

Bijlage C: Verwerking inspraakreacties op Ontwikkelingsvisie Oostpoort

Reactie per mail of per formulier

Cd	Naam					
A.	Bestuur IVN Zuid-Kennerland					
B.	A. van Esveld					
C.	S. Paap					
D.	H. Weerdenburg					
E.	Stichting tot behoud groene zoom Zuiderpolder e.o.					
F.	R. Lagerweij					
G.	R. Ramrattan					
H.	Wijkraad Amsterdamse Buurten					
I.	Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder					
J.	Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder					
K.	R. Fukken					
L.	Provincie Noord-Holland					
M.	Recreatie Noord-Holland NV					
N.	Warmerdam					

Nr.	Reactie	Antwoord
A.	Positief over de voorliggende visie. Aandachtspunt is, dat de realisatie van het groene raamwerk afhankelijk is van de verandering en aanpassing van de weginfrastructuur. Wat blijft over van de ambitie voor een groene raamwerk als de voornemens m.b.t. de infrastructuur niet of slechts gedeeltelijk uitvoerbaar blijken?	Bedankt voor uw positieve reactie. Het groene raamwerk is één van de prioriteiten van de ontwikkelvisie en vormt een voorwaarde voor een aantrekkelijke buurt. Het zal in stappen worden uitgevoerd. Hierbij is een deel van het raamwerk afhankelijk van de verandering van de weginfrastructuur, een deel kan ook al zonder die aanpassingen worden gerealiseerd. In de nadere uitwerking streven wij naar een optimum voor alle functies in het gebied, waaronder ook de groenstructuur.
B.	Ik wil meer starterswoningen (4 kamers) voor de jeugd, zodat zij ook kunnen kopen en een gezin kunnen starten en niet tot hun 30 st thuis wonen.	In de ontwikkelvisie wordt vooral ingegaan op het aantal te realiseren woningen. In een vervolgfase zal dit met ontwikkelaars worden uitgewerkt in een concreet woningbouwprogramma. Hierbij zal worden voldaan aan het gemeentelijk beleid wat betekent dat 40 procent van de woningen in de sociale sector zal worden gerealiseerd en 40 procent van de woningen in het middensegment. Een groot aandeel van de woningen zal dus betaalbaar zijn. Voor de sociale woningen hanteert de gemeente voor de afmeting van deze woningen een ondergrens..
C.	Starterswoningen voor jongeren van de leeftijd 20 – 30 jaar. Deze doelgroep maakt nu geen schijn van kans gelet op hoogte van huizen prijzen en de mogelijkheden voor een hypotheek.	Zie antwoord B
D.	Uit de visie blijkt nog niet voldoende duidelijk hoe het autoverkeer vanuit A200 A'dam naar de Zuidpolder wordt afgewikkeld. Graag hiervoor aandacht, zodat wordt voorkomen dat het autoverkeer via andere wijken naar de A9 moet.	Zie antwoord J.4 & H.1
E.1	Ontwikkeling Oostpoort niet naar de lange termijn schuiven gezien de grote behoefte aan woningen in Haarlem, Zuid-	Het is niet de bedoeling de ontwikkeling van de Oostpoort naar de lange termijn te verschuiven. Er wordt gestreefd naar een zo snel mogelijke definitieve realisatie van

	Kennemerland en de MRA.	woningen. Om te kunnen starten met de woningbouw zijn er echter een aantal procedures nodig zoals het opstellen van een bestemmingsplan en het aanpassen van de milieuzone Waarderpolder. Deze procedures vergen tijd. Om in deze tussentijd alvast concrete activiteiten mogelijk te maken, zijn er plannen voor placemaking. Hierdoor ontstaat reuring en komt het gebied op de kaart zodat – wanneer alle procedures zijn doorlopen – er al een aantrekkelijke omgeving is ontstaan.
E.2a	Zorg ervoor dat de infrastructuur na de ontwikkeling van de noordzijde van Haarlem Oostpoort met daarin de bouw van een grote P&R (3.000 p.p) tijdig wordt aangepast, zodat er voortvarend verder gebouwd kan worden en het verkeer van en naar Haarlem en de kust niet totaal vastloopt.	Zie antwoord J.7 & K.3
E.2b	Directe busverbinding (of lightrail) met Schalkwijk gewenst.	In de ontwikkelvisie is de wens tot deze busverbinding benoemd en als reservering opgenomen. De daadwerkelijke realisatie en routing hiervan is afhankelijk van veel factoren. Zo wordt op dit moment een onderzoek uitgevoerd naar de toekomst van het busstation Haarlem Centraal in relatie tot Station Spaarnwoude, en de daarmee samenhangende lijnvoering van de verschillende bussen. Dit kan consequenties hebben voor de lijnvoering. Zie ook antwoord J.2
E.2c	In hoeverre beïnvloeden de MIRT aanpassingen Rottepolderplein het verkeer van en naar Haarlem?	De eventuele aanpassingen vanuit de MIRT voor het Rottepolderplein zijn nog niet bekend, dus ook de invloed hiervan voor het verkeer van en naar Haarlem is (nog) niet in kaart te brengen. Volgens de indicatieve planning loopt momenteel de verkenning om te komen tot een voorkeursalternatief. De afronding is gepland in 2020. Daarna volgt de planuitwerking, het tracé besluit en de uiteindelijke realisatie. De realisatie is niet eerder dan 2023/2024, en is mede afhankelijk van overige projecten. <i>Bron startbeslissing 14-11-2018 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</i>
E.2d	Wordt het Haarlem-Spaarnwoude spoor naar 4 sporen verbreed?	Hierover is nog geen zekerheid en dit is een verantwoordelijkheid van NS/Pro Rail. Er ligt aan de noordzijde van het spoor een reservering voor de realisatie hiervan. Vooralsnog zijn er geen concrete plannen, en in de ontwikkelvisie wordt de realisatie van de vier sporen niet onmogelijk gemaakt.
E.2e	Wordt er rekening gehouden met de MRA Ontwikkelagenda	De MRA Ontwikkelagenda Spoor is opgesteld door o.a. Provincie Noord-Holland, Provincie

	Spoor?	Flevoland, Gemeente Almere, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, NS en ProRail. Van deze partijen zijn de Provincie Noord-Holland, NS en ProRail ook actief betrokken bij de totstandkoming van voorliggende visie. Hiermee is uitwisseling en kennisdeling van andere ontwikkelingen ingebed. Daarnaast is de gemeente Haarlem ook actief betrokken bij de MRA.
E.3a	Zorg dat er aan de noordzijde van het ontwikkelgebied een grote Park & Ride (plus minus 3.000 p.p.) komt voor bewoners en werknemers van bedrijven in de Waarderpolder, de binnenstad, Amsterdam en Schiphol.	Zie antwoord J.7 & K.3
E.3b	Overlast oneigenlijk parkeren in bestaande woongebieden	Zie antwoord J.7 & K.3
E.4	De voorzieningen voor fietsen moeten op de toekomst worden afgestemd. Bouw reserve capaciteit in!	Er wordt nagedacht over de groei van fietsvoorzieningen voor de Oostpoort. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen fietsvoorzieningen bij het station en fietsvoorzieningen voor bewoners en andere gebruikers van het gebied. Binnenkort start een onderzoek naar de uitbreiding van fietsvoorzieningen bij het station. Daarnaast zullen er normen worden aangehouden voor het realiseren van (gebouwde) fietsvoorzieningen voor de woon- en werkfuncties, zodat er voor toekomstige gebruikers voldoende stallingsruimte in of bij de bebouwing wordt gerealiseerd.
E.5	Het verkorten en afwaarderen van het Stastok viaduct (Camera Obscuraweg) is onaanvaardbaar voor bewoners van de Zuiderpolder en de bewoners/gebruikers van de Waardepolder en de oostelijke randweg.	Zie antwoord J.4
E.6	De snelfietsroute, die aan zowel Noord- als Zuidzijde van de het plangebied is gepland, lijkt wat overdreven. Zeker daar de geplande zuidelijke route het Archeologisch Rijksmonument nummer: 532446 doorsnijdt.	Zie antwoord J.5
E.7	Het doortrekken van het Liewegje naar de Veerplas is een onjuiste keuze. Het eeuwenoude Liewegje is thans al zwaar belast.	Het Liewegje ligt buiten het plangebied van de ontwikkeling van Oostpoort en is dus niet opgenomen in de visie. Het doortrekken van het Liewegje is vooralsnog niet aan de orde. Om deze reden is de vraag niet relevant voor de voorliggende visie.
E.8	Geeft de status van NNN (NatuurNetwerkNederland) van de	De strook grond tussen de Veerplas en het talud van de fly-over is geen onderdeel van het

	Veerplas beperkingen voor het doorbreken van het talud van de fly-over om een directe toegang naar het recreatiegebied te krijgen?	recreatiegebied. Het vigerende bestemmingsplan geeft mogelijkheden voor het realiseren van bebouwing in deze strook.
E.9	Het ontwerp welk door de wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder is ingebracht is helaas niet opgenomen. Dit voorstel dient o.i. alsnog nader te worden bestudeerd!	Zie antwoord K.2
E.10	De Robertus Nurksweg verleggen en verbinden met de verlengde Diakenhuisweg roept vragen op. Hoe wilt U de Diakenhuisweg verlengen?	In de visie is de ambitie uitgesproken om de gebieden aan weerszijde van het station beter op elkaar aan te sluiten. Hierbij is het uiteraard ook van belang om de Zuiderpolder bereikbaar te houden. Er wordt gedacht aan het doortrekken van de Diakenhuisweg-Amnesty Internationalweg tot aan een t-kruising bij de N200. De autoverbinding tussen Zuiderpolder en Waarderpolder vindt dan plaats via de Bernhardlaan. De voorliggende visie is op hoofdlijn en in het vervolgproces worden onderwerpen nader uitgewerkt, waaronder de ontsluiting van de Diakenhuisweg op de Robertus Nurksweg.
E.11	De hoofdbomenstructuur, zoals in de SOR van 21-12-2017 is aangegeven, dient gerespecteerd te worden.	De hoofdbomenstructuur zoals verbeeld in de SOR bevindt zich langs de Diakenhuisweg-Amnesty Internationalweg en de Fuikvaart. In de visie wordt er vooralsnog van uitgegaan dat deze bomenstructuur kan worden gehandhaafd. Daarnaast worden er ook nieuwe groen- en boomstructuren toegevoegd en waar mogelijk aangeheeld.
E.12	Het uitgraven van het Archeologisch Monument om tot de gewenste 15% wateropvang capaciteit te komen dient te worden voorkomen.	De voorliggende visie is op hoofdlijn en in het vervolgproces worden nog onderwerpen nader uitgewerkt, waaronder de opgave van waterberging. Op dit moment is nog niet toe te zeggen dat het Archeologisch Rijksmonument ingezet zal worden voor de eventuele wateropgave. Als dit het geval mocht zijn, zal rekening worden gehouden met een passende invulling met respect voor het rijksmonument.
E.13	Het verbouwen van het station Haarlem-Spaarnwoude dient nader onderzocht te worden. Een overbouwing van het station kan een behoorlijk aantal nieuwe woningen opleveren.	NS/ProRail hebben nadrukkelijk aangegeven dat er op dit moment geen plannen of intenties zijn om het huidige station aan te passen. Er wordt alleen een lift gerealiseerd en gekeken naar het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen. Grotere aanpassingen kosten veel geld en zijn niet nodig volgens NS/ProRail: het huidige station voldoet. Tevens heeft NS aangegeven dat het overbouwen van station alleen voor toplocaties haalbaar is en daar hoort station Haarlem-Spaarnwoude op de korte termijn niet bij.
E.14	De stelling van Amsterdam, welke een UNESCO-status heeft,	Zie antwoord L.1

	dient te worden gerespecteerd voor wat de nog bestaande inundatievelden en de 1.000 meter schootsgrens betreft.	
E.15	150 kV leiding nabij Veerplas en een gepland hotel. Is dit verantwoord?	In de zone bij de Veerplas bevindt zich inderdaad een 150 kV leiding en een grote waterleiding. Rondom deze leidingen zijn veiligheidszones waarin beperkingen voor het bouwen zijn. Deze zones worden gerespecteerd in de uitwerking van de visie.
E.16	Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit in Haarlem-oost is noodzakelijk.	In het kader van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan worden er diverse onderzoeken en onderbouwingen opgesteld, waaronder een onderzoek naar de luchtkwaliteit.
E.17	Hoe wordt het klimaat-akkoord Urgenda (vermindering uitstoot broeikasgassen) toegepast?	Landelijk zijn klimaatdoelstellingen geformuleerd, waarmee wij met de voorliggende gebiedsontwikkeling zoveel mogelijk proberen bij te dragen. Hierbij kan worden gedacht aan duurzame stedenbouw, energie transitie, circulair bouwen zoals benoemd op pagina 79 en 81 van de visie.
E.18	Winkelvoorzieningen rondom het stationsplein, waaronder een supermarkt, dienen in goed overleg met de overige winkelcentra in Haarlem-Oost tot ontwikkeling worden gebracht.	De genoemde voorzieningen worden in samenhang bekeken met het omliggende gebied. Zie ook antwoord J.8
E.19a	Waar in Haarlem-Oost worden de overige woningen gebouwd? Voor wie bouwt Haarlem woningen? Welke woonruimte verdeling geldt voor de woningen?	In Haarlem-Oost zijn naast de 2 ontwikkelzones (Spaarnesprong & Oostpoort) ook diverse woningbouwprojecten gepland in kleinere projecten. Daarnaast verwijst ik u ook naar antwoord B
E.19b	Welke kantoren in Haarlem-Oost staan leeg en kunnen tot woningen worden getransformeerd?	Gelet op de huidige economische situatie, is er veel behoefte aan kantoorruimte. Er is vooral vraag naar kwalitatieve kantoren op goed bereikbare locaties. Minder courante of bereikbare kantoorlocaties zouden in aanmerking kunnen komen voor transformatie. Aangezien de kantoren veelal niet in het bezit zijn van de gemeente, heeft de gemeente geen accuraat beeld van welke kantoren er op dit moment leeg staan.
E.20	Op korte termijn tot 2025 tijdelijke maatregelen om het gebied te veraangename en aantrekkelijke te maken. Sla deze fase over! De woningnood is te groot!	Zie antwoord E.1
E.21a	Is er al een nieuwe zone voor de zware industrie van	Deze vraag valt buiten de scope van deze visie.

	Waarderpolder vastgesteld?	
E.21b	Welke afspraken zijn of worden gemaakt in een nieuw convenant met de Industriekring Haarlem?	Het opstellen van een nieuw convenant valt buiten de scope van deze visie
E.21c	Hoeveel woningen kunnen er nog worden toegevoegd op de nog te bebouwen locaties langs de Oudeweg?	De zone langs de Oudeweg valt niet onder het plangebied van deze voorliggende visie.
E.22	Voor Landschap Spaarnwoude en het naastliggende veenweidegebied stelt gebiedsbeheerder recreatieschap Spaarnwoude een visie op voor “Spaarnwoude Park 2040”. Hoe verhoudt dit zich met de recente provinciale aanwijzing? Zal dit de ontwikkeling van Haarlem Oostpoort beïnvloeden? Jelle navragen	De visie “Spaarnwoude Park 2040” wordt momenteel opgesteld. Hierin vormt de zone Oostpoort-Veerplas één van de belangrijkste toegangspoorten naar het achterliggende recreatielandschap en een belangrijke schakel in een duurzaam stad-land netwerk. Op deze strategische plek komt ruimte voor extra toeristisch-recreatieve activiteiten. De ontwikkeling van de Oostpoort als gemengd gebied en als buitenpoort sluit hier op aan. Zowel het recreatieschap als de provincie zijn actief betrokken bij de totstandkoming van voorliggende visie voor de Oostpoort. Het recreatieschap heeft met enthousiasme gereageerd op voorliggende visie. Ook in het vervolgtraject zal intensief worden afgestemd over de uitwerking van de beide visies. Hoe de visie “Spaarnwoude Park 2040” zich verhoudt tot recente provinciale aanwijzingen is een kwestie tussen het recreatieschap en de provincie. Hierin is de gemeente geen partij. Zie ook antwoorden M.1 & M.2.
E.23	De MRA-agenda 2020 van de fracties in Provinciale Staten van Noord-Holland geeft mee aan de MRA: “Kijk bij het landschap ook naar inrichting, beheer en biodiversiteit. Ontwikkel woningbouw in relatie tot mobiliteit. Houd focus op ruimte mobiliteit en economie. Verbreed de agenda juist met sociale en ecologische onderwerpen.” Hoe wordt dit gegeven ingepast?	Juist de locatie Oostpoort is een gebiedsontwikkeling waar wonen en werkgelegenheid nadrukkelijk gekoppeld is aan mobiliteit. Naast het raamwerk mobiliteit, is ook het groene raamwerk een belangrijke drager van de visie. Met dit raamwerk wordt als het ware Spaarnwoude het te ontwikkelen gebied ingetrokken. Hieruit blijkt o.a. dat in de voorliggende visie de genoemde onderwerpen (waar mogelijk en inpasbaar) zijn ingepast.
F.1	Het plan ziet er goed uit. Veel groen, mooie en slimme ideeën over bebouwing en de plannen voor het station Haarlem Spaarnwoude. In de huidige plannen zijn de fietsroutes duidelijk enorm verbeterd en geoptimaliseerd.	Bedankt voor uw positieve reactie en voorstellen voor de verbetering van de mobiliteit. De visie voor de Oostpoort is opgesteld in de lijn van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)) van de gemeente, waar prioriteit wordt gegeven aan het langzaam verkeer (voetganger en fietser) en OV boven de auto. Dat neemt niet weg dat goede aansluitingen voor de auto

	Voor automobilisten is er echter nog onvoldoende rekening gehouden met de doorstroming en dat gaat ten koste van mobiliteit en bereikbaarheid.	moeten worden geborgd. In de visie is getracht een optimum te zoeken in de verschillende mobiliteitsvormen. Voor de auto wordt ingezet op het optimaliseren van de huidige situatie en het terugdringen van het asfalt. Voor de uitwerking laten wij ons extern adviseren, zodat er op basis van de huidige informatie een afgewogen keuze wordt gemaakt. De voorliggende visie is op hoofdlijnen. In het vervolgproces worden nog onderwerpen nader uitgewerkt, onder andere het mobiliteitsvraagstuk. Dit onderwerp zal dus nog een verdiepingsslag krijgen, wat ook als onderbouwing geldt voor de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging.
F.2	De huidige plannen voldoen grotendeels niet aan een betere verkeersdoorstroming; ik heb hiervoor een aantal ideeën bedacht: 1. Een op/afrit vanaf de A9 via Velserbroek (en Spaarndam) naar Haarlem Noord 2. De geplande fietstunnel combineren met autoverkeer en het doortrekken van de Amnesty Internationalweg richting de Camera Obscuraweg over het huidige Kegge viaduct. 3. Een fiets en verkeerstunnel met verkeersplein .	Dank voor uw aangeleverde voorstellen. Hieronder zullen wij hier specifiek ingaan op: 1. het maken van een extra op-/ afrit via Velserbroek als directe aansluiting voor Haarlem Noord. Deze oplossing heeft een aantal voordelen maar leidt ook tot een grotere overlast in het noordelijk deel van de stad (Vondelweg, Waarderweg) en de bewoners van de omgeving Westbroekplas. Een dergelijke wijziging op het structuurniveau van de stad (en regio) moet worden afgewogen op regionaal niveau. Er zijn op dit moment geen concrete plannen of studies in deze richting; 2. een keuze voor een gecombineerde fiets- autotunnel heeft grote consequenties voor de impact van de tunnel (helling, breedte, hoogte, bochtstralen) op de directe omgeving. Deze keuze heeft tot consequentie dat het huidige viaduct kan verdwijnen maar er zware ingrepen voor in de plaats komen. Ook zal de Diakenhuisweg zwaarder worden belast aangezien deze al het verkeer richting de Waarderpolder op zal moeten vangen. Het huidige profiel is hiervoor niet geschikt. Daarnaast is de aansluiting op het Meerspoorpad een zorgpunt, aangezien auto en fiets een andere richting op moet. Wij denken dat deze ingreep niet leidt tot het prioriteren van langzaam verkeer, het opheffen van de barrières en het verminderen van asfalt. De directe aansluiting van de Amnesty Internationalweg richting de Camera Obscuraweg is (voor de bus en/of auto) eventueel wel het onderzoeken waard; 3. in navolging op het antwoord bij 2 worden ook hier grote infrastructurele ingrepen voorgesteld ter vervanging van het huidige viaduct. Het voordeel is dat de infrastructuur hierdoor compacter wordt opgelost, er zijn dan wel extra tunnels nodig voor de fietser. Wij denken dat deze ingreep niet leidt tot het prioriteren van langzaam verkeer, het opheffen van de barrières en het verminderen van asfalt. De directe aansluiting van de Amnesty Internationalweg richting de Camera Obscuraweg is (voor de bus en/of auto)

		eventueel wel het onderzoeken waard.
F.3	De route van enkele buslijnen is nog niet volledig.	Zie voor het antwoord op uw vraag over de buslijnen het antwoord bij vraag J.2.
F.4.	Maak van het Joh. Enschedé complex een creatieve plek van met ruimte voor bijvoorbeeld startende brouwerijen, food trucks, markten, betaalbare muziek oefenruimtes en kunstateliers.	Het Joh. Enschede complex is in eigendom van een commerciële partij. Het initiatief voor ontwikkeling ligt dan ook bij deze partij. De gemeente is voorstander van het activeren en openen van het terrein, dat vanwege zijn vorige functie een gesloten en naar binnen gericht karakter had. Zowel in tijdelijke als in definitieve vorm zien wij mogelijkheden om dit gebied aantrekkelijker te maken.
G	Complimenten voor het plan. Enkele aandachtspunten zijn: - Houd s.v.p. rekening met een geode doorstroming van het verkeer van Noord en onder andere Zandvoort. - Vanuit Zuiderpolder dient er een goede ontsluiting te blijven en waar nodig uitgebreid te worden naar de N200 en de Waarderpolder.	Bedankt voor uw compliment. Uw aandachtspunten hebben ook onze aandacht. Voor nadere toelichting zie ook het antwoord bij J.4
H.1	Houd rekening met het autoverkeer van de Amsterdamse Buurten naar de Waarderpolder, maakt het dusdanig mogelijk dat alle categorieën verkeer niet alleen maar via de Gedempte Oostersingelgracht – Oudeweg naar de Waarderpolder Kunnen rijden. Dit is verschuiven van de problemen naar andere buurten.	Zie antwoord J.4 Het is niet de intentie om problemen te verschuiven naar andere buurten. In de visie is het ook mogelijk om vanaf de Amsterdamse buurten via de nieuwe aansluiting bij de Oostpoort de verbinding naar de Waarderpolder te maken, zodat niet al het autoverkeer via de Gedempte Oostersingelgracht zal rijden.
H.2	Het station Spaarnwoude wordt straks intensiever gebruikt, maak een goede openbaar vervoer verbinding tussen het station Spaarnwoude en Schalkwijk mogelijk. Dit zal ook het autoverkeer verminderen.	Zie antwoord J.2
I.1	Parkeeronderzoeken tonen aan dat de parkeerdruk in het gebied gedeeltelijk wordt veroorzaakt door de bezoekers van de kantoren en gedeeltelijk door de gebruikers van het station.	Zie antwoord J.7 / K.3 / I.2 Bij deze vraag zijn verouderde onderzoeken aangeleverd en zijn de conclusies niet geheel duidelijk.
I.2.	Grootschalige P&R (>3.000 p.pl) voor het knooppunt en verstop van auto naar OV Centrum, Amsterdam en kust,	Zie antwoord J.7 & K.3

	maar ook ter ontsluiting van de binnenstad voorwerkenden en bezoekers.	
I.2	Het voorkomen en oplossen van parkeeroverlast. Het parkeren in de wijken door personeel van kantoren en bedrijven leidt tot overlast. Het voorkomen en oplossen daarvan is maatwerk en voor elke situatie anders. Betaald parkeren is niet wenselijk in de genoemde woongebieden. Bij nieuwe projecten moet daarom minimaal 1 auto als parkeernorm worden aangehouden.	Zie antwoord J.7 & K.3 De te hanteren parkeernorm is van meerdere factoren afhankelijk. Het gaat hier onder andere om de doelgroep en woningtypes en de aanwezigheid van andere mobiliteitsvoorzieningen. Het streven is om in dit gebied het openbare vervoer (trein en bus), het gebruik van de fiets en het wandelen te stimuleren en andere duurzame mobiliteitsvormen te faciliteren. Dit kan effect hebben op de te hanteren parkeernorm.
J.a	Er moet concreet aan een eerste fase gewerkt worden! Niet op de lange baan schuiven!	Er is een strategienota in voorbereiding, zodat zo spoedig mogelijk na vaststelling van voorliggende visie gestart kan worden met de vervolgfase.
J.b	Bezwaar tegen “place making” op korte termijn ... focus op de lange termijn oplossing	Zie antwoord E.1
J.1	Bereikbaarheid/Park & Ride: Ga uit van verhoogd maaiveld met parkeren eronder, direct bereikbaar vanaf het viaduct zodat auto's bij binnenkomst van de stad gelijk opgevangen worden in de parkeergarage, niet door een gedeelte of door het gehele projectgebied hoeven te rijden en de automobilisten van fiets of OV gebruik gaan maken.	Het realiseren van een verhoogd maaiveld met daaronder parkeren is een oplossing die mogelijk is in de Oostpoort. Het ligt echter meer voor de hand deze direct te koppelen aan het te realiseren woon- en werkprogramma daarboven. De exacte verschijningsvorm van de P&R moet nog worden bepaald, maar vooralsnog wordt uitgegaan van een gebouwde voorziening die direct aansluit op goede fiets- en wandelroutes richting station en de woonwijken. Hierdoor wordt het voet- en fietsverkeer zoveel mogelijk gestimuleerd. Een van de redenen hiervoor is dat in de huidige situatie veel Haarlemmers de auto bij het station parkeren en dan vervolgens de trein pakken. Door het voor deze doelgroep aantrekkelijker te maken om te voet, fiets of de bus naar het station te komen worden veel auto bewegingen voorkomen. Daarnaast kan de P&R aantrekkelijk worden voor bezoekers van de stad om hun auto te parkeren nabij het station en de bushaltes, zodat deze via deze andere vervoersvormen (bijv. bus en trein) naar het centrum kunnen.
J.2	Ga uit van een busverbinding over het bestaande Stastok-viaduct als onderdeel van de OV oost tangent. Daarnaast is er een sterke behoefte aan een directe busverbinding vanuit Zuiderpolder en Parkwijk met Schalkwijk.	Op dit moment rijden er drie bussen door het plangebied, namelijk de lijnen 2, 15 en 80. De eerste twee hebben een eindhalte bij het station en lijn 80 is een doorgaande lijn met een halte langs de Amsterdamsevaart. Zowel vanuit de ontwikkeling van Oostpoort als vanuit de woonbuurten bestaat de wens om het busvervoer te optimaliseren en de verbindingen tussen Zuiderpolder/ Waarderpolder en Schalkwijk te verbeteren. Het busvervoer valt onder

		de verantwoordelijkheid van de provincie en hierover kan de gemeente geen uitspraken doen. Uiteraard zijn de provincie en de huidige busmaatschappij (concessiehouder) betrokken geweest in het voortraject en wordt gezamenlijk gezocht naar oplossingen om de verschillende buurten beter te bedienen. In de ontwikkelvisie is daarom een reservering opgenomen voor een betere busverbinding naar Schalkwijk. En er wordt gedacht aan doorgaande lijnen in plaats van eindigende lijnen bij station Spaarnwoude. De oplossingsrichting hangt nauw samen met de uitwerking van het busstation Haarlem Centraal (zie ook antwoord E.2b).
J.3	Verleng de perrons in westelijke richting in aansluiting op de nieuwe fietsbrug of – tunnel (via relaxte hellingen). Daarmee krijgt het station een centrale positie in het stedelijk gebied.	Dit is tijdens de totstandkoming van de visie besproken en als ambitie opgenomen. NS/ProRail hebben echter nadrukkelijk aangegeven dat dit op korte termijn niet valt te verwachten en wellicht nooit zal gebeuren. Dergelijke aanpassingen kosten veel geld en het huidige station voldoet volgens NS/ProRail. Er is daarom gekozen voor een toekomstbestendige oplossing waarbij we voor de lange termijn de ambitie hebben deze aanpassing te realiseren, maar nu eerst uitgaan van de huidige situatie.
J.4	Kegge-, Stastok-viaduct handhaven, mogelijke beperking ruimtebeslag van auto infrastructuur door rijstroken slanker te profileren, tenzij een andere, duidelijk betere, oplossing tot voordelen leidt bij alle problemen in verband met bereikbaarheid, ontsluiting, parkeerfaciliteiten van/in de Zuiderpolder in de ruimste zins des woords.	Het huidige Kegge- Stastok-viaduct vormt een fysiek en ruimtelijk obstakel om de gebieden aan weerszijden van het station goed met elkaar te kunnen verbinden. Door de huidige invulling zijn er onveilige ruimtes zonder toezicht onder het viaduct, en is er sprake van een onderbenutting door de breedte van het viaduct en de hoeveelheid asfalt. In de visie is gezocht naar een optimale oplossing om de gebieden aan weerszijden van het station beter op elkaar aan te sluiten en ook de Zuiderpolder bereikbaar te houden. Met het gedeeltelijk slopen van het viaduct kan een aantrekkelijk en veilig gebied worden gerealiseerd, met ruimte voor stedelijk programma en groene plekken nabij het station. De voorliggende visie is op hoofdlijn en in het vervolgproces worden nog onderwerpen nader uitgewerkt, waaronder de beoogde aanpassing van het genoemde viaduct.
J.5	De snelfietsroute niet door het Archeologisch Rijksmonument, maar langs de afgewaardeerde Amsterdamse vaart laten lopen.	In de voorliggende visie zijn de beoogde tracés van de (snel)fietsroutes aangegeven. Deze tracés worden nader uitgewerkt en er wordt naar de meest optimale oplossing gezocht. Op dit moment is nog niet toe te zeggen of deze route niet door het Archeologisch Rijksmonument zal lopen. Als dit wel het geval mocht zijn, zal rekening worden gehouden met een passende invulling met respect voor het rijksmonument.
J.6	Geen bebouwing van formaat in de Veerpolder en overige groene zoom	In de visie wordt bebouwing voorgesteld aan de oostkant van de fly-over, in de zone tussen de Veerplas en de Ikea. Uitgangspunt hierbij is dat de bebouwing een schakelpunt vormt

		tussen de woonwijk en het buitengebied, en de fietser en de wandelaar als het ware naar buiten begeleid. Het programma in het gebouw zal van meerwaarde moeten zijn voor zowel de Oostpoort als het recreatiegebied, en qua beeld zal het zorgvuldig moeten worden ingepast in zijn omgeving. Het exacte bouwvlak, programma en bouwhoogtes worden in een later stadium bepaald.
J.7	Zorg voor een adequate P&R voorziening (minimaal ca. 2.100 p.pl), zodat er gegarandeerd geen parkeeroverlast in de buurten en m.n. de Zuiderpolder komt en er geen vergunningstelsel of betaald parkeren in de wijk wordt gerealiseerd!	De huidige P&R is ± 150 parkeerplaatsen. In voorliggende visie is een forse uitbreiding opgenomen van ± 400 tot 800 parkeerplaatsen. In de uitwerking van de visie wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de P&R nader onderzocht. Hierbij wordt tevens gezocht naar een gefaseerde oplossing waarbij in een latere fase eventueel nog meer P&R plekken kunnen worden gerealiseerd. Zoals in het voorgaande traject is aangegeven is het aannemelijk dat in de toekomst de P&R voorziening een betaalde voorziening wordt, wat in samenhang met de stad als geheel zal worden beoordeeld. De problemen die nu ervaren worden in de aangrenzende woonwijk komen door meerdere factoren, waaronder de huidige situatie met de bestaande bedrijfsgebouwen. Het streven is om hiervoor een passende oplossing te zoeken, in samenhang met o.a. de P&R. Op voorhand een oplossing uitsluiten is niet wenselijk.
J.8	Voorzieningen mogen ter versterking van het knooppunt een regionale functie krijgen en Haarlem-Oost snakt naar een betere kwaliteit en kwantiteit qua supermarkt.	In voorliggende visie is rekening gehouden met verschillende voorzieningen, waaronder een (beperkte) supermarkt in de directe stationsomgeving. Hierbij wordt uitgegaan van een voorziening die ondersteunend is aan een woningbouwprogramma van circa 1.000 woningen in de Oostpoort, de gebruikers van het station en bewoners van het noordelijk deel van de Zuiderpolder. Naast het belang van Oostpoort en Zuiderpolder dient er bij de uitwerking van het programma ook gekeken te worden naar de samenhang met de commerciële voorzieningen in rest van de stad en de omliggende gebieden, zoals bijvoorbeeld het Beatrixplein. Dit is noodzakelijk om voor de verschillende winkelgebieden voldoende draagvlak te houden.. Daarvoor is beleid vastgesteld waar de voorliggende visie aan voldoet. Wanneer op termijn blijkt dat – bijvoorbeeld door een gewijzigd programma of een toenemende vraag – er behoefte is aan een grotere supermarkt kan er worden gekeken in hoeverre het Haarlemse beleid hierop kan worden aangepast.
K.1	Proces: Van nieuwe democratie is geen sprake	Het proces om tot de voorliggende visie te komen is een interactief en zorgvuldig proces geweest met een brede alliantie van betrokkenen en belanghebbenden. De verschillende betrokken partijen hebben hier veel in geïnvesteerd en er is gestreefd naar een zorgvuldige

		afweging van alle mogelijkheden en belangen. Dat dit proces niet voor iedereen tot de meest wenselijk oplossing heeft geleid is begrijpelijk en realistisch.
K.2	Ambitie niveau: Hoge woondichtheid, meervoudig grondgebruik, landmark als entree van de stad e.d. Hiervan is in de ontwerptekening weinig sprake van. Daarnaast is helaas de optie die de wijkraad destijds heeft voorgesteld met een “artificieel maaiveld” niet overgenomen.	De voorliggende visie is in samenspraak met een brede alliantie tot stand gekomen. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met alle betrokkenen. Het voorstel van de wijkraad is tijdens het proces ook aan de orde gekomen. Wij zien overlap in een groot deel van de ambities en hebben deze vertaald in de ontwikkelvisie. Zoals het bieden van extra ruimte voor de P&R en de inzet op intensief en dubbel ruimtegebruik in een tweede maaiveld. In het uitwerking zijn echter ook andere belangen zoals een nieuwe fietsstructuur en het groene raamwerk opgenomen waardoor het concrete eindbeeld anders is dan getekend door de wijkraad. Zo wordt vooralsnog niet uitgegaan van circa. 3.000 parkeerplekken bij de P&R, maar wordt ingezet op een bredere pakket aan maatregelen voor parkeren en een P&R die in de tijd eventueel kan doorgroeien naar een grotere capaciteit. De door de wijkraad voorgesteld overbouw van de spoor is uitgebreid aan de orde gekomen. Het wordt door alle partijen als onhaalbaar beschouwd en is derhalve niet in de visie opgenomen .
K.3	Parkeren: Een omvangrijke P&R (2.000 – 3.000 ppl) is niet opgenomen. Vanuit de ontwikkelvisie Spaarnesprong is een parkeergarage bij de Koepel bedacht. Hierdoor dienen auto's een gedeelte de stad in te rijden. Is het niet beter om aan de rand auto's op te vangen?	De huidige P&R is ± 150 parkeerplaatsen. In voorliggende visie is een forse uitbreiding opgenomen van ± 400 tot 800 of meer parkeerplaatsen. In de uitwerking van de visie wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de P&R nader onderzocht. Het streven is om dit vraagstuk integraal vanuit de stad te benaderen. Daarvoor wordt ook de beoogde parkeergarage uit de ontwikkelvisie Spaarnesprong meegenomen. In de vastgestelde SOR (Structuurvisie Openbare ruimte) is op hoofdlijn opgenomen om de auto zoveel als mogelijk aan de randen van de stad op te vangen, maar ook om een tweede ring te creëren voor de opvang rondom de centrumring.
K.4	Openbaarvervoer, bus: Ter bevordering van openbaar vervoer en een goede knooppunt werking, dient het station (trein) goed aangesloten te worden op busvervoer.	Het streven van voorliggende visie is o.a. om de mobiliteit te optimaliseren. Het voorstel is om de busvoorzieningen waar mogelijk te centraliseren en een knooppunt voor mobiliteit te creëren. Hierbij wordt ook gedacht aan doorgaande lijndiensten in plaats van eindhaltes bij het station Dit vergt afstemming met meerdere partijen: het busvervoer is ondergebracht bij de provincie en het station is een aangelegenheid van NS en ProRail. De betreffende partijen zijn de afgelopen periode actief betrokken en dat zal een vervolg krijgen in de komende periode.
K.5	Realisatie en fasering:	Het streven is om deze gebiedsontwikkeling voortvarend op te pakken, zoals er ook de

	Voorstander van voortvarend bouwen. Aandacht voor de uitvoeringsstrategie, fasering en de risico's om tot ontwikkeling te kunnen komen.	afgelopen periode actief aan is gewerkt. In de vervolgfase wordt een strategienota opgesteld waarin de genoemde onderwerpen een plaats krijgen.
L.1	Stelling van Amsterdam: Het behoud van de kernkwaliteiten van het UNESCO-wereldgoed Stelling van Amsterdam is van groot belang. Daarom de vraag of de stelling van Amsterdam als randvoorwaarden voor de zone oostelijk van de Camera Obscuraweg geldt en of de suggesties om het beoogde iconische gebouw in te passen en niet als accent te uit te werken kan worden meegenomen in de uitwerking van dit deel van de visie. Dit kan dan een goede basis vormen om de mogelijkheden gemeenschappelijk met betrokken partijen nader te onderzoeken.	Wij erkennen het behoud van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam en het streven is om met betrokken partijen de nadere uitwerking van het betreffende gebouw te onderzoeken. Zie ook antwoord M.1 en bladzijde 26 in de visie.
L.2	Mobiliteit: Flexibiliteit voor o.a. de ontwikkelingen van het busvervoer i.v.m. samenhang Haarlem CS en het OV toekomstbeeld. Graag zouden wij daarom in de visiekaart op pagina 52 deze onzekerheden c.q. scenario's terugzien. Bijvoorbeeld in de vorm van ruimtereserveringen zoals "reservering busstation" i.p.v. "busstation"	Wordt opgenomen in de visie. [aanpassen kaart]
L.3	Mobiliteit: Op de kaart is het viaduct (Camera Obscuralaan/Amsterdamse Vaart) weergegeven met een hoek van 90 graden. Het heeft onze voorkeur als de hoek op de visiekaart wordt aangepast of dat zichtbaar wordt gemaakt dat hiervoor nog nader onderzoek nodig is.	De kaart wordt aangepast.
M.1	Kansen samenhangende stad- en buitenpoort Haarlem-Spaarnwoude: De plannen voor Oostpoort en Spaarnwoude Park grijpen in elkaar. Dit biedt kansen voor het samen optrekken en het	In de huidige situatie grenst "Spaarnwoude" al aan het te ontwikkelen gebied. Op dit moment loopt het gebied Spaarnwoude over in een smalle groene strook die aansluit op de verhoogde N200 (Camera Obscuraweg). Deze smalle groene strook kan conform het huidige bestemmingsplan bebouwd worden. In de voorliggende visie is gekozen om nog maar op 1

	verwachten van de harde grens tussen de gebieden. Wellicht is het een optie om een icoon te plaatsen in de oksel van de weg, als overgang van stad naar park een uitnodigend statement richting het park.	specifieke locatie bebouwing mogelijk te maken en dat is de oksel van N200. Op deze locatie kan dan een bijzonder gebouw gerealiseerd worden, passend in de omgeving en de randvoorwaarden vanuit de stelling van Amsterdam. De rest van de strook biedt de mogelijkheid om in het vervolgtraject een betere landschappelijke overgang te maken tussen de 2 gebieden. Tevens is de ambitie om de twee gebieden beter met elkaar te ontsluiten en de toegankelijkheid sterk te verbeteren, bijvoorbeeld door een onderdoorgang onder de N200 te maken voor fietsers- en voetgangers. Een ander voorstel is om het concept van buitenpoorten toe te passen voor station Spaarnwoude. Hiermee kan, op een nader uit te werken wijze, de gebruikers geattendeerd worden op de Veerplas en het “Spaarnwoudepark” en hoe dit gebied bereikt kan worden.
M.2	Toekomstvisie Spaarnwoude Park: Deze concept visie geeft aan dat Spaarnwoude geen bufferzone meer wil zijn tussen steden, maar een park centraal gelegen in de stedenring.	Zie antwoord M.1
N	Het verdiepen van de spoorlijn, zodat de verkeersafwikkeling op maaiveld kan plaats vinden. Dit zal bijdragen aan een betere entree van Haarlem	Het huidige spoor ligt hoger dan het omringende maaiveld. Dit zorgt inderdaad voor een barrièrewerking tussen de Waarderpolder en de Zuiderpolder en een andere beleving van de entree van Haarlem. Het spoor verdiepen of ondergronds brengen is technisch mogelijk, de barrièrewerking wordt pas echt opgeheven als ook de N200 wordt versmald of verdiept. Deze ingrepen zijn bijzonder kostbaar en worden op dit moment niet als een realistische optie beschouwd. Met de voorliggende visie tonen we veel ambitie, maar de realiteit verliezen we niet uit het oog. Om deze reden is genoemde oplossingsrichting niet opgenomen in de visie.