



Bijlage C: Verwerking inspraakreacties op Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong

Reactie per mail of per formulier

Cd	Naam
.	
A.	Wijkraad Scheepmakersdijk, t.n.v. Albert Diederik, voorzitter
B.	Wouter Boender Pjotr Hatzman
C.	Arjan Groen
D.	Bianca Koens
E.	Nicky Koopman
F.	Kees Pompe
G.	P.A. Roelofs
H.	M.Studer en L.Bardoel
I.	Jeroen Visser
J.	Anoniem
K.	Anoniem
L.	Anoniem
M.	Anoniem
N.	Anoniem
O.	Dennis en Tineke Hamstra
P.	Femke Immerman
Q.	Hans Peijen en Loes Bastiaansen
R.	Renee Schooneman
S.	Arjan Karssen Thijs Asselbergs
T.	Werner Kamp

Algemene Antwoorden:

Status van de Ontwikkelingsvisie ten opzichte van de bestaande en nog te vast te stellen stedenbouwkundige kaders en bestemmingsplannen van specifieke locaties.

De Ontwikkelingsvisie kan gezien worden als een ‘ruime jas’ waarbinnen de andere kaders moeten passen. De vastgestelde richtlijnen van kaderdocumenten zoals het SPvE van de Fietsznfabriek of de Nota van Ambities en Eisen van de Koepelgevangenis bevatten dus meer gedetailleerde bepalingen over bijvoorbeeld bouwhoogten en –volumes. Deze documenten blijven leidend voor verdere planvorming van deze locaties en passen binnen de uitgangspuntenkaart van de Ontwikkelingsvisie. Nog vast te stellen stedenbouwkundig kaders voor de Drijfriemenfabriek of het Dantuma terrein zullen afgestemd worden op de Ontwikkelingsvisie en zullen ook een verdere detaillering van de bouw mogelijkheden kennen. Bouwrechten zijn alleen te ontfangen aan de bestemmingsplannen die vastgesteld worden. Ook in de vaststellingprocedure van die bestemmingsplannen is inspraak mogelijk.

Bouwhoogten. (Zie ook beantwoording “Status van de Ontwikkelingsvisie ten opzichte van de bestaande en nog te vast te stellen stedenbouwkundige kaders en bestemmingsplannen van specifieke locaties”) De wijze waarop de bouwhoogten zijn aangegeven in de uitgangspuntenkaart van de Ontwikkelingsvisie is globaal. Het verwoorden van de beoogde bouwvolumes in nok- en goothoogtes, zoals dat gedaan wordt in bestemmingsplannen is te gedetailleerd voor deze Ontwikkelingsvisie. Daarbij zou het aantal meters aangeven moeten worden. De Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong geeft richting op hoofdlijnen en spreekt daarom liever over het aantal bouwlagen. Bij nadere uitwerking van de locaties zal dit vertaald worden in exactere bouw aanduidingen.

Bebouwing / Bouwmassa/ Bouwhoogte Dantuma en Oudeweg 28 De Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong geeft aan dat hier aan een bouwvolume wordt gedacht dat hoofdzakelijk 7 lagen kent en een ‘accent’ van mogelijk meer dan 9 lagen. Met accent wordt in deze bedoeld dat een beperkter gedeelte van het oppervlak hoger zal zijn dan de rest van het gebouw. Met deze hoogte aanduidingen geeft de gemeente globaal aan wat nu passend wordt geacht in de context van het gehele gebiedsontwikkeling en de ontwikkeling van de stad. Daarbij is de woningbouwopgave van Haarlem één van de redenen om de locatie te bebouwen. Wetende dat er een grote woningbouwopgave is voor de stad Haarlem betekent het bouwen in lage dichtheden op de locaties als Dantuma en Oudeweg 28 dat de opgave verschuift naar andere plekken in de stad of naar het onbebouwde buitengebied. Conform de ladder Duurzame Verstedelijking van het Rijk dient eerst gezocht te worden naar plekken binnen de bestaande stad.

Bij de planvorming voor de locatie zelf, zal te zijner tijd nader onderzoek (stedenbouwkundige uitwerking, uitzichtbeperkingen, zichtlijnen op o.a. de Koepel, bezonning, privacy etc.) gedaan worden om tot een verantwoorde bouwmassa te komen voor deze locatie. De belangen van de omwonenden, zoals van de Oudeweg, het Drosteterrein of de Sportheldenbuurt zullen daarin worden meegewogen. Ook hier geldt dus ook dat de Ontwikkelingsvisie gezien moet worden als een ‘ruime jas’ waar**innen** de nog op te stellen stedenbouwkundige kaders voor de locaties moeten passen. De bouwmassa die in de Ontwikkelingsvisie wordt voorgesteld is richtingbepalend en kaderstellend. Het is dus wel mogelijk dat het bouwvolume uiteindelijk kleiner uitvalt dan in de Ontwikkelingsvisie, maar niet groter.

Afwaardering Gedempte Oostersingelgracht, toename drukte Oudeweg

De verkeerskundige afwaardering van de Amsterdamsevaart, en daarmee ook de Gedempte Oostersingelgracht is reeds uitgevoerd en gestoeld op al bestaand beleid, zoals de Gebiedsvisie Oostradiaal. Dit heeft reeds geleid tot een afname van het autoverkeer op de Gedempte Oostersingelgracht en een toename van het verkeer op de Oudeweg. Er zijn nu te veel wegvakken voor de benodigde verkeerscapaciteit. De Ontwikkelingsvisie geeft slechts aan waarvoor de huidige overmaat voor ingezet kan worden. De Ontwikkelingsvisie stelt voor dit in te zetten voor vergroening van de openbare ruimte. Op dit punt volgt de Ontwikkelingsvisie het bestaand beleid en beleid in wording, zoals de Structuurvisie Openbare Ruimte;.

Nr.	Reactie	Antwoord
A	Enkele recente ontwikkelingen zijn nog niet meegenomen zoals De Koepel en de Drijfriemenfabriek en dat de Amsterdamse vaart is afgewaardeerd. Nu staat het als voornemen. Bij meer zaken wordt geen rekening gehouden met actualiteit	De visie zal qua inleidende tekst aangepast worden op de actualiteit, waar nodig. De kaderstellende tekeningen, zoals de uitgangspuntenkaart zijn actueel. Deze voldoet aan de huidige stand van zaken en bevat de nodige flexibiliteit.
A	Het feit dat er op verschillende schetsen (pag 34, pag 36) bij de Drijfriemenfabriek drie bouwvolumes staan ingetekend en ook in de tekst nog steeds wordt gesproken van 'eventuele nieuwbouw' (pag 7) correspondeert in ieder geval niet met het besluit van de commissie ontwikkeling om daar geen bouwvolume bij te plaatsen.	De visie, noch het Stedenbouwkundig Programma van Eisen in wording heeft de intentie om op het terrein van de Drijfriemenfabriek zelfstandige nieuwbouw toe te staan (wel zijn kleine bijgebouwen en aanbouwen mogelijk). De tekst op blz. 7 spreekt dan ook niet over nieuwbouw. De beelden op blz. 56 en 57 zijn verouderde impressies en daardoor incorrect en zullen worden aangepast. De nieuwbouwvolumes zullen op het Drijfriementerrein zullen worden verwijderd.
A	Invulling Dantuma-terrein nogal vaag beschreven, terwijl van der Waal vastgoed al met de eerste schetsen is gekomen. Goed moment om daar concretere voorstellen voor te doen. Ook in relatie tot Oudeweg 28.	De plannen voor het Dantuma terrein van de eigenaar-initiatiefnemer zijn nog in de verkennende fase. De uitgangspuntenkaart van de visie is daarvoor leidend en de plannen zullen daarin moeten passen. Voor de Oudeweg 28 is de planvorming nog niet gestart. In deze visie wordt de locatie gereserveerd voor bebouwing. Daardoor wordt wel vroegtijdig duidelijk wat de globale intenties en inzichten zijn van de gemeente voor de locatie, zonder dat er op dit moment concrete plannen zijn.
A	Aandacht voor de exakte bouw- en goothoogtes , dit is niet altijd duidelijk te zijn, ook niet bij de raadsleden. Dit blijkt uit de laatste vergaderingen over de Fietsznfabriek b.v. Wij zouden ervoor willen pleiten dat in alle plannen, visies, tekeningen, aanvragen etc. de veel meer verhelderende term "nokhoogte" structureel door alle betrokken partijen gebruikt gaat worden.	Het verwoorden van de beoogde bouwvolumes in nok- en goothoogtes is te gedetailleerd voor deze visie. De Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong geeft richting op hoofdlijnen en spreekt daarom liever over het aantal bouwlagen. In SPvE's van de diverse (her)ontwikkelingsprojecten worden de hoogtes nader geanalyseerd en uitgewerkt. In het SPvE van de Fietsznfabriek zijn hoogteduidingen vermeld. Vervolgens wordt in een bestemmingsplan de maximale bouwvolumes vastgelegd via nok- en goothoogtes en rooilijnen. (Of indien geen bestemmingsplan wordt gemaakt voor een project maar een omgevingsvergunning, dan worden daarin de exacte hoogtes vastgelegd.)
A	In de plint van nieuwbouw ruimte creëren voor kleinschalige winkels of bedrijfjes met de verplichting er daadwerkelijk iets te ondernemen, anders krijgen we wederom de situatie zoals we die bij andere projecten zien	Functiemenging is moeilijk af te dwingen. Uiteindelijk moeten marktpartijen daar immers brood in zien. Dat betekent dat in de uitwerking van de plannen gekeken moet worden waar en hoe dit gestimuleerd en/of afgedwongen kan worden. Het stedenbouwkundig plan en/of het bestemmingsplan kunnen dat niet afdwingen. Wel is het bijvoorbeeld mogelijk om dit via

	dat bedrijfsruimten en atelierwoningen slechts voor wonen gebruikt gaan worden.	selectiecriteria voor ontwikkelaars bij een aanbesteding als verplichting mee te geven. Daar wil de gemeente dan ook voor gaan.
A	Het zou mooi zijn als er niet alleen functiemenging, maar ook menging van gebruikersgroepen plaatsvindt. Dus voorkomen dat het zodanig wordt opgewaardeerd dat er alleen nog maar mensen met veel geld kunnen wonen, maar dat er voldoende sociaal gebouwd wordt. Dat er niet alleen maar dure restaurants komen, maar ook laagdrempelige voorzieningen.	De mogelijkheden om te sturen op menging van gebruikersgroepen zijn voor de gemeente beperkt. Vanuit de woonvisie is wel het streven om verdeeld over de stad sociale huurwoningen toe te voegen. Uitgangspunt van dit beleid is om 1.200 sociale huurwoningen toe te voegen ten westen van het Spaarne en 700 ten oosten van het Spaarne. Voor wat betreft de laagdrempelige voorzieningen geldt dat dit een kwestie van marktwerking is. Hier wordt door de gemeente niet actief op gestuurd.
A	Buurtwinkels. Er wordt onduidelijk gedaan over detailhandel . Wat we missen zijn buurtgerichte winkels, die niet per se concurreren met de binnenstad of de Amsterdamstraat. Ook een post ophaalpunt is iets van de huidige tijd, wat niet in de wijk aanwezig is. Ruimte voor bijeenkomsten en/of ontmoetingen. Niet alleen ouderen, hebben behoefte om bij elkaar te komen ook voor andere doeleinden is het gemis aan een buurthuis groot. Tot nu toe gebeurt dat in de speeltuin, echter deze locatie is op kleine kinderen gericht en niet op volwassenen. Voorzieningen voor jeugd van 10-16 jaar worden met node gemist.	De wens voor buurtvoorzieningen is begrijpelijk. Duidelijk is echter ook dat deze voorzieningen in veel buurten onder druk staan als gevolg van bijvoorbeeld de schaalvergroting in de detailhandel, de toename van online winkelen en een specifiek fenomeen als de supermarktoorlog. Uiteindelijk is het aan de markt om dit op te pakken. Voor wat betreft maatschappelijke voorzieningen als buurthuizen en/of jongerenvoorzieningen geldt dat die geen deel uitmaken van de ontwikkelingsvisie. De ontwikkelingsvisie is namelijk vooral op de fysieke kant van ontwikkeling gericht en niet op de sociaal-maatschappelijke kant. Mogelijk dat bij de uitwerking van de plannen hier wel op kan worden ingespeeld, bijvoorbeeld in de programma's van eisen en/of de functioneel-ruimtelijke programma's die aan de basis van de diverse bouwplannen staan.
A	Er gaan stemmen op die het onvermijdelijk vinden om ook te kijken naar de groene randen van de stad om daar te bouwen. Dit moet en mag niet gebeuren. Onze wijk wil ook meer groen , dit staat gelukkig regelmatig genoemd en omschreven in de Visie Spaarnesprong, laat het niet bij noemen blijven, maar tot uitvoer komen.	De Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong voorziet inderdaad in de mogelijkheid woningen toe te voegen in bestaand stedelijk gebied om de druk op de randen te kunnen verlichten. In Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong gaan verdichting en vergroening hand in hand. Wij onderstrepen dat de visie vertaald moet worden in haalbare uitwerkingen, waarbij toevoeging van groen het uitgangspunt is.
A	De parkeerdruk in het gebied is al hoog. Het toekomstig gebruik van Koepel, Drijfriemenfabriek e.d. verhogen die druk. Het oplossen van het parkeervraagstuk per kavel kan leiden tot een suboptimale invulling daarvan. Het parkeervraagstuk kan op gebiedsniveau worden opgelost door afstemming tussen de projecten en de openbare ruimte of door het maken van een collectieve parkeervoorziening. Dit is dus niet vrijblijvend maar een must! Met deze toekomstvisie moet je ervoor pleiten om de buurt zoveel mogelijk autoluw/autovrij te maken. Een	Een integrale parkeeroplossing is blijkens recent onderzoek verkeerskundig inderdaad beter dan de diverse individuele parkeeroplossingen. De visie beoogt het parkeervraagstuk daarom integraal op te lossen. Naast deze visie lopen onderzoeken naar de technische en financiële mogelijkheden van de collectieve parkeervoorziening. Dit wordt ook gezien in relatie tot de aanleg van de grachten. De kanttekeningen van de integrale oplossing wegen echter ook zwaar: de hoge kosten en de nadelige uitvoeringseffecten bij (particuliere) projecten (vertraging en/of tijdelijke suboptimale parkeeroplossingen). Uiteindelijk is dit een van de belangrijkste thema's uit de ontwikkelingsvisie, waar de raad zich over zal moeten uitspreken en budget voor zal moeten vrijmaken, om het daadwerkelijk tot stand te kunnen brengen.

	ondergrondse parkeergarage is daarom noodzakelijk.	
A	• Toegang parkeergarage niet direct via de Oostvest maar direct naar de GOG. eventueel in en uitrit ondergronds aansluiten op GOG. • Parkeergarage nodig 365 plaatsen tbv bewoners en 170 tbv bezoekers van bewoners = totaal 535 plaatsen • Wanneer een openbare parkeergarage samen en met de Koepel wordt gerealiseerd, dan is het wenselijk om 3 x een personen-entree te realiseren. één aan de Harmensjansweg, één aan de Papentorenvest en een derde aan de Papentorenvest • Parkeerplaatsen met laadpalen voor elektrische auto's maar dan wel alleen in de (privé of openbare) parkeergarage.	In de onderzoeken naar het verkeer en parkeren is een entree naar de Gedempte Oostersingelgracht het uitgangspunt. De capaciteit, de exacte locatie, de vorm van de inrit en entree, zijn punten voor nadere uitwerking.
A	• 1 Fietsroute GOG; langs de Amsterdamse Poort en aan de westzijde van de GOG. Niet langs NEDTrain.	Exacte ligging van fietspad Papentorenvest is punt van nadere uitwerking. Vooralsnog wordt voor de ligging aan de Gedempte Oostersingelgracht het uitgangspunt van Structuurvisie Openbare Ruimte aangehouden: d.w.z. eenrichtings fietspaden aan beide zijden van de zogenaamde centrumring.
A	Er dient voldoende aandacht te zijn voor het parkeren van fietsen e.d. zeker in de vele smalle straatjes in onze wijk signaleren wij een fietsparkeerprobleem. Een fietsparkeerstalling is zeer wenselijk.	Het fietsparkeren is als aandachtspunt benoemd. Ook dit is punt van nadere uitwerking. Het kan in het onderzoek naar de (auto)garage worden meegenomen.
A	De ontsluiting van de twee nog te ontwikkelen locaties van de Drijfriemenfabriek en de voormalige Dantuma locatie verloopt (daarom) via de Harmenjansweg." Dit moet in nauw overleg met betrokkenen wat betreft de verkeerssituatie van de Harmenjansweg.	In de participatierondes van de herinrichting van de Harmenjansweg is dit uitgangspunt ook gedeeld met de bewoners.
A	Is de verbinding voor voetgangers en fietsers tussen binnenstad, Scheepmakerswijk en Nieuwe Energie wel goed geregeld? Oversteken Oude weg is zeer gevaarlijk. De Prinsenbrug, het kruispunt HJW? OW en KS-sstraat alsmede het fietspad langs de Oude Weg zorgen bijna structureel voor gevaarlijke situatie. Men loopt over het fietspad, fietst aan beide kanten van de weg tegen het verkeer in en keert regelmatig met auto's op het kruispunt. Omweg te maken onderdoorgang bij brug, met U bocht voor fietsers?	De huidige situatie is conform landelijke richtlijnen voor deze wegcategorieën. Dit neemt niet weg dat oplettendheid geboden is bij dergelijke drukke verkeerssituaties. Het beschreven verkeersgedrag van voetgangers en fietsers is bijna niet tegen te gaan, dat heeft immers ook te maken met de verantwoordelijkheid van de weggebruikers zelf. Bij toekomstige werkzaamheden aan de Oudeweg zal het verbeteren van de verkeersveiligheid zeker een aandachtspunt zijn. De route langs het Spaarne en onder de spoorbrug door is gereserveerd voor voetgangers. Er wordt in het kader van de Drijfriemenfabriek rekening gehouden met de mogelijkheid om een onderdoorgang onder de Prinsenbrug te maken voor fietsers. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

A	Er zijn 3 bestaande treinsporen er gaan stemmen op voor 2 extra sporen dat maakt in totaal 5 sporen. Dit kan betekenen dat het talud verbreed wordt, en, dus dichterbij de woningen komt.	Er zijn geen concrete plannen voor spooruitbreiding bekend. Er is wel eens gesproken over 4 sporen. Daartoe is een ruimtereservering opgenomen in de huidige visie.

Nr.	<i>Reactie</i>	<i>Antwoord</i>
B	Er verdwijnt uitzicht dus appartementen dalen in waarde.	De titel Spaarnesprong geeft de intentie weer van de voorliggende ontwikkelvisie, namelijk dat het centrum van Haarlem een sprong gaat maken over het Spaarne. Om dit te realiseren zet de ontwikkelvisie in op kwalitatieve verstedelijking van het gebied, sterke verbetering van de openbare ruimte en verlevendiging van naburige omgeving. Deze kwaliteitsimpuls zal vermoedelijk effect hebben op de waarde van het bestaand vastgoed. Of dit negatief of positief kan per situatie anders zijn. Bij de nadere uitwerkingen van de voorliggende visie tot concrete plannen, zullen waar nodig de huidige bestemmingsplannen aangepast dienen te worden. In deze procedure is de mogelijkheid opgenomen om veronderstelde waardedaling via een planschade procedure te verhalen. Gelet op de ruime afstand tussen de betreffende woning(en) en de nieuwbouwlocaties verwacht de gemeente geen planologisch nadeel. De eventuele planschade wordt via een aparte procedure behandeld en kan pas worden gestart na afronding van een nog op te stellen nieuw planologisch kader (bijvoorbeeld bestemmingsplan/ afwijking via omgevingsvergunning). Planologisch nadeel is geen reden om af te zien van de herontwikkeling van het Spaarnesprong gebied of om af te zien van het vaststellen van de ontwikkelingsvisie.
B	We zijn nooit betrokken en worden geconfronteerd met op detailniveau uitgewerkte plannen. Waarom niet een traject zoals bij Scheepmakerskwartier fase 2B?	Gezien het feit dat de Ontwikkelingsvisie vooral bestaat uit een bundeling van bestaand beleid en het een gebied betreft waarin verschillende uitwerkingslocaties liggen die allen ook hun eigen participatie proces doorgaan of zullen doorlopen, is er uitgegaan van getrapte participatie. Vertegenwoordigende partijen, zoals wijkraden en bomenwacht zijn uitgenodigd voor een interactieve workshop bij de totstandkoming van de concept versie van de ontwikkelingsvisie. Bij de ontwerp versie is een openbare informatieavond gehouden waarbij bewoners zijn uitgenodigd. Het plan voor Scheepmakerskwartier 2B betrof een concreter plan op afgebakende locatie, waardoor veel gericht en actiever geparticipeerd kon worden.
B	Drijfriemenfabriek: Wat is huidige juridische status van het Stedenbouwkundig kader (BBV 2016/554910)?	Het Stedenbouwkundig kader is niet vastgesteld. Er zal een nieuwe worden opgesteld. De commissie ontwikkeling heeft eind mei gevraagd aan de wethouder om te onderzoeken of de locatie Drijfriemenfabriek (Harmenjansweg 95, naast de spoorbrug) verkocht kan worden aan

		de huidige gebruikers. De huidige insteek is: verkoop aan de zittende gebruikers, met een horeca en cultuurfunctie, zonder de mogelijkheid om zelfstandige nieuwbouw te maken. Wel is er de beperkte mogelijkheid om het bestaand gebouw uit te bouwen en om op het terrein tussen het monument en het spoor kunnen eventuele kleinschalige bijgebouwen voor fietsenbergingen te maken.
B	Kan ervan uitgegaan worden dat de uitgangspunten , m.n.(volume, functie en hoogte) in de Ontwikkelingsvisie onverkort van toepassing zijn?	De uitgangspunten uit het stedenbouwkundig kader, zoals boven omschreven passen binnen de uitgangspuntenkaart van de Ontwikkelingsvisie. De visie heeft inderdaad niet de intentie om het terrein van de Drijfriemenfabriek te bebouwen. De tekst op blz. 7 spreekt dan ook niet over nieuwbouw. De beelden op blz. 56 en 57 zijn verouderd en zullen daarop worden aangepast.
B	Dantumaterrein: Betekent dit dat de max. hoogte aan zijde Drijfriemenfabriek 12 meter is, oplopend tot 24 meter aan de Oostersingel, plus 10% daarboven vanwege B&W bevoegdheid.	Ja zo is dat. Er is voor deze locatie nog geen stedenbouwkundig kader gemaakt. De bouwhoogtes van het Dantumaterrein in de Ontwikkelingsvisie sluiten met de genoemde bouwlagen aan op het vigerende bestemmingsplan. (15 en 24 m.) De 10% regeling is een afwijkingsbevoegdheid van het college van B&W die niet bij voorbaat wordt toegepast. Uit het vervolg moet blijken of dat nodig is.
B	Oudeweg 28 ('parkeerterrein Nedtrain') Het is onduidelijk wat de hoogte zal zijn. Het hoogte accent zal gelijk moeten zijn aan die van Dantuma/Oostersingel: 24 meter. Bezwaar tegen de massaliteit.	De Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong geeft aan dat hier aan een bouwvolume wordt gedacht dat hoofdzakelijk 7 lagen kent en een 'accent' van mogelijk meer dan 9 lagen. Met deze aanduidingen geeft de gemeente globaal aan wat nu passend wordt geacht in de context van het gehele gebiedsontwikkeling en ontwikkeling van de stad. Bij de planvorming voor de locatie zelf, zal te zijner tijd nader onderzoek (stedenbouwkundig, zichtlijnen, bezonning etc.) gedaan worden om tot een verantwoorde bouwmassa te komen voor deze locatie. De belangen van de omwonenden, zoals van de Oudeweg, het Drosteterrein en de Sportheldenbuurt zullen daarin worden meegewogen. De Ontwikkelingsvisie moet gezien worden als een 'ruime jas' waarbinnen de nog op te stellen stedenbouwkundige kaders voor de locaties moeten passen. Het is dus wel mogelijk dat het bouwvolume uiteindelijk kleiner uitvalt dan in de Ontwikkelingsvisie, maar niet groter.
B	De situatie aan de Oudeweg en Prinsenbolwerk zal qua fijnstof, stank- en geluidsoverlast alleen maar verergeren. Een Milieu Effect Rapportage zal duidelijk maken of normen overschreden gaan worden. "Reden waarom wij een MER verlangen voor het genoemde gebied eerder dan en vooruitlopend op de procedure om te komen tot een omgevingsvergunning"	Een MER-plicht is niet aan de orde omdat de ontwikkelingsvisie geen structuurvisie is noch een bestemmingsplan. Het zou wel aan de orde kunnen komen wanneer e.e.a. wordt vastgelegd in een bestemmingsplan. In dat geval (bestemmingsplan) zou sprake kunnen zijn van een stedelijke ontwikkeling. Indien die groter is dan 100 ha of een aangesloten gebied omvat en >2000 woningen of 200.000m ² BVO is een 'officiële' MER-beoordeling nodig voor een bestemmingsplan. Veel waarschijnlijker is dat het beneden die criteria valt; in dat geval zou voor een bestemmingsplan wel een vormvrije m.e.r. beoordeling nodig zijn (dat is de voornaamste nieuwe regel. Voor zo'n vormvrije MER beoordeling kan grotendeels de milieurapportage die we toch al bij elk bestemmingsplan maken als uitgangspunt dienen, met een explicietere afweging / conclusie dat er geen belangrijke gevolgen voor het milieu zijn. Nader onderzoek naar milieuaspecten vindt plaats wanneer de visie in een bestemmingsplan wordt vastgelegd en dat dan ook zal worden nagegaan of relevante milieugevolgen aan de orde kunnen zijn.
B	Qua hoogteaccenten komt visie rommelig over. Waarom	De bouwmogelijkheden voor de Drijfriemenfabriek zijn beperkt tot het bestaande gebouw met

	niet aansluiten op Drijfriemenfabriek?	bepaalde uitbouwen en bijgebouwen. Voor het Dantuma terrein zijn de bouw mogelijkheden uit de visie conform het geldende bestemmingsplan Papentorenvest uit 2008. Afwisseling in bouwhoogtes is een uitgangspunt in de ontwikkelingsvisie. Hiermee volgt de visie het bestaande uitgangspunt van de Masterplan Spoorzone

Nr.	Reactie	Antwoord
C	Onderschrijft de inhoud van de brief van indiener B	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden
C	Na de al forse geplande hoogbouw op het Scheepsmakerskwartier fase 2B geeft de bebouwing op Oudeweg opnieuw een forse vermindering van uitzicht en woonplezier. Bouw tot ca 3 a 4 verdiepingen kan ik nog enigszins begrijpen in dit gebied maar de beoogde bouw 9+ zal niet leiden tot het beoogde karakter van de entree naar het centrum van Haarlem.	Bebouwing aan de Oudeweg past binnen de ambities van de gemeente om de noodzakelijke woningen toe te voegen binnen het bestaand stedelijk gebied. De vormgeving daarvan zal nader worden onderzocht. De Oudeweg kan als stadsentree veel aantrekkelijker worden dan hij nu is. Bebouwing is een mogelijkheid om dit gebied te verlevendigen. Het uitzicht en woonplezier van de huidige bewoners zal worden meegewogen in alle belangen die te maken hebben met de ontwikkeling van deze locaties.

Nr.	Reactie	Antwoord
D	Onderschrijft de inhoud van de brief van indiener B	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden
E	Onderschrijft de inhoud van de brief van indiener B	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden
F	Onderschrijft de inhoud van de brief van indiener B	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden
G	Onderschrijft de inhoud van de brief van indiener B	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden

Nr.	Reactie	Antwoord
H	Onderschrijft de inhoud van de brief van indiener B	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden
H	Zorgen over de hoogte, uitzicht, privacy en slag schaduw .	Zie aangaande hoogte, uitzicht en privacy ook beantwoording onder B en algemene antwoorden. De massa zoals die is getekend is in de slagschaduwtekeningen door indiener betreffen een aanname. Bij nadere uitwerking van de locatie kan de bouw massa heel anders uitvallen. Bij die uitwerking zal de bezonning worden onderzocht. De schaduw tekeningen geven voorts

		een vertekend beeld omdat de Sportheldenbuurt als plat vlak is getekend en de bezonning van de huidige, bestaande bebouwing zelf niet is verbeeld.

Nr.	Reactie	Antwoord
I	Onderschrijft de inhoud van de brief van indiener B	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden
	Hoogbouw van twee flatgebouwen van 24 meter + pal voor deze woningen is affront en zal zonlicht wegnemen	Zie ook beantwoording onder B, H en algemene antwoorden. Aangaande de bebouwing op het Dantumaterrein wordt in de Ontwikkelingsvisie een verbeelding gegeven van de reeds bestaande bouwmogelijkheden zoals die in de uitwerkingsregels van het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen.
I	Verzoek om de Ontwikkelingsvisie aan te passen aan schaal en de sfeer van de Sportheldenbuurt .	De schaal en de sfeer van de Sportheldenbuurt zal worden meegenomen als aspect bij de nadere uitwerking. Daarnaast hebben de locaties ook rekening te houden met de schaal en sfeer van de Oudeweg, van de omgeving van de Koepel en van de Waarderpolder / Nedtrain terrein. Voorts zal het ook beschouwd worden op het schaalniveau van de stad als geheel.

Nr.	Reactie	Antwoord
J	De afwaardering Gedempte Oostersingelgracht veroorzaakt toename drukke Oudeweg	Zie algemene antwoorden.
J	De conceptvisie zal leiden tot extra verkeer, maar ook, omdat er geen enkele compensatie voor wordt gerealiseerd, tot een te drukke en in onze ogen onveilige situatie op de Oudeweg. Er wordt geen oplossing geboden voor het bestaande mobiliteitsprobleem van de Oudeweg en onze wijk . Door de afwaardering van de Gedempte Oostersingelgracht en de uitbreiding aan verkeersstromen door de extra woningen en de parkeergarage zal de file op Oudeweg structureel worden en de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide zal zorgen voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. De versmalling naar de Prinsenbrug zorgt voor een verkeersinfarct. We verwachten dat u de verkeersdruk en milieueffecten onafhankelijk en gedegen in beeld laat brengen rekeninghoudend met eerdere onderzoeken waaruit is gebleken, dat de Oudeweg door de trechter voor de	De verkeerskundige afwaardering van de Amsterdamsevaart, en daarmee ook de Gedempte Oostersingelgracht is reeds uitgevoerd en gestoeld op al bestaand beleid, zoals de Gebiedsvisie Oostradiaal. Dit heeft reeds geleid tot een afname van het autoverkeer op de Gedempte Oostersingelgracht en een toename van het verkeer op de Oudeweg., Er zijn nu te veel wegvakken voor de benodigde verkeers <u>capaciteit</u> , De Ontwikkelingsvisie geeft slechts aan waarvoor de huidige overmaat voor ingezet kan worden. De Ontwikkelingsvisie stelt voor dit in te zetten voor vergroening van de openbare ruimte. Op dit punt volgt de Ontwikkelingsvisie het bestaand beleid en beleid in wording, zoals de Structuurvisie Openbare Ruimte;. Deze punten vallen deels onder het verkeersonderzoek dat in het kader van de Spaarnesprong wordt uitgevoerd. Vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt ingezet op een regioring ter ontlasting van het lokale wegennet, waaronder de Bolwerkenroute waar de Oudeweg op aansluit. Naast deze beleidslijn in de SOR is het zoveel mogelijk voorkomen van knelpunten op gebied van verkeersveiligheid en luchtkwaliteit als gevolg van een hoge verkeersdruk, een

	Prinsenburg dichtslibt wat leidt tot afname van bereikbaarheid en leefbaarheid rond dit stedelijk gebied. Hierop verwachten we een wijziging van de conceptvisie met een structurele oplossing voor de Oudeweg in overleg met de bewoners en deze aanpassingen te verwerken in de visie. Daarbij verzoeken we u de volgende mogelijkheden mee te nemen: • Vergroot het centraal stedelijk gebied met de wijk Sportheldenbuurt én alle omringende wegen • Onderzoek naar de diverse verkeersstromen: zowel bestemmingsverkeer als forensenverkeer • Onderzoek alternatieve maatregelen voor de verkeersstromen naar en vanuit de stad bv via ondertunneling onder de wijk door richting de verlengde Oudeweg. Hierdoor ontstaat een stuk doorstroming.	belangrijk aandachtspunt in ons beleid op gebied van milieu en mobiliteit. Zo zetten wij in op het verder uitrollen van een elektrisch laadnetwerk in de komende jaren, het stimuleren van deelauto- ontwikkelingen en OV-gebruik. Het fietsbeleid is ook een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsdossier. Alle aspecten van fietsgebruik worden geoptimaliseerd, van aantrekkelijke routes tot betere stallingsmogelijkheden. Wij streven samen met u naar een situatie waarbij een goede bereikbaarheid van de stad ook in uw voordeel is.
J	Verduurzaming en leefbaarheid centraal stedelijk gebied Oudeweg. Graag zien we uitbreiding van de ontwikkelvisie met een visie op de Sportheldenbuurt zoals zojuist bij de afwaardering van de Amsterdamsevaart is gebeurd. Waarbij de visie op de groene allee wordt aangepast met de volgende punten: • Verduurzaming en vergroening Sportheldenbuurt op basis van een effectmetingen rondom milieumaatregelen • afwaardering van de afslag richting gedempte oostersingelgracht plaatsvindt aan de woonzijde en NIET in de middenberm waardoor vergroening kan plaatsvinden bij de woningen aan de Oudeweg en de afstand richting de weg wordt vergroot • een bewonersvriendelijke straatontwerp in deze visie wordt opgenomen en wordt doorgetrokken tot aan	De grenzen van het gebied waarop de Ontwikkelingsvisie is gemaakt, zijn gebaseerd op het feit dat binnen die gebieden veel ontwikkelingslocaties liggen en ingrijpende ambities voor de openbare ruimte bestaan. De verduurzaming van Sportheldenbuurt en het bewonersvriendelijk ontwerp is een goed streven voor de toekomstige ontwikkeling van de buurt, maar ook een aparte opgave met een aparte dynamiek die een specifieke uitvoeringsgerichte aanpak verdient. De vergroening van de Oudeweg zal plaatsvinden met behoud van de verkeerscapaciteit. Het belang van de bewoners wordt daarin meegenomen.

	het buurthuis (Wim van Eststraat 79)	
J	Verder wijzen wij u erop dat in de Sportheldenbuurt en aan de Oudeweg behoorlijk veel kwetsbare groepen wonen, zoals ouderen en gezinnen met kleine kinderen. In uw plannen wordt niet ingegaan op de schadelijke effecten van het toegenomen verkeer op de luchtkwaliteit/fijnstof op de Oudeweg als deze plannen worden uitgevoerd. Wij wijzen u hierbij ook op het vonnis van de rechter (Rechtbank Den Haag 7 september 2017 zaaknummer C/09/532971/ KG ZA 17/644). De overheid heeft de opgave meer te doen om de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide tegen te gaan en wij vragen u deze uitspraak bij het onderzoek te betrekken. Het vonnis stelt dat de luchtkwaliteit niet verder mag verslechteren daar waar statistisch gezien de kans op overschrijding van de normen aanwezig is. Wat betekent deze uitspraak voor uw plannen in onze omgeving?	Bij de bestemmingsplannen die gemaakt worden om uitvoering te geven aan de Ontwikkelingsvisie wordt onderzoek naar luchtkwaliteit verricht. De visie bevat te weinig concrete ‘meetbare’ informatie om deze onderzoeken te kunnen verrichten. Het aantal woningen dat aan de Oudeweg gerealiseerd gaat worden is bijvoorbeeld nog niet bepaald.
J	Bezwaar tegen de hoogbouw van 9+ verdiepingen, verzoek dit terug te brengen naar 3 verdiepingen .	Zie ook beantwoording onder B en algemene antwoorden. Er wordt niet uitgesloten dat de stedenbouwkundige uitwerking van de locaties in een lagere dichtheid/bouwhoogte (bijvoorbeeld 3 lagen) resulteert. Bij toepassing van deze bouwhoogte wordt echter niet optimaal gebruik gemaakt van de kansen die er liggen en wordt in mindere mate voldaan aan de Ladder Duurzame Verstedelijking.
J	Het zuidelijke zonlicht mag niet beperkt worden door de toekomstige bebouwing. 2D/3D tekeningen tonen dit aan.	Zie ook beantwoording onder B, onder H en de algemene antwoorden. Elke nieuwe bebouwing zal de huidige zonlicht situatie veranderen, ook bij 3 lagen, omdat er nu geen bebouwing staat. De mate waarin de verandering verantwoord is zal moeten blijken bij de uitwerking. Daarin worden de belangen van de bewoners van de Oudeweg meegewogen.
J	Graag reageren we ook even op de totstandkoming van de concept visie. U verwijst naar het masterplan Spoorzone uit december 2002 en het argument voor afwaardering van de Amsterdamsevaart was milieuoverwegingen en leefbaarheid bewoners. Daarnaast was de Oudeweg benoemd als werkgebied. Deze visie is voor de verkoop en bouw van de woningen aan de Oudeweg vastgesteld. Daarbij was dus geen bewonersparticipatie mogelijk.	Het masterplan Spoorzone is opgesteld tussen 2002 en 2004. De Sportheldenbuurt was toen gedeeltelijk gerealiseerd. Juist omdat er voor het gebied diverse beleidsvisies zijn opgesteld in de loop der jaren, die allen een andere invalshoek hebben, is er de noodzaak om de verschillende ambities daarin te her-agenderen en te actualiseren. Daardoor is er opnieuw de gelegenheid om op deze ambities te reageren. Zaken die worden overgenomen vanuit dit masterplan in de Ontwikkelingsvisie zijn: het bebouwen van de locaties aan de Oudeweg, het maken van compacte bebouwing en de Oudeweg vormgeven als stadsavenue.
J	Met deze concept visie is wederom het belang van ons als	Gezien het feit dat het een Ontwikkelingsvisie betreft, waarin verschillende

	stakeholder onvoldoende in kaart gebracht met alle gevolgen van dien. Waar leefbaarheid en milieuoverwegingen voor alle wijken lijken te gelden behalve voor de Sportheldenbuurt. Graag horen wij hoe u dit ziet. Graag verzoeken wij bewoners actief te betrekken bij de verdere planvorming en denken wij graag met u mee over oplossingen/maatregelen om onze wijk, de Sportheldenbuurt, groen, bereikbaar en leefbaar te houden.	uitwerkingsgebieden liggen die allen ook hun eigen participatie proces hebben of nog zullen doorlopen, is er uit gegaan van getrapte participatie. Vertegenwoordigende partijen, zoals wijkraden en bomenwacht zijn uitgenodigd deel te nemen aan een workshop tijdens de totstandkoming van de CONCEPT versie van de ontwikkelingsvisie. Bij de ONTWERP versie is een openbare informatieavond gehouden waarbij ook de bewoners van de Sportheldenbuurt zijn uitgenodigd. We nodigen de bewoners graag uit om bij de uitwerking van de plannen rondom de Oudeweg te participeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
K	Verzoek om ordentelijk te onderzoeken wat de effecten zijn van de Spaarnesprong op onze wijk.	Om dit te kunnen doen dient per relevant aspect onderzoek te worden gedaan> Verkeer: Er is niet zozeer puur naar de Sportheldenbuurt gekeken, maar wel naar de verkeersafwikkeling van het kruispunt Gedempte Oostersingelgracht-Oudeweg en het kruispunt Oudeweg Harmenjansweg. Beide verbeteren licht aan de hand van de visie Spaarnesprong (weer met name door de verkeersuitwisseling niet meer mogelijk te maken tussen de Amsterdamsevaart en de Gedempte Oostersingelgracht). Bezonning, uitzicht, privacy. Bij het opstellen van de stedenbouwkundige plannen voor de locaties aan de Oudeweg zal dit worden meegenomen. Milieuonderzoeken: Dit vindt plaats bij de bestemmingsplannen.
K	Doorstroming Oudeweg. De visie leidt tot een onveilige en te drukke situatie op Oudeweg	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder J
K	Mogelijke oplossingen voor de doorstroming: • Verkeersdruk objectief in beeld brengen, rekening houdend met trechterwerking Prinsenbrug. • Aanpassingen in overleg met bewoners en aanpassen in nieuwe visie • Het vergroten van centraal stedelijk gebied door de verkeersstromen te scheiden in bestemmingsverkeer en snel verkeer • Ondertunneling van de Oudeweg vanaf bewonersgebied tot Dantuma • Afslag Oudeweg richting Amsterdamse poort via Nedtrain en toekomstige garage • Bebording A9 wijzigen. Parkeervoorzieningen liggen	Het objectief in beeld brengen is één van de randvoorwaarden waarbinnen het verkeersonderzoek in het kader van de Spaarnesprong wordt uitgevoerd. Het vergroten van centraal stedelijk gebied door de verkeersstromen te scheiden in bestemmingsverkeer en snel verkeer overstijgt het niveau van de Spaarnesprong maar past in het gedachtengoed van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). In de SOR wordt o.a. ingezet op een regioring ter ontlasting van het lokale wegennet, waaronder de Bolwerkenroute waar de Oudeweg op aansluit. Ondertunneling van de Oudeweg vanaf bewonersgebied tot Dantuma ziet de gemeente niet als een realistische optie gezien de enorme kosten van een dergelijke ingreep. Afslag Oudeweg richting Amsterdamse poort via Nedtrain en toekomstige garage is zeer sterk afhankelijk van de locatie en ontsluiting van de betreffende parkeerfaciliteit. Op

	al aan zuidzijde van de stad en afslag Haarlem zuid is er beter op ingericht	dit moment kunnen wij daar nog geen uitspraken over doen. Volgend jaar nemen wij de bewegwijzering in en rond Haarlem opnieuw in beschouwing. Dit punt zal bij dit project worden betrokken
	Oudeweg, hoogbouw en Masterplan Spoorzone	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder B en J
	Sportheldenbuurt: werkgebied, woongebied of centraalstedelijk gebied?	De Sportheldenbuurt is een woonbuurt en zal dat blijven. Het ligt echter te midden van gebiedend die gaan transformeren: Spaarnesprong en Nieuwe Energie. Waarderpolder is vooralsnog een werkgebied. Door de transformatie van omliggende buurten komt de Sportheldenbuurt dichterbij het centraal stedelijk gebied te liggen.
	Bewonersparticipatie is blijkbaar niet mogelijk geweest bij het opstellen van het Masterplan Spoorzone waardoor de belangen van een belangrijke belanghebbenden onvoldoende behartigd zijn.	Er is in de tijd dat het Masterplan Spoorzone (2003) is opgesteld uitgebreid geparticipeerd. De sportheldenbuurt is gerealiseerd in verschillende fasen. Het is goed mogelijk dat een deel van de bewoners van de Sportheldenbuurt er toen nog niet woonden. Hoe de processen en besluitvorming bij eerdere visies zijn verlopen, staat niet meer open voor bezwaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
L	Vragen en opmerkingen dezelfde als J en K	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder B, J, K
M	Vragen en opmerkingen dezelfde als J en K	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder B, J, K
N	Vragen en opmerkingen dezelfde als J en K	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder B, J, K

Nr.	Reactie	Antwoord
O	Het verkeer voor ons huis is de afgelopen jaren sterk toegenomen. De aanleg van een auto-te-gast-weg en een groene afscheiding hebben de leefbaarheid deels doen behouden, maar de toenemende filevorming zorgt voor steeds meer fijnstof. Wij zouden graag zien dat u bij de toekomstige aanpassingen van de infrastructuur en verkeersstromen, zorgvuldig omgaat met onze gezondheidsbelangen in deze. We leven aan de rand van een industrieterrein, maar het zou niet passend zijn om de gezondheidsnormen van woonwijken niet te hanteren voor onze wijk.	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder B, J, K. Bij de vertaling van de ontwikkelingsvisie naar een bestemmingsplan zal een toetsing aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen plaatsvinden. Daaruit zal blijken in hoeverre er belemmeringen zijn en hoe die zo nodig opgelost kunnen worden.
O	Met de geplande bouw van een woontoren bij NedTrain verwachten wij nog meer stilstaand verkeer. Als de bewoners van negen woonlagen rondom werktijden hun huis verlaten of terugkomen, brengt dit met zich mee dat er veel van hen	Zie ook algemene antwoorden en beantwoording onder B, J, K Ook de ontsluiting van dit terrein zal t.z.t. onderzocht moeten worden. De kans op stilstaand verkeer zal daarin meegewogen worden. Het is goed mogelijk dat de ontsluiting niet via de Oudeweg plaatsvindt maar bijvoorbeeld via de Gedempte Oostersingelgracht

	langdurig stil staan voordat zij de Oudeweg op kunnen rijden. De luchtkwaliteit zal naar verwachting sterk afnemen.	Bij de bestemmingsplannen die gemaakt worden om uitvoering te geven aan de Ontwikkelingsvisie wordt onderzoek naar luchtkwaliteit verricht. De visie bevat te weinig concrete 'meetbare' informatie om deze onderzoeken te kunnen verrichten. Het aantal woningen dat aan de Oudeweg gerealiseerd gaat worden is bijvoorbeeld nog niet bepaald. Bij de vertaling van de ontwikkelingsvisie naar een ontwerp of bestemmingsplan zal een toetsing aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen plaatsvinden. Daaruit zal blijken in hoeverre er belemmeringen zijn en hoe die zo nodig opgelost kunnen worden.
O	De geplande hoogbouw heeft voor ons nog een andere storende factor; namelijk in ons woongenot. Door de hoogte zullen we veel meer schaduw krijgen en verdwijnt ons zicht op een icoon van Haarlem: de Koepel. De schaduw heeft twee nadelige effecten. Onze kinderen spelen veel buiten voor ons huis. Als we dat zuidelijke zonlicht gaan missen, worden zij gedupeerd. Zij spelen graag met kinderen uit de buurt en vinden elkaar nu spontaan als de zon schijnt. Het zou ontzettend jammer zijn als we dat niet meer hebben. Dat maakt het wonen in onze wijk veel minder sociaal en prettig.	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder B, J, K In de afweging zal ook het spelen in de openbare ruimte door kinderen in relatie tot het zonlicht worden meegenomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
P	Het plaatsen van hoogbouw van maar liefst 9 verdiepingen langs de Oudeweg heeft een negatieve invloed op zichtlijnen en (zon)licht voor de woningen aan de overzijde van de Oudeweg. De hoogbouw wekt bovendien de indruk van een soort 'grens' tussen de vergrote binnenstad en de overkant van de Oudeweg. Hierachter blijft vrijwel onzichtbaar onze wijk: begrensd door hoge gebouwen en een te drukke weg aan de ene kant en braakliggend terrein met leegstaande, vervallen panden aan de andere kant.	Zie ook algemene antwoorden en beantwoording onder B, J, K aangaande de hoogbouw. De barrièrewerking van de Oudeweg zelf en de nieuwbouw is een terecht aandachtspunt. Dat zal meegenomen moeten worden in de uitwerking. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn: het vergroten van de oversteekbaarheid van de Oudeweg, het maken van meer eenheid in de openbare ruimte (i.c.m. vergroenen). In de architectuur en stedenbouwkundige opzet van de nieuwbouw kan gezocht worden naar een coherente relatie met overzijde, bijvoorbeeld door materialisering of een aflopende bouwhoogte. De ontwikkeling van Spaarnesprong kan een positieve invloed hebben op uw wijk en het achterliggend gebied (Waarderpolder) waardoor de braakliggende terreinen en vervallen panden uiteindelijk ook aantrekkelijk worden voor transformatie.
P	Ik weet dat de woningnood hoog is in Haarlem. Maar er zijn andere oplossingen denkbaar om extra woningen te realiseren i.p.v. hoogbouw. Bijvoorbeeld door woningen te bouwen op het braakliggende terrein langs de Minckelersweg.	Wetende dat er een grote woningbouwopgave is voor de stad Haarlem, betekent het niet-bouwen op de locaties als Dantuma en Oudeweg 28 dat de opgave verschuift naar andere plekken in de stad of naar het onbebouwde buitengebied. Conform de ladder Duurzame Verstedelijking van het Rijk dient eerst gezocht te worden naar plekken binnen de bestaande stad. Woningbouw aan de Minckelersweg is ongewenst vanwege de vele omliggende bedrijven en

		de status als bedrijventerrein.
P	De afwaardering van de Amsterdamsevaart leidt tot toenemend verkeer over de Oudeweg , waar zich, tijdens de spitsuren en op zomerse weekenddagen, nu ook al lange rijen vormen. Dit leidt tot een verdere verslechtering van de bereikbaarheid van onze wijk en van de luchtkwaliteit, m.n. voor de inwoners langs de Oudeweg.	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder J
P	De extra woningen aan de Oudeweg zullen bovendien leiden tot extra parkeerdruk in onze wijk. Een parkeergarage biedt alleen een oplossing voor bezoekers, maar niet voor inwoners van de wijk, die hun auto dagelijks moeten parkeren.	Er wordt parallel aan de Ontwikkelingsvisie gewerkt aan een onderzoek met verschillende parkeerscenario's. Daarin wordt ook gekeken naar de mogelijkheid om parkeren voor bewoners op te lossen in een parkeergarage. De nieuwe ontwikkelingen moeten zorgen voor een sluitende parkeerbalans die geen parkeeroverlast veroorzaken voor op de omliggende buurten
P	Tot slot vraag ik aandacht voor de gevaarlijke oversteek vanaf het Drosteterrein naar de Harmenjansweg . Hier doen zich vrijwel dagelijks gevaarlijke situaties voor, doordat automobilisten hier vaak door rood rijden. Mijn kinderen zijn al meer dan eens bijna aangereden op het zebrapad, door onoplettende automobilisten. Ik zou graag zien dat bij de aanleg van de genoemde fietsroute nadrukkelijk aandacht besteed wordt aan verbetering van de verkeersveiligheid, voordat het een keer echt mis gaat.	De huidige situatie is conform landelijke richtlijnen voor deze wegcategorieën. Dit neemt niet weg dat oplettendheid geboden is bij dergelijke drukke verkeerssituaties. Het beschreven verkeersgedrag van voetgangers en fietsers is bijna niet tegen te gaan, dat heeft immers ook te maken met de verantwoordelijkheid van de weggebruikers zelf. Bij toekomstige werkzaamheden aan de Oudeweg zal het verbeteren van de verkeersveiligheid zeker een aandachtspunt zijn. De route langs het Spaarne en onder de spoorbrug door, is gereserveerd voor voetgangers. Er wordt in het kader van de Drijfriemenfabriek rekening gehouden met de mogelijkheid om een onderdoorgang onder de Prinsenbrug te maken voor fietsers. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
Q	Wij vinden de voorgestelde bebouwing van het voormalige Dantuma-terrein en Nedtrain/NS langs de Oudeweg veel te hoog worden. Het past niet in de omgeving met voornamelijk laagbouw, het neemt veel licht weg richting Oudeweg en Sportheldenbuurt, het “verpest” de skyline van Haarlem die nu al op een aantal plaatsen wordt aangetast door hoogbouw (zoals bij de Mariastichting). Wij pleiten voor een maximale bouwhoogte van 5 lagen (BG en 4 etages)	Zie algemene antwoorden en beantwoording onder B en J. Ook de skyline is een aandachtspunt dat betrokken zal worden bij de uiteindelijke stedenbouwkundige opzet van de gebouwen langs de Oudeweg. Dat betekent niet dat daar conservering van de bestaande sky-line het uitgangspunt is. Laagbouw overheerst op dit moment afgewisseld met hogere accenten zoals Fabrilo en Spaarnoogstraat.
Q	We begrijpen dat er behoefte is aan woningbouw. In plaats van de hoogte te zoeken, zou ook goed gebouwd kunnen worden op terreinen aansluitend op de Sportheldenbuurt ,	Wetende dat er een grote woningbouwopgave is voor de stad Haarlem, betekent het niet-bouwen op de locaties als Dantuma en Oudeweg 28 dat de opgave verschuift naar andere plekken in de stad of naar het onbebouwde buitengebied. Conform de ladder Duurzame

	zoals langs de Minckelersweg .	Verstedelijking van het Rijk dient eerst gezocht te worden naar plekken binnen de bestaande stad. Woningbouw aan de Minckelersweg is ongewenst vanwege de vele omliggende bedrijven en de status als bedrijventerrein.
Q	De aanleg en bestemming van een fietsroute over de Harmenjansweg en Kick Smitweg richting Energieterrein is een goede ontwikkeling. Echter zoals nu voorgesteld blijft de oversteek met de Oudeweg gehandhaafd. Deze oversteek is behoorlijk gevaarlijk en druk. Auto's rijden nogal eens (zeker vanaf de Prinsenbrug) door rood licht en de oversteek is daardoor gevaarlijk. Het belemmert bovendien een vlotte doorstroom van de fietsers. Ons voorstel is dan ook om, zoals bij de Buitenrustbruggen de fietsroute aan het einde van de Harmenjansweg (hoek Oudeweg), linksaf richting Spaarne te laten lopen. Dan met een brug onder de Prinsenbrug door en via de Henk Schijvenaarsstraat weer naar de Kick Smitweg. Dit leidt tot een veiliger en doorgaande route. In het verleden, 10 jaar geleden, toen wij ons huis kochten, is de voorgaande situatie al beloofd. Het wordt tijd deze eens te realiseren!!	De huidige situatie is conform landelijke richtlijnen voor deze wegcategorieën. Dit neemt niet weg dat oplettendheid geboden is bij dergelijke drukke verkeerssituaties. Het beschreven verkeersgedrag van voetgangers en fietsers is bijna niet tegen te gaan, dat heeft immers ook te maken met de verantwoordelijkheid van de weggebruikers zelf. Bij toekomstige werkzaamheden aan de Oudeweg zal het verbeteren van de verkeersveiligheid zeker een aandachtspunt zijn. De route langs het Spaarne en onder de spoorbrug door is gereserveerd voor voetgangers. Er wordt in het kader van de Drijfriemenfabriek rekening gehouden met de mogelijkheid om een onderdoorgang onder de Prinsenbrug te maken voor fietsers. Dit zal nader onderzocht moeten worden.
Q	Dat geldt ook voor het verminderen van het autoverkeer over de Oudeweg. Hiervan is destijds gezegd dat verkeer richting Zandvoort aan zee en Bloemendaal aan zee (via de Zeeweg) door de Waarderpolder via de Schoterbrug, Vondelweg en Randweg richting Zeeweg geleid zou worden. In de praktijk is hier niets van te zien. Ook de route naar Zandvoort wordt nog steeds dwars door de stad aangegeven. Dit is een zeer onwenselijke situatie.	De Structuurvisie Openbare Ruimte voorziet in capaciteitsvergroting van de Prinsenbrug voor het auto verkeer. Dit zal expliciet opgenomen worden in de Ontwikkelingsvisie. De SOR gaat daarnaast uit van de realisatie van de Kennemertunnel, waarmee de verkeersring rondom Haarlem aan de zuidkant volledig wordt. Deze ring neemt een groot deel van het verkeer dat nu gebruik maakt van de bolwerken route over.
Q	Om de parkeerdruk in dit gebied en Sportheldenbuurt te verminderen, zal het parkeren door mensen die in het centrum werken, moeten worden tegengegaan. Zolang het hier vrij parkeren is, zal men niet geneigd zijn verderop in de Waarderpolder te parkeren. Wij pleiten daarom voor een uitbreiding van de parkeergelegenheid bij station Spaarnwoude (langs beide zijden van de Laan van Decima en Jan van Krimpenweg) Het helpt niet om parkeergarages te bouwen voor niet-bewoners, dit trekt alleen maar meer verkeer van buiten aan.	Alle nieuwe ontwikkelingen dienen een sluitende parkeerbalans op te stellen die de parkeerdruk op de omliggende wijken niet belast.

Nr.	Reactie	Antwoord
R	Parkeren in onze straat (Harmenjansweg) moet gewaarborgd blijven, natuurlijk voor bewoners, maar ook voor bezoekers! Ook moet er de mogelijkheid blijven bestaan voor het verkrijgen van twee parkeervergunningen en een bezoekersschijf. Dit moet ook weer betaalbaar worden!	Vanaf 2018 wordt het nieuwe parkeerbeleid uitgerold in de stad. Hiermee wordt o.a. de benutting van parkeerruimte en klantvriendelijkheid aanbieden hiervan verbeterd.
R	Net als in de rest van Haarlem wordt de auto een ondergeschoven kindje, en/of de melkkoe, het is maar hoe je het bekijkt: het beleid van autootje pesten wat de laatste jaren in Haarlem geldt heeft verstrekkende gevolgen: alle toegangswegen om de stad in te komen, lopen dagelijks totaal vast. Aangezien er geen enkele doorstroming meer is op o.a. de Oudeweg, de Waarderweg, de Schoterbrug en op de Amsterdamsevaart staat Haarlem nu met stip op 1 in de file toptien in nederlandse steden	Inderdaad zijn er in Haarlem in de ochtendspits en avondspits files waar te nemen. Haarlem heeft er voor gekozen geen grote verkeersaders door de stad aan te leggen en wachtrijen aan de rand van de stad neer te zetten (HVVP). Daarnaast zet Haarlem met de SOR in op duurzaam beleid wat alternatieve vervoerwijzen wil stimuleren en het wagenpark schoner wil krijgen.
R	Onze wijk mag geen onderdeel worden van de binnenstad . Om te beginnen zijn wij gescheiden van de binnenstad door het Spaarne en we willen niet de lasten van de binnenstad erbij; Wij willen nog altijd bezoek kunnen ontvangen die met de auto komen, we willen kunnen parkeren voor acceptabelere parkeerkosten dan die in de binnenstad gelden. Alle andere kosten, gemeentelijke heffingen en belastingen zullen stijgen als wij ongevraagd opeens bij de binnenstad worden gevoegd! Dit is onacceptabel. Het was voor ons destijds een bewuste keuze om niet in de binnenstad te gaan wonen, juist omdat wij deze lasten niet willen!!	Aangenomen wordt dat de indiener met “onderdeel worden van de binnenstad” bedoelt dat het parkeerregime van de binnenstad wordt toegepast. Het toe te passen parkeerregime dient aan te sluiten bij de feitelijke ontwikkeling van de stad. De komst van meer woningen en voorzieningen als de Koepel maken het onvermijdelijk dat de parkeersituatie verandert, of dit nou als binnenstad bestempeld wordt of niet. Vandaar dat integraal onderzocht wordt hoe het parkeren in de toekomstige situatie opgelost kan worden. Of de tarieven daarop worden aangepast, moet blijken. Vooralsnog is dit geen conclusie die getrokken wordt in de Ontwikkelingsvisie. Vanaf 2018 wordt het nieuwe parkeerbeleid uitgerold in de stad. Hiermee wordt o.a. de benutting van parkeerruimte en klantvriendelijkheid aanbieden hiervan verbeterd. Het wijzigen van de zone indeling van het gebied dat onder de Spaarnesprong valt parkeerzone C naar zone B is hierbij niet aan de orde.
R	Er komt veel te weinig groen in onze wijk . Er komt wel water en gras langs de Amsterdamse Vaart, maar hier in het Scheepmakerskwartier komt er nauwelijks tot geen groen. Dit komt mede omdat de Harmenjansweg en het terrein tussen deze weg en het Spaarne veel te vol wordt gebouwd, zodat er geen plek meer is voor groen. Het wordt simpelweg veel te vol gebouwd, het gaat alleen nog maar om geld en niet om een aangenaam leefklimaat. Wij willen graag in een leefbare en groene wijk blijven wonen!	Vergroening van de wijk als geheel is het uitgangspunt. Dit komt ten goede aan het leefklimaat en de verduurzaming van de wijk. De vergroening wordt gecombineerd met de verdichting van de wijk met woningen. Daar waar het verkeersoppervlak verkleind wordt, wordt groen en/of water voorzien: Gedempte Oostersingelgracht, het voorplein van de Koepel en de Papentorenvest. Op andere plekken worden woningen gebouwd zoals in het Scheepmakerskwartier. Terwijl nu de auto en asfalt de wijk domineert dient in de toekomst het wonen en verblijven in de wijk voorop te staan.

Nr.	Reactie	Antwoord
S	Wat een goed initiatief om een Spaarnesprong te maken! Het samenbrengen van al het recente gedachtegoed dat ontwikkeld wordt voor dit gebied is een grote kans voor Haarlem. Sinds 2006 werken we aan versterkingen voor oost met verschillende initiatieven zoals ‘de stekker in Haarlem’, Atelier Oostwaarts, een universiteit voor het koepelcomplex, een Stadslab, en zo meer. Als betrokken Haarlemmers beogen we een bijdrage te leveren voor een sterke ruimtelijke en economische positie voor de oostzijde van Haarlem. Het is samen werken aan een aangename verblijfplek om te wonen en te werken. We zetten onze ontwerpexpertise daarom graag voor Haarlem in.	Dank voor uw steun. De gemeente werkt ook in het vervolg graag met u samen om Haarlem beter en mooier te maken.
S	De nu ter visie gelegde ontwikkelingsvisie Spaarnesprong biedt zeker kansen voor Haarlem . Het streeft immers naar goede openbare ruimten en maakt een divers programma mogelijk. Het kan de aanzet worden om (geparkeerde) auto's uit het straatbeeld te krijgen en creëert mogelijk fijne verblijfsruimten voor voetgangers, spelende kinderen, goede fietsverbindingen en zo meer. Het zou de saté prikker kunnen worden die het grote verband faciliteert. Is dat zo?	Dit zijn inderdaad de doelstellingen van de Ontwikkelingsvisie. Als met “satéprikker” bedoeld wordt dat ook alle lopende en toekomstige ontwikkelingsplannen tot één samenhangende ontwikkelingsvisie (het groter verband) worden gebracht is dat inderdaad zo.
S	We nemen de vrijheid Haarlem het volgende aan te bevelen en vragen u dit gedachtegoed optimaal te integreren in het vast te stellen einddocument. Wij zijn van mening dat een aantal ruimtelijke uitgangspunten ontbreken in de ontwikkelingsvisie.	In het algemeen: De Ontwikkelingsvisie gaat ook over keuzes maken. Er is, alle visies en plannen vanaf 2000 beziend, sprake van een stapeling van ambities. Het doel van de Ontwikkelingsvisie is niet om daar nog meer aan toe te voegen maar juist in deze ambities een prioritering aan te brengen om de haalbaarheid van de visie te vergroten en een eerste stap te zetten naar de uitwerking. De prioritering is gedaan op basis van wat er in eerder beleid is vastgesteld en op een inschatting van urgentie en haalbaarheid. De Ontwikkelingsvisie anticipeert tevens op de SOR (Structuurvisie Openbare Ruimte). De SOR voorziet in de lange termijn ambities, de Ontwikkelingsvisie vormt de brug tussen het heden en de lange termijn toekomst. Als een bepaalde ambitie niet voor de lange termijn is gedefinieerd zal dat ook niet op korte of middellange termijn op het programma worden gezet.
S	Waarom worden geen nieuwe verbindingen als bruggen meegenomen? We willen oost immers toch goed aan het centrum en openbaar vervoer (station) verbinden?	Hier is, zoals boven is uitgelegd, sprake van een prioritering en anticiperen op de Structuurvisie Openbare Ruimte. De prioriteit wordt gelegd bij het terugbrengen van het water, het vergroenen van de openbare ruimte, het oplossen van het parkeerprobleem en het beter genietbaar maken van de Spaarneoevers. Het aanleggen van een brug versterkt de

		verbinding weliswaar, maar met het maken van het water worden meer doelen gediend (opwaardering buurt, waterrecreatie, klimaatadaptatie, waterberging, waterkwaliteit, historisch motief). Overigens betekent het niet-programmeren van deze brug niet dat deze in de toekomst is uitgesloten.
S	Openbaar vervoerslijnen staan nergens vermeld. Bereikbaarheid met openbaar vervoer is daarmee niet verankerd. Waarom niet?	De situatie voor Openbaar vervoer verandert niet in deze Ontwikkelingsvisie. Desondanks is het goed om dit op te nemen.
S	Het inpassen van nieuwe bebouwing aan de nieuw te maken Amsterdamse vaart lijkt met het recent aangelegde profiel onmogelijk geworden. Of is het idee dat we over een paar jaar dit profiel weer gaan aanpassen?	De nieuw aangelegde situatie is tijdelijk tot het uiteindelijke profiel van de Amsterdamsevaart wordt gerealiseerd.
S	In de huidige planontwikkeling gaat men uit van een bus over de Papentorenvest. De nota HIOR gaat uit van kleinschaligheid rond de Scheepmakersdijk. Is het niet beter al het autoverkeer te weren over de Catharijnebrug en deze alleen toegankelijk te maken voor fiets- en voetgangers? Een bus vraagt bovendien om een breder profiel en blijft over de Catharijnebrug rijden.	Dit is conform de uiteindelijke visie van de Structuurvisie Openbare Ruimte. Echter; hiervoor moet eerst de verkeerscirculatie worden afgestemd op gebruik van de Prinsenbrug. Op de Prinsenbrug moet ruimte gemaakt worden om linksafverkeer richting de Friese Varkensmarkt mogelijk te maken. Zonder deze aanpassing is het afsluiten van de Catharijnebrug niet mogelijk. Dit is geen korte termijn actie. Vooralsnog heeft de Catharijnebrug een belangrijke verkeersfunctie.
S	Het idee is nieuw te maken water (grachtenprofielen) in het plan toe te voegen. Dat geeft randvoorwaarden voor nieuw te maken profielen. Waarom is geen financiële paragraaf toegevoegd aan de nota opdat men zekerheden kan verschaffen of het maken van nieuw water een haalbare zaak is? Concrete –gebouwde- parkeeroplossingen ontbreken in het verhaal. Ruimtebeslag, entrees voor parkeergarages zijn dominant en hebben invloed op de openbare ruimte. Waarom is dit niet integraal meegenomen? Hoe staat het met de financiering van dergelijke voorzieningen?	Hierbij is sprake van wisselwerking. Om deze zekerheden te kunnen verschaffen moet technisch en financieel onderzoek worden uitgevoerd. Dat is dermate complex dat eerst een ontwikkelingsrichting bepaald moet worden. Daartoe dient deze Ontwikkelingsvisie. Vervolgens worden bij de uitwerking van de Ontwikkelingsvisie de conclusies uit het onderzoek ingebracht.
S	Een goede functie voor de Amsterdamse poort ontbreekt . Is het niet noodzakelijk dat dit historische gebouw sterker onderdeel wordt voor de stad? Het is nu een saaie, gesloten gemetselde sculptuur.	Die conclusie en intentie wordt gedeeld. We zullen kijken of dit beter verwoord kan worden in de Ontwikkelingsvisie
S	Over goede verbindingen met de Burgwal zegt de visie nauwelijks iets. De Spaarnwoudestraat kan de (loop/fiets) galerie- en goede ‘woon-, winkelstraat’ van oost worden. Waarom spreekt de nota zich niet duidelijker uit?	Op bladzijde 31 van de ontwerpvisie zijn de kwaliteiten van de Spaarnwouderstraat expliciet benoemd. Gelet op het schaalniveau van deze ontwikkelvisie is dat in onze ogen voldoende duidelijk en voldoende uitgesproken.

S	De Fietsznfabriek krijgt een gemengd woon- en werkprogramma. Is het niet juist een kans hier eveneens een horecabestemming aan toe te voegen dat bijdraagt aan een prettig verblijf in de nieuw te maken openbare ruimte?	Op de kavel ligt grotendeels een gemengde bestemming, conform het vastgestelde SPvE. Dat betekent dat er aan de Oostvest en Houtmarkt ook ruimte is voor andere functies dan wonen. Voor de drukkerij is er een voorkeur voor een multifunctionele invulling die (deels) publiek toegankelijk is. Met de selectiecriteria bij verkoop wordt dit gestimuleerd. Over de voorwaarden en selectiecriteria voor verkoop zal de mening van de raad worden gevraagd. Hierin kan horeca worden opgenomen.
S	De visie zegt nauwelijks iets over de organisatie van het proces en niets over participatie. Hoe denkt men daarover? Wie mag meepraten?	Gezien het feit dat het een Ontwikkelingsvisie betreft, waarin verschillende uitwerkingsgebieden liggen die allen ook hun eigen participatie proces hebben of zullen doorlopen, is er uitgegaan van getrapte participatie. Vertegenwoordigende partijen, zoals wijkraden en bomenwacht zijn uitgenodigd voor een interactieve workshop bij de totstandkoming van de CONCEPT versie van de ontwikkelingsvisie. Bij de ONTWERP versie is een openbare informatieavond gehouden waarbij bewoners zijn uitgenodigd. Bij de verdere uitwerking van de plannen wilt de gemeente graag verder in gesprek met u, onder andere.
S	De visie lijkt een verlanglijstje voor Sinterklaas. Hoe en wie gaan al deze ‘cadeaus’ aan de stad betalen? Een zak met ontwikkel-ideeën is altijd goed voor een stad. Deze ontwikkelvisie legt nog geen verband met wat haalbaar is. Pas dan weten we of de noodzakelijke ruimtelijke kwaliteit hier echt komt.	De ontwikkelvisie zorgt voor de prioritering van ambities. Hiermee wordt een eerste stap gezet om de haalbaarheid te vergroten. Een volgende stap is om te onderzoeken welke ambities haalbaar zijn en hiervoor zijn reeds enkele financiële en technische onderzoeken uitgezet. Indien uit deze onderzoeken blijkt dat er aanvullende maatregelen en/of middelen nodig zijn zal dit ter besluitvorming voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

Nr.	<i>Reactie</i>	<i>Antwoord</i>
	Reactie betreft het VO Spaarnwouderstraat dat ooit gemaakt is in samenwerking tussen de Gemeente Haarlem en de Spaarnwouderstraatgroep. Dit document is door de crisis onder in de la verdwenen, met de afspraak dat indien er zich ontwikkelingen voordoen, deze op basis van het VO zouden worden uitgevoerd. Het plan, dat alweer een jaar of 10 oud is, sluit nog steeds vrij goed aan op de visie Spaarnesprong. Wat niet / deels in het VO was opgenomen is dat de toegang tot de wijk zou verplaatsen naar de andere zijde van de Poort op een nader te bepalen locatie. Dit was in overleg met de buurwijk Scheepmakersdijk afgesproken. Daar deze toegang van beide wijken niet op korte termijn zou	In 2010 is inderdaad door de gemeente in samenwerking met de Spaarnwouderstraat groep het VO Spaarnwouderstraat/ Amsterdamsepoort opgesteld. Dit VO is in 2011 ‘on hold’ gezet door financiële prioritering Het plein voor de poort verandert van een verkeersknoop in een voetgangersgebied en verblijfsplek waar de auto zich aanpast volgens het Shared Space principe. Het inrichten van het gebied rondom de Amsterdamsepoort en de Spaarnwouderstraat als aantrekkelijk leefgebied, o.a. door het als shared-space in te richten, is het uitgangspunt van zowel de Ontwikkelingsvisie Spaarnesprong als van de Structuurvisie Openbare Ruimte. De Spaarnwouderstraat is, net zoals de Scheepmakersdijk, deel van de beschermde stad. Hier past ook het Handboek Inrichting Openbare Ruimte binnenstad. Dat wil zeggen dat er een hoogwaardige inrichtingsniveau moet komen. Het verleggen van de entree van de Spaarnwouderstraat naar een plek ten noorden van de

	kunnen worden verwezenlijkt zou er in eerste instantie een plein voor de poort worden gecreëerd, waar het autoverkeer het idee heeft op voetgangersgebied te rijden (Shared Space gedachte). De Spaarnwouderstraat zou worden ingericht als ware het ‘Shared Space’. Dus toegankelijk voor zowel auto’s, fietsers als voetgangers, maar dan visueel ingericht als voetgangersgebied.	poort is geen uitgangspunt in beide visies. Ruimtelijk gezien zou dit ook geen logische ingreep zijn omdat de poort visueel wordt afgesneden van het dan aangelegde water in de Oostvest.
	Gezien er veel plannen spelen rond de Spaarnwouderstraat zoals Spaarnesprong, ‘2040’, De Koepel en Blender aan de Vissersbocht, zou het mooi zijn dit plan weer op tafel te krijgen. Dit zal een sterke impuls geven aan de toch nog steeds moeilijke economie in de straat en leefkwaliteit van deze buurt.	Hartelijk dank voor de inbreng. We omarmen de suggestie om het plan weer ter tafel te brengen als de herinrichting van de straat aan bod is. Het is aannemelijk dat de inrichting van de ruimte direct rondom de Amsterdamse Poort volgend is op de aanleg van de gracht in de Oostvest. Na vaststelling van de visie zal een faseringsplanning van het ontwerp en uitvoering van de verschillende delen opgesteld moeten worden.