch wordt afgeremd. Door deze inrichting verwachten we dat een deel van het zware verkeer — dat nu al via de Diakenhuisweg rijdt — eerder voor de route via het Rottepolderplein zal kiezen. Op de nieuwe weg komen duidelijke en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, passend bij de woonomgeving. We hanteren hierbij het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen centraal staan, gevolgd door openbaar vervoer en pas daarna gemotoriseerd verkeer. In de volgende fase worden de ontwerpdetails verder uitgewerkt, waarbij de verkeersveiligheid van omwonenden, voetgangers, spelende kinderen en fietsers nadrukkelijk wordt meegenomen.	n.v.t.

		Tevens zijn gaan in gesprek met gemeente Haarlemmermeer om te bezien of we gezamenlijk bedrijven kunnen stimuleren om de alternatieve route via het Rottepolderplein te nemen i.p.v. de route via Hart voor Oostpoort. De gesprekken hierover worden op dit moment ingepland. Tot slot is de nieuwe wegenstructuur uitgebreid doorgerekend en geanalyseerd met het Verkeersmodel. Hieruit blijkt dat de nieuwe wegen de hoeveelheid verkeer aan kunnen en niet aan de maximale bezetting	
3.	De parkeerplannen voor 'Zuid' zijn onrealistisch Voor het nieuwe deelgebied Zuid klopt de rekensom gewoon niet. U plant daar 427 woningen met slechts 107 parkeerplekken. Een norm van 0,25 parkeerplaats per woning is echt veel te laag. Het idee dat 'dubbelgebruik' dit oplost, vind ik naïef. In Zuiderpolder-Noord heeft de praktijk al lang bewezen dat dit niet werkt; eigenaren van kantoren werken hier zelden tot nooit aan mee. Daarnaast is het totaal onduidelijk hoe groot de halfverdiepte garages worden en wie daar precies mag staan.	Voor deelgebied Zuid is de parkeerbehoefte berekend op basis van de actuele en vastgestelde parkeernormen van de gemeente Haarlem. Dat leidt tot een behoefte van circa 115 parkeerplaatsen binnen het plangebied. Binnen deze normen mag worden uitgegaan van dubbelgebruik, omdat bewoners, bezoekers en werknemers een verschillend gebruiksritme hebben. Hierdoor kan één parkeerplaats meerdere functies bedienen. In de nieuwe gebouwen worden parkeervoorzieningen voor alle doelgroepen gerealiseerd. Hoe deze exact worden ingericht — waaronder toegang, vergunningen en gebruiksverdeling — wordt verder uitgewerkt in de volgende ontwerpfase. Het uitgangspunt blijft: parkeren wordt op eigen terrein opgelost, waarvoor de ontwikkelaars verantwoordelijk zijn. Mocht de parkeerdruk in de wijk in de toekomst toch oplopen, dan biedt het gemeentelijk parkeerbeleid daarvoor een duidelijk kader: bij een parkeerdruk boven de 95% kan gereguleerd parkeren worden ingevoerd, conform de nota Meer ruimte voor mens en mobiliteit. Dit wordt bovendien tweejaarlijks gemonitord.	n.v.t.
4.	Onduidelijkheid over de P+R bij IKEA Er wordt gesproken over een P+R van 150 plaatsen, liefst bij IKEA. Maar is dit een concreet plan of slechts een wens? Ik zou graag willen weten of de gesprekken met IKEA al iets hebben opgeleverd en of het financieel überhaupt gedekt is. Zolang dit niet zwart-op-wit staat, lijkt het plan op los zand gebaseerd.	De gemeente en IKEA zijn al geruime tijd met elkaar in gesprek over de inpassing van de P+R binnen de toekomstige parkeerfaciliteiten van IKEA. Richting elkaar is de wens uitgesproken om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de P+R en exploitatie van de P+R. Het voorstel hiertoe ligt voor bij IKEA. De nadere uitwerking vindt plaats in volgende fase. De P+R is ruimtelijk opgenomen in ontwerp Masterplan, maar financieel niet. Voor de financiële dekking van de P+R zal afzonderlijk besluitvorming plaatsvinden.	n.v.t.

	Ik hoop dat u deze punten serieus neemt en de plannen aanpast voordat er onomkeerbare fouten worden gemaakt.	Aan de zuidwestkant van de gebiedsontwikkeling zal, ter hoogte van de Jan van Krimpenweg, een parkeergebouw ("parkeerhuis") worden geraliseerd voor bewoners en bezoekers en - indien nodig - voor de P+R.	

AI.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**Gezonde leefomgeving** Eerder hebben wij onze zorgen gedeeld over mogelijke gecumuleerde geluidbelasting voor toekomstige bewoners, afkomstig van wegverkeer, spoorverkeer en het industrieterrein Waarderpolder. Daarnaast vragen wij aandacht voor de luchtkwaliteit in het gebied. Wij adviseren om de Omgevingsdienst en GGD Kennemerland actief te betrekken en hun aanbevelingen expliciet mee te nemen in de verdere planuitwerking.	De Omgevingsdienst is betrokken bij het project. Ook adviseert het gespecialiseerde bureau M+P over de geluidsaspecten in relatie tot de voorgenomen woningbouwontwikkeling. Voor het programma is een MER-beoordeling opgesteld waarin ook de eisen m.b.t. luchtkwaliteit zijn meegenomen.	n.v.t.
2.	**Bushaltes** De in het Ontwerp Masterplan aangegeven locaties van de bushaltes achten wij in deze fase passend. In de verdere uitwerking gaan wij graag in gesprek over de exacte positionering, onder andere in relatie tot stationsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en de toegankelijkheid voor mensen met een visuele of motorische beperking.	Dank voor uw positieve reactie en wij nemen uw aanbod graag aan om in de verdere uitwerking in gesprek te gaan over de inrichting van de bushaltes.	n.v.t.
3.	**Laadvoorzieningen** Wij vragen aandacht voor het behoud en de inpassing van voldoende laadfaciliteiten voor bussen. In de huidige situatie zijn deze voorzieningen aanwezig; ook in de toekomstige inrichting van het plangebied dient hiervoor expliciet ruimte te worden gereserveerd.	Dank voor uw positieve reactie en wij nemen uw aanbod graag aan om in de verdere uitwerking in gesprek te gaan over de inrichting van de bushaltes.	n.v.t.

4.	**Verkeerscirculatie** Bij de uitwerking van de verkeerscirculatie door het gebied vragen wij rekening te houden met de (toekomstige) materiaalritten van en naar de busremises, voortvloeiend uit de concessies voor het busvervoer van zowel de provincie NoordHolland als de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van PolanenPark, in het bijzonder voor de directe autoverbinding met de Waarderpolder.	U wijst terecht op het belang van de materiaalritten van en naar de busremises, zowel voor de concessie van de provincie Noord-Holland als die van de Vervoerregio Amsterdam. In de verdere uitwerking van de verkeerscirculatie zullen wij rekening houden met deze operationele stromen, zodat de bereikbaarheid en rijroutes voor busverkeer goed geborgd blijven. Ook de bereikbaarheid van PolanenPark blijft behouden. Wel streven we ernaar om de routes door het nieuwe woongebied zó in te richten dat zwaar vrachtverkeer minder aantrekkelijk wordt—bijvoorbeeld door smallere profielen en een inrichting die past bij een stadswijk. Hiermee blijft PolanenPark toegankelijk, maar wordt ongewenst doorgaand vrachtverkeer door het woongebied ontmoedigd. Wij nemen uw aandachtspunten mee in de verdere planuitwerking.	n.v.t.
5.	**Fietsverbinding** In het centrale deel van het plangebied is een fietsverbinding opgenomen die onderdeel uitmaakt van een doorfietsroute van noord naar zuid. Wij vinden het van belang dat fietsers die het gebied over een langer traject passeren goed worden gefaciliteerd. Met name de aansluiting op de bestaande fietsinfrastructuur aan de noord- en zuidzijde vraagt nog nadere aandacht. Dit geldt ook voor de (fiets)verbinding met de Zuidstrook van de Waarderpolder.	U wijst terecht op het belang van een goede doorfietsroute van noord naar zuid en een logische en comfortabele aansluiting op de bestaande fietsinfrastructuur aan beide zijden van het plangebied. Dit punt onderkennen wij ook. Het Masterplan geeft de hoofdlijnen weer en toont de ruimtelijke haalbaarheid van de fietsverbinding. In de komende ontwerp-fasen zullen wij de route verder detailleren en doorontwerpen, inclusief de aansluitingen op het bestaande netwerk en de fietsverbinding richting de Zuidstrook van de Waarderpolder. Daarbij staat het faciliteren van fietsers die het gebied in één doorgaande beweging willen passeren nadrukkelijk centraal.	n.v.t.
6.	**Park and Ride (P+R)** In het Ontwerp Masterplan wordt nog onvoldoende duidelijk welke rol de P+R-voorziening vervult binnen het regionale mobiliteitssysteem. Wij werken daarom graag samen met de gemeenten Haarlem, Haarlemmermeer en Amsterdam, NS en de Vervoerregio Amsterdam aan een gezamenlijke P+R-strategie voor de spoorcorridor Haarlem–Amsterdam, waaronder de P+R Haarlem Spaarnwoude.	Vanuit mobiliteit is P&R op Haarlem Spaarnwoude inderdaad een gunstige locatie. Echter is vanuit bestuur prioriteit gegeven aan het bouwen van woningen, woningnood heeft prioriteit.	n.v.t.

7.	**Bedrijventerrein** Wij vragen aandacht voor het behoud van voldoende (milieu)ruimte voor en afstand tot bestaande werkfuncties en bedrijvigheid in het aangrenzende deel van bedrijventerrein Waarderpolder. Dit geldt in het bijzonder bij het toevoegen van nieuwe gevoelige functies nabij het bedrijventerrein grenzend aan de spoorlijn. Zoals bij u bekend zijn de regionale afspraken gericht op het behoud van bedrijventerreinen vastgelegd in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) Bedrijventerreinenstrategie, die ook door uw college is onderschreven.	De uitgangspunten voor de woningbouwontwikkeling Oostpoort zijn zodanig opgesteld dat deze de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet hindert.	n.v.t.
8.	**Kantoren** Het toevoegen van functies bij het OV-knooppunt is van belang voor een levendige en toekomstbestendige woon- en werkomgeving. In de MRA-kantorenstrategie is Oostpoort aangewezen als locatie met een gemiddelde locatiekwaliteit, met als gebiedsgerichte inzet een gematigde toevoeging van kantoorvoorraad, gecombineerd met transformatie van incourante voorraad en versterking en behoud van courante voorraad. Hoewel het kantorengebied buiten het plangebied ligt, vragen wij aandacht voor een planuitwerking die bijdraagt aan deze regionale doelstellingen. Ook vinden wij het van belang dat de ontwikkelingen goed aansluiten op de plannen voor de Zuidstrook van de Waarderpolder.	We delen uw visie op het gebied in relatie tot de MRA-strategie, ten aanzien van kantoren, bedrijven en realisatie van toekomst bestendig woon-werkomgeving aan OV-knooppunten	n.v.t.

9.	**Hollandse Waterlinies** Het projectgebied grenst aan de oostzijde aan de Stelling van Amsterdam en ligt deels binnen een schootsveld van twee forten. Het geheel bevindt zich binnen de attentiezone van de Hollandse Waterlinies. De provincie Noord-Holland zet zich als siteholder in voor het behoud en de versterking van de kernkwaliteiten van dit werelderfgoed. In het Ontwerp Masterplan wordt nog onvoldoende duidelijk hoe met dit bijzondere erfgoed wordt omgegaan. Wij verzoeken u om bij de verdere uitwerking van de plannen expliciet rekening te houden met de geldende eisen en richtlijnen.	Het plangebied van Hart voor Oostpoort ligt nabij, maar niet binnen de Stelling van Amsterdam. Desondanks onderschrijven wij het van belang dat Hart voor Oostpoort om de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam niet aan te tasten. Wij zijn hierover in overleg getreden met de provincie. De provinciale beleidsuitgangspunten uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, de Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam West en Rapport visuele integriteit van kwaliteitsteam zullen we betrekken bij de Tender.	n.v.t.
10.	**Buitenpoort** Wij zien kansen om station Haarlem Spaarnwoude te ontwikkelen tot een Buitenpoort, waarmee de verbinding met het nabijgelegen natuurgebied kan worden versterkt. Dit kan bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en biedt tevens kansen voor regionaal toerisme en recreatie.	Haarlem is partner in de realisatie van Buitenpoorten, en Spaarnwoude in het bijzonder. De gemeente Haarlem onderschrijft de kansen die de provincie ziet.	n.v.t.

AJ.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**Bereikbaarheid, ontsluiting** Voor een bedrijventerrein achten wij een robuuste bereikbaarheid van essentieel belang. In het concept masterplan voorzien wij echter dat deze bereikbaarheid onder druk komt te staan. • Verkeersafwikkeling: het wegvallen van de Laan van Decima leidt tot een sterkere concentratie van verkeersstromen op de Jan van Krimpenweg	Voor een toekomstbestendig bedrijventerrein achten wij een robuuste en betrouwbare bereikbaarheid eveneens van groot belang. In het kader van het masterplan is dit nadrukkelijk onderzocht. Verkeersafwikkeling Middels het verkeersmodel, inclusief het scenario 2040 met Hart van Oostpoort, zijn de relevante hoofdwegen doorgerekend. Uit deze analyses blijkt dat de verkeersafwikkeling op de Jan van Krimpenweg ook onder de toekomstige intensiteiten kan worden verwerkt. De beschikbare capaciteit op	n.v.t.

	en de aansluiting via de Oudeweg. Tegelijkertijd voorziet het masterplan in een aanzienlijke intensivering van functies, waaronder woningbouw, voorzieningen en een P+R-functie. Naar onze mening is onvoldoende inzichtelijk gemaakt of de voorgestelde ontsluitingsstructuur deze toename aan verkeersbewegingen kan verwerken, met name tijdens piekmomenten; en • Fietsroutes: de langzaam verkeerroutes is zeker een item dat meegenomen dient te worden in het masterplan. Voor een bedrijventerrein is dit in onze ogen ondergeschikt aan de bereikbaarheid met de auto en vrachtauto. Het combineren van langzaam en snel verkeer dient daarbij niet te zorgen voor onveilige situaties. Gezien de reeds logistieke bewegingen p de Jan van Krimpenlaan tussen ons plot en IKEA gecombineerd met de uitbreidingsplannen van IKEA en de nieuwbouwplannen van 'Hart van Oostpoort' zien wij ten aanzien van verkeersveiligheid een risico ontstaan. In dit kader vragen wij om een (aanvullende) mobiliteitsstudie waarin deze punten worden meegenomen en waarin de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid inzichtelijk worden.	de Jan van Krimpenweg is toereikend, waaronder tijdens de maatgevende piekmomenten. Langzaam verkeer en verkeersveiligheid Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde binnen het masterplan. Waar mogelijk wordt langzaam verkeer gescheiden van gemotoriseerd verkeer, onder andere door vrijliggende fietspaden. Daarnaast worden kruispunten en oversteken overzichtelijk en conform de geldende ontwerpnormen ingericht. Hiermee wordt ook rekening gehouden met de logistieke bewegingen op de Jan van Krimpenweg en de ontwikkelingen rondom IKEA en Hart van Oostpoort. Nadere uitwerking wordt in de volgende fase verder opgepakt. Daarnaast zijn de belangrijkste uitgangspunten in het bijgevoegde Mobiliteitsplan opgenomen. Een aanvullende mobiliteitsstudie achten wij daarom niet noodzakelijk voor het Masterplan. Uiteraard werken wij in de volgende fase, plannen, inclusief kruispunten gedetailleerder uit en worden simulaties op kruispunt-niveau gemaakt.	
2.	**Locatie P+R** De voorgestelde locatie van de P+R-voorziening roept vragen op over zowel de ruimtelijke inpassing als de functionele geschiktheid. De P+R-garage ligt in de huidige plannen aan de oostkant van het ontwikkelgebied.	De voorgestelde P+R-voorziening maakt onderdeel uit van de integrale mobiliteitsoplossing binnen het ontwikkelgebied. In de verkeerskundige analyses is nadrukkelijk gekeken naar de impact op de hoofdstructuur. Uit het verkeersmodel, inclusief het scenario 2040, blijkt dat de Jan van Krimpenweg voldoende capaciteit heeft om de verkeersbewegingen van de P+R op te vangen. Het huidige knelpunt ligt niet op de Jan van Krimpenweg zelf, maar op de kruising met de Bohnweg/N200.	n.v.t.

	Met een beoogde parkeercapaciteit van bijna 400 parkeerplaatsen gaat dit leiden tot een dagelijkse extra verkeersdruk op de Jan van Krimpenweg en de Oudeweg. Op deze wegen is momenteel al op piekmomenten sprake van een te hoge verkeersdruk. Daarmee lijkt de gekozen locatie verre van optimaal. Ons verzoek is dan ook om een (her)overweging van de locatie van de P+R inclusief een vergelijking van alternatieven op basis van bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.	Voor deze kruising zijn aanpassingen voorzien om de doorstroming te verbeteren en de toekomstige verkeersintensiteiten te verwerken. De voorkeurslocatie voor de P+R ligt in de parkeeroplossing van IKEA . Deze ligging sluit het beste aan op de hoofdontsluiting en beperkt aanvullende verkeersbewegingen binnen het plangebied. Als alternatieve (fallback) optie is in het masterplan een P+R-gebouw opgenomen in de noordwestelijke hoek van het gebied. Beide locaties zijn beoordeeld op bereikbaarheid en ruimtelijke inpassing. Conclusie Op basis van de verkeerskundige onderbouwing en de geplande kruispuntaanpassingen achten wij de gekozen locatie voor de P+R functioneel en ruimtelijk passend. Een heroverweging van de locatie is daarom niet noodzakelijk geacht.	
3.	**Milieutechnische randvoorwaarden** Aangezien met de beoogde ontwikkeling Hart van Oostpoort de functie ‘wonen’ toegevoegd wordt aan het bedrijventerrein zal dit mogelijk impact hebben op het bestaande en toekomstige gebruik voor bedrijven binnen de Waarderpolder, onder meer op het gebied van geluid, luchtkwaliteit etc. Op dit moment is onvoldoende inzichtelijk welke beperkingen dit mogelijk met zich meebrengt voor de bedrijfsvoering en ontwikkelruimte van ons bedrijventerrein. Wij achten het van belang dat deze effecten volledig en transparant worden onderzocht en dat wordt geborgd dat bestaande rechten en toekomstige ontwikkelmogelijkheden van bedrijven niet worden beperkt door de toevoeging van woningen. Wij gaan ervan uit dat deze aspecten deel uitmaken van de verdere planvorming en verzoeken eventuele beperkingen tijdig te adresseren en te communiceren.	De uitgangspunten voor de woningbouwontwikkeling Oostpoort zijn zodanig opgesteld dat deze de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet hindert.	n.v.t.

AK.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Als eigenaar en exploitant van 4.8 ha gronden en voorzieningen die direct grenzen aan het plangebied Hart voor Oostpoort heeft IKEA belang bij een kwaliteitsslag van de directe omgeving. IKEA onderschrijft de ambities van de gemeente Haarlem voor een hoogwaardige stadsentree, een toekomstbestendig OV-knooppunt en verbetering van de openbare ruimte. Zodoende overleggen we al ruim zeven jaar constructief met de gemeente Haarlem om te verkennen waar we gezamenlijk kunnen optrekken in het realiseren van deze ambities. Gezien deze langdurige en constructieve samenwerking verrast het ons dat in het ontwerp-masterplan diverse publieke functies en verwachtingen op privaat terrein worden ingetekend zonder dat hierover privaatrechtelijke afspraken met IKEA zijn gemaakt. Daarnaast constateren wij dat belangrijke randvoorwaarden op het gebied van mobiliteit, parkeren, milieu en geluid nog onvoldoende zijn onderbouwd of zodanig ruim zijn geformuleerd dat de effecten op de directe omgeving niet goed kunnen worden beoordeeld. Dit roept bij ons de vraag op of hiermee impliciet wordt beoogd om onderdelen van het publieke voorzieningenvraagstuk bij private partijen te beleggen. Dat achten wij onwenselijk. In deze zienswijze lichten wij onze zorgen en overwegingen nader toe.	Dank voor het indienen van uw zienswijze. De uitgangspunten voor de woningbouwontwikkeling Oostpoort zijn zodanig opgesteld dat deze de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven, waaronder IKEA, niet hindert. Hieronder treft u de beantwoording op de verschillende onderwerpen van uw zienswijze aan.	Zie voorgestelde wijzigingen hieronder.

2.	**Zorgpunten over publieke functies en ontbrekende randvoorwaarden** Hoewel IKEA de ambities van de gemeente van harte ondersteunt, constateren wij dat het stedenbouwkundig plan onvoldoende inzicht biedt in de ruimtelijke en operationele gevolgen voor de direct omliggende omgeving, waaronder onze gronden. De gekozen ontwikkelstrategie met flexibele bouwblokken laat veel interpretatieruimte, terwijl de effecten hiervan op onze bereikbaarheid, logistiek en bedrijfsvoering niet zijn uitgewerkt of geborgd. Hierdoor blijft onduidelijk welke kaders gelden voor ontwikkelingen die direct aan IKEA grenzen en hoe onze belangen worden beschermd. Dit gebrek aan duidelijkheid leidt in de huidige vorm tot substantiële zorgen.	De kaders in het Masterplan laten inderdaad ruimte voor stedenbouwkundige varianten. Tegelijk stellen zij duidelijke randvoorwaarden, met name voor de rooilijnen (zie spelregelkaart op pagina 25 van het Masterplan). Binnen deze randvoorwaarden - zoals bezonning, geluid - is de ruimte om het programma uit te breiden echter beperkt. De gevolgen voor de bereikbaarheid en logistiek zijn op hoofdlijnen al inzichtelijk in het mobiliteitsplan. Waar een te sterke afhankelijkheid ontstond tussen IKEA en Hart voor Oostpoort, zijn de rooilijnen daarom aangepast.	De rooilijnen van de proefverkaveling, spelregelkaart en de beschrijving van de typologieën van de pleinen in het Masterplan zijn aangepast, rekening houdend met de erfgrenzen van IKEA.
3.	**Onvoldoende afstemming over substantiële wijzigingen op en nabij IKEA-gronden** Daarnaast zijn in het concept-masterplan diverse ingrijpende wijzigingen op en aansluitend aan IKEA-gronden opgenomen zonder voorafgaande inhoudelijke afstemming, ondanks de intensieve samenwerking van de afgelopen jaren en de voorschotovereenkomst van 17 november 2024. Pas begin december 2025 werden wij geïnformeerd over deze wijzigingen, terwijl het concept-masterplan op 18 december ter inzage is gelegd. Het betreft onder meer de herinrichting van de pleinen, de toevoeging van een hotelfunctie tussen het station en IKEA, en voorstellen voor gebruik van IKEA-gronden ten behoeve van fietsbereikbaarheid. Deze elementen hebben directe impact op onze eigendommen en bedrijfsprocessen, maar zijn zonder gezamenlijke afweging in het plan verwerkt.	In de afgelopen periode heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met IKEA over Hart voor Oostpoort in relatie tot de huidige bedrijfsvoering en de toekomstige (uitbreidings)plannen. IKEA is hierbij meegenomen in de voorgestelde ontwikkeling, inclusief de verkeersafwikkeling, parkeervoorzieningen en de mogelijke invulling van een deel van de parkeerfaciliteiten van IKEA. Met uitzondering van het punt over de ‘special’ (de mogelijke invulling als congreshotel), herkennen wij ons niet in de ontvangen reactie. Vanuit de gemeente is, op basis van de gevoerde overleggen, nadrukkelijk rekening gehouden met de huidige bedrijfsvoering en met de wensen en uitgangspunten voor toekomstige plannen. Hierbij is onder meer gesproken over de inpassing van IKEA, zowel in de tijdelijke als in de definitieve situatie.	Zie voorgestelde wijzigingen hieronder

	Hierdoor kunnen wij niet onderschrijven dat sprake is van een zorgvuldig tot stand gekomen geïntegreerd masterplan waarin onze rol, functie en belangen adequaat zijn meegenomen.	Wij zijn dan ook van mening dat sprake is van een zorgvuldig tot stand gekomen masterplan, waarbij door partijen gezamenlijk is vastgesteld dat IKEA geen onderdeel uitmaakt van dit masterplan.	
4.	**IKEA-gronden, (o.a. blad 43-45)** In het hoofdstuk “IKEA-terrein, -tuin en -plein” wordt op IKEA-grond een groene, rustige verblijfsplek met water geschetst. Dit wekt de verwachting van een parkfunctie op privaat terrein. IKEA beoogt hier een levendige, commercieel georiënteerde ruimte met duidelijke zichtbaarheid van de winkelingang, goede autobereikbaarheid en veilige logistiek en merkidentiteit. Wij verzoeken de suggestie van een parkfunctie in zijn geheel te schrappen en de daadwerkelijke invulling van het huidige gebruik te onderschrijven. Eventuele wijzigingen of aanvullingen op de huidige invulling kunnen uitsluitend in voorafgaand overleg met IKEA worden bepaald, inclusief eventuele koppelingen met Hart voor Oostpoort.	Wij hebben begrip voor het standpunt van IKEA en zullen de tekening(en) hierop aanpassen. Desondanks heeft het onze voorkeur om verder met IKEA in overleg te treden over de invulling van de betreffende gronden van IKEA en de aansluiting op Hart voor Oostpoort.	De rooilijnen van de proefverkaveling, spelregelkaart en de beschrijving van de typologieën van de pleinen in het Masterplan zijn aangepast, rekening houdend met de erfgrenzen van IKEA. Op de gronden van IKEA is het maaiveld parkeren van IKEA terug ingetekend. Het hoofdstuk ‘IKEA-terrein, -tuin en -plein’ is uit het masterplan gehaald. De ingetekende fietsverbinding ter hoogte van het kruispunt Laan van Decima en de Bohnweg/Swensweg is rechtdoor getrokken

			en gaat daarmee niet meer over IKEA-grond.
5.	**P+R op IKEA-gronden: voorwaarden en overeenkomst vóór vaststelling** De voorkeursinpassing van P+R-voorzieningen (≥150 plaatsen) binnen de toekomstige IKEA-parkeerfaciliteiten kan uitsluitend worden overwogen onder bindende afspraken over capaciteit, openingsuren en tariefstelling (zonder verdringing van klantparkeren), gescheiden in- en uitrijroutes en wachtrijmanagement, initiële investeringen, exploitatie en handhaving, datadeling én een volwaardig fallback-scenario. Indien partijen geen overeenkomst bereiken, dient een volledig publiek alternatief binnen de hub — inclusief ontwerp, budget, planning en exploitatie — te worden uitgewerkt. IKEA heeft toegezegd mee te werken aan een gezamenlijk haalbaarheidsonderzoek. Wij verzoeken dan ook expliciet om dit onderzoek samen uit te voeren en dit als zodanig in het masterplan vast te leggen. Indien dit niet wordt opgenomen, dienen alle suggesties voor gebruik van IKEA-gronden voor P+R-doeleinden uit het voorliggende masterplan te worden verwijderd.	In de afgelopen periode is veelvuldig overleg gevoerd over het inpassen van de P+R binnen de toekomstige parkeerfaciliteiten van IKEA. Beide partijen hebben de wens uitgesproken om een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar zowel de realisatie als de exploitatie van de P+R. Het voorstel hiervoor ligt momenteel bij IKEA. De verdere uitwerking volgt in een volgende fase en is daarom nog niet gereed voor opname in het Masterplan.	n.v.t.
6.	**Mobiliteit en bereikbaarheid** De voorgestelde STOMP-opzet, de nieuwe fietsbrug met een hellingspercentage van circa 3% en de inrichting van het stationsplein Noord als shared space (bus + fiets) vereisen een solide cijfermatige onderbouwing. Dit betreft onder meer dichtheid en zichtlijnen, evenals de knooppunt- en kruispuntcapaciteit van de omliggende infrastructuur (Jan van Krimpenweg / Bohnweg / N200 en Robert Nurksweg / Diakenhuisweg). Geconstateerd wordt dat op meerdere omliggende wegen de bovengrens van	De STOMP-uitgangspunten, de nieuwe fietsbrug en de inrichting van het stationsplein Noord en Zuid zijn integraal meegenomen in de mobiliteitsuitwerking van het masterplan. De verkeersdoorrekening is uitgevoerd met het verkeersmodel voor het scenario 2040. Hierin zijn zowel de woningbouw als alle relevante gebiedsontwikkelingen en infrastructurele ingrepen meegenomen. Uit deze doorrekening blijkt dat de infrastructuur in de toekomstige situatie binnen de beschikbare capaciteit kan functioneren. Het gesignaleerde knelpunt op de Bohnweg/N200 wordt bevestigd. Dit knelpunt bestaat echter al in de huidige situatie, ook zonder de ontwikkeling	n.v.t.

	de capaciteit al bereikt of dreigt te worden overschreden. Het is onduidelijk hoe wordt geborgd dat deze infrastructuur onder toenemende druk – mede door de verkeersaantrekkende werking van Hart voor Oostpoort en een mogelijke extra belasting van de Laan van Decima – blijvend kan functioneren. Ook blijft in het masterplan onduidelijk welke ontsluiting als hoofdontsluiting voor het gebied wordt beschouwd en welke verkeersstromen hierop worden afgewikkeld. Wij verzoeken daarom om een integrale mobiliteitsdoorrekening, inclusief een verkeersveiligheidsaudit, en het vastleggen van bindende mitigerende maatregelen voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het masterplan.	van Hart voor Oostpoort. Voor deze locatie zijn mitigerende maatregelen in beeld gebracht (zie mobiliteitsplan, bijlage 7 van het masterplan). Mogelijke oplossingsrichtingen worden in de vervolgfase nader uitgewerkt. Het masterplan is getoetst op haalbaarheid en bevat een helder onderscheid in hoofd- en neven-ontsluitingen. De Bohnweg, Swensweg en Jan van Krimpenweg vormen de primaire ontsluitingsstructuur. Aanvullende verkeersstromen kunnen binnen de berekende capaciteit worden afgewikkeld. De inrichting van het stationsplein Noord als shared space is verkeersveilig inpasbaar binnen de gehanteerde ontwerpuitgangspunten. In de ontwerpfase wordt het plan verder uitgewerkt op kruispuntniveau, inclusief de detaillering van maatregelen. De integrale mobiliteitsdoorrekening is reeds uitgevoerd. De belangrijkste knelpunten zijn bekend en maatregelen zijn in voorbereiding. Op basis hiervan achten wij het masterplan verkeerskundig uitvoerbaar.	
7.	**Parkeren en voorzieningen** Het plan concentreert parkeren in een noordelijke mobiliteitshub en in (half)verdiepte parkeervoorzieningen (indicatief circa 515 plaatsen met een beoogde reductie van 20%). In het masterplan wordt echter niet uitgewerkt hoe de beoogde autoluwheid in de omliggende gebieden wordt afgevangen. De gehanteerde parkeernorm lijkt ontoereikend voor het te verwachten gebruik (900 woningen, een OV-knoop, bezoekersstromen en piekbelasting), waardoor een reëel risico ontstaat op “scheef parkeren” en overloop naar onder andere het IKEA-terrein. Daarnaast ontbreekt een operationeel toewijzings- en exploitatiekader (prioritering bewoners/bezoekers/werk/P+R, tariefstrategie, handhaving). Evenmin is een piek- en wachtrijanalyse	De parkeerstrategie in het masterplan is gebaseerd op vastgesteld gemeentelijk beleid. De gehanteerde parkeernorm is juridisch vastgelegd en wordt gebiedsdekkend toegepast. Daarom wordt deze norm niet herijkt. Aan de noordzijde van het plangebied zijn circa 342 parkeerplaatsen voorzien, waarvan ongeveer 150 plaatsen voor de P+R. Deze aantallen zijn onderbouwd in het mobiliteitsplan. Uit modelberekeningen blijkt dat de omliggende wegen de toekomstige verkeersintensiteiten kunnen verwerken. Daarnaast wordt de wijk autoluw ingericht, met parkeren aan de rand van het plangebied zonder doorgaande autoverbindingen door het woongebied. Volgens het gemeentelijk mobiliteitsbeleid wordt in ontwikkelzones gereguleerd parkeren ingevoerd, zodra de eerste woningen opgeleverd zijn. Nieuwe bewoners worden verplicht om in gebouwde parkeervoorzieningen te parkeren. Zij krijgen geen vergunning om op straat te mogen parkeren.	n.v.t.

	uitgewerkt, onder meer voor in- en uitritten en weekenddrukte. Ook ontbreekt een volwaardig fallback-scenario voor het geval de IKEA-P+R vertraagt of tijdelijk niet beschikbaar is. Onze zorg richt zich dan ook op het functioneren van de parkeerstrategie in de praktijk én op de sturingsmechanismen die nodig zijn om ongewenste afwenteling te voorkomen. Wij verzoeken om bij de verdere planuitwerking een volledige afwentelingsanalyse uit te voeren, de parkeernorm te herijken op basis van een realistische vraag (inclusief scenario's voor deelmobiliteit), piek- en wachtrijmodellering op te nemen voor de hub en alle in-/uitritten, maatregelen voor overloopreventie (vergunningen, handhaving, routing, dynamische geleiding) te borgen, en planregels op te nemen die expliciet uitsluiten dat afwenteling op IKEA-gronden kan plaatsvinden	Met regulering en handhaving wordt de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied georganiseerd, zodat het bedrijfsparkeren in de omgeving niet onder druk komt te staan. Volgens de nota Ruimte voor mensen en mobiliteit (2025) wordt gereguleerd parkeren ook toegepast in wijken waar de parkeerdruk structureel boven de 95% ligt. Als dit in Zuiderpolder en Waarderpolder aan de orde is, kan daar ook regulering worden toegepast om zoekverkeer te beperken. Dit vraagt om een mogelijk andere invulling van het parkeerregime van en bij IKEA. Private terreinen, zoals die van IKEA, worden vanzelfsprekend gerespecteerd. De verkeersafwikkeling vindt plaats via de openbare infrastructuur. Planregels worden in deze fase nog niet opgesteld. Het masterplan beschrijft de hoofdlijnen. In de volgende planfase wordt onder meer een haalbaarheidsstudie naar de P+R (inclusief exploitatie) uitgevoerd. Ook worden wachtrij en piekanalyses voor de mobiliteitshub en de in- en uitritten uitgewerkt. IKEA wordt hierbij nadrukkelijk betrokken vanwege hun positie en verkeer genererende werking. De parkeerstrategie is gebaseerd op vastgesteld beleid en vormt samen met de autoluwe inrichting een robuust kader. De verdere detaillering van uitwerking van verkeerskundige maatregelen volgen in de vervolgfase.	
8.	**Geluid en maatregelen – cruciale afhankelijkheden nog niet geborgd** De realiseerbaarheid is afhankelijk van externe besluiten: dezonering (deel) Waarderpolder en verlegging van de beheergrens A200 met snelheidsreductie Amsterdamsevaart. Zolang deze bestuurlijk niet zijn geborgd met planning en effect (in dB) resteert een aanzienlijk risico voor leefkwaliteit en vergunningverlening. Ons verzoek: leg vóór vaststelling van het masterplan een bindend maatregelen- en afsprakenkader vast (bron- en overdrachtsmaatregelen,	Het proces voor een gedeeltelijke dezonering is gestart. De participatiefase begint binnenkort. Daarnaast zijn de eerste overleggen met Rijkswaterstaat gestart over een mogelijke afwaardering van de Amsterdamsevaart.	n.v.t.

	minimale gevelprestaties en plattegrondprincipes per bouwveld) en koppel hieraan harde faseringseisen.		
9.	**Participatie en governance – transparant en contractueel geborgd** In het masterplan wordt de indruk gewekt dat IKEA actief heeft geparticipeerd in de totstandkoming van het ontwerp. Wij herkennen ons daar niet in. Hoewel het masterplan meerdere participatiemomenten beschrijft en verwijst naar een Participatieverslag (bijlage 3), ontbreekt een transparante weging van de inbreng van de verschillende doelgroepen (zoals bewoners, bedrijven in de Waarderpolder, vastgoedeigenaren en mobiliteitsaanbieders) en de vertaling daarvan naar concrete ontwerpkeuzes. Hierdoor ontstaat een onjuist beeld van betrokkenheid en instemming, met name waar het gaat om voorstellen die direct betrekking hebben op IKEA-gronden. Wij verzoeken de gemeente de participatie transparant te maken door publicatie van een reactietabel waarin per partij wordt weergegeven welke input is geleverd, hoe deze is beoordeeld en op welke wijze dit is verwerkt. Daarnaast verzoeken wij vast te leggen dat maatregelen, functies of programmering op IKEA-gronden uitsluitend via privaatrechtelijke overeenkomsten tot stand kunnen komen, en niet via publiekrechtelijke aanwijzingen op privaat terrein. Wij vragen daarom alle passages in het concept-masterplan die suggereren dat IKEA heeft geparticipeerd in of instemt met planonderdelen op onze gronden, te verwijderen of - waar relevant- pas op te nemen nadat hierover overeenstemming is bereikt in het kader van de verdere uitwerking van het masterplan.	U stelt dat het ontwerp-masterplan ten onrechte de indruk wekt dat het actief heeft geparticipeerd en IKEA instemt met planonderdelen op haar gronden, en vraagt om meer transparantie over de verwerking van participatie. De gemeente stelt dat geen sprake is van een onjuist beeld. Volgens het participatieverslag is IKEA als belanghebbende gesproken en om input gevraagd, maar nergens staat dat zij instemt met het masterplan. In het masterplan wordt alleen vermeld dat mogelijkheden zijn onderzocht en dat het gebied ruimtelijk samenhangt, zonder dat er op dit moment sprake is van bindende afspraken. Tussen juli 2023 en november 2025 zijn gesprekken gevoerd om tot overeenstemming te komen over een vervolgproces (anterieure overeenkomst), maar in december 2025 zijn de gesprekken door IKEA on hold gezet. Omdat het ontwerp-Masterplan toen al in een afrondende fase was, heeft het college besloten het ontwerp-masterplan ongewijzigd ter inzage te leggen. Er is geen uitputtend overzicht van alle reacties van bewoners, ondernemers, samenwerkende partijen en andere stakeholders. Om die reden zal de gemeente geen reactietabel zoals gevraagd verstrekken. Besluitvorming over de conceptversies en de tussenstappen om tot het ontwerp-masterplan te komen, is in stappen/fases gebeurd en gaat om afweging van veel verschillende belangen.	Onder paragraaf 1.4 is de volgende passage gewijzigd: Van: ... Met IKEA worden afspraken gemaakt over medegebruik van hun gronden, uitstraling van hun eigen plannen en de locatie van een P&R. Naar: ...Om te komen tot een goede aansluiting met Hart voor Oostpoort wil de gemeente graag met IKEA in gesprek blijven over het maken van afspraken over medegebruik van hun gronden, uitstraling van hun eigen plannen en de locatie van een P&R.

10.	**Planzekerheid en participatierechten** Het globale karakter van het masterplan laat veel ontwerpvrijheid in de ruimtelijke inpassing van de bouwblokken, waarbij de verdere uitwerking bij marktpartijen wordt neergelegd. Door de korte afstand tot onze winkel en het ontbreken van uitgewerkte infrastructuur leidt dit tot aanzienlijke onzekerheid. Voor een retailbestemming ontstaan hierdoor reële risico's voor zichtbaarheid en vindbaarheid (zichtlijnen, hoogteaccenten, massa-opbouw, plintgebruik en positionering rond Stationsplein Noord). Ook blijft onduidelijk hoe het geheel wordt ontsloten. Ons verzoek: leg zichtbaarheidseisen, zichtlijnen, plintprincipes en infrastructuur als harde randvoorwaarden in het masterplan vast, met een formeel participatie- en instemmingsmoment voor IKEA bij wezenlijke wijzigingen, en neem deze criteria op in aanbestedingskaders. Wij constateren dat bij de concretisering van dit concept-masterplan slechts informerend is geparticipeerd.	In het het masterplan is niet alles tot in detail uitgewerkt. Het plan is te beschouwen als een globale stedenbouwkundige verkenning en is uitdrukkelijk geen blauwdruk voor de ruimtelijke ontwikkeling, maar biedt de kaders waarbinnen deze straks plaats kan gaan vinden. Het masterplan stuurt niet op een vast eindbeeld, maar biedt ruimte om in de verdere uitwerking in te spelen op nieuwe inzichten, ontwikkelingen en veranderende maatschappelijke behoeften en concretisering in een stedenbouwkundig plan en omgevingsplan. Bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan en omgevingsplan worden stakeholders en de omgeving weer betrokken bij volgende participatieactiviteiten. We betrekken IKEA bij het opstellen van het participatie en inspraakplan dat voor de volgende fase wordt opgesteld. Aanpassingen zijn mogelijk, mits deze voldoen aan de spelregelkaart en beeldkwaliteitseisen zoals beschreven in het masterplan. Daarmee zijn dezelfde ambitie, samenhang en identiteit in het gebied geborgd.	n.v.t.
11.	**Formele verzoeken – besluit aanhouden en plan aanpassen.** Wij verzoeken u het ontwerp-masterplan niet ongewijzigd vast te stellen, maar het besluit aan te houden totdat: 1. Blad 43–45 zijn gecorrigeerd (geen parkfunctie op IKEA-grond); 2. Bindende afspraken over P+R en de inrichting/gebruik/kwaliteit van het IKEA-plein, -tuin en bufferzone zijn ondertekend, óf een volledig publiek alternatief is uitgewerkt en geborgd. 3. Een integrale mobiliteitsdoorrekening met veiligheidsaudit is opgeleverd en de noodzakelijke mitigerende maatregelen bindend zijn vastgelegd.	In het masterplan zijn op basis van uw zienswijze verschillende wijzigingen doorgevoerd, dan wel onderbouwd waarom geen aanpassing of aanvulling aan het Masterplan nodig is. 1. Blad 43-45 zijn gecorrigeeerd op basis van uw zienswijze. 2. Wij hebben begrip voor het standpunt van IKEA en de inrichting/gebruik/kwaliteit van het IKEA-plein, -tuin en bufferzone zijn uit het Masterplan gehaald. Desondanks heeft het onze voorkeur om verder met IKEA in overleg te treden over de invulling van de betreffende gronden van IKEA en de aansluiting op Hart voor Oostpoort. Dit geldt ook voor de P+R, welke als alternatief binnen de mobiliteit hub van Hart voor Oostpoort kan worden ingepast indien inpassing bij IKEA niet mogelijk is.	Zie voor een volledig overzicht van de doorgevoerde wijzigingen onderdeel 2 van deze bijlage (onderaan)

	4. De milieustudies en geluidsafhankelijkheden publiek zijn gemaakt én bestuurlijk/juridisch zijn geborgd. 5. Zichtbaarheidseisen, ontwerpprincipes en formele participatie-/instemmingsmomenten voor IKEA zijn verankerd in planregels en aanbestedingskaders. Wij vertrouwen erop dat onze aandachtspunten en voorstellen worden meegenomen in de aanpassing van het masterplan ontwerp-masterplan en PvEL voor Hart voor Oostpoort.	3. De integrale mobiliteitsdoorrekening is reeds uitgevoerd. De resterende knelpunten zijn bekend en maatregelen zijn in voorbereiding. Op basis hiervan achten wij het masterplan verkeerskundig uitvoerbaar 4. De benodige milieustudies zijn als bijlagen toegevoegd aan het masterplan. 5. De gemeente betrekt bij IKEA bij het opstellen van het participatie en inspraakplan dat voor de volgende fase wordt opgesteld. Uitgangspunten over het vervolgproces worden in dit plan verankerd.	

AL.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	De nieuwe wijk ligt op de grens van Haarlem tegen ons dorp aan. Veel bewoners in Haarlemmerliede en Penningsveer kijken over het water naar deze horizonlijn. De geplande hoogbouw geeft dan een flinke verstoring in dit beeld en vinden dan ook dat de maximale bouwhoogte beperkt moet blijven tot 30 meter boven het bestaand maaiveld.	Oostpoort wordt in de Hoogbouwprincipes (2018 vastgesteld door de raad) genoemd als plek voor hoogbouw. Daarnaast voldoet het aan een groot deel van de volgende in de notitie genoemde aspecten: *Het gaat hierbij om het versterken van markante plekken in de stad zoals:* *1. in de as van een grote weg* *2. op een belangrijk kruispunt* *3. bij de entree van een wijk of stad* *4. aan belangrijke openbare ruimtes* *5. rondom OV knooppunten* *6. rondom centra van voorzieningen* *7. herontwikkeling eigenstandige terreinen* Stedenbouwkundig gezien is dit daarom een logische plek voor hoogbouw. Deze plek wordt daarmee dus zichtbaar vanuit de polder. Gezien de afstand tot de bebouwing in Penningsveer en de Haarlemmerliede (> 900m) is het effect op het uitzicht beperkt. Een aanpassing van de maximale hoogte wordt daarom niet noodzakelijk geacht.	n.v.t.

2.	Tijdens de inloopsessie hebben we gehoord dat voor deze nieuwbouw een parkeernorm van ca. 0,5 wordt aangehouden voor een autoparkeerplaats per woning. Deze norm komt niet overeen met de huidige situatie. Door de hoge prijzen in de woningmark, zien we juist dat steeds meer jongeren langer bij de ouders blijven wonen en de norm naar 2,5 tot 3 autoparkeerplaatsen per woning gaat.	Voor nieuwe woningbouwprojecten zijn wij verplicht om de vastgestelde en actuele parkeernormen van de gemeente Haarlem toe te passen. Deze normen zijn beleidsmatig onderbouwd en juridisch verankerd; ook een rechter toetst planvorming altijd aan deze geldende parkeernormen. De huidige parkeerdruk of het autobezit in bestaande wijken is niet leidend voor nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe projecten moeten voldoen aan het actuele mobiliteits- en parkeerbeleid, waarin lagere parkeernormen juist passen bij locaties met goede OV-ontsluiting en alternatieven voor autogebruik. We begrijpen dat ontwikkelingen op de woningmarkt effect hebben op woonpatronen, maar dit verandert niets aan de manier waarop wij parkeerbehoefte voor nieuwbouw moeten bepalen: op basis van de vastgestelde norm, zoals door de gemeenteraad vastgesteld.	n.v.t.
3.	Het behoud van de P+R met 150 parkeerplaatsen zien wij als noodzaak nabij het station. Veel bewoners uit het buitengebied missen een rechtstreekse verbinding met het openbaar vervoer, waardoor er vaak met de auto naar het station gereisd wordt. De beschikbare parkeerplaatsen voor dit doel schieten nu al tekort en we zien graag dat dit uitgebreid wordt.	We delen het belang van een goede P+R-voorziening nabij het station, juist voor reizigers uit het buitengebied die afhankelijk zijn van de auto voor het voortransport. De behoefte aan P+R-capaciteit is ons bekend. In het plan is echter een belangenafweging gemaakt tussen het uitbreiden van P+R-capaciteit en het toevoegen van meer woningbouw. De gemeenteraad heeft uiteindelijk gekozen voor een hogere woningbouwopgave, waardoor een uitbreiding van de P+R boven de 150 plaatsen binnen het plangebied niet mogelijk is. Wel onderzoeken we actief of er op andere momenten of locaties extra capaciteit kan worden geboden. Daarvoor zijn we onder meer in gesprek met IKEA om te kijken of er op bepaalde tijden aanvullende parkeerruimte inzetbaar is. Deze mogelijkheden worden de komende periode verder verkend.	n.v.t.
4.	De uitbreiding van woningen aan de grens van Haarlem zal ook een toename met zich meebrengen in de verkeersintensiteit naar en door ons dorp. In de documentatie van het plan staat dat de nieuwe wijk een verbinding heeft met de Veerplas en recreatiegebied Spaarnwoude Park. We kennen nu al een	De verbinding die in het Masterplan wordt genoemd richting de Veerplas en het recreatiegebied Spaarnwoude Park betreft uitsluitend een fiets- en wandelroute. Deze route is nadrukkelijk niet bedoeld voor autoverkeer vanuit Hart voor Oostpoort. Autoverkeer zal deze verbinding dus niet kunnen gebruiken en draagt daarmee niet bij aan extra verkeersdruk of -overlast richting Penningsveer.	n.v.t.

	verkeersknelpunt in Penningsveer waar dagelijks verkeersruzies plaatsvinden. Door het initiatief van de gemeente Haarlem om Hart van Oostpoort te ontwikkelen, vinden we dat vóór het in gebruik nemen van de woningen dit knelpunt moet worden opgelost. Samen met de lokale bewoners in Penningsveer en de gemeente Haarlemmermeer kunnen plannen worden uitgewerkt en een adequate oplossing gekozen worden.	Knelpunten die zich buiten het plangebied voordoen, zoals de situatie in Penningsveer, maken geen onderdeel uit van het Masterplan Hart voor Oostpoort. Uiteraard houden we bredere verkeersontwikkelingen in en rond Haarlem goed in de gaten. Verkeersproblemen of onveilige situaties kunnen bovendien altijd bij ons worden gemeld via de gemeentelijke website; wij pakken dergelijke meldingen serieus en zorgvuldig op.	
5.	We verwachten dat met de bovengenoemde punten rekening gehouden wordt bij de verdere detaillering van het plan en zien graag een reactie hiervan tegemoet. Ten aanzien van het verkeersknelpunt in Penningsveer, zien we graag een uitnodiging tegemoet om de aanpak voor een oplossing te bespreken.	In het verleden is over Penningsveer contact geweest tussen de gemeente Haarlem en gemeente Haarlemmermeer, echter bleek te scope te klein voor een onderzoek. En zoals bij punt 4 aangegeven maakt Penningsveer geen onderdeel uit van het Masterplan Hart voor Oostpoort. Het is echter mogelijk dat Penningsveer in de toekomst wordt meegenomen in de verkeersstudie die beide gemeenten naar waarschijnlijkheid zullen uitvoeren met betrekking tot de verkeersafwikkeling van (logistiek) verkeer van en naar het bedrijvenpark Polanenpark. Indien hierover een besluit wordt genomen, zal contact worden opgenomen met Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude.	n.v.t.

AM.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**Reactie Ontwikkeling Ontvangstgebied Veerplas op Ontwerp Masterplan Hart voor Oostpoort** Het Ontwerp Masterplan *Hart voor Oostpoort* heeft een directe ruimtelijke en functionele relatie met het project **Ontwikkeling Ontvangstgebied Veerplas**. Beide plannen liggen op de overgang tussen stad en landschap en beïnvloeden elkaar met name op het gebied van bereikbaarheid, recreatie, ecologie en bezoekersstromen. Hieronder de reactie vanuit het recreatieschap Spaarnwoude.	Dank u wel voor de reactie, waarbij we de kwaliteiten en potenties die u benoemd onderschrijven. Om dit te realiseren zijn we o.a. partner in de realisatie van Buitenpoorten en zullen we ook aandacht hebben voor de bereikbaarheid en potenties in de realisatiefase, waaronder door inzet van placemaking.	n.v.t.

	connecties **1. Stad–landschapverbinding** Het masterplan positioneert Hart voor Oostpoort nadrukkelijk als schakel tussen Haarlem en het landschap van Spaarnwoude en de Veerplas. Dit sluit goed aan bij de ambitie van het ontvangstgebied om een herkenbare entree tot Spaarnwoude Park te zijn. De Veerplas wordt zichtbaar onderdeel van de identiteit van Oostpoort. **2. Verbeterde bereikbaarheid** De nieuwe fietsbrug, verbeterde wandelroutes en aansluiting op regionale fietsroutes versterken de bereikbaarheid van de Veerplas vanuit Haarlem-Oost en station Haarlem Spaarnwoude. Dit ondersteunt de ambitie voor betere langzaamverkeersverbindingen en recreatieve routes, zoals het 'rondje Veerplas'. **3. Vergroting recreatief gebruik** De toevoeging van woningen, werkplekken en voorzieningen in Hart voor Oostpoort zorgt voor een grotere dagelijkse gebruikersgroep. Dit vergroot het recreatieve draagvlak voor de Veerplas en ondersteunt de potentie voor voorzieningen en horeca in het ontvangstgebied. **4. Ecologie en klimaat** De aandacht in het masterplan voor groenstructuren, ecologische verbindingen en klimaatadaptatie sluit inhoudelijk goed aan bij de doelstelling om intensief recreatief gebruik te combineren met behoud en versterking van natuurwaarden rond de Veerplas.		

2.	**aandachtspunten** **1. Toename recreatiedruk** De verbeterde bereikbaarheid en verstedelijking zullen naar verwachting leiden tot meer bezoekers aan de Veerplas. Het Ontvangstgebied Veerplas is hier deels op ingericht, maar: • niet alle onderdelen van het oorspronkelijke ontwerp zijn gefinancierd, • de draagkracht van natuur, oevers en paden vraagt blijvende aandacht. **Aandachtspunt:** borging van balans tussen recreatief gebruik en natuurwaarden is noodzakelijk, inclusief monitoring en fasering.	De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op het Haarlemse voornemen om de stadsrand voor ommetjes en recreatie te ontsluiten en de biodiversiteit te vergroten. Een intensiever gebruik vergt andere beheersmaatregelen, goed dat u o.a. de bijbehorende kosten nu al agendeert. (hier hebben we in onze samenwerkingsverbanden nadere afspraken over te maken)	n.v.t.
3.	**2. Overgang stad–natuur** Hart voor Oostpoort krijgt een hoogstedelijk karakter, terwijl het ontvangstgebied Veerplas inzet **op recreatie met** landschappelijke **beleving, met ruimte voor horeca en activiteiten.** Een duidelijke, herkenbare overgang tussen beide gebieden is noodzakelijk om belevingsconflicten te voorkomen.	Met de aanwezigheid van de N200/Oudeweg blijft er een fysieke afscheiding tussen Hart voor Oostpoort en recreatiegebied Spaarnwoude. In het Masterplan wordt een betere oost-west fietsverbidning onder het bestaande N200 viaduct gerealiseerd. Daarnaast wordt met het Spoorpark een betere voetgangersverbinding onder het viaduct gerealiseerd. Een doorgang onder het viaduct door dichter bij het Veerplas wordt op dit moment niet in voorzien. Hiermee blijft de bestaande overgang, met een verbetering van de langzaamsverkeersverbindingen, verder gehandhaaft.	n.v.t.
4.	**3. Programmering en horeca** Het masterplan voorziet in horeca en verblijfsplekken rond het station, terwijl de horecaontwikkeling aan de Veerplas onzeker en gefaseerd is. Zonder goede afstemming bestaat het risico op: • concurrentie in plaats van complementariteit, • of verschuiving van bezoekersstromen die niet wenselijk is voor het natuurgebied.	De gemeente Haarlem gaat hier graag verder over in gesprek met u.	

	Aandachtspunt: afstemming van horeca- en verblijfsprogrammering tussen Oostpoort en Veerplas is gewenst.		
5.	**4. Mobiliteit en parkeren** A: Hoewel het masterplan inzet op OV en fiets, blijft autoverkeer aanwezig. Het is belangrijk te voorkomen dat parkeerdruk of uitwijkgedrag terechtkomt in het ontvangstgebied Veerplas. B: Spoorpark Het Veerpad: langs het spoor aan de kant van de Waarderpolder wordt een spoorpark gerealiseerd. Bij de aansluiting op de F200 voorzien wij een knelpunt (wat malle doorgang onder het viaduct). **Aandachtspunt:** herbouw Kegge-Stastokviaduct, voldoende breedte maken voor overgang stad-natuur en doorgaande fiets-wandelroute.	Wij verwachten geen toename van parkeerdruk in het ontvangstgebied rond de Veerplas. De loopafstand tussen de Veerplasparkeerplaatsen en de nieuwe woningen is aanzienlijk en daarmee niet aantrekkelijk voor bewoners of bezoekers als uitwijklocatie. De door u genoemde smalle onderdoorgang wordt door ons niet als knelpunt geïdentificeerd. De aantallen fietsers op deze route zijn beperkt; het betreft geen stromen van een omvang die tot capaciteitsproblemen leiden. Ter volledigheid merken wij op dat dit deel van de route onderdeel is van de G200; de F200-route ligt aan de zuidzijde en verwerkt grotere fietsvolumes. Wij waarderen uw signaal als aandachtspunt. Bij de verdere uitwerking, waaronder de herbouw van het Kegge-Stastokviaduct, betrekken wij de gewenste overgangen tussen stad en natuur en de continuïteit van de fiets- en wandelroutes.	

AN.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	De aanleiding en wat voorafging is onvolledig. Het Structuurplan 2005 ging uit van multimodaal knooppunt met hoge ambitie. Ook de eerste voorzet vanuit de wijkraad ging uit van een hogere ambitie met 1500 – 2000 woningen gecombineerd met diverse andere functies en een P&R van 2000 auto's. Het voorliggende plan telt totaal 87.500 m2 bvo op 64.540 m2 grondoppervlak. Geeft een floor space index (fsi) 1.36. De herontwikkelde Mariastichting heeft fsi 2. Dat zou voor een knooppunt als dit minimaal aangehouden moeten worden. Het entree prentje van PosanMaxwan toont ook geen ambitie. De opzet met bouwblokken, gemiddeld 5	Het voorliggende ontwerp Masterplan vindt balans in de ambitie van verdichting op een OV knooppunt en het creëren van een gezonde en comfortabele leefomgeving. Dit heeft consequenties voor de opzet van en de hoogte van bebouwing in de gebiedsontwikkeling. Het ontwerp Masterplan combineert verschillende ambities en wordt naast de in het gebied passende bebouwing ook nadrukkelijk ingestoken op het realiseren van kwalitatieve, groene openbare ruimte.	n.v.t.

	lagen hoog en een te kleine binnenruimte suggereert, zoals het plaatje laat zien, geen enkele kwaliteit. De iets hogere bebouwing rondom de passage is OK, maar het uitzicht op het Veerplas park is niet benut. Eerder was daar veel hogere bebouwing ingetekend, waar niemand last van heeft.		
2.	De mobiliteitstransitie is nauwelijks een verbetering: te kleine P&R, slecht bereikbaar (gecombineerd met IKEA), geen doorgaande buslijn over viaduct en geen goede aansluiting van bushaltes met de trein. Verlies van 78 parkeerplaatsen door verlegging viaduct.	De mobiliteitstransitie richt zich juist op het stimuleren van meer lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer, en het terugdringen van autogebruik waar dat kan. In Hart voor Oostpoort geven we hier actief invulling aan. We verbeteren de fietsroutes in alle richtingen: oost–west, west–oost, én noord–zuid. Daarmee ontstaat een fijnmazig en aantrekkelijk fietsnetwerk dat een echte keuze vormt ten opzichte van de auto. Ook de stationspleinen aan beide zijden worden opgeknapt. Dit versterkt de verblijfskwaliteit en de functie van het station als overstappunt. Daarnaast worden de bushaltes dicht bij het station gepositioneerd, met veel aandacht voor een aantrekkelijke en sociaal veilige inrichting, vooral voor voetgangers die tussen bus en trein overstappen. Dat verbetert de aansluitingen binnen het OV-systeem aanzienlijk. Wat betreft de P+R: het plan voorziet in 150 P+R-plaatsen, waarmee we binnen de beschikbare ruimte en de politieke keuzes (meer woningen vs. meer parkeerplaatsen) een balans hebben gevonden. De mobiliteitstransitie draait dus niet om méér auto-infrastructuur, maar om sterkere alternatieven — en die worden in dit plan nadrukkelijk verbeterd	n.v.t.
3.	Kortom geen plan om enthousiast over te worden. Geef daarom tijdens tenders ontwikkel combinaties met goede architecten de ruimte tot het maken van een ambitieuzer plan.	In het ontwerp Masterplan is een proefverkaveling opgenomen die, op basis van de Spelregelkaart, een mogelijke invulling (met minimale basiskwaliteit) laat zien voor de gebiedsontwikkeling. Het is echter niet de blauwdruk voor de uiteindelijke invulling. Bij de Tender is de Spelregelkaart leidend en niet de proefverkaveling en worden partijen uitgedaagd om te komen met eventueel betere oplossingen.	n.v.t.

AO.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	Dit is een ambitieus plan maar helaas is de verkeersfunctie altijd heel dominant. De Amsterdamsevaart lijkt met al de op- en afritten en de viaduct nog breder dan nu. En dat hoewel de bedoeling moet zijn een aantrekkelijker gebied te creëren en een verbinding tussen noordelijke en zuidelijke kant te maken. Het zal mooi zijn de Amsterdamsevaart naar rijstrook per richting terug te bringen, in het bijzonder omdat het zelfde nu met de Prins Bernhardlaan gebeurt. Dan is er meer plaats voor woningen en leven. Is het niet mogelijk een fiets en auto tunnel onder de spoor op hoogte van de Oostpoort Center/Meerspoorpad te realiseren? En de station daarheen te verschuiven voor een optimale maar ruimte besparende verbinding. Dat zal tenminste een studie waard zijn. Verder kan volgens mij ook een beter aansluiting naar de Zuiderpolder gemaakt worden door woningen (en minder parkeerterrein) langs de Diakenhuisweg.	Dank voor uw zienswijze. We begrijpen uw wens om de verkeersdominantie in het gebied te beperken en meer ruimte te creëren voor wonen, groen en een betere verbinding tussen de noord- en zuidzijde. De Amsterdamsevaart wordt in het plan niet breder dan nu. De huidige wegindeling is noodzakelijk om de verkeersstromen veilig en efficiënt af te wikkelen. Met name de kruispunten hebben voldoende opstelruimte nodig om opstoppingen in de omliggende wijken te voorkomen. Het terugbrengen naar één rijstrook per richting is in deze situatie verkeerskundig helaas niet uitvoerbaar zonder grote nadelige gevolgen voor de doorstroming. Er is daarnaast onderzocht of een fiets- en autotunnel onder het spoor ter hoogte van Oostpoort Center/Meerspoorpad mogelijk zou zijn. Dit blijkt helaas niet inpasbaar: om onder zowel het spoor als de watergang door te gaan, zouden zeer diepe en lange hellingbanen nodig zijn. Daarmee zou de tunnel ruimtelijk niet passen en bovendien een lange, sociaal onveilige tunnelbuis opleveren. Om die redenen is gekozen voor een fietsbrug, die wél goed in te passen is en een comfortabele verbinding biedt. Tot slot is bij het opstellen van het Masterplan gezocht naar het optimum tussen woningbouw, groen, hoogwaardige fietsverbindingen en bereikbaarheid van omliggende wijken, binnen de beschikbare fysieke en financiële kaders. Na jaren van studie is dit uitgewerkt tot de best haalbare en meest evenwichtige voorkeursvariant.	n.v.t.

AP.			
Nr.	**Zienswijze**	**Antwoord**	**Aanpassing**
1.	**ONGEBALANCEERD KARAKTER MASTERPLAN** Uit het Masterplan volgt in algemene zin dat uw gemeente voor ogen heeft met Hart voor Oostpoort in	Dank voor het indienen van uw zienswijze. De uitgangspunten voor de woningbouwontwikkeling Oostpoort zijn zodanig opgesteld dat deze de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet hindert.	n.v.t.

	samenhang met het industrieterrein Waarderpolder een woon- en werkgebied te creëren. Deze dubbele ambitie (wonen én werken) van de gemeente onderschrijft Goodman, maar deze functies zijn volgens haar in het Masterplan niet in balans. De focus ligt op de beoogde woningbouw en Goodman vreest dat de impact op en de gevolgen voor het industrieterrein Waarderpolder onvoldoende onderzocht is en/of onvoldoende aandacht krijgt in het Masterplan. Volgens Goodman kan het niet de bedoeling zijn dat de beoogde woningbouw een nadelig effect heeft op het industrieterrein Waarderpolder en moet als belang voorop staan dat de mogelijkheden en functionaliteit hiervan minstens gelijk blijft aan de huidige situatie. Dat zou ook in lijn zijn met het beleidsvoornemen van uw gemeente zoals verwoord in de Omgevingsvisie 2045 (paragraaf 2.3.2), namelijk om Haarlem als woon- én werkstad voor iedereen te versterken, onder meer door het substantieel toevoegen van het aantal arbeidsplaatsen aan de Waarderpolder (speerpunt 2). Goodman vreest dat de realisatie van deze ambitie wordt bemoeilijkt door de beoogde woningbouw in Hart voor Oostpoort. Goodman licht haar zorgen in de navolgende hoofdstukken per specifiek onderwerp nader toe.	De Waarderpolder is hét bedrijventerrein van Haarlem, en bevat met ruim 15.000 banen de grootste concentratie van bedrijvigheid en werkgelegenheid en is aangewezen als gebied om circa 4.500 banen, met name kennisintensieve werkgelegenheid, toe te voegen. Hart voor Oostpoort zet naast het woonprogramma in op circa 10.000 m² BVO werkprogramma en circa 3.400 m² BVO maatschappelijk programma. Dit is ook het uitgangspunt voor de verdere uitwerking. Hieronder treft u de beantwoording op de verschillende onderwerpen van uw zienswijze aan.	
2.	**DEZONERING WAARDERPOLDER** Goodman begrijpt de wens en onderschrijft de ambitie van uw gemeente om het Hart voor Oostpoort te ontwikkelen tot een prettig woon-werkgebied. Het baart Goodman echter wel zorgen dat de dezonering van het industrieterrein Waarderpolder als vaststaand gegeven	De zienswijze begint (3.1) met een korte samenvatting van het masterplan (punten 7 tot en met 9). Daar gaan wij verder niet op in. Het baart Goodman zorgen dat de dezonering van het industrieterrein als een vast gegeven wordt gepresenteerd en een als randvoorwaarde voor de voorziene woningbouw is meegenomen. Zij geeft aan dat eerder aangegeven is dat onderzocht zou worden op welke zijde woningbouw en bestaande	n.v.t.

	wordt gepresenteerd en ook als randvoorwaarde is opgenomen voor de voorziene woningbouw. Het integrale karakter van het plangebied, industrie en woningbouw ineen, zou op de voorgrond moeten staan en geborgd zou moeten worden dat beide functies in optimale vorm naast elkaar kunnen functioneren en elkaar zelfs versterken. In de in 2019 op- en vastgestelde Ontwikkelvisie Oostpoort uit 2019 (als bijlage 1 behorend bij het Masterplan) wordt de dezonering van het industrieterrein Waarderpolder ook al genoemd, maar nog niet als uitgemaakte zaak. De dezonering, als onderdeel van de milieuaspecten van geluid en externe veiligheid, wordt genoemd als nader te onderzoeken en bovendien is hieraan toegevoegd dat “er wordt onderzocht op welke wijze dit het beste kan gebeuren zodat naast de bestaande bedrijvigheid woningbouw mogelijk wordt”. Met andere woorden, onderzocht zou moeten worden (of inmiddels zijn) hoe de bestaande bedrijvigheid kan bestaan naast de beoogde woningbouw. Dat is een andere kijk dan nu het uit Masterplan blijkt, namelijk dat dezonering een randvoorwaarde is voor de woningbouw. Het bij het Masterplan gevoegde geluidsrapport (bijlage 11) noemt de dezonering van het industrieterrein Waarderpolder ook, maar vermeldt dat het effect daarvan slechts kwalitatief is meegenomen en buiten de berekeningen is gelaten (zie p. 4 van het geluidsrapport). Volgens het geluidsrapport is de dezonering van het industrieterrein Waarderpolder een parallel project (p. 5 van het geluidsrapport). Op meerdere plekken in het geluidsrapport wordt de dezonering genoemd om dempend te werken op de geconstateerde overschrijdingen van de grenswaarden (p. ì1 en p. 15 van	bedrijvigheid samen kunnen gaan (10, 11, 12). Ten eerste is dezonering van het terrein ter plaatse van het plan Oostpoort (noordelijk deel) voorwaardelijk is om überhaupt woningbouw te toestaan. Immers het terrein is nu een gezoneerd industrieterrein, wat betekent dat geen geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen toegestaan zijn. Ten tweede is bij de onderbouwing van het masterplan expliciet de bestaande bedrijvigheid rondom het plangebied als uitgangspunt gekozen. Daarmee is juist invulling gegeven aan het samengaan van bedrijfsactiviteiten én woningbouw. Aangezien op noordelijk plandeel van Oostpoort geen industrie meer aanwezig zal zijn, is de geluidsruimte voor geluidbronnen in het terreindeel uit de totale geluidsemissie van het gehele terrein gehaald (13). Het voornemen om de standaardgeluidruimte voor een bedrijf op het gezoneerde industrieterrein te beperken tot 45 dB(A) op 30 m (punt 14) heeft tot doel om geluidruimte beschikbaar te maken voor bedrijven die dat nodig hebben. Uit een analyse van het bedrijventerrein is namelijk gebleken dat de standaard geluidruimte die nu voor handen is voor veel bedrijven niet wordt gebruikt, met name niet in de nachtperiode. Dit leidt ertoe dat de geluidszone met de huidige bedrijvigheid vergaand is gevuld en met name aan de zuid/zuidoost zijde geen extra geluidsruimte beschikbaar is. Met het beperken van de standaard geluidruimte voor bedrijven die dat niet nodig hebben, ontstaat juist ruimte voor bedrijven die de activiteiten uitbreiden of voor nieuwe activiteiten. Het klopt dat het actualiseren van het huidige zonemodel een arbeidsintensieve opgave is (15). Dit is nu in volle gang. Voor het te dezoneren deel van het industrieterrein zijn de administratieve lasten ten aanzien van het bijhouden van de geluidsadministratie voor de gemeente/omgevingsdienst én voor bedrijven verminderd. De maatregel is daarmee impactvol voor wat dat betreft. Voor wat betreft de bedrijfsactiviteiten op het te dezoneren industrieterrein, uitgezonderd het deel voor woningbouw, zullen de bestaande rechten intact blijven en heeft de maatregelen praktisch gezien geen impact.	

	het geluidsrapport). Kertom, het geluidsrapport neemt de dezonering van het industrieterrein mee in zijn conclusies. De dezonering is kennelijk geen voornemen ofte onderzoeken aanpassing meer, maar een voldongen feit. Goodman stuitte vervolgens op de 'Kennisgeving voornemen wijzigen tijdelijk omgevingsplan Haarlem - industrieterrein Waarderpolder - voornemen nieuwe geluidregels en gedeeltelijke dezonering' (bijlage 2). Dit betreft een vooraankondiging van de voorgenomen dezonering en als onderbouwing hiervan wordt beschreven dat het belangrijk is dat de geluidruimte beter wordt verdeeld "om een aantrekkelijk industrieterrein te behouden en ruimte te bieden voor uitbreiding en ontwikkeling". Ook wordt Goodman met deze vooraankondiging duidelijk welke wijziging specifiek wordt doorgevoerd: "De standaardgeluidruimte voor een bedrijfop het gezoneerde industrieterrein wordt bepaald op 45 dB(A) etmaalwaarde op een afstand van 30 meter van de terreingrens van het bedrijf." Dat is een forse wijziging van de huidige mogelijkheden, namelijk 50 dB(A) etmaalwaarde op een afstand van 50 meter van de terreingrens. Afwijking is slechts mogelijk met een maatwerkvoorschrift. Dat geeft gebruikers van Waarderpolder minder zekerheid voor een flexibele bedrijfsvoering. Dit belemmert gebruikers van Waarderpolder in hun toekomstige ontwikkelmogelijkheden en maakt investeringen in het bedrijventerrein minder aantrekkelijk. In de collegevergadering van 24 juni 2025 heeft het college van burgemeester en wethouders van uw gemeente het besluit genomen "in te stemmen met de	Ten aanzien van de formulering dat dezoneren tot de te onderzoeken mogelijkheid behoort (16) voor hoe bedrijvigheid naast woningbouw kan plaatsvinden, herhalen wij dat woningbouw op een gezoneerd industrieterrein niet mogelijk is en zonering voor dat plandeel (Oostpoort noord) sowieso noodzakelijk. Met het gekozen uitgangspunt voor het onderzoek is juist onderzocht in hoeverre de activiteiten op het gezoneerde industrieterrein (en daarmee ook bedrijfsactiviteiten bij een grotere dezonering) samengaan met woningbouw. Goodman geeft aan in onzekerheid te verkeren en heeft meerdere onbeantwoorde vragen (17). Voor wat betreft de vragen over de huidige en toekomstige bedrijfsactiviteiten kan worden gesteld dat de basis van het masterplan is dat deze op vergelijkbare wijze als nu doorgang kunnen vinden. Dit leidt tot maatregelen ten gunste van de woon- en leefkwaliteit, zoals slim bouwen (rekening houden met de stedenbouwkundige inrichting van het plangebied, woningtypologie, geluidluwe binnenterreinen en geluidluwe gevels bij woningen) en maatregelen bij woningen zowel bij buitenruimten als in de gevel. Deze maatregelen zullen later bij de planvorming worden uitgewerkt. Zoals eerder gesteld beoogt de gemeente om in het gebied woningbouw en bedrijvigheid, naast elkaar, goed te laten functioneren. Naar onze mening geeft het masterplan met specifieke stedenbouwkundige uitgangspunten daarvan juist blijk (18). Als wordt overgegaan tot dezonering (19) worden de planregels die betrekking hebben op geluid helder verwoord, zodat voor eenieder duidelijk is wat de geluidsruimte is die kan worden ingenomen	

	aanpak om de geluidadministratie Waarderpolder op orde te brengen". Hieraan ten grondslag ligt een rapport van RoyalHaskoningDHV 'Advies over actualisatie zonebeheer industrieterrein Waarderpolder en de begrenzing van en geluidruimte voor het industrieterrein', d.d. 27 november 2024. In paragraaf 3.5 van dit rapport staat dat het actualiseren van het huidige zonebeheermodel een arbeidsintensieve opgave is en daarom wordt geconcludeerd dat "daarbij kan helpen [is] om eerst het industrieterrein gedeeltelijk te dezoneren." Met andere woorden, vanwege de hoge administratieve opgave wordt nu een — voor het industrieterrein Waarderpolder — zeer impactvolle maatregel genomen. Tot slot merkt Goodman hier nog over op dat uit de vooraankondiging volgt dat het aanpassen van de geluidzone volgens uw gemeente geen nieuw voornemen is, maar al is aangekondigd in de Ontwikkelvisie Oostpoort 2019. Zoals hierboven besproken, bij randnummer (12), wordt de dezonering hierin als nader te onderzoeken mogelijkheid genoemd en bovendien staat hierin dat wordt geïnventariseerd hoe woningbouw het beste naast de bestaande bedrijvigheid kan bestaan. Goodman leest hierin niet dat de dezonering een voldongen feit is en zeker niet op welke wijze. Gelet op bovenstaande verkeert Goodman dus in onzekerheid en zijn in ieder geval de volgende vragen tot op heden onbeantwoord. Zijn er ook ontwikkelmogelijkheden mogelijk zonder dat het bestaande industrieterrein wordt gedezoneerd? Wat zijn de consequenties van de dezonering voor de op dit moment planologische mogelijkheden op het industrieterrein? Heeft de gemeente de consequenties		

	van de dezonering op de huidige (en mogelijk toekomstige) bedrijfsvoering en ontwikkelmogelijkheden op het industrieterrein voldoende helder in kaart gebracht? Hoe kunnen bestaande rechten en toekomstige ontwikkelmogelijkheden blijven bestaan naast de door de gemeente gewenste woningbouw? Wat wordt bedoeld met 'slim bouwen'? Is ook de optie overwogen de woningbouw alleen te concentreren aan de zuidzijde van het plangebied? En zo nee, waarom zou dat geen optie zijn? En worden akoestische maatregelen aan de woningen overwogen? Is ook onderzocht wat het resultaat is van het treffen van de geluidsmaatregelen aan het viaduct (geluidsschermen, stil wegdek, etc.) zonder dat ook wordt gedezoneerd? Is het uiterste gedaan en onderzocht om binnen het redelijke te blijven, of wordt gekozen voor de "makkelijke weg'? Goodman leest het Masterplan zo dat de beoogde woningbouw moet kunnen functioneren naast het huidige industrieterrein Waarderpolder en deze woningbouw zelfs een impuls zou moeten kunnen geven aan het industrieterrein Waarderpolder. Hierin leest zij dat uw gemeente kennelijk ook nog steeds veel waarde hecht aan de bedrijvigheid en economische stimulans van het industrieterrein Waarderpolder. Goodman vreest dat deze twee, woningbouw enerzijds en bedrijventerrein anderzijds, met het Masterplan niet volledig in balans zijn. Huidige en toekomstige bedrijven zijn erbij gebaat dat de mogelijkheden op het bedrijventerrein Waarderpolder minstens gelijk blijven en er in ieder geval door het Masterplan niet op achteruitgaan. Goodman vraagt zich of de huidige versie van het Masterplan tegemoet komt aan dit belang.		

	Daarnaast stelt Goodman uw gemeente ook voor om, als inderdaad tot dezonering wordt overgegaan, dat enkel te doen als beleidsregels zijn geformuleerd die gebruikers van Waarderpolder inzicht bieden in de voor hun kavels geldende geluidruimte. Bij het opstellen van die beleidsregels zou waarde kunnen worden gehecht aan de kwaliteit van het ruimtegebruik (hoogwaardig en/of meervoudig, duurzaam en efficiënt gebruik van de fysieke leefomgeving). Hiermee kunnen de mogelijkheden op het bedrijventerrein Waarderpolder beter in balans worden gebracht met de ambities van uw gemeente op het gebied van werkgelegenheid en behoud van het huidige industrieterrein (inclusief haar ontwikkelmogelijkheden), naast de beoogde woningbouw. Goodman verzoekt uw gemeente haar van antwoorden op de geformuleerde vragen te voorzien en een controleerbare en nadere onderbouwing van de voorgenomen dezonering te verstrekken. Het industrieterrein Waarderpolder zou erbij gebaat zijn als (ook) andere, alternatieve geluidsbeperkende maatregelen in kaart worden gebracht om zo te komen tot meer (geluids)ruimte op het industrieterrein Waarderpolder. Goodman vreest dat het Masterplan in de huidige vorm geen bevredigende oplossing biedt voor de beoogde woningbouw enerzijds en de huidige en toekomstige mogelijkheden op het industrieterrein Waarderpolder anderzijds in een gecombineerd woon- en werkgebied. Dit kan leiden tot langdurige stagnatie van de noodzakelijke investeringen in het industrieterrein Waarderpolder, investeringen die noodzakelijk zijn voor behoud en uitbreiding van werkgelegenheid.		

3.1	**VERKEER EN PARKEREN** *Parkeerhub en waar komt de P+R?* De ontwikkeling Hart voor Oostpoort stimuleert lopen, fietsen en openbaar vervoer, volgens het Masterplan. Ook blijft de bestaande P+R behouden en vindt deze bij voorkeur een plek in het nieuwe parkeergebouw dat IKEA ontwikkelt, of alternatiefin de nieuwe parkeergarage voor bewoners en bezoekers aan de noordzijde (p. 14). In het Mobiliteitsplan (als bijlage 7 behorend bij het Masterplan) volgt dat “onderdeel van nader onderzoek in de volgende fase” is te bezien op welke wijze de P&R met het parkeren van IKEA kan worden geïntegreerd (p. 14 Mobiliteitsplan).	In het Masterplan Hart voor Oostpoort is vastgelegd dat de ontwikkeling inzet op duurzame mobiliteit, met prioriteit voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. De huidige P+R-voorziening kan op de bestaande locatie niet behouden blijven, omdat hier woningbouw wordt gerealiseerd. Conform het Mobiliteitsplan worden echter 150 P&R plaatsen binnen het gebied teruggebracht. Deze P+R-locatie wordt in de vervolgfase nader gepositioneerd en kan worden ondergebracht in de parkeeroplossing van IKEA, dan wel in de nieuwe parkeerhub aan de noordzijde, waar ook parkeren voor bewoners en bezoekers wordt gefaciliteerd. Hiermee blijft een volwaardige P+R-functie in het gebied geborgd.	n.v.t.
3.2	De parkeerhub is in de proefverkaveling gesitueerd aan de linkerzijde (in plaats van aan de P+R aan de huidige rechterzijde (p.20), rood omrand nieuwe locatie parkeerhub, oranje omrand huidige P+R: (zie bijlage voor de volledige zienswijze). Het te realiseren multifunctioneel parkeerhuis/mobiliteitshub (met ook deelauto’s) bundelt de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers, kantoren en voorzieningen. De P+R wordt of hierin geïntegreerd, of in het nieuwe parkeergebouw dat IKEA ontwikkelt. De huidige P&R-locatie komt te vervallen vanwege de geplande woningbouw op die plek, maar zal ook verbeterd worden door te investeren in betere bewegwijzering en gerichte communicatie om de vindbaarheid en gebruik te vergroten. De P+R moet een bredere doelgroep bedienen dan de Haarlemmer die met de trein naar Amsterdam doorreist, namelijk ook automobilisten die normaal gesproken naar de binnenstad of kustgemeenten rijden (p. 14 Mobiliteitsplan). Ook worden er openbare parkeerplaatsen aan de noordzijde van het plangebied	Zie beantwoording bij 6.1	n.v.t.

	opgeheven, o.a. aan de Laan van Decima, de Busweg, de Jan van Krimpenweg en de Swensweg (p. 15 — 17 Mobiliteitsplan). Het zuidelijke deel parkeert onder de twee woongebouwen (p. 23). In de parkeerbehoefteberekening is conform het Haarlems beleid (Nota Parkeernormen) een reductie van 20% toegepast vanwege de nabijheid van station Haarlem Spaarnwoude. Ook is rekening gehouden met de inzet van deelmobiliteit (p. 62).		
4.	**Voetganger- en fietsverbinding** Een nieuwe fietsverbinding zal de noord- en zuidzijde met elkaar verbinden en het fietsnetwerk van de stad verbeteren (p. 3), de huidige voetgangers- en fietsverbinding richting de Waarderpolder zijn ondermaats (p. 5). Dit gaat verbeterd worden door aansluiting op regionale doorfietsroutes (p. 58) en mogelijk ook noordwaarts langs de Jan van Krimpenweg en achterlangs bij IKEA (p. 56).	Zie beantwoording bij 6.2	n.v.t.
5.	**Verkeersontsluiting** De verkeersontsluiting richting de te bouwen parkeervoorziening concentreert zich op de Jan van Krimpenweg, de Bohnweg en de N200, zodat de omliggende woonstraten autoluw zullen blijven (p. 61). De Laan van Decima verdwijnt als verkeersweg (p. 23 Mobiliteitsplan).	Zie beantwoording bij 6.3	n.v.t.
6.	**Zorgen Goodman**		
6.1	**Parkeerhub en waar komt de P+R?** Goodman maakt zich zorgen om de voorgestelde locatie van het parkeerhuis (mogelijk zelfs inclusief huidige P+R) ten opzichte van het industrieterrein Waarderpolder, zeker nu de gemeente voornemens is hierin de gehele parkeerbehoefte van het gebied (van bewoners,	De gemeente begrijpt de zorgen die Goodman uit over de voorgestelde locatie van het parkeerhuis en de mogelijke integratie van de P+R. Graag geven wij hieronder een nadere toelichting op de gemaakte keuzes en de wijze waarop de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid geborgd worden. Onderzoek naar locaties parkeerhuis en P+R	n.v.t.

	bezoekers, kantoren en voorzieningen) hierin op te vangen. Deze locatie ligt ver(der) weg van de N200, heeft geen centrale plek in het plangebied en zorgt voor een verzwaring van de verkeersstromen aan de Jan van Krimpenweg, waarover de hoofdontsluiting van het industrieterrein Waarderpolder plaatsvindt (en ook plaats zal blijven vinden). Dit effect zal ernstig verergeren als de huidige P+R ook in het parkeerhuis wordt geïntegreerd, wat volgens het Masterplan een reële optie is. Niet alleen door het toevoegen van nog eens 150 parkeerplaatsen, maar ook omdat de inzet van de gemeente is de vindbaarheid en het gebruik van de P+R te vergroten. Een P+R leent zich bovendien bij uitstek voor kort parkeren en dat brengt met zich mee dat er veel afwisseling plaatsvindt in parkeren en de verkeersstromen dus vermoedelijk in grote mate zullen toenemen. Bovendien is er vandaag de dag al een probleem omtrent het verkeer en parkeren rondom en in de nabijheid van het bedrijventerrein Waarderpolder. Dit volgt onder meer uit de door Goudappel B.V. in opdracht van “Stichting Parkmanagement Waarderpolder, Industriekring Haarlem’ opgestelde ‘Mobiliteitsvisie bedrijventerrein Waarderpolder’ van 4 juli 2025, waaruit volgt dat de grenzen van de capaciteit voor autoverkeer zijn bereikt en de parkeerdruk (te) hoog is. Ook voor fietsers en voetgangers is het gebied hierdoor onveilig en niet goed bereikbaar. Goodman meent dat de realisatie van een adequate verkeer- en parkeeroplossing randvoorwaardelijk is voor een verdere intensivering van het gebruik van het gebied. Het parkeerhuis, al dan niet inclusief P+R, zal mogelijk fungeren als fysieke verkeers- en doorstroombarrière (met	In het voortraject zijn meerdere potentiële locaties voor de P+R-hub onderzocht. Daarbij is expliciet gekeken naar onder meer: • integratie in het door IKEA te ontwikkelen parkeergebouw, • situering op het huidige P+R-terrein, • en de locatie in de noordwestelijke hoek van het plangebied. Uit deze vergelijking is de IKEA-locatie als meest geschikt naar voren gekomen, onder andere vanwege de kortere route naar de N200, de directe ligging aan de rand van het plangebied en de beperkte impact op interne verkeersstromen. De noordwestelijke locatie volgt als beste alternatief. Opties zoals het behouden of uitbreiden van de P+R op de huidige plek zijn afgevallen omdat zij leiden tot veel autoverkeer dwars door Hart voor Oostpoort, juist op de plek waar een autoluwe, groene woonomgeving wordt gerealiseerd. Autoluwe wijk en bundeling van verkeersstromen Door de parkeerhub aan de rand van het plangebied te positioneren, kunnen we het autoverkeer beperken binnen de woongebieden, stimuleren we duurzame mobiliteit en bundelen we de verkeersstromen op een logisch en beheersbaar punt. Hiermee wordt de gewenste autoluwe wijk ruimtelijk en verkeerskundig geborgd. Verkeersafwikkeling Jan van Krimpenweg De Jan van Krimpenweg kan de toename van verkeer als gevolg van het parkeerhuis goed opvangen. De verwachte stijging blijft binnen de beschikbare capaciteit en leidt niet tot significante knelpunten in de bereikbaarheid van Waarderpolder of Oostpoort. Daarnaast worden gerichte maatregelen voorbereid, waaronder het toekomstig toevoegen van een extra linksaffer naar de Bohnweg, om de verkeersdoorstroming van en naar Waarderpolder verder te versterken. Verdere uitwerking hiervan is opgenomen in het Mobiliteitsplan. Reikwijdte van het Masterplan en flexibiliteit voor ontwikkelaars Het Masterplan vormt het kader voor de ontwikkeling, maar schrijft geen vaste parkeeroplossing per bouwblok voor. Ontwikkelaars behouden de mogelijkheid om parkeervoorzieningen onder gebouwen te realiseren voor	

	blinde gevel) tussen het industrieterrein Waarderpolder en de rest van het plangebied, terwijl juist is beoogd een naadloze aansluiting en soepele doorstroom te realiseren. Een goed functionerende combinatie van functies is beoogd, maar Goodman vreest voor een druk en stagnerend knelpunt voor het verkeer in het midden van alle functies. Voor zover Goodman kan nagaan zijn alternatieve locaties niet onderzocht en wordt in het Masterplan toe geredeneerd naar de beoogde locatie van het parkeerhuis. Een mogelijk alternatief zou kunnen zijn het integreren van het parkeerhuis, de P&R in het door IKEA te ontwikkelen nieuwe parkeergebouw. Hiermee wordt de route naar de N200 verkort, de verkeersdruk op de Jan van Krimpenweg verminderd, efficiënter gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte door de bundeling van alle parkeerbehoefte in één en bovendien ontstaat een betere aansluiting met het industrieterrein Waarderpolder. Goodman verzoekt uw gemeente inzichtelijk te maken welke alternatieve locaties er zijn voor het parkeerhuis en waarom deze wel/niet geschikt zijn en bovendien vraagt zij duidelijk te zijn over hoe de combinatie van verkeersdrukte van zowel bewoners, bezoekers, werknemers en logistiek vervoer op een veilige en verantwoorde manier kan plaatsvinden. Dat is volgens Goodman op dit moment onvoldoende onderzocht, maar is van cruciaal belang om het integrale karakter van het plangebied te waarborgen en de ruimte te geven aan beide functies.	bewoners en bezoekers, mits dit past binnen de autoluwe ambitie en een betere stedenbouwkundige of programmatische oplossing biedt. Gebruik P+R en verkeersgeneratie Een P+R is primair bedoeld voor forenzen en dagbezoekers die voor langere tijd parkeren. De additionele 150 P+R-plaatsen leiden daarom niet tot een hoge omloopsnelheid of intensieve piekbelasting. De extra verkeersgeneratie is beperkt en veroorzaakt geen structurele congestie op de Jan van Krimpenweg of andere ontsluitingsroutes. Conclusie De gemeente is van oordeel dat de voorgestelde locatie van het parkeerhuis, inclusief mogelijke integratie van de P+R, verkeerskundig verantwoord is, past binnen de ambities voor een autoluwe wijk en geen knelpunt vormt voor de bereikbaarheid van Waarderpolder. Met de aanvullende maatregelen uit het Mobiliteitsplan blijft de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het gebied integraal gewaarborgd	

6.2	**Voetganger- en fietsverbinding** Naast de verwachte toename van verkeersstromen door de situering van het parkeerhuis (al dan niet inclusief P+R) zijn de door de gemeente beoogde, verbeterde voetganger- en fietsverbinding een bijkomend punt van zorg voor Goodman. Goodman vraagt zich af hoe de combinatie van zowel de auto's, fietsen en voetgangers van zowel bezoekers, bewoners, werknemers en het logistieke verkeer op een veilige en verantwoorde manier kan worden gerealiseerd en naast elkaar kan bestaan. De combinatie van langzaam en snel, maar ook licht en zwaar verkeer vereist bijzondere aandacht, zeker ook gelet op de uitbreidings- en ontwikkelplannen van de IKEA. In dat kader is ook de beoogde busroute van belang. Hoe wordt de route van de bus gepositioneerd en hoe kan dit op een veilige en verantwoorde wijze plaatsvinden? De effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid van al deze verkeersdeelnemers gezamenlijk vergt een grondige onderbouwing en analyse, die volgens Goodman op dit moment niet voldoende beschikbaar is	De gemeente heeft kennisgenomen van de zorgen die Goodman uit over de samenloop van voetgangers, fietsers, autoverkeer, logistiek verkeer en busverkeer binnen het plangebied. Graag lichten wij toe op welke wijze in het ontwerp en de verdere uitwerking wordt geborgd dat deze verkeersstromen veilig en overzichtelijk naast elkaar kunnen functioneren. Ruimtelijke scheiding van verkeersstromen In het mobiliteitsconcept van Oostpoort staat een duidelijke scheiding tussen autoverkeer en langzaam verkeer centraal. Fietsers vormen de ruggengraat van de interne bereikbaarheid: zij worden midden door het plangebied geleid, over een fijnmazig en comfortabel netwerk. Autoverkeer wordt geconcentreerd aan de randen van het gebied, waardoor de kans op conflicten met fietsers en voetgangers sterk wordt verminderd. Voor de hoofdrichtingen worden vrijliggende fietspaden gerealiseerd, zowel noord–zuid als west–oost. Dit biedt een hoge mate van verkeersveiligheid en voorkomt menging met zwaar of snel verkeer. Kruisingspunten met busverkeer Goodman merkt terecht op dat er plekken zijn waar fietsers en voetgangers de busroute kruisen. Deze punten worden in de verdere planuitwerking: • overzichtelijk vormgegeven, • voorspelbaar gepositioneerd, • en voorzien van duidelijke markeringen en voorrangssituaties. Het risico op conflict is bovendien beperkt, omdat het gaat om zeer beperkt busverkeer (ongeveer 1 à 2 keer per uur). Busroute en verkeersafwikkeling De busroute is beschreven in het Mobiliteitsplan, bijlage 7. Deze gaat uit van de volgende route: • inrit via de Busweg, • tegen de klok in door het gebied, • langs het station aan de noordzijde, • daarna voorlangs IKEA, • en via de Busweg weer uit het gebied.	n.v.t.

		Afhankelijk van de definitieve inpassing van de fietsroutes—die in de volgende projectfase nader wordt uitgewerkt—kruisen fietsers de bus mogelijk twee tot drie keer op de totale route. Gezien de beperkte frequentie blijft het risico op conflicten zeer klein. Verkeersveiligheid en integraliteit van het ontwerp De combinatie van voetgangers, fietsers, bewoners, bezoekers, werknemers en logistiek verkeer is nadrukkelijk onderdeel van de mobiliteitsanalyse. Door: • het scheiden van verkeersstromen, • het concentreren van autoverkeer aan de randen, • het realiseren van vrijliggende fietsroutes, • en het zorgvuldig ontwerpen van kruispunten met busverkeer, worden de veiligheid en de doorstroming van alle gebruikersgroepen geborgd. Het Mobiliteitsplan biedt hiervoor de onderbouwing en vormt de basis voor de verdere technische uitwerking. Conclusie De gemeente is van oordeel dat de samenloop van verkeersstromen binnen Hart voor Oostpoort veilig en verantwoord kan worden georganiseerd. Het ontwerp maakt een duidelijke scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer mogelijk, de bus kent een zeer beperkte frequentie, en mogelijke kruispunten worden overzichtelijk en goed herkenbaar vormgegeven. De noodzakelijke analyses en maatregelen zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan en worden in de vervolgfasen verder uitgewerkt en geconcretiseerd.	
6.3	**Verkeersontsluiting** Voor het industrieterrein Waarderpolder is — voor zowel werknemers als leveranciers — een robuuste bereikbaarheid en goede doorstroom van verkeer van essentieel belang voor de bedrijvigheid. Door hetgeen besproken in paragraaf 3.2.1 en 3.2.2 komt deze bereikbaarheid volgens Goodman onder druk te staan. Het laten verdwijnen van de Laan van Decima versterkt dit effect: (de cumulatie van) alle verkeersontsluiting vindt	De gemeente onderschrijft het belang van een robuuste verkeersontsluiting voor het industrieterrein Waarderpolder. Graag lichten wij toe op welke wijze de bereikbaarheid is onderzocht en geborgd binnen het Masterplan. Onderzoek en verkeersmodellen De verkeersontsluiting van Oostpoort en de effecten op Waarderpolder zijn doorgerekend met het Verkeersmodel Haarlem. Op de belangrijkste wegvakken, waaronder de Jan van Krimpenweg, ontstaan geen grote knelpunten. De weg heeft voldoende restcapaciteit om de beperkte extra verkeersvraag op te vangen.	n.v.t.

	plaats via de — al drukbezette — Jan van Krimpenweg. Het ontbreekt Goodman op dit moment aan voldoende informatie en gedegen onderzoek waaruit volgt dat de verkeersontsluiting zoals met het Masterplan voorzien houdbaar is, juist gelet op de intensivering en combinatie van functies in het plangebied en ook gelet op de huidige parkeer- en verkeersproblematiek die wordt ervaren. Het is voor Goodman op dit moment niet duidelijk welke functies zijn onderzocht en of ook voldoende rekening is gehouden met ontwikkelmogelijkheden die op dit moment al mogelijk zijn binnen het plangebied en/of het industrieterrein Waarderpolder. Het lijkt erop als de onderzoeken zijn toegespitst op het beoogde woningbouwprogramma, maar onvoldoende rekening houdt met de huidige (ontwikkel)functies), maar ook niet met het beoogde werk- en voorzieningenprogramma uit het Masterplan. De robuuste bereikbaarheid en goede doorstroom voor het verkeer rondom het industrieterrein Waarderpolder is bovendien ook van essentieel belang voor het bereiken van de binnenstad van Haarlem.	Het bekende knelpunt op de kruising Bohnweg – N200 is onderdeel van de gemeentelijke uitvoeringsagenda; hiervoor worden maatregelen voorbereid om de doorstroom te verbeteren. Beleidsuitgangspunt: bereikbaarheid Waarderpolder en N200 De goede bereikbaarheid van zowel Waarderpolder als de N200-corridor richting binnenstad blijft een expliciet uitgangspunt in het mobiliteitsbeleid. De effecten van Hart voor Oostpoort zijn relatief beperkt en vormen verkeerskundig slechts een lichte toevoeging ten opzichte van de bestaande intensiteiten. Verkeersreductie door mobiliteitsstrategie Binnen het plangebied wordt sterk ingezet op het beperken van autoverkeer door: • korte en directe fietsverbindingen, • optimale aansluiting op het OV-knooppunt Haarlem Spaarnwoude, • zeer lage parkeernormen, • en invoering van gereguleerd parkeren. Hierdoor blijft het autogebruik laag en worden de verkeersstromen richting Waarderpolder minimaal beïnvloed. Onderzoek naar functies en intensivering In de ruimtelijke en verkeerskundige doorrekening is rekening gehouden met het beoogde werk- en voorzieningenprogramma in Oostpoort. De beperkte verkeersgeneratie van deze functies leidt niet tot overschrijding van de beschikbare capaciteit op de omliggende infrastructuur. Dit neemt niet weg dat er in de huidige situatie al knelpunten zijn, met name op kruispuntniveau, maar dit wordt niet veroorzaakt door Hart voor Oostpoort ontwikkelingen. Conclusie De verkeersontsluiting via de Jan van Krimpenweg is houdbaar en toekomstbestendig. Maatregelen bij de Bohnweg/N200 worden voorbereid om de doorstroming verder te versterken. De combinatie van lage parkeernormen, hoogwaardige fietsverbindingen en OV-ontsluiting waarborgt	

		dat de ontwikkelingen in Oostpoort slechts een zeer beperkte impact hebben op de bereikbaarheid van Waarderpolder.	
6.4	**Conclusie** Gelet op hetgeen in deze paragraaf weergegeven is Goodman er na het bestuderen van het Masterplan onvoldoende gerust op dat het verkeer en parkeren voldoende is onderbouwd en tot een verkeersveilige en goed werkbare situatie leidt. Dit is voor de beoogde functiemenging en verbeterplannen voor het plangebied essentieel. Goodman verzoekt uw gemeente inzichtelijk te maken dat de combinatie van functies, met bijkomende verkeers- en parkeertoename, op een verkeersveilige manier kan worden uitgevoerd. Hierbij dient volgens haar in ieder geval rekening te worden gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers (auto, fiets, voetganger) en verschillende functies (woningbouw, bedrijventerrein en bezoekers). Hiertoe is het wenselijk als alternatieven worden onderzocht en ook ontwikkelpotentieel in de toekomst wordt betrokken. Uiteindelijk heeft elke verkeersdeelnemer en elke functie, maar ook de gemeente als geheel, baat bij een soepele verkeersafwikkeling en parkeersituatie rondom stations Spaarnwoude. Goodman verzoekt uw gemeente haar van deze antwoorden te voorzien en een controleerbare en nadere onderbouwing van de voorgenomen dezonering te verstrekken.	De integrale mobiliteitsdoorrekening is reeds uitgevoerd. De resterende knelpunten zijn bekend en maatregelen zijn in voorbereiding. Op basis hiervan achten wij het masterplan verkeerskundig uitvoerbaar.	n.v.t.

2. Opmerkingen commissie Ontwikkeling d.d. 22 januari 2026

Nr.	Toelichting	Reactie	Aanpassing
1.	PvdA: - vraagt aan aandacht voor het hellingspercentage van nieuwe fietsverbinding.	- Het voorliggende schetsontwerp voor de nieuwe fietsbrug in het ontwerp Masterplan Hart voor Oostpoort gaat uit van een hellingbaan van 3% tot maximaal 3,2% met rustpunten. Uitgangspunt is en blijft een nieuwe fietsverbinding die minder steil is dan de huidige route via het bestaande viaduct (3,6% helling) en een comfortabele verbinding biedt.	n.v.t.
	- ziet een verkooppunt voor dagelijkse goederen als voorwaarde voor een goed woonmilieu.	- 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. In het Masterplan is de exacte plek en branchering van voorzieningen nog niet vastgelegd. Dat is een onderdeel van de volgende fase van gebiedsontwikkeling. Momenteel denken we aan een kleinschalige winkelvoorziening (concept supermark formule) aan de noordzijde van Station Haarlem Spaarnwoude.	n.v.t.
	- heeft een voorkeur voor een luchtiger uitwerking van de bouwblokken.	- In de proefverkaveling van Hart voor Oostpoort is er bewust gekozen voor een opzet van de bebouwing die bestaat uit kleine clusters van gebouwen, waaronder compacte en gesloten bouwblokken. Door het creëren van gesloten bouwblokken met binnentuinen ontstaan tweezijdig georiënteerde woningen, waardoor elke woning een rustige en beschutte kant heeft. Met deze opzet kan worden voldaan aan het gemeentelijke geluid beleid en de instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), waarmee een gezond leef- en woonklimaat wordt nagestreefd.	n.v.t.

	- heeft zorgen over de sociale veiligheid na sluitingstijd van kantoren en andere bedrijvigheid. - Vindt een (congres)hotel, gelet op de hotelstop en hotelbezettingsgraad in Haarlem, niet nodig.	- Bij de verder uitwerking zal er nadrukkelijke aandacht zijn voor sociale veiligheid en levendigheid op straat. - Uitgangspunt is een levendige, stedelijke omgeving rond het stationsplein met meerdere functies, al dan niet in combinatie met woningen. De 'Special' met een (congres)hotel kan hier zeker op een goede wijze aan bijdragen. Daarnaast is het zo dat het Masterplan voor de 'Special' ook de mogelijkheid biedt om als woonprogramma met werken en voorzieningen of als een combinatie te worden ontwikkeld.	n.v.t. n.v.t.
2.	Actiepartij vindt een (congres)hotel niet nodig. Liever meer woningen realiseren.	Uitgangspunt is een levendige, stedelijke omgeving rond het stationsplein met meerdere functies, al dan niet in combinatie met woningen. De 'Special' met een (congres)hotel kan hier zeker op een goede wijze aan bijdragen. Daarnaast is het zo dat het Masterplan voor de 'Special' ook de mogelijkheid biedt om als woonprogramma met werken en voorzieningen of als een combinatie te worden ontwikkeld.	n.v.t.
3.	D66 vraagt aandacht voor een goede participatie, maar hierover tevens ook duidelijk te zijn (verwachtingenmanagement).	Ook wij hechten waarde aan het op een goede wijze plaats laten vinden van participatie.	n.v.t.
4.	VVD: - stelt het economische karakter van de Waarderpolder en de bereikbaarheid centraal bij de ontwikkeling van Oostpoort. De Waarderpolder is de motor van onze lokale economie. Woningbouw in de buurt van de Waarderpolder mag het economische karakter dus niet aantasten. - is geen voorstander van de afwaardering van de Amsterdamsevaart.	- Ook wij onderschrijven het belang van de Waarderpolder. De uitgangspunten voor de woningbouwontwikkeling Oostpoort zijn zodanig opgesteld dat deze de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet hindert. - De afwaardering is één van de uitgangspunten c.q. randvoorwaarden voor de gebiedsontwikkeling Hart voor Oostpoort.	n.v.t. n.v.t.

	- is een voorstander van een volwaardige P+R	- De huidige 150 P+R parkeerplaatsen komen terug in het gebied (bij voorkeur in combinatie met parkeren van IKEA). Ten aanzien van de P+R parkeervoorziening is gesteld dat deze ruimtelijk is opgenomen in het Masterplan, maar financieel niet.	n.v.t.
5.	CU: - ziet optoppen als de manier om te komen tot meer woningen.	- Bij de nadere uitwerking zullen planoptimalisaties nader onderzocht worden, zo ook de mogelijkheid tot het realiseren van meer woningen. Dit wel onder de voorwaarde dat er sprake is van een gezond leef- en woonklimaat.	n.v.t.
	- Heeft de voorkeur voor een combinatie van de P+R met het IKEA parkeren.	- Wij onderschrijven de voorkeur.	n.v.t.
	- vraagt aandacht voor de frequentie van de bus (15) en beter aansluiting	- De wens om te komen tot een goed functionerend OV wordt onderschreven. Het OV is een aantrekkelijk alternatief voor de auto en ondersteunt de ontwikkeling van een goed functionerend, duurzaam mobiliteitsnetwerk in Haarlem. De provincie is concessiehouder.	n.v.t.
6.	CDA: - vraagt aan aandacht voor het hellingspercentage van nieuwe fietsverbinding.	- Het voorliggende schetsontwerp voor de nieuwe fietsbrug in het ontwerp Masterplan Hart voor Oostpoort gaat uit van een hellingbaan van 3% tot maximaal 3,2% met rustpunten. Uitgangspunt is en blijft een nieuwe fietsverbinding die minder steil is dan de huidige route via het bestaande viaduct (3,6% helling) en een comfortabele verbinding biedt.	n.v.t.
	- Is voorstander van het verbreden van de Amsterdamsevaart.	- Op eerder moment is besloten om niet te kiezen voor het verbreden. Gesteld is dat de Amsterdamsevaart blijft ter hoogte van Oostpoort 4 meter breed.	n.v.t.
7.	Partij voor de Dieren: - heeft zorgen over geluid en bezonning (gezond leefmilieu).	- In de proefverkaveling van Hart voor Oostpoort is er bewust gekozen voor een opzet van de bebouwing die bestaat uit kleine clusters van gebouwen, waaronder compacte en gesloten bouwblokken.	n.v.t.

		- Door het creëren van gesloten bouwblokken met binnentuinen ontstaan tweezijdig georiënteerde woningen, waardoor elke woning een rustige en beschutte kant heeft. Met deze opzet kan worden voldaan aan het gemeentelijke geluid beleid en de instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), waarmee een gezond leef- en woonklimaat wordt nagestreefd.	
	- Wenst een garantie voor het behoud van de hoofdbomenstructuur (ook na uitbreiding HOV).	- Bij de toekomstige planvorming voor de inpassing van deze spooruitbreiding is het gemeentelijke beleidsuitgangspunt dat de bestaande bomen in de hoofdbomenstructuur behouden moeten blijven.	n.v.t.
	- is voorstander van minder autoparkeren en meer groen.	- In Hart voor Oostpoort kiezen we bewust voor een integrale en toekomstbestendige parkeeroplossing (o.b.v. de vigerende parkeernormen) die bijdraagt aan een autoluwe en leefbare openbare ruimte.	n.v.t.
8.	Hart voor Haarlem: - Is voorstander van het realiseren van meer woningen.	- Bij de nadere uitwerking zullen planoptimalisaties nader onderzocht worden, zo ook de mogelijkheid tot het realiseren van meer woningen. Dit wel onder de voorwaarde dat er sprake is van een gezond leef- en woonklimaat.	n.v.t.
	- Vindt een (congres)hotel niet nodig.	- Uitgangspunt is een levendige, stedelijke omgeving rond het stationsplein met meerdere functies, al dan niet in combinatie met woningen. De ‘Special’ met een (congres)hotel kan hier zeker op een goede wijze aan bijdragen. Daarnaast is het zo dat het Masterplan voor de ‘Special’ ook de mogelijkheid biedt om als woonprogramma met werken en voorzieningen of als een combinatie te worden ontwikkeld.	n.v.t.

3. Ambtshalve wijzigingen op voorstel van het college

3.1 Wijzigingen bijlage A: Masterplan

	Toelichting	**Aanpassing**
Nr.		
1.	Proefverkaveling is aangepast	Aangepast op bladzijde 2, 18, 20 Aanpassing betreffen: - IKEA plein is omgezet naar bestaand maaiveld parkeren - IKEA tuin is omgezet naar bestaand maaiveld parkeren - Laan van Decima voorlangs IKEA is omgezet naar bestaand wegprofiel, met een aangepaste ontsluiting - Fietspad ter hoogte van het kruispunt Laan van Decima en Bohnweg/Swensweg is rechtdoorgetrokken - Noordoostelijke bebouwing is 8 meter naar het zuiden verschoven (ten koste van breedte Spoorpark) - Special is 4 meter naar het zuiden verschoven (ten koste van grootte noordelijk stationsplein).
2.	Spelregelkaart is aangepast	Aangepast op bladzijde 25 Aanpassing betreffen: - Rooilijn noordoostelijke bebouwing - Rooilijn Special
3.	Inhoudsopgave is aangepast	Aanpassing betreffen: - Vervanging bijlage 4: Randvoorwaarden, eisen en wensen - Vervanging bijlage 5: Programma van eisen stationsomgeving - Vervanging bijlage 15: Quickscan Trillingen (onderdeel Planmer) - Toevoeging bijlage 16: Natuurtoets (onderdeel Planmer) - Toevoeging bijlage 17: Omgvingsveiligheid (onderdeel Planmer) - Toevoeging bijlage 18: Stikstof (onderdeel Planmer)

	Hoofdstuk 1	
4.	Formulering rond IKEA is aangepast	Aanpassing betreft: - Bladzijde 12 (onder 1.4 participatie): "*Met IKEA worden afspraken gemaakt over medegebruik van hun gronden, uitstraling van hun eigen plannen en de locatie van een P&R" → is schriftelijk aangepast naar → "Om te komen tot een goede aansluiting met Hart voor Oostpoort wil de gemeente graag met IKEA in gesprek blijven over het maken van afspraken over medegebruik van hun gronden, uitstraling van hun eigen plannen en de locatie van een P&R".* - Bovenstaande formulering is ook aangepast op bladzijde 19 en 23
	Hoofdstuk 2	
5.	Formulering rond IKEA is aangepast	Aanpassing betreft: - Pagina 14 (onder 2.3 mobiliteitstransitie): *(…)plek in het nieuwe parkeergebouw dat IKEA ontwikkelt (…) → is schriftelijk aangepast naar → (…) plek in de pareeroplossing van IKEA (…)*
	Hoofdstuk 3	
6.	Concept Hart voor Oostpoort (kaart) is aangepast	Aangepast op bladzijde 16.
7.	Levendige stedelijke ruimte en programma (kaart) is aangepast	Aangepast op bladzijde 17
8.	Grondgebruik (kaart) is aangepast	Aangepast op bladzijde 21
9.	Overzichtstabel grondgebruik noord is aangepast	Aangepast op bladzijde 22
10.	Typologie openbare ruimte (kaart) is aangepast	Aangepast op bladzijde 33 Aanpassing betreffen: - Verwijderen van IKEA tuin en IKEA plein van de kaart
11.	Doorsnede Spoorpark is aangepast	Aangepast op bladzijde 38: Aanpassing betreffen: - Verwijdering van tweede voetpad (-4 meter) en verwijdering van derde bomenrij (-4 meter)
12.	Paragraaf IKEA-terrein, -tuin en –plein in zijn geheel verwijderd	Verwijderd op pagina 43
13.	Doorsnede IKEA tuin is aangepast	Aangepast op bladzijde 44:

		Aanpassing betreffen: - Nieuwe doorsnede, uitgaande van een profiel van 8 meter tussen het bestaand maaiveld parkeren van IKEA en de noordoostelijke bebouwing van Hart voor Oostpoort
14.	Referenties IKEA-terrein, -tuin en –plein in zijn geheel verwijderd	Verwijderd op pagina 45
15.	Kwaliteitsniveau openbare ruimte (kaart)	Aangepast op bladzijde 46 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart
16.	Schema ecologische kansen: habitat, corridor, diersoorten (kaart) is aangepast	Aangepast op bladzijde 48 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart - Aanvullend is de passage op pagina 48 die verwijst naar de gemeenschappelijke tuin bij de parkeergarage van IKEA is verwijderd.
17.	Schema bomen bestaand, vervangen, nieuwe aanplant (kaart) is aangepast	Aangepast op bladzijde 49 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart - Bomen ingetekend op voormalig IKEA plein, IKEA tuin en Spoorpark zijn aangepast - Aanvullend is de verwijzing naar IKEA voorplein verwijderd.
18.	Schema bomen maat, type (kaart)	Aangepast op bladzijde 50 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart - Bomen ingetekend op voormalig IKEA plein, IKEA tuin en Spoorpark zijn aangepast - Aanvullend is de alinea over de gemeenschappelijke (voedsel)tuin op pagina 50 verwijderd
19.	Grondgebruik en watercompensatie (kaart)	Aangepast op bladzijde 52 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart
20.	Schema water (kaart)	Aangepast op bladzijde 53 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart

21.	Schema voetgangers (kaart)	Aangepast op bladzijde 55 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart
22.	Schema fiets (kaart)	Aangepast op bladzijde 57 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart
23.	Schema Auto(circulatie, (ingang) parkeren, logistiek/nood- en hulpdiensten	Aangepast op bladzijde 62 Aanpassing betreffen: - Conform aanpassing proefverkaveling/spelregelkaart
	Hoofdstuk 4	
24.	Geen aanpassingen aan hoofdstuk 4, wel aanpassingen aan bijlage 4 (gekoppeld aan hoofdstuk 4)	
	Hoofdstuk 5	
25.	n.v.t.	
	Hoofdstuk 6	
26.	n.v.t.	

3.2 Wijzigingen bijlage 4: Randvoorwaarden, eisen en wensen

	Toelichting	**Aanpassing**
Nr.		
1.	Verwijzing naar PvE Huis van de Wijk	Verwijzing naar PvE Huis van de Wijk op pagina 3 is verwijderd, omdat het een nog niet openbaar te raadplegen stuk is
1.	Verwijzing naar Woonvisie	Verwijzing naar woonvisie op pagina 4 is gewijzigd naar Volkshuisvestingsprogramma (geactualiseerd beleid)
2.	Verwijzing naar Hemelwaterverordening	Verwijzing naar Hemelwaterverordening op pagina 7 is gewijzigd naar afdeling 3.3 van het omgevingsplan gemeente Haarlem

3.	Verwijzing naar Verordening aanwijzing interferentiegebieden bodemenergiesystemen gemeente Haarlem 2023	Verwijzing naar Verordening aanwijzing interferentiegebieden bodemenergiesystemen gemeente Haarlem 2023 op pagina 9 is gewijzigd naar afdeling 6.2 van het omgevingsplan gemeente Haarlem
4.	Verwijzing naar Handboek Toegankelijkheid	Verwijzing naar Handboek Toegankelijkheid op Pagina 15 en 17 is gewijzigd naar Leidraad Toegankelijkheid (geactualiseerd beleid)
5.	Toevoeging van een extra eis voor de openbare ruimte onder 4.5.1 Natuurinclusiviteit en biodiversiteit	11. Bij de verdere planuitwerking wordt ruimte voor natuur gereserveerd om te verzekeren dat voldaan kan worden aan de te treffen mitigerende maatregelen uit de mer beoordeling (bijlage 14)
6.	Aanvulling aan randvoorwaarden nummer 1 onder 4.6.5 Stikstof	(…) en het werken in strikte werktijden tijdens de aanleg- en uitvoeringsfase.
7.	Aanvulling aan randvoorwaarden nummer 3 onder 4.6.5. Stikstof	(…)In ieder geval een ecologische Voortoets Stikstof is hierbij verplicht (zie bijlage 14).
8.	Toevoeging van een extra eis onder 4.6.6. Luchtkwaliteit	4. Voor woningen nabij infrastructuur worden met de situering van luchtinlaten aan geluidsluwe zijden en toepassing van fijnstoffilters de binnenmilieubelasting gereduceerd.

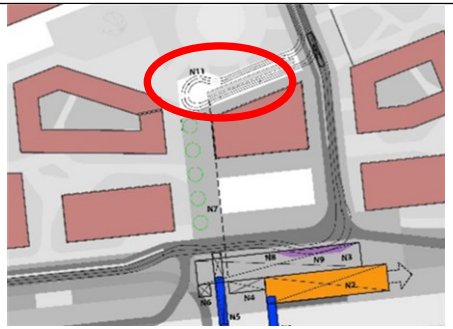
3.3 Wijzigingen bijlage 6: Programma van eisen stationsomgeving

Concept Programma van Eisen Stationsomgeving
Arcadis, versie 16 december 2025

Pag	Opmerking ProRail	Beantwoording	Aanpassing Arcadis
6	Graag sporen en perrons als uitgangspunt nemen en niet de Amsterdamsevaart.	We kunnen ons vinden in deze reactie.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
6	Opmerkingen feitelijke situatie noordzijde onder 2.1.	We kunnen ons vinden in deze reacties.	Tekst PvE Stationsomgeving aanvullen c.q. aanpassen overeenkomstig opmerkingen.
7	Opmerkingen feitelijke situatie zuidzijde onder 2.2.	We kunnen ons vinden in deze reacties.	Tekst PvE Stationsomgeving aanvullen c.q. aanpassen overeenkomstig opmerkingen.
8	De barriërewerking komt niet alleen door de Amsterdamsevaart, maar ook door de twee watergangen, en de sporen.	We kunnen ons vinden in deze reactie.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
8	Er ontbreekt een beschrijving van de opgangen van het station: trappen, liften en hellingbaan.	We kunnen ons vinden in deze reactie.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.

			@Remco
8	… en zuidelijke watergang en twee sporen	We kunnen ons vinden in deze reactie.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
9	Tekeningen komen niet overeen met de systematiek zoals beschreven in Stationsconcept, versie 3, vanaf pg 96. Graag aanpassen zodat ook de werking van het station zelf goed wordt weergegeven. De domeinen als kleurvakken toevoegen en ook de loopstromen (voor normale reizigers en mensen met een beperking) op naar de treinen en de traverse weergeven. Daarbij ook de loopstromen van en naar…	We kunnen ons vinden in deze reactie.	Tekst PvE Stationsomgeving (en figuren 9 en 10) aanpassen overeenkomstig opmerkingen.
12	Deze tekeningen zijn te klein om te bekijken, lezen en te beoordelen.	We kunnen ons vinden in deze reactie.	De tekeningen behorend bij figuur 12 ook als bijlage toevoegen aan het PvE Stationsomgeving. Daarnaast de verkaveling in figuur 11 vervangen door nieuwe (aangepaste) proefverkaveling. Deze is afzonderlijk toegestuurd.
12	Busverbinding ter hoogte van stationsplein over fietsstraat is ongewenst, zeker nabij de fietsenstalling. Rondom de fietsenstalling dient voldoende ruimte te zijn voor afremmen, afstappen, opstappen, oriëntatie. Daar past een kruisende bus niet bij.	De genoemde verkeersveiligheidsaspecten zijn bekend en zijn overwogen. Hierbij zijn ook alternatieve routes bekeken. Daarbij komt dat bus 15 maximaal 2x per uur halteert bij het station Haarlem Spaarnwoude. Veiligheid (ook voor de reiziger) is en blijft uitgangspunt bij de verdere uitwerking.	Geen aanpassing aan PvE Stationsomgeving.
13	N1 Dit is de hoofdentree naar het noordelijk perron voor mensen vanuit het noorden, dus niet alleen voor mensen uit fietsenstalling.	We kunnen ons vinden in deze reactie.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.

	Hiervoor ook de eisen uit OVS aanhouden zoals obstakelvrije bufferzone voor de trap.		
13	N2 In de tekening lijkt de fietsenstalling ter plaatse van de bestaande hellingbaan te zijn gepositioneerd. Hiermee wordt het station ontoegankelijk voor mensen met een beperking. Dit kan niet. Zelfs als de traverse wordt verlengd en er een trap en lift wordt toegevoegd is behoud van een hellingbaan als toegang naar noordelijk zijperron gewenst.	Correct. Het fietsparkeren wordt aan de zuidzijde van de fietsstraat geprojecteerd. Hierbij wordt uiteraard rekening gehouden met bestaande hellingbaan, routes en toegankelijkheid. Het kaartje wordt aangepast.	Figuur 13 (pagina 12) aanpassen overeenkomstig opmerking
13	N3 Deze zone hoeft niet over de hele breedte van het plein te worden aangehouden. Wel bij trap(pen), hellingbaan en entrees van fietsenstalling en bij het ontvangstdomein	Correct, kaartje wordt aangepast.	Figuur 13 (pagina 12) aanpassen overeenkomstig opmerking ***Reactie Arcadis;*** *Wij beschouwen dit hele gebied als het ontvangstdomein.*
13	N5 Traverse verlengen en voorzien van een trap? Ontkoppelen van transferstromen en interwijk zal onmogelijk zijn. Immers de nieuwe trap zal waarschijnlijk wel gebruikt worden voor reizigers naar het zuidelijke perron v.v. Op de traverse worden functies sowieso gecombineerd. Hierbij ook reservering opnemen voor mogelijke lift in de toekomst.	Correct, aanpassen tekst ten aanzien van ontkoppelen functie. Een ruimtelijke reservering opnemen is mogelijk. Daadwerkelijke realisatie is aan de orde bij uitbreiding spoor.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
13	N10 Niet combineren met N3	K+R op 150 meter vanaf station (bij P+R) is wat ons betreft geen probleem. Uitgangspunt is geen auto's op het stationsplein.	Geen aanpassing aan PvE Stationsomgeving. Verzocht wordt wel om de keerlus in figuur 13 te laten vervallen (betekent ook iets voor N10 en N11).

			 De insteek is om aan de zuidzijde een K+R te realiseren (op plek Z7). Daarmee is de keerlus aan de noordkant niet nodig. ***Reactie Arcadis:*** *Ons advies is om de K+R aan de noordzijde niet te laten vervallen.*
13	N13 Hoe wordt de bereikbaarheid hiervan gerealiseerd als het terrein niet bereikbaar is voor auto's?	Aan de noordzijde wordt in de Hub voorzien in het realiseren van parkeerplekken voor mindervaliden. Vanzelfsprekend wordt de noodzaak van een drempelvrij inrichting richting station onderschreven. Voor de zuidzijde geldt dat als wens opgenomen dient te worden dat in het ontwerpproces gekeken wordt naar de mogelijkheden voor parkeerplekken voor mindervaliden nabij het stationsplein. In het Mobiliteitsplan is opgenomen dat er aan de zuidzijde van het stationsgebied voldoende K+R-plekken komen, aangevuld met een taxistandplaats en invalideparkeerplaatsen.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig reactie gemeente.
13	Z1	Bus 80 en lijn 2 halteren niet tegelijkertijd. Mogelijk bestaat ook om halteperron te verlengen, zodat er 2	Figuur 14 (pagina 13) aanpassen (verlengde halte + laden).

	Is één halte hier voldoende? Nu zijn er nog 4, waarvan 3 in gebruik en 2 voorzien van een laadpunt. Is er ook geen chauffeursverblijf meer nodig?	bussen achter elkaar kunnen staan. E.e.a. is afgestemd met provincie. Door de provincie is de wens uitgesproken om te kunnen laden. Kaartje wordt aangepast (verlengde halte + laden). Er wordt op dit moment ruimtelijk niet voorzien in een chauffeursverblijf. Maar wellicht is straks ruimte beschikbaar in het paviljoen of een gebouw om een wachtruimte te creëren.	
	Z4 Wat wordt met gevelfietsen bedoelt?	Het vermoeden is fietsen die tegen de gevel staan, maar wat de toegevoegde waarde van deze omschrijving is, is onduidelijk.	Tekst PvE aanpassen en woord gevelfietsen verwijderen.
14	Er zal geen sprake zijn van functiescheiding. Traverse blijft in zijn geheel onderdeel van loopverbindingszone (zie stationsconcept) van het station.	Wel interwijk, dus combinatie van functies. Tekst aanpassen	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
14	… en de rest van het voorplein noord verbinden…		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
14	3.7 Zie eerdere opmerking over dit type tekeningen in hoofdstuk 2. Graag aanpassen conform Stationsconcept versie 3.0, met looplijnen op het station.		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
16	Randvoorwaarden ontbreken hieronder in opsomming. Alternatief is om randvoorwaarden niet in de opsomming op te nemen, maar te beginnen met een aparte opsomming van de…	Mee eens, aanpassen in alleen eisen en wensen.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
17	E4.2.4 En kluizen	Aanpassen naar wens en afwegen bij de verdere uitwerking	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
18	E4.2.5 Zuidzijde En kluizen	Zie 17	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.

18	E4.2.8 Doorzicht vanuit omgeving is belangrijker dan vanaf het spoor	Mee eens	Geen aanpassing aan PvE Stationsomgeving. ***Reactie Arcadis***; *Dat is juist de bedoeling van het haaks plaatsen van de fietsen dat er doorzicht vanuit de omgeving naar het station en vice versa is. Tekst niet aangepast*
18	W4.3.1 Op het voorplein, nabij de ingang van het station	Wij zijn geen voorstander van parkeervakken op het voorplein.	Geen aanpassing aan PvE Stationsomgeving.
18	E4.4.5 De toeleidende weg past waarschijnlijk niet binnen die 25 m². Uitgaan van 4 plekken met een lengte van 5 meter bij schuin of haaks parkeren of 5,5 meter voor langsparkeren.	Arcadis zal een toelichting geven op deze opmerking. Figuur 18 (pagina 19) is wat ons betreft geen goed voorbeeld.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. ***Reactie Arcadis;*** *na nogmaals richtlijnen en referentieprojecten te bestuderen zijn wij van mening dat 25m ruim voldoende moet zijn.*
18	E4.4.6 Ontvangstdomein i.p.v. aankomstdomein		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
19	E4.5.6 Dit verschilt waarschijnlijk per plein, afhankelijk van positionering halte ten opzichte van stationsingang. Bij zuidzijde ligt die ten zuiden van de haltes terwijl het station (de perrons) ten noorden hiervan ligt.		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
19	W4.5.1 Zie opmerking hiervoor. Waarschijnlijk is 1 positie voldoende		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. ***Reactie Arcadis;*** *deze richtlijnen gaan over meer dan alleen de positie t.o.v het station/plein* *Tekst niet aangepast*
19	W4.5.3 Aan zuidzijde? Waarom is dit een wens en geen eis? Vloeit toch voort uit afspraken met busmaatschappij?	Rustruimte is niet als harde eis door provincie opgegeven, vandaar als wens opgenomen.	Geen aanpassing aan PvE Stationsomgeving.

19	E4.6.3 Aan de hoofdloopstroom, bij voorkeur rechts		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. ***Reactie Arcadis;*** *Wij begrijpen deze opmerking niet*
19	E4.6.6 En hellingsbaan		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. *Reactie Arcadis; Hellingbaan komt te vervallen, zie Hfdst. 3.4*
19	W4.6.1 Ruimte reserveren voor mogelijke lift in de toekomst	Ruimte reserveren voor een lift bij de situatie dat er sprake is van een uitbreiding van het HOV	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. ***Reactie Arcadis****; Opgenomen als extra wens W4.6.3*
20	R4.6.1 Lijkt meer een eis/of zelfs wens in plaats van een richtlijn Eis	Mee eens.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. ***Reactie Arcadis****; Opgenomen als eis E4.6.10*
20	R4.6.2 Lijkt meer een eis/of zelfs wens in plaats van een richtlijn	Mee eens.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. ***Reactie Arcadis****; Opgenomen als eis E4.6.11*
20	R4.6.3 Lijkt meer een eis/of zelfs wens in plaats van een richtlijn	Mee eens.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.***Reactie Arcadis****; Opgenomen als eis E4.6.12*
20	W4.9.2 Eis		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking. ***Reactie Arcadis****; Opgenomen als eis E4.9.1*
21	E4.11.4 Laatste vijf treden is wel erg minimaal, beter is om vanaf het laagste tussenbordes aan te houden		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
21	E4.11.7 en 4.11.8 Hier geen nevenentrees toestaan	Mee eens. Deze eisen laten vervallen.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.
21	E4.11.9 Hier verwijzen naar OVS Toegankelijkheid		Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.

21	E4.11.11 In geval van betaald parkeren	Mee eens.	Tekst PvE Stationsomgeving aanpassen overeenkomstig opmerking.

3.4 Wijzigingen bijlage 7: Mobiliteitsplan

	Toelichting	Aanpassing
Nr.		
1.	Figuur 1 is aangepast	Het stedenbouwkundige schetsontwerp (figuur 1) op pagina 3 is gewijzigd naar het aangepaste stedenbouwkundige schetsontwerp