Gemeente Haarlem

Mobiliteitsplan (Bijlage 7)

Hart voor Oostpoort

2 april 2026
Beheer en Beleid Openbare Ruimte

Inhoudsopgave

1 Inleiding **3**

2 Programma **4**

2.1 Woonprogramma 4

2.2 Voorzieningen en werkprogramma 4

3 Voetganger **5**

4 Fiets **8**

4.1 Fietsparkeren 10

5 Openbaar vervoer **11**

6 Auto **14**

6.1 Autoparkeren 14

6.2 Park & Ride (P+R) 14

6.3 Verkeersontsluiting parkeervoorzieningen 14

6.4 Parkeerbalans 21

7 Nieuwe weginfrastructuur **23**

1 Inleiding

Als gemeente Haarlem zetten wij met het Mobiliteitsplan voor Hart voor Oostpoort een duidelijke koers voor alle mobiliteitsaspecten binnen deze gebiedsontwikkeling. Het plan is zorgvuldig opgebouwd vanuit het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS/deelvervoer, Privéauto), in lijn met het mobiliteitsbeleid van Haarlem, het fietsbeleid en het huidige parkeerbeleid. Daarmee zorgen we voor een duurzame, toekomstbestendige en goed bereikbare wijk.

Het Mobiliteitsplan is tot stand gekomen in nauwe afstemming met alle betrokken stakeholders, waaronder bewoners, ontwikkelaars, vervoerders en regionale partners. Deze samenwerking heeft geleid tot een integrale aanpak die aansluit bij de ambities van het programma Hart voor Oostpoort: een levendige stadsentree met woningen, voorzieningen, het verleggen van het Kegge-Stastokviaduct, de aanleg van een nieuwe fietsbrug en alle bijbehorende mobiliteitsvoorzieningen zoals fietsenstallingen bij het station en parkeerplaatsen passend bij de ontwikkeling.

Met dit plan leggen we de basis voor een gebied dat uitnodigt tot lopen en fietsen, goed aansluit op het openbaar vervoer en tegelijkertijd ruimte biedt voor noodzakelijke autoverplaatsingen en logistiek vervoer zoals pakketdiensten en noodzakelijke leveranties. Zo creëren we een duurzame, aantrekkelijke en goed bereikbare stadsentree voor Haarlem.



Figuur 1 Masterplan Hart voor Oostpoort – stedenbouwkundig schetsontwerp

2 Programma

Hart voor Oostpoort wordt ontwikkeld als een veelzijdige stadsentree waarin wonen, werken en commerciële en maatschappelijke voorzieningen samenkomen. Het gebied biedt ruimte voor een gevarieerd woningaanbod, werkplekken en functies die bijdragen aan een levendige en inclusieve omgeving, zoals winkels, horeca en voorzieningen voor zorg en ontmoeting. Een belangrijk onderdeel van het programma is de Park & Ride-functie met circa 150 parkeerplaatsen, waarmee automobilisten eenvoudig kunnen overstappen op de trein . Deze voorziening versterkt de regionale bereikbaarheid en draagt bij aan het verminderen van autoverkeer in de binnenstad, terwijl het gebied zelf goed ontsloten blijft voor alle modaliteiten.

2.1 Woonprogramma

- Noordzijde 473 woningen
- Zuidzijde 323 woningen

*exclusief woonprogramma 1F

2.2 Voorzieningen en werkprogramma

- Noordzijde: 7306 m2 werken
- Zuidzijde 6592 m2 werken
- Commerciële dienstverlening noordzijde: 4403 m2 + hotel met 153 kamers (definitief programma nog niet vastgesteld)
- Commerciële dienstverlening zuidzijde: 6592 m2

3 Voetganger

Binnen het mobiliteitsconcept voor Hart voor Oostpoort staat de voetganger centraal, conform het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem waarbij binnen het STOMP-principe lopen de hoogste prioriteit krijgt en de auto zoveel mogelijk aan de randen van het plangebied wordt georganiseerd. De gebiedsontwikkeling biedt een goede kans om de voetgangersstructuur aanzienlijk te verbeteren. Waar we de openbare ruimte herinrichtingen, komen brede goed toegankelijke trottoirs die voldoen aan het HIOR. Verder kunnen voetgangers straks gebruikmaken van de bestaande voetgangersbrug om direct toegang te krijgen tot de treinperrons, waarmee een belangrijke schakel in het regionale netwerk behouden blijft. Ook de liften aan beide zijden blijven behouden op de huidige locatie, zodat mensen met een beperking, met kinderwagen, fiets of anderszins, ook bij de perrons kunnen komen. Wel wordt de trap aan de zuidzijde vernieuwd en op een logischere plek gelegd, met oriëntatie richting het zuidwesten, zodat deze goed aansluit op de nieuw te realiseren fietsparkeerplekken en het stationsplein. Aan de noordzijde wordt een nieuwe trap toegevoegd die zorgt voor de verbinding met het stationsplein.



Figuur 2: toekomstig wandelnetwerk rondom Hart voor Oostpoort

Toegankelijk openbaar vervoer

De nieuwe locatie van de bushalte aan de noordzijde van het plangebied, waar bus 15 halteert, komt vlakbij het treinstation te liggen, zodat voetgangers direct vanaf de halte het station kunnen bereiken en andersom (zie ook paragraaf Openbaar Vervoer). Dit bevordert de ketenreis en versterkt de OV-knoop Haarlem Spaarnwoude. Aan de zuidzijde wordt een nieuwe locatie voor een bushalte gerealiseerd voor lijnen 2 en 80 aan de Amsterdamsevaart, vlakbij de nieuwe fietsbrug, de bestaande voetgangersbrug en in de

directe nabijheid van de bestaande lift naar de treinperrons. De bestaande halte van buslijn 2 langs de Diakenhuisweg (huidige halte Suzette Noiretstraat) blijft behouden.

Ook de fietsenstallingen aan zowel de noord- als zuidzijde van het station worden goed bereikbaar voor voetgangers, waarmee de overstap openbaarvervoer en fietsen optimaal wordt gefaciliteerd.

Het stationsplein aan de noordzijde wordt heringericht met aantrekkelijke, sociaal veilige en comfortabele looproutes die vanuit alle windrichtingen toegang bieden tot het station. Ook aan de zuidzijde wordt het stationsplein opnieuw vormgegeven, zodat voetgangers vanuit de wijk Zuiderpolder via brede voetpaden en een overzichtelijk plein bij de trappen naar het station kunnen komen. Door de autoluwe inrichting van het woongebied ontstaat er aanzienlijk meer ruimte voor voetgangers dan in de huidige situatie.

In de volgende fase worden schetsontwerpen nader uitgewerkt, waarbij vanzelfsprekend rekening wordt gehouden met het HIOR en de CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid. Daarbij is er speciale aandacht voor minder validen en mensen met een (visuele) beperking, zodat het gebied voor iedereen goed toegankelijk en veilig is.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid in de openbare ruimte wordt binnen het Masterplan *Hart voor Oostpoort* op meerdere niveaus gewaarborgd, met een integrale benadering die zowel fysieke inrichting als sociale factoren omvat.

Allereerst wordt ingezet op **goede zichtlijnen en overzichtelijke routes**, zodat voetgangers zich veilig voelen bij het verplaatsen door het gebied. De looproutes naar het station, de bushaltes, fietsparkeerplekken en de bruggen worden ontworpen met voldoende breedte, verlichting en een duidelijke materialisering, zodat ze ook in de avonduren als veilig worden ervaren. De herinrichting van de stationspleinen aan zowel de noord- als zuidzijde draagt hieraan bij: deze worden open en transparant vormgegeven, met een logische routing, zonder obstakels die het zicht belemmeren, met goede verlichting en onoverzichtelijke hoeken. De inpassing en de ruimtelijke impact van de fietsenstallingen (wel of niet overdekt) is hierbij een belangrijk aspect.

Daarnaast wordt sociale veiligheid versterkt door **actieve plinten en levendige randen** langs de looproutes. Door functies zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen en entrees van woningen aan deze routes te situeren, ontstaat sociale controle en levendigheid. Dit voorkomt dat looproutes geïsoleerd raken of als onaangenaam worden ervaren. Van belang bij de programmering van de plinten is dat er ook na kantooruren nog voldoende levendigheid is. Bij woningen is een overgangsgebied tussen privéruimte en openbare ruimte gewenst van 1,5m. Hier kan men bijvoorbeeld een bankje of plantenbak neerzetten.

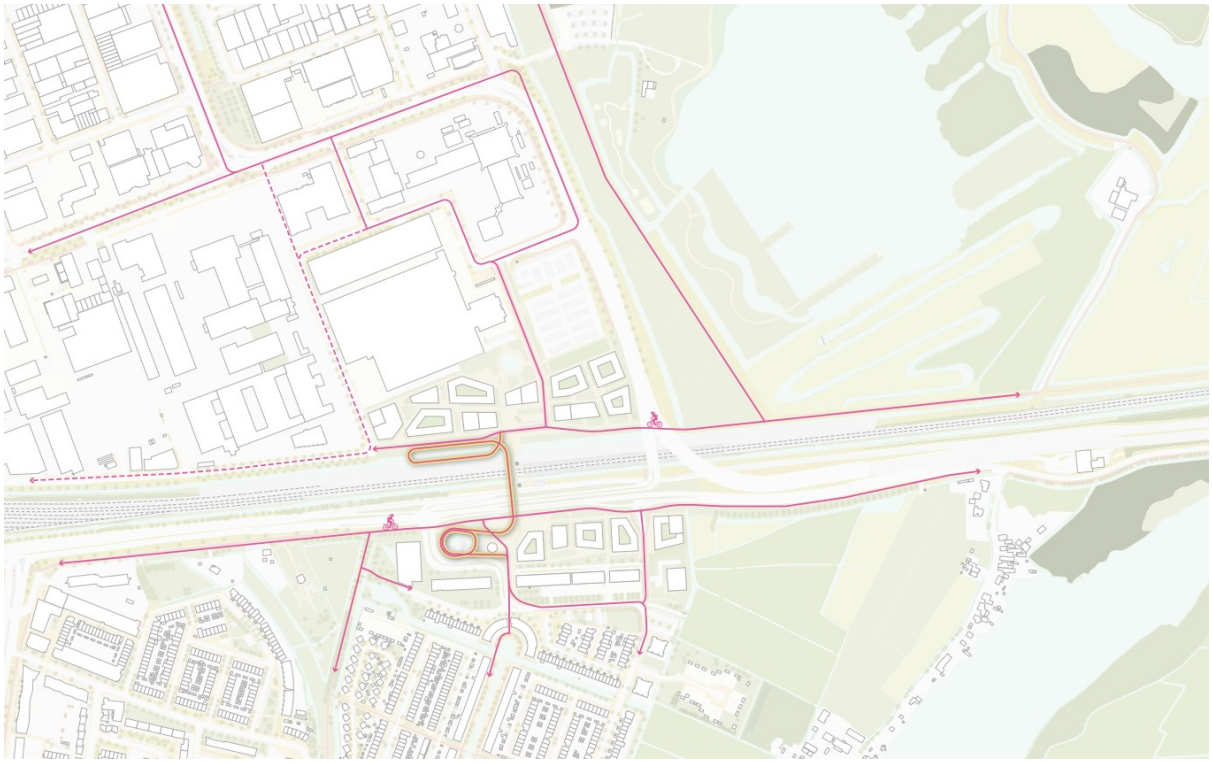
Ook wordt rekening gehouden met **toegankelijkheid voor kwetsbare groepen**, zoals ouderen, mensen met een fysieke beperking en mensen met een visuele beperking. In de volgende ontwerpfase worden de schetsen getoetst aan het HIOR en de CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid. Denk hierbij aan voldoende rustpunten, geleidelijnen, antislipmaterialen en obstakelvrije zones.

Voor het autoluw inrichten van Hart voor Oostpoort zetten we in op het afvangen van bewonersverkeer in parkeergarage(s) aan de randen van het gebied. Deze garages worden verbonden met prettige, veilige looproutes naar de woningen, zodat de voetganger centraal staat. Voor nood- en hulpdiensten blijven goed toegankelijke routes beschikbaar. Daarnaast creëren we een logische éénrichtingsverkeer route voor werkverkeer, bezorgdiensten, verhuizingen, mindervaliden en afvalinzameling. Zo beperken we doorgaand autoverkeer, maar behouden we de noodzakelijke bereikbaarheid en functionaliteit.

Tot slot draagt de **autoluwe inrichting van het gebied** bij aan verkeersveiligheid: minder autoverkeer betekent minder conflicten tussen voetgangers en voertuigen, minder geluidsoverlast en meer ruimte voor groen en verblijf. Dit alles maakt *Hart voor Oostpoort* tot een gebied waar voetgangers zich veilig, welkom en comfortabel kunnen bewegen.

4 Fiets

Binnen Hart voor Oostpoort wordt stevig ingezet op het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en het comfort voor fietsers. Centraal in het plan staat de realisatie van een nieuwe fietsbrug die de noord- en zuidzijde van het plangebied met elkaar verbindt. Aan de zuidzijde sluit deze brug aan op drie belangrijke fietsroutes: de F205, de F200 en de lokale routes vanuit de wijk Zuiderpolder. Aan de noordzijde kunnen fietsers via de G200 in oostelijke richting doorfietsen via natuurgebied Spaarnwoude richting Amsterdam, of westwaarts via de Jan van Krimpenweg naar het centrum van Haarlem en verder richting de kustgemeenten. In noordelijke richting is er een vrijliggend fietspad voorzien dat via het stationsplein en voor langs IKEA voert, met aansluiting op de Busweg, de Oudeweg en de Waarderweg. Hiermee wordt de fietsverbinding (F205) met de Waarderpolder aanzienlijk versterkt. Een tweede fietsroute noordwaarts langs de Jan van Krimpenweg en achterlangs bij IKEA is in potentie mogelijk. Dit is echter afhankelijk van de aankoop van private gronden. Daar is deze fase nog geen zekerheid over te geven, wel zijn de vrijliggende fietspaden in noordelijke richting langs de Jan van Krimpenweg schetsmatig ingetekend (zie stippenlijn in onderstaande afbeelding), om zodoende een beeld te geven van een mogelijk directere route, de impact op de omgeving en de (on)mogelijkheden die deze fietsverbinding biedt.



Figuur 3 toekomstig fietsnetwerk rondom Hart voor Oostpoort

De fietsinfrastructuur aan de zuidzijde van het plangebied wordt sterk verbeterd door onder andere de F200 te verbreden tot een 4 meter breed vrijliggend fietspad, dat in een rechte lijn wordt aangelegd voor optimaal fietscomfort en veiligheid. Ook de fietsroute de wijk in richting het zuiden, langs de vaart, wordt verbeterd en de aansluiting met de Diakenhuisweg en de nieuwe aantakking met de Robertus Nurksweg pakken we aan zodat fietsers hier veilig en comfortabel kunnen fietsen.

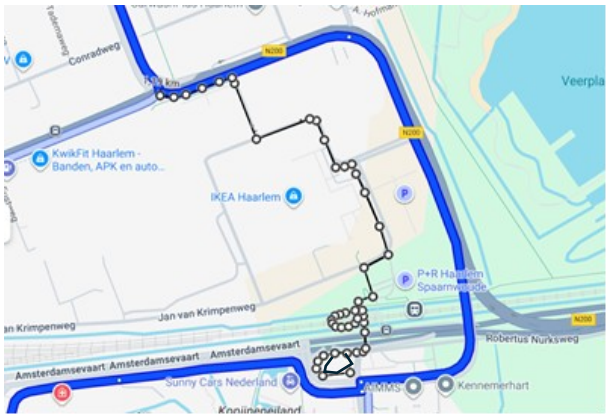
Aan de noordzijde wordt de G200 eveneens verbeterd met een breed vrijliggend fietspad van 4 meter. Fietsers fietsen straks via de G200 vanuit Spaarnwoude / Amsterdam, onder het huidige viaduct door, via het Veerpad, en worden dan met een geleidelijke hellingbaan naar het niveau van het stationsplein geleid.

Op het noordelijke stationsplein wordt een shared space-achtige zone ingericht waar fietsers en bussen een deel van het wegvak delen. Door fietsers over het stationsplein te laten fietsen, ontstaat er meer sociale interactie en reuring in dit gebied, wat de leefbaarheid sterk bevordert. Verder richting het noorden, oosten en westen, hebben fietsers een eigen comfortabel en breed vrijliggend fietspad.

De nieuwe fietsbrug krijgt een hellingbaan van 3% met rustpunten, wat minder steil is dan de huidige route via het bestaande viaduct (3,6% helling). Belangrijke meerwaarde is dat de nieuwe route sociaal veiliger is doordat deze via het stationsplein loopt, waar levendigheid en sociale controle aanwezig is. Fietsers hoeven bovendien niet langer langs een lawaaiige autoweg te rijden, zoals nu nog het geval is. Ook is er de nieuwe situatie straks maar één geregelde oversteek (met verkeerslichten) voor fietsers aan de zuidzijde om op de fietsbrug te komen, waar dat in de huidige situatie nog twee oversteken zijn met verkeerslichten. Verder kan men straks aan de noordzijde, via een prettige water en groene omgeving afdalen (of klimmen) richting/vanaf het stationsplein. Dit versterkt de beleving van de fietsroute aanzienlijk. Aan de zuidzijde van de fietsbrug krijgt de helling een **spiraalvormige lus** met een maximaal stijgingspercentage van **3%**, wat zorgt voor comfortabel fietsen. Onder deze constructie ontstaat ruimte voor **water en een urban sports park**, waardoor de omgeving aantrekkelijk en multifunctioneel wordt. Deze extra lus is noodzakelijk, omdat zonder deze oplossing de helling minimaal **4%** zou worden, wat niet wenselijk is voor fietscomfort.



Figuur 5 huidige fietsroute



Figuur 4 toekomstige fietsroute middels nieuwe fietsbrug

Hoewel een vrijliggend fietspad langs de Jan van Krimpenweg in westelijke richting nu buiten de scope van Hart voor Oostpoort valt, wordt deze optie in de toekomst niet uitgesloten. Ook een noordelijke variant langs deze weg is mogelijk, mits een deel van het privaat terrein beschikbaar komt. Voor nu biedt de route langs IKEA en verder via de Swenweg en de Busweg (hier worden ook vrijliggende fietspaden van voldoende breedte gerealiseerd) een veilige, snelle en comfortabele verbinding richting de Waarderweg en verder richting de Schoterbrug in Haarlem Noord. De oversteek voor fietsers bij de Bohnweg is nog een belangrijk punt van aandacht en moet verder worden uitgewerkt. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met IKEA, zodat het ontwerp integraal aansluit bij hun

ruimtelijke wensen. Cruciaal is dat fietsers veilig kunnen oversteken en via Swensweg en Busweg een goede verbinding naar de Waarderpolder behouden.

4.1 Fietsparkeren

Fietsparkeren bij station

In de huidige situatie is er aan de noordzijde van het station, op het Woudplein, een maximale capaciteit in de stalling van 270 fietsen en aan de zuidzijde op de Robert Nurkdweg een maximale capaciteit van 450 fietsen. Conform de parkeerdrukmetingen uit 2023 (gemeten op een dinsdagochtend en dinsdagavond) is er een bezetting van 62% aan de noordzijde en een bezetting van 72% aan de zuidzijde op een dinsdagochtend. De bezettingsgraad in de avond ligt ietwat lager met 58% aan de noordzijde en een bezetting van 41% aan de zuidzijde van het station.

Aan beide zijden van het station worden straks ruime fietsenstallingen gerealiseerd: aan de noordzijde is plek voor 320 fietsen, aan de zuidzijde voor 500. Er is ook ruimte ingetekend voor OV-fietsen, fietskluisjes en stallingsplekken voor fietsen met afwijkende afmetingen, zoals bakfietsen. Door het aantal OV-fietsen fors uit te breiden aan beide zijden van het station, versterken we de ketenreis van trein en fiets, waarmee we de bereikbaarheid van zowel de Waarderpolder als de Zuiderpolder en de rest van Haarlem verbeteren voor mensen die met het openbaar vervoer reizen van en naar Haarlem.

Fietsparkeren woningen

Net als bij het autoparkeren wordt ook voor het fietsparkeren aangesloten bij de Nota parkeernormen. Het is de doelstelling van de gemeente Haarlem om in het kader van de mobiliteitstransitie een modal shift teweeg te brengen van auto naar fiets. De volgende uitgangspunten gelden hierbij voor Hart voor Oostpoort

- De fietsparkeerbehoefte als gevolg van de woningen (inclusief bezoekers) op basis van de Nota Parkeernormen, is door ontwikkelaars op te lossen in de eigen blokken. Bij de uitwerking van de ontwikkelplannen moet rekening worden gehouden met de daarvoor benodigde ruimte. Dit uitgangspunt geldt voor alle type woningen.
- De fietsparkeerbehoefte van werknemers van bedrijven en voorzieningen in het plangebied dient, net als bij de woningen, opgelost te worden in de eigen blokken van de ontwikkelaars. Bezoekers van deze functies parkeren ook op eigen terrein. Op het moment dat dit niet volledig mogelijk is, worden de openbare fietsenstallingen benut. Indien in de omgeving van een ontwikkellocatie geen openbare fietsenstalling (met voldoende ruimte) aanwezig is, maken bezoekers gebruik van fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De eventuele aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt bekostigd door de initiatiefnemer.

5 Openbaar vervoer

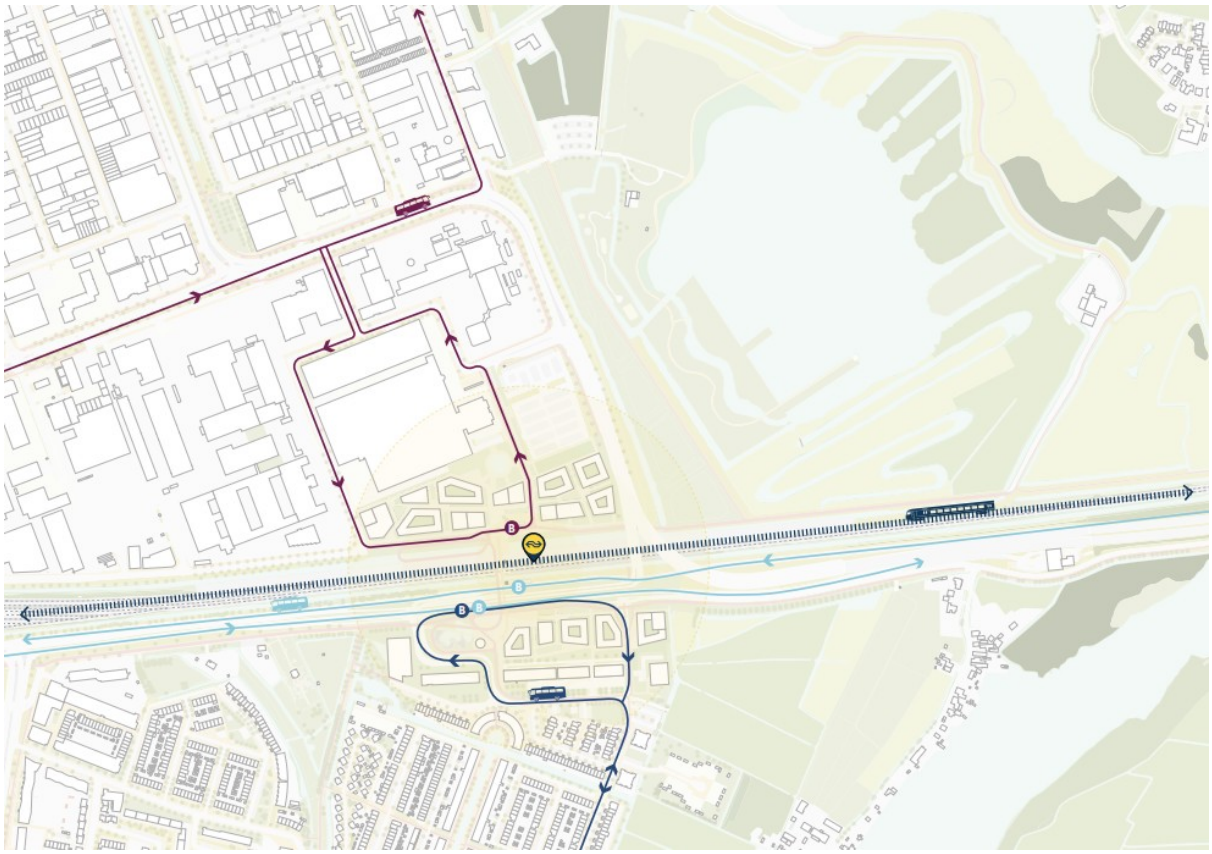
Het openbaar vervoer speelt een centrale rol in de bereikbaarheid van Hart voor Oostpoort en wordt zorgvuldig geïntegreerd in het mobiliteitsplan. Aan de noordzijde van het station wordt zoals reeds vermeld een bushalte gerealiseerd op loopafstand van de treinperrons. De busroute richting het station loopt via de Busweg en voorlangs bij IKEA, terwijl de route richting de Waarderpolder via de Jan van Krimpenweg en de Busweg zal verlopen (zie afbeelding hieronder). 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.

De halte van lijn 80 aan de noordzijde van de Amsterdamsevaart blijft nagenoeg op de huidige locatie.

Verder komen er aan de zuidzijde van het stationsgebied voldoende kiss & ride-plekken, aangevuld met een taxistandplaats en invalideparkeerplaatsen. Aan de noordzijde worden deze voorzieningen niet gerealiseerd, zodat de verkeersstromen daar beperkt blijven en het gebied autoluw blijft.

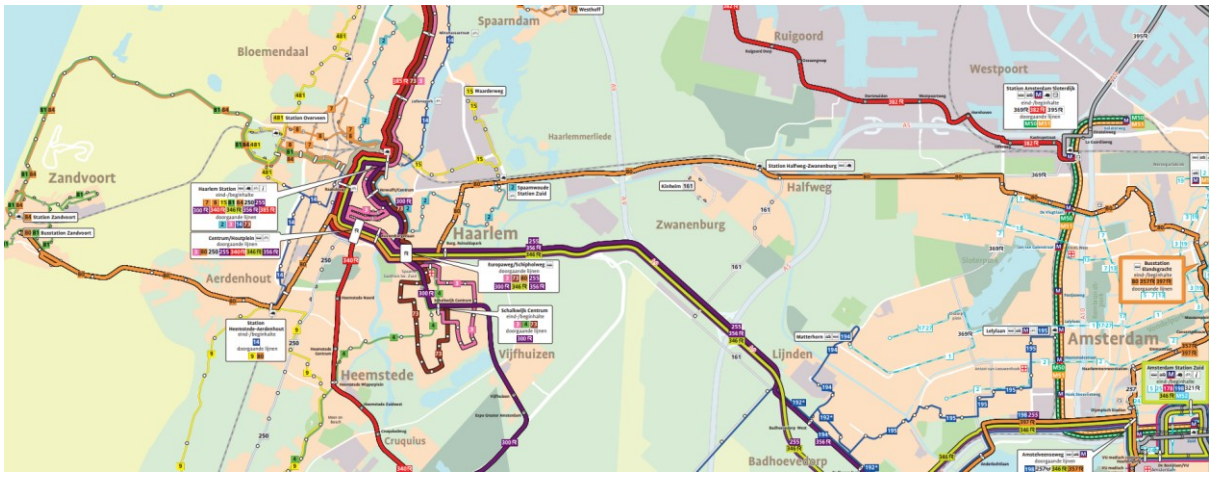
Tot slot is in de plannen een HOV-reservering opgenomen aan de noordzijde van de spoorlijnen. Deze zone wordt voorlopig ingericht met groen en water en niet bebouwd, zodat er in de toekomst ruimte is voor uitbreiding van het spoornet tussen Haarlem en Amsterdam — met treinmaterieel of mogelijk een HOV-bus. Deze reservering waarborgt flexibiliteit voor toekomstige OV-ontwikkelingen en versterkt de robuustheid van het mobiliteitssysteem in Haarlem Oost.

Om station Haarlem Spaarnwoude en de bijbehorende OV-voorzieningen goed in te passen binnen het Masterplan, is een aanvullend Programma van Eisen voor de stationsomgeving opgesteld. In dit Programma van Eisen worden voorwaarden, richtlijnen en wensen meegegeven die voortkomen uit de regels en voorschriften van ProRail, NS, de Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem. Het Programma van Eisen voor de stationsomgeving is te vinden in bijlage 6 van het Masterplan



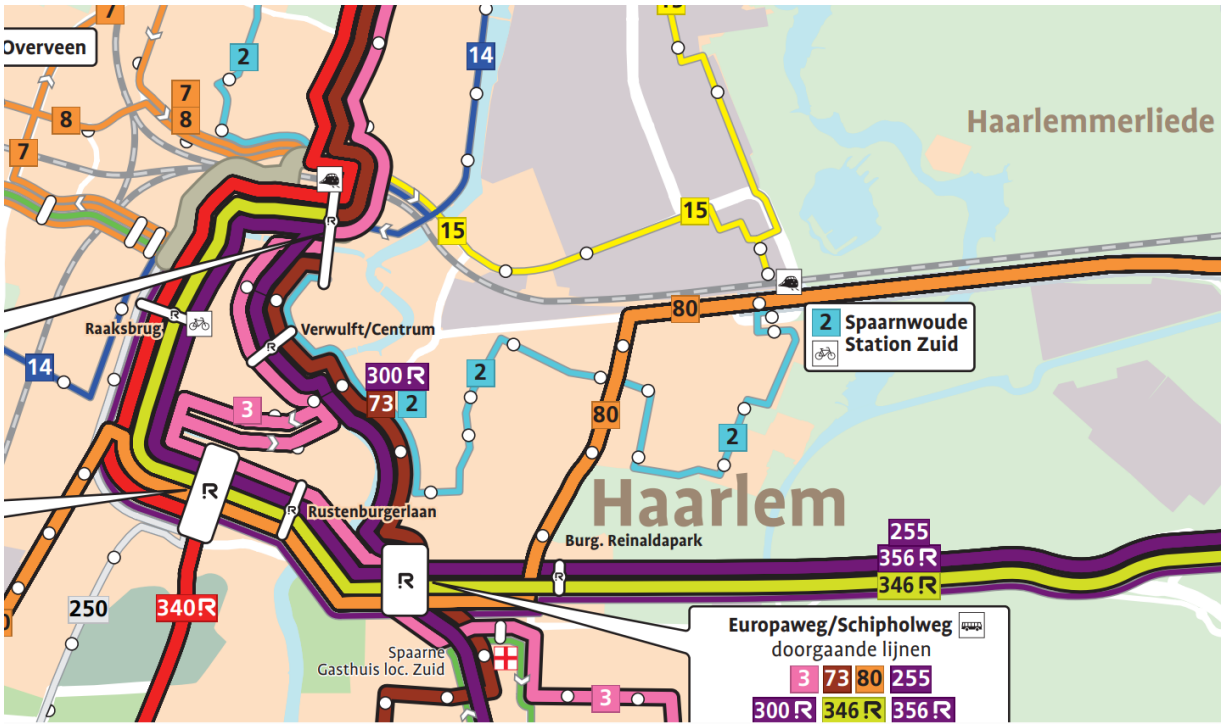
Figuur 6 toekomstige busroutes Hart voor Oostpoort

In onderstaande afbeelding is met een oranje lijn, bus 80 weergegeven, die van en naar Zandvoort via de Amsterdamsevaart en station Haarlem Spaarnwoude naar Amsterdam.



Figuur 7: busroutenetwerk omgeving Haarlem

In onderstaande afbeelding is ingezoomd op het Haarlemse grondgebied, lijn 15 is met een dunne gele lijn weergegeven. Deze buslijn rijdt van en naar Haarlem Station van en naar Haarlem Waarderweg, via Haarlem Station Spaarnwoude. Daarnaast is lijn 2 met een licht blauwe kleur aangegeven. Deze bus rijdt van en naar Haarlem Station Spaarnwoude, van en naar Haarlem Delftplein/Spaarne Gasthuis via station Haarlem. Lijn 2 zal straks een iets andere route rijden, doordat deze straks een rondje rijdt door Hart van Oostpoort aan de zuidzijde van het plangebied.



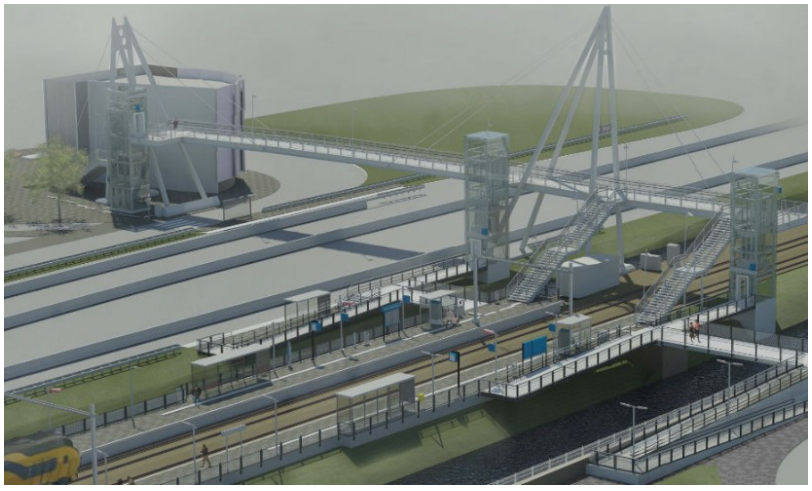
Figuur 8: busroutes van lijn 2, 15 en 80 nabij Hart voor Oostpoort

Trein

Vanaf Haarlem Spaarnwoude vertrekken 4 tot 6 Sprinters per uur. Deze treinen rijden richting:

- Amsterdam Centraal via Sloterdijk
- Zandvoort aan Zee via Haarlem
- Hoorn via Haarlem, Uitgeest en Alkmaar

De frequentie kan variëren afhankelijk van het tijdstip en de dag (weekdag vs. weekend). Tijdens de spitsuren is de frequentie hoger. Hieronder een afbeelding in een visuele schets van de huidige situatie (bron ProRail).



Figuur 9: huidige situatie station Haarlem Spaarnwoude - Stationsplein inrichtingseisen staan verwoord in Bijlage 6 – PvE Stationsplein (Bron: Arcadis 2025)/

6 Auto

6.1 Autoparkeren

In de ontwikkelzone Hart voor Oostpoort kiezen we bewust voor een integrale en toekomstbestendige parkeeroplossing die bijdraagt aan een autoluwe en leefbare openbare ruimte. Aan de noordwestzijde van het plangebied realiseren we een multifunctioneel parkeergebouw waarin de parkeerbehoefte voor bewoners, kantoren en voorzieningen wordt gebundeld. Door deze functies te combineren, benutten we de beschikbare ruimte optimaal en faciliteren we dubbelgebruik. Conform de parkeerbalans is er dan een parkeerbehoefte van 192 parkeerplaatsen, dit is exclusief een P&R. De P+R (minimaal 150 plaatsen) wordt bij voorkeur geïntegreerd in de parkeeroplossing van IKEA, waarmee we efficiënt omgaan met de schaarse ruimte en voldoen aan het actuele parkeer- en mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem. Op welke wijze de P&R met het parkeren van IKEA kan worden geïntegreerd, is onderdeel van nader onderzoek in de volgende fase. Indien deze integratie niet mogelijk is, zal de P&R functie worden opgelost in het parkeergebouw aan de noordwestelijke zijde waar ook de bewoners en bezoekers van het gebied zullen parkeren. Er is een totale parkeerbehoefte van 192 + 150 P&R = 342 parkeerplaatsen in het noordelijk plangebied.

6.2 Park & Ride (P+R)

De huidige Park & Ride (P+R)-locatie zal komen te vervallen vanwege de geplande woningbouw op deze plek. Het is echter van groot belang om het huidige aantal van circa 150 P+R-plaatsen minimaal terug te brengen in het gebied. Uit recent onderzoek blijkt dat deze locatie de meest geschikte plek is voor een P+R-functie in Haarlem, gezien de strategische ligging direct naast het treinstation en aan de rand van de stad.
Wij willen de P+R-functie op deze locatie niet alleen behouden, maar ook verbeteren. Dit doen we door te investeren in betere bewegwijzering en gerichte communicatie, zodat de vindbaarheid en het gebruik van de P+R verder worden vergroot. Het onderzoek toont aan dat de huidige P+R veel wordt gebruikt door Haarlemmers die met de auto naar deze locatie rijden en vervolgens met de trein naar Amsterdam reizen. In de toekomstige situatie willen we dit principe verbreden: ook automobilisten die normaal gesproken naar de binnenstad van Haarlem of naar de kustgemeenten rijden, moeten worden gestimuleerd om hun auto bij deze nieuwe P+R te parkeren en verder te reizen met het openbaar vervoer.

6.3 Verkeersontsluiting parkeervoorzieningen

De verkeersontsluiting richting de gebouwde parkeervoorziening concentreert zich op de Jan van Krimpenweg, de Bohnweg en de N200, zodat de omliggende woonstraten autoluw blijven.

Aan de zuidzijde van het plangebied is een parkeerbehoefte van 115 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers en 50 parkeerplaatsen voor kantoren en voorzieningen. Ook hier passen we dubbelgebruik toe, waardoor we in totaal 115 parkeerplaatsen realiseren, waarvan circa 30 op maaiveld en het overige deel onder de woonblokken aan de

zuidoostzijde. De toegang tot deze parkeervoorzieningen verloopt via de Diakenhuisweg en een nieuwe verbinding richting de Robertus Nurksweg.



Figuur 10 parkeerlocaties noord- en zuidzijde plangebied met K+R aan de zuidzijde

In de parkeerbehoefteberekening voor zowel de noord- als zuidzijde, is conform het Haarlems beleid een reductie van 20% toegepast vanwege de nabijheid van station Haarlem Spaarnwoude, en is rekening gehouden met de inzet van deelmobiliteit: 8 deelauto's aan de noordzijde en 5 aan de zuidzijde. Met het oog op de gewenste mobiliteitstransitie staat Haarlem positief tegenover autodeelconcepten. De deelauto vormt een alternatief voor eigen autobezit. Ook blijkt uit onderzoek dat autodelen leidt tot een vermindering van het autogebruik en tot een ander soort autogebruik. Slechts 10% van de ritten in een deelauto is korter dan 5 kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30% (Nota Parkeernormen, 2025).

Tot slot is in de berekening een hotel met congresruimte en restaurant aan de noordzijde meegenomen als 'special', waarmee we anticiperen op toekomstige functies in het gebied. De exacte invulling van deze 'special is nog niet bekend. Daarmee kan de parkeerbalans aan de noordzijde van het plangebied nog wijzigen.

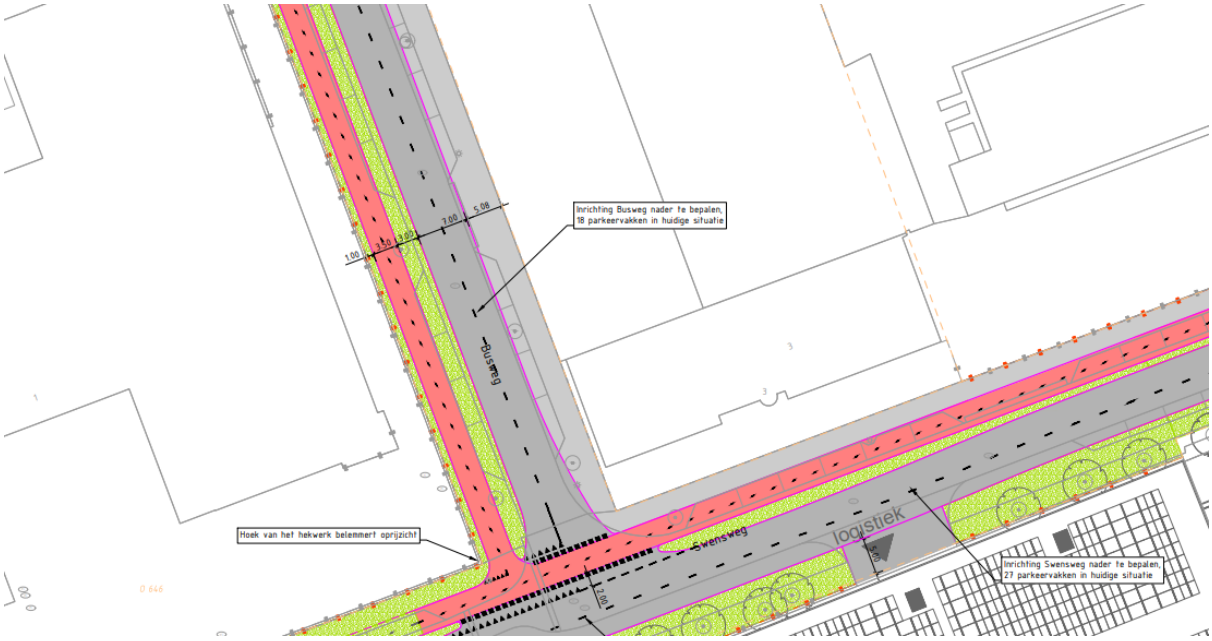
Ruimte voor woningbouw en nieuwe infrastructuur maken

Aan de noordzijde van het plangebied zijn nu openbare parkeerplaatsen gelegen langs de Laan van Decima, de Swensweg, de Busweg en de Jan van Krimpenweg. Ook aan de zuidzijde van het plangebied zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig. Er wordt nu onder andere geparkeerd onder het Kegge Stastocviaduct en langs de Robertus Nurksweg, parallel aan de Amsterdamsevaart. Om de woningbouwplannen met benodigde infrastructuur mogelijk te maken, moeten er parkeerplaatsen opgeheven worden. Om te onderzoeken of dit mogelijk en verantwoord is, is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd (bron Trajan Parkeerdrukmeting Haarlem Oostpoort, juli 2023) en zijn er kentekens

gescand en geanalyseerd. Zodoende is onderzocht hoe deze openbare parkeerplaatsen worden gebruikt, wanneer en door wie (bewoners, bezoekers, werknemers).

Opheffen parkeerplaatsen noordzijde plangebied

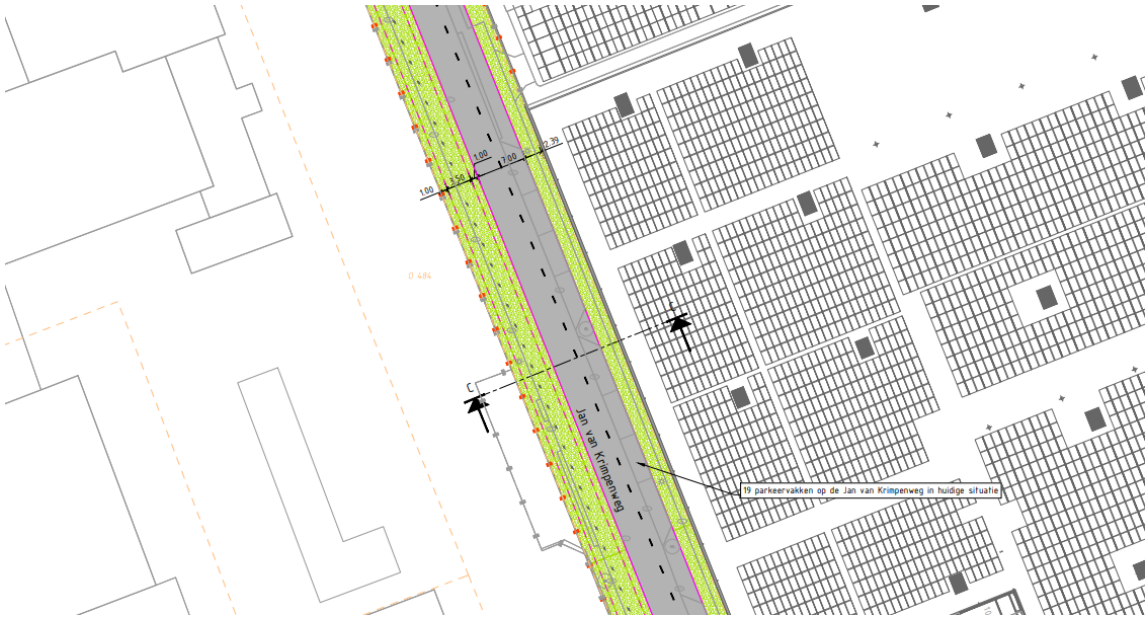
- Laan van Decima: in de huidige situatie is langs de Laan van Decima parkeercapaciteit voor 51 auto's. In de plannen voor Hart voor Oostpoort wordt dit gebied volledig herontwikkeld, er komen met name woningen op de plek waar nu nog voornamelijk asfalt ligt. Alle 51 parkeerplaatsen dienen daarom opgeheven te worden. De parkeerdruk is hier (conform de Trajan Parkeerdrukmeting Haarlem Oostpoort, juli 2023) op zaterdagmiddag rond de 85% en op een dinsdagnacht rond de 40%. Het aandeel bewoners op een dinsdagmiddag ligt hier rond de 0%. Daaruit concluderen wij dat het merendeel van de parkeerders bezoekers zijn van dit gebied. Bezoekers dienen op eigen terrein te parkeren.
- Busweg: de huidige 18 parkeerplaatsen dienen opgeheven te worden om zodoende een vrijliggend fietspad in twee richtingen van 3,5m breed, een erftoegangsweg van ca. 7m, brede bermen van 3m en een voldoende breed trottoir in te passen (zie afbeelding hieronder). Mogelijk kunnen er aan de oostzijde van de weg enkele parkeerplaatsen behouden blijven. Dit is een ontwerpopgave voor de volgende fase.



Figuur 11: mogelijke inpassing fietsinfrastructuur Swensweg en Busweg

- Jan van Krimpenweg (noord-zuid verbinding): langs de Jan van Krimpenweg in de noord-zuid richting bevinden zich in de huidige situatie 19 parkeerplaatsen. Indien er private grond aangekocht kan worden en we het vrijliggende fietspad hier kunnen realiseren tot naar de Oudeweg, is het noodzakelijk dat alle 19 parkeerplaatsen opgeheven worden. Indien de route voorlangs bij IKEA de hoofdroute voor fietsers blijft, en er geen tweede route voor fietsers gerealiseerd kan worden, kunnen de huidige parkeerplaatsen behouden blijven op de Jan van Krimpenweg. In de volgende fase zal hier meer duidelijk over komen. Vooralsnog

gaan wij in voorliggend Masterplan enkel uit van een vrijliggend fietspad voorlangs bij IKEA en kunnen de huidige parkeerplaatsen behouden blijven.



Figuur 12: Jan van Krimpenweg mogelijk toekomstige inpassing

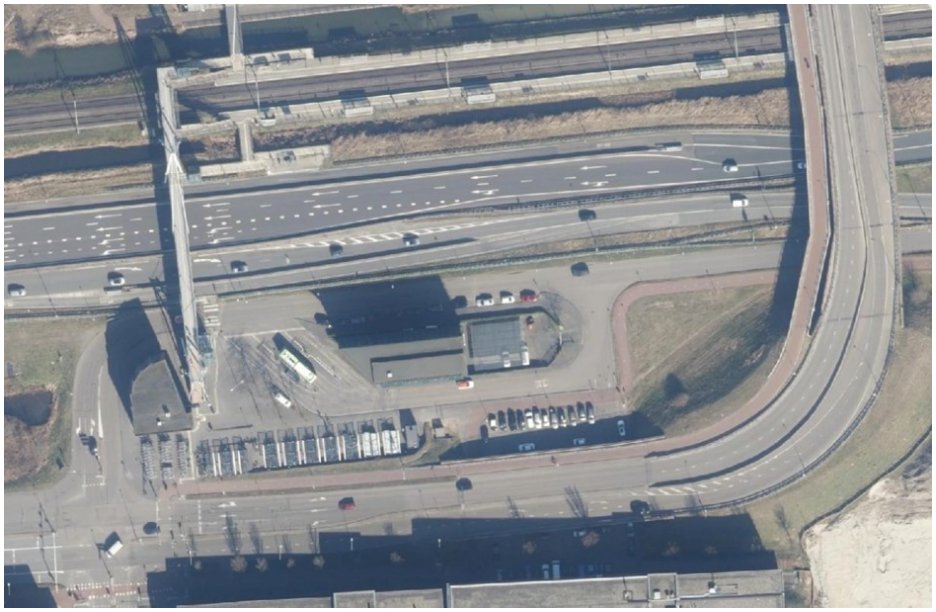
- Swensweg: in de huidige situatie zijn er langs de Swensweg 27 parkeerplaatsen gelegen. Deze moeten naar verwachting grotendeels opgeheven worden. De inrichting van de Swensweg dient in de ontwerpfase nader uitgewerkt te worden. Er dient minimaal een vrijliggend fietspad van 3,5m ingepast te worden en een erftoegangsweg van 7,0m breed zodat er logistiek verkeer, busverkeer alsmede autoverkeer veilig en met voldoende brede bochtstralen van de weg gebruik kunnen maken (zie eerste schets in afbeelding hieronder). De parkeerplaatsen worden hier voornamelijk gebruikt door werknemers en bezoekers van bedrijven in dit gebied (zie parkeermeting Trajan, 2023). Deze parkeerplaatsen kunnen daarom opgeheven worden. Werknemers en bezoekers dienen op eigen terrein te parkeren.



Figuur 13: Inpassing fietsinfrastructuur Swensweg

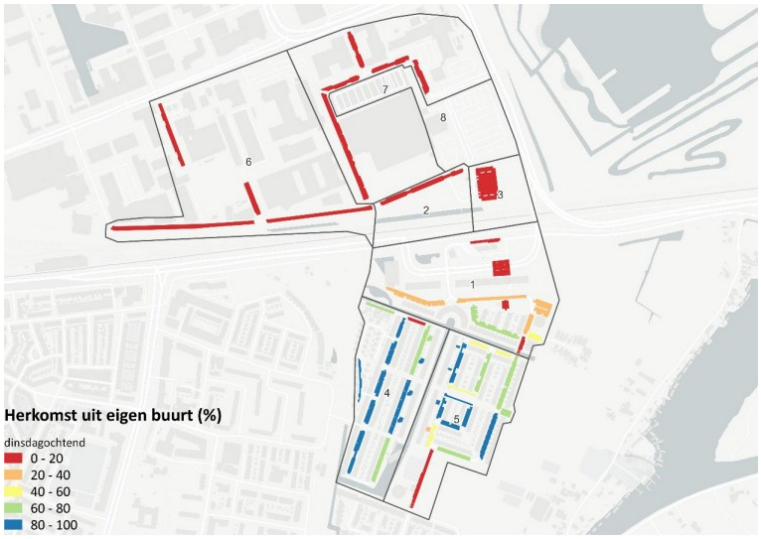
Opheffen parkeerplaatsen zuidzijde plangebied

- Parkeerplaatsen onder huidig viaduct en langs Robertus Nurksweg: in de huidige situatie zijn er 60 parkeerplaatsen beschikbaar onder het viaduct van het Kegge Stastokviaduct en 10 parkeerplaatsen langs de Robertus Nurksweg.



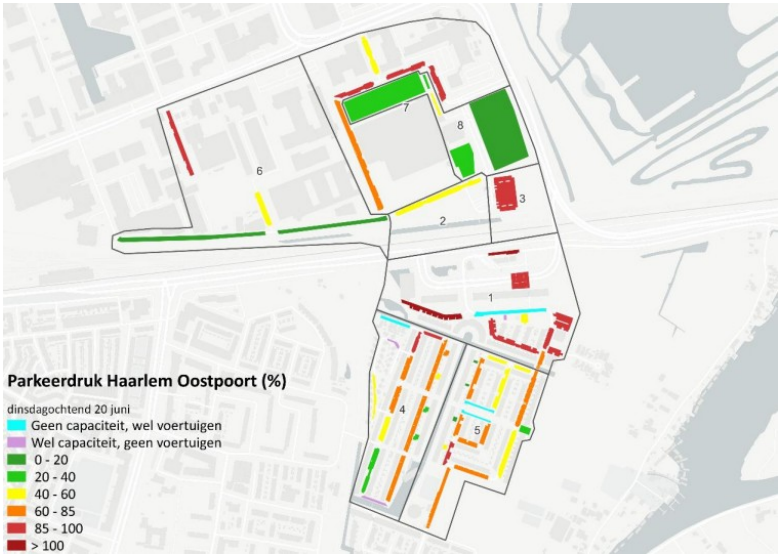
Figuur 14: luchtfoto huidig viaduct en parkeren onder viaduct

- Uit de parkeerdrukmetingen (bron: Trajan Parkeeronderzoek Haarlem Oostpoort, juli 2023) blijkt dat de parkeerplaatsen onder het viaduct en langs de Robertus Nurksweg voor minder dan 20% gebruikt worden door mensen uit de eigen buurt. Dit beeld is zowel op een dinsdagochtend, dinsdagmiddag als dinsdagnacht hetzelfde.



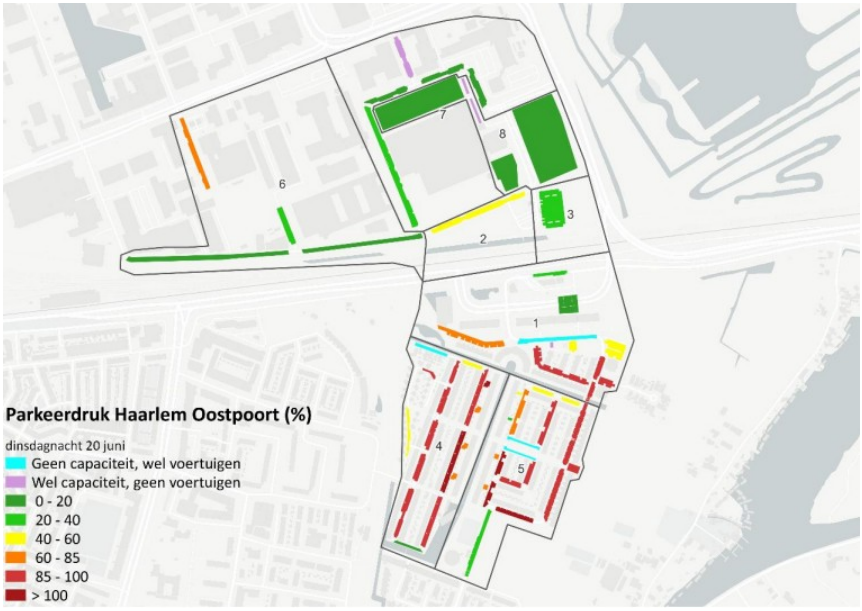
Figuur 15: resultaten parkeerdrukmeting dinsdagochtend herkomst eigen buurt

Verder blijkt uit de parkeerdrukmeting dat de parkeerdruk (verhouding capaciteit en bezetting) op het terrein onder het viaduct tussen de 85-100% is op een dinsdagochtend (zie afbeelding hieronder).

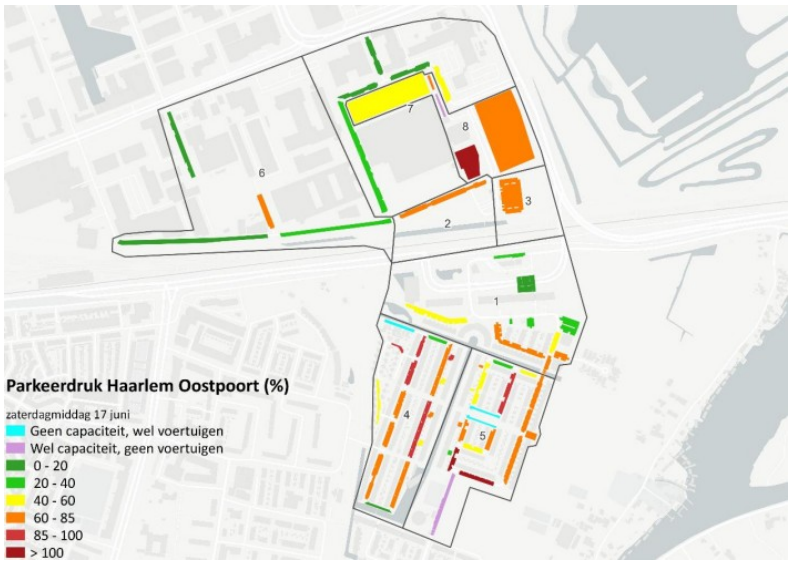


Figuur 16: resultaten parkeerdrukmeting dinsdagochtend

Daarentegen is de parkeerdruk op een dinsdagnacht en op een zaterdagmiddag nagenoeg 0% op deze terreinen (zie afbeeldingen hieronder). Hieruit concluderen wij dat het terrein onder het viaduct en langs de Robertus Nurksweg gebruikt wordt door werknemers van de bedrijven in dit gebied of mogelijk door mensen die verder met de trein reizen (P&R functie). Werknemers dienen op eigen terrein te parkeren. Dit is dan ook de reden dat de opgeheven parkeerplaatsen onder het viaduct (60 ppl) en langs de Robertus Nurksweg niet gecompenseerd worden in het plangebied Hart voor Oostpoort. De P&R functie wordt ingevuld aan de noordzijde van het plangebied (minimaal 150 plekken met mogelijkheid tot uitbreiding afhankelijk van gekozen oplossing met IKEA integratie).



Figuur 17: resultaten parkeerdrukmeting dinsdagnacht



Figuur 18: resultaten parkeerdrukmeting zaterdagmiddag

Invoering gereguleerd parkeren in ontwikkelzone Hart voor Oostpoort

Conform het Haarlems Mobiliteitsbeleid is het doel om de ruimtevraag van stilstaande auto's in de wijken terug te dringen, om zodoende stedelijke kwaliteit te kunnen bieden.

Door de verdichting in de ontwikkelzones dient de toekomstige parkeervraag inpandig opgelost te worden in combinatie met parkeerregulering om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit (zoals groen en spelen, maar ook groen en water in het kader van klimaatadaptatie). Dit principe geldt ook voor Hart voor Oostpoort.

Ook in de bestaande wijken moet ruimte gemaakt worden voor deze stedelijke kwaliteit. Hierom wordt stadsbreed (uitvoering conform Nota Ruimte voor mensen en mobiliteit, 2025) ingezet op terugdringen van het autobezit en daarmee de ruimtevraag voor geparkeerde auto's door het gefaseerd invoeren van parkeerregulering. Het college van B en W voert betaald parkeren in een wijk in als de gemiddelde parkeerdruk is opgelopen tot 95% of hoger.

6.4 Parkeerbalans

Programma en gehanteerde norm plangebied noordzijde met special

programma	aantal	P-norm bew	P-norm bez
Wonen			
Koop tussen / hoek		0,6	0,1
Koop, appartement, duur	95	0,6	0,1
Koop, appartement, midden	47	0,5	0,1
Koop, appartement, goedkoop	28	0,4	0,1
Huur, vrije sector		0,6	0,1
Huur, middelduur	114	0,5	0,1
Huur, sociaal, liberalisatiegrens	95	0,4	0,1
Huur sociaal, 1e aftoppingsgrens	95	0,35	0,1
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)		0,2	0,1
TOTAAL	**473**		
Werken en commercie	m2	norm	P-behoefte
Kantoor zonder balie	7306	0,6	**43,836**
Commerciële dienstverlening	4403	0,9	**39,627**
Hotel	153 kamers	1,5	22,95
P&R (handmatig)			**150**

Parkeerbalans noordzijde met special

parkeerbalans	Aantal van functie	Normatief incl correcties voor OV	koopavond	werkdag nacht	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	473	141	112,8	141	112,8	98,7
woningen bezoekers	473	37,84	26,488	0	37,84	26,488
deelauto	8	8	8	8	8	8
kantoren / bedrijven	7306 m2	35,0688	1,75344	0	0	0
comm dienstverl.	4403 m2	31,7016	23,7762	0	0	0
hotel	153	18,36	18,36	18,36	13,77	7,344
P&R (handmatig)	150	150	150	150	150	150
Parkeerbehoefte			**342**	**318**	**323**	**291**

*Koopavond is in dit geval de maatgevende periode omdat op dat moment de parkeerbehoefte van alle functies, zowel wonen werken als hotel, het hoogste is met 342 parkeerplaatsen.

In de parkeerbalans zijn 150 P&R plekken opgenomen die op een aanwezigheidspercentage van 100% zijn gezet. Vooralsnog gaan wij ervan uit dat de P&R plekken niet gecombineerd kunnen worden met parkeerplaatsen van andere functies zoals wonen, werken of bezoekers van de woningen. Dit is technische en organisatorisch gezien dermate complex in te regelen, dat we gekozen hebben voor vaste P&R plekken die

altijd beschikbaar zijn voor de P&R functie. Indien de P&R functie gecombineerd kan worden met de parkeeroplossing van IKEA, vervallen deze 150 plekken uiteraard in bovenstaande parkeerbalans en zijn er 342-150 = 192 parkeerplaatsen benodigd in het noordwestelijke parkeergebouw.

Programma en gehanteerde norm plangebied zuidzijde

programma	aantal	P-norm bew	P-norm bez
Wonen			
Koop tussen / hoek		0,6	0,1
Koop, appartemen, duur	65	0,6	0,1
Koop, appartemen, midden	32	0,5	0,1
Koop, appartemen, goedkoop	19	0,4	0,1
Huur, vrije sector		0,6	0,1
Huur, middelduur	78	0,5	0,1
Huur, sociaal, liberalisatiegrens	65	0,4	0,1
Huur sociaal, 1e aftoppingsgrens	65	0,35	0,1
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)		0,2	0,1
TOTAAL	**323**		
Winkelen boodschappen			
IKEA winkel (handmatig)			
Werken	m2	norm	P-behoefte
Kantoor zonder balie	6592	0,6	**39,552**
Commerciële dienstverlening	1127	0,9	**10,143**

Parkeerbalans zuid

parkeerbalans	Aantal van functie	Normatief incl correcties	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	323	96	86,4	96	76,8	67,2
woningen bezoekers	323	25,84	20,672	0	25,84	18,088
deelauto	5	5	5	5	5	5
kantoren / bedrijven	6592 m2	39,552	1,9776	0	0	0
Commerciële dienstverl.	1127 m2	10,143	0,50715	0	0	0
Parkeerbehoefte			**115**	**101**	**108**	**91**

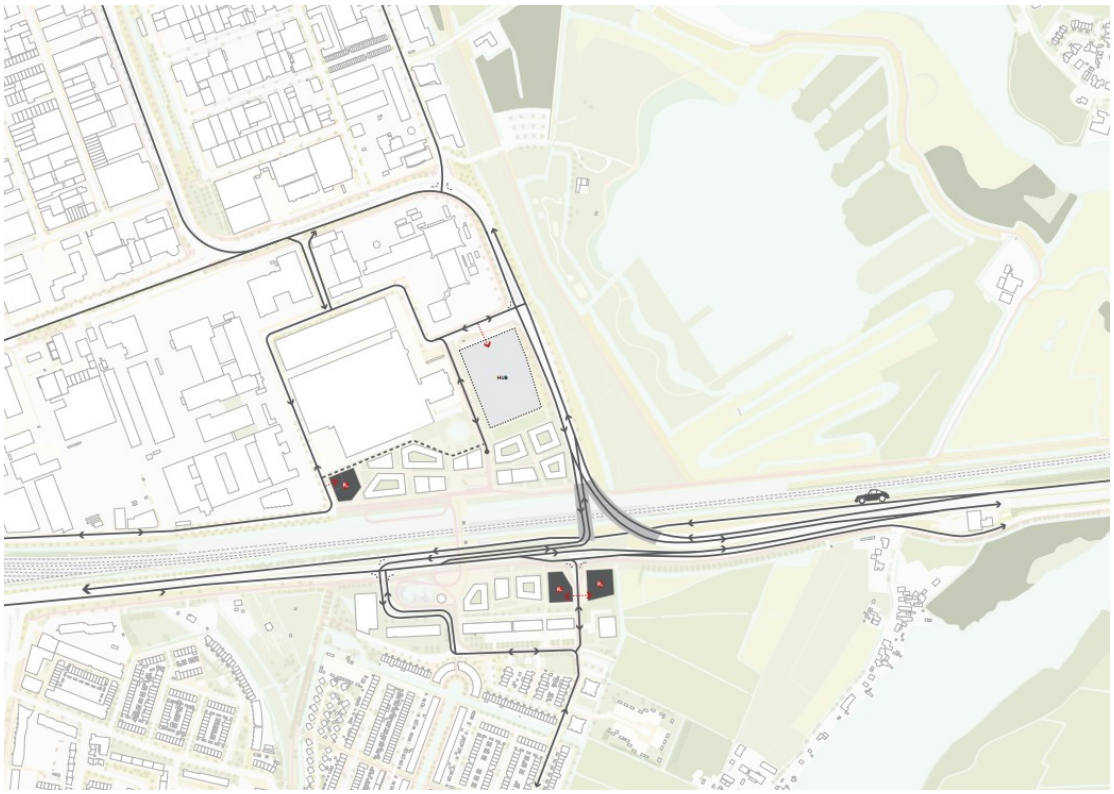
*Werkdagnacht is in dit geval de maatgevende periode omdat op dat moment de parkeerbehoefte van alle functies, zowel wonen, werken als commerciële dienstverlening, het hoogste is met 115 parkeerplaatsen.

7 Nieuwe weginfrastructuur

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. Om kosten te beperken, blijft het deel boven het spoor behouden, terwijl het overige deel wordt vernieuwd en een directe aansluiting krijgt op de Amsterdamsevaart. Deze ingreep maakt ruimte vrij voor woningbouw en een aantrekkelijke openbare ruimte aan de zuidzijde van het plangebied. Daarnaast wordt de Camera Obscuraweg heringericht, hier verdwijnt een deel van het asfalt en het kruispunt met de Amsterdamsevaart aangepakt zodat deze goed aansluit op de toekomstige weginrichting. Verder realiseren wij een nieuwe aansluiting die straks de Diakenhuisweg met de Robertus Nurksweg verbindt. Ontwerptekeningen zijn terug te vinden in Bijlage 9 (Masterplan Hart voor Oostpoort bijlage techniek en mobiliteit, Arcadis, 2025).

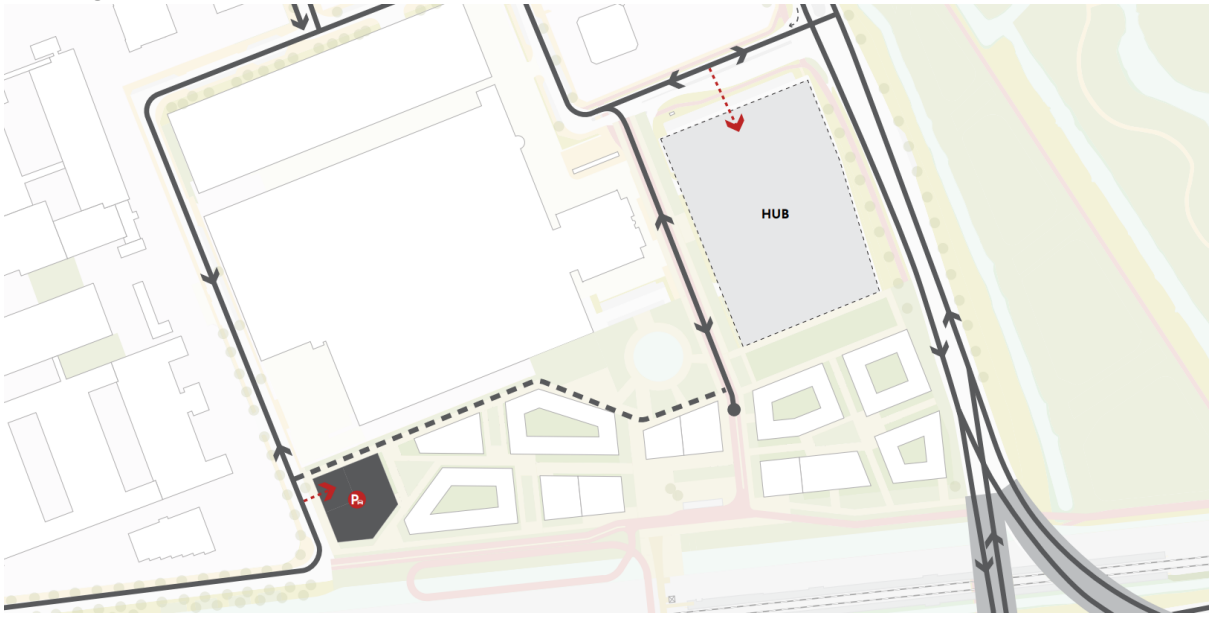
Aan de noordzijde verdwijnt de Laan van Decima als verkeersweg om plaats te maken voor woningen. Ook worden de Bohnweg, Swensweg en de Busweg opnieuw ingericht, met extra aandacht voor veilige verkeersafwikkeling en meer ruimte voor fietsers.

Ingenieursbureau Arcadis heeft het onderzoek naar de nieuwe infra uitgevoerd en het schetsontwerp verzorgd. Dit document is te vinden in de bijlage 9 onder ‘Masterplan Oostpoort - bijlage techniek en mobiliteit’.



Figuur 19: toekomstig autonetwerk Hart voor Oostpoort en omgeving

Logistiek verkeer aan de noordzijde van Hart voor Oostpoort — waaronder pakketdiensten, afvalinzameling en servicevoertuigen zoals loodgieters — kunnen het gebied straks bereiken via de Bohnweg en de Jan van Krimpenweg. De aanrijroute loopt achterlangs bij IKEA. Wegrijden kan via de route, voorlangs bij IKEA en weer terug naar de Bohnweg en de N200. Zie afbeelding met logistieke route in stippenlijn hieronder. Door het plangebied heen rijden is niet toegestaan, om de verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. Logistieke voertuigen kunnen parkeren en hun goederen uitladen aan de noordzijde van het gebouw dat op het stationsplein gesitueerd is. Wegrijden zal in noordelijke richting, voorlangs bij IKEA en verder via de Bohnweg gebeuren. De route is dus 'tegen-de-klok-in'.



Figuur 20: route voor logistiek, bevoorrading en pakketdiensten via stippenlijn

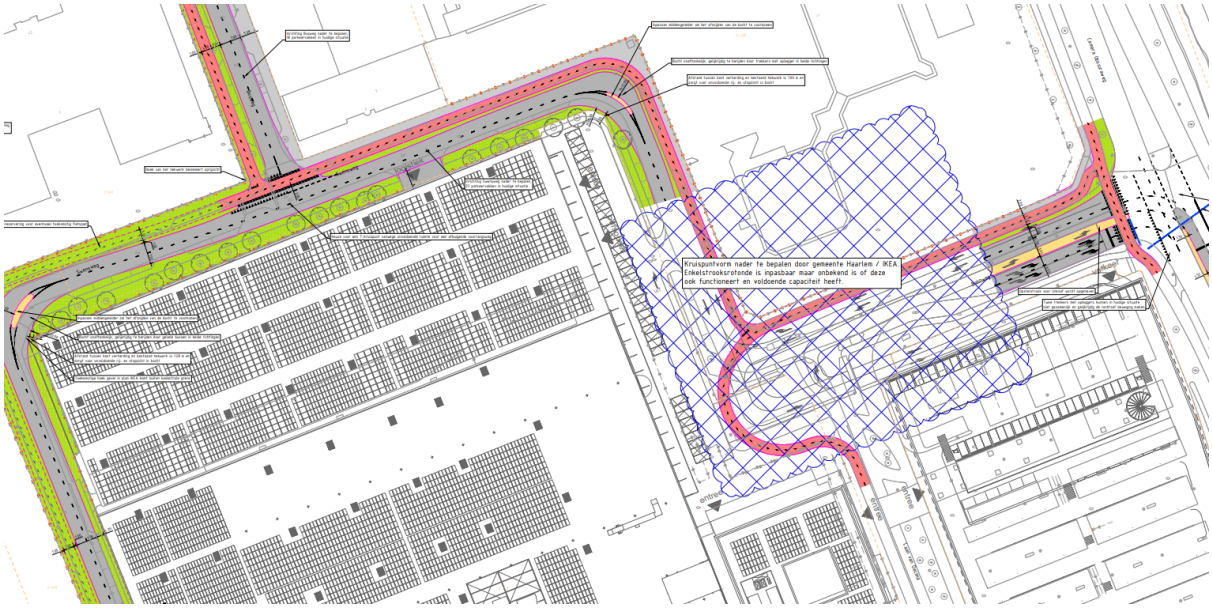
Kruising Bohnweg – N200 en verkeersstructuur noordzijde Amsterdamsevaart
De kruising Bohnweg – N200, bij de Ikea, is in de huidige situatie een zwaar belast kruispunt. Dit komt omdat er grote stromen afslaand verkeer zijn die conflicteren met het doorgaand verkeer. Dit knelt vooral in de ochtendspits wanneer veel forenzen de stad uitrijden naar de snelweg in combinatie met forenzen die het plangebied binnenrijden.

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, maar te weinig restcapaciteit bieden naar de toekomst, wanneer naast Oostpoort ook de Ikea mogelijk zal worden uitgebreid. Daarom wordt aanbevolen beide maatregelen uit te voeren om een goede doorstroming op de N200 te kunnen garanderen.

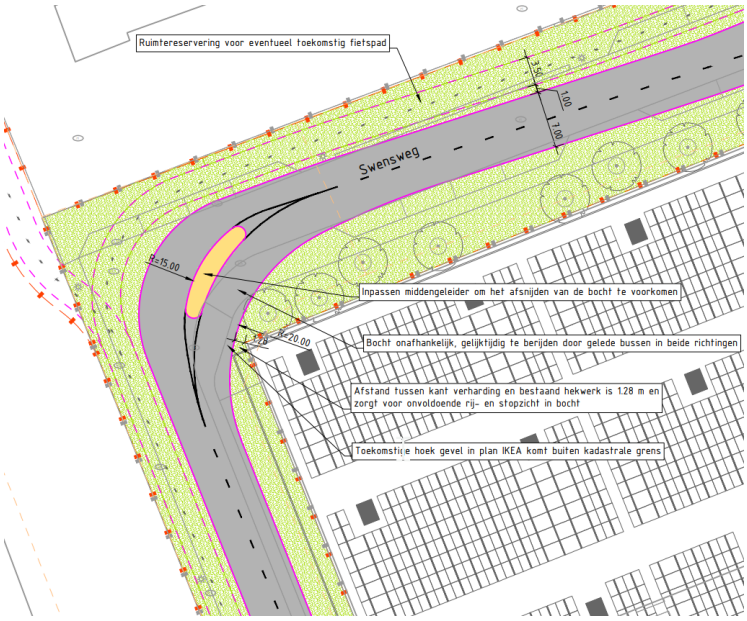
Om ervoor te zorgen dat het fietsverkeer zo min mogelijk conflicteert met het autoverkeer wordt voorgesteld om een tweerichtingsfietspad 'aan de buitenkant' van het autoverkeer van en naar de Ikea te leggen. Dit verbetert de verkeersveiligheid en zorgt voor kortere wachttijden voor de fietsers. Hieronder is dit schematisch weergegeven. In de volgende fase dient dit vrijliggende fietspad en de bijbehorende herinrichting nader uitgewerkt te worden.



Figuur 21: mogelijk toekomstige inpassing fietsinfrastructuur rondom IKEA

Voor de woningbouw is het nodig de Laan van Decima niet meer als doorgaande autoroute te bestempelen en dat deze autoluw wordt. Het gebied blijft wel via de Laan van Decima bereikbaar voor laden en lossen, verhuizen, pakketjes, en busverkeer.

Om de Laan van Decima af te kunnen waarderen is het nodig om de Jan van Krimpenweg achter de Ikea geschikt te maken om ook bussen en vrachtwagens te kunnen bedienen. Hiervoor moet o.a. een bochtstraal aan worden gepast op de hoek met de Swensweg en de vernauwing met verkeersdrempel op de kruising Swensweg/Busweg moet opgeheven worden (zie afbeelding hieronder).



Figuur 22: bochtverbreding Swensweg / Jan van Krimpenweg

De bus naar de noordzijde van het station, lijn 15, rijdt op dit moment het gebied binnen vanaf de Busweg – Jan van Krimpenweg en het gebied uit via de Bohnweg. Omdat de linksaffer vanaf de Bohnweg komt te vervallen maken we de Busweg in twee richtingen toegankelijk, met een vrije rechtsaffer naar de N200. Omdat de Busweg zo 'rechtsaf erin, rechtsaf eruit' wordt vanaf de N200 kan dit zonder verkeerslicht worden ingericht, wat goed is voor de doorstroming van zowel de auto als de bus.

Verleggen Kegge Stastokoviaduct en verkeersstructuur zuidzijde Amsterdamsevaart
Om ruimte te creëren voor woningbouw wordt het bestaande viaduct gesloopt en komt er een compacter viaduct voor terug. Verkeer van en naar het viaduct zal dan ook niet langer via de Camera Obscuraweg hoeven te rijden, maar sluit direct aan op de Amsterdamsevaart. Vanaf de Amsterdamsevaart is het mogelijk uit te voegen naar een rijbaan die naar het viaduct leidt. Andersom is er een rijbaan vanaf het viaduct die invoegt op de Amsterdamsevaart. De hoeveelheid verkeer op het vernieuwde viaduct is met een relatief bescheiden 7.000 tot 8.000 voertuigen per etmaal goed af te wikkelen.

Omdat op de plek van de Camera Obscuraweg woningbouw wordt gerealiseerd verschuift de ontsluiting van de wijk naar de Robertus Nurksweg en Diakenhuisweg. Ook hier komt de verkeersintensiteit tussen de 7.000 en 8.000 voertuigen per etmaal te liggen. Met een inrichting als gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/u regime (GOW30) is deze hoeveelheid goed en verkeersveilig af te wikkelen. Een aandachtspunt hierbij is het verkeer dat vanaf de Robertus Nurksweg van buiten de kom via de Diakenhuisweg naar de Amsterdamsevaart wordt geleid. Hoewel dit een relatief kleine stroom is (circa 3.500 mvt/etmaal) is een groot deel logistiek verkeer: 13% zijn middelzware bestelbussen, 4% zelfs zware vrachtwagens. Dit is niet ideaal, en een belangrijk aandachtspunt voor de vervolguitwerking. Gemeente Haarlem onderzoekt mogelijkheden, in afstemming met de gemeente Haarlemmermeer, om het zware vrachtverkeer hier in ieder geval te weren. Het zware vrachtverkeer moet dan in de toekomst via bijvoorbeeld de Haarlemmerstraatweg en knooppunt Rotterpolderplein naar de A9 rijden. Door de kruising Robertus Nurksweg – Diakenhuisweg met voldoende ruime bochtstralen in te richten kan dit verkeersveilig worden ingericht voor het autoverkeer en middelzware bestelbussen.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
2 april 2026

Tekst: Projectteam Hart voor Oostpoort

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl