

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Oostpoort blok 1F heeft ter inzage gelegen van 17 november tot en met 28 december 2022.

Het eerste deel van dit overzicht bevat een lijst van de indieners van zienswijzen, het inhoudelijke commentaar op het ontwerpbesluit (zie kolom “zienswijze”) en het gemeentelijke antwoord op dit commentaar (zie kolom “antwoord”). Vervolgens wordt in de kolom “aanpassing” aangegeven of het commentaar heeft geresulteerd in aanpassing van toelichting, verbeelding en planregels. Een lijst met de namen van de indieners van zienswijzen en een kopie van de volledige zienswijzen ligt voor de raadsleden ter inzage. Het tweede onderdeel van dit overzicht betreft ambtshalve wijzigingen van het college op het ontwerpbesluit die aan de raad worden voorgesteld.

Cd	Naam
A.	Stichting tot behoud van de groene zoom Zuiderpolder
B.	Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder
C.	Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder-Penningsveer
D.	Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude
E.	R. van Ruth (advocatenbureau Wintertaling) namens Ikea

1. Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

A.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Wij missen een uitgewerkt plan ter bescherming van de groene zoom Zuiderpolder. Wij verwijzen U hierbij naar de opgaven uit: Het Bijzonder Provinciaal Landschap. Spaarnwoude en Omgeving.	Het valt niet binnen het project voor blok 1F om een plan uit te werken ter bescherming voor de groene zoom.	-	-	-
2.	Het voorgestelde uitgraven tbv de watercompensatie van het deel van het archeologisch terrein alsmede het verleggen en/of toevoegen van wegen of fietspaden past niet binnen het BPL.	Het plangebied voor blok 1F ligt niet binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap. Wel grenst het er tegenaan. Niettemin heeft overleg plaatsgevonden met de Provincie. De Provincie is destijds ook betrokken geweest bij het opstellen van de ontwikkelvisie Oostpoort.			
3.	Onvoldoende aandacht voor de ecologie van de groene zoom Zuiderpolder. Zie hiervoor ecologisch beleidsplan, deel 2, uitwerking van een robuust ecologisch netwerk. Waaronder de bescherming van vogels met een jaar rond nestbescherming . Er leven vele beschermde vogels in de groene zoom Zuiderpolder. Ditzelfde geldt voor zoogdieren, amfibieën, reptielen, Insecten, vissen en planten.	Voor blok 1F heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Vanuit ecologie zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan. Tijdens de bouw gelden de algemene voorzorgsmaatregelen uit de Wet natuurbescherming.	-	-	-
4.	De Coalitie van 2022 heeft bepaald dat er niet gebouwd gaat worden in de groene zoom Zuiderpolder. De quote uit het coalitieakkoord: <i>De stad is groener, met meer biodiversiteit en beter aangepast aan het veranderende klimaat</i> ”.	Blok 1F maakt onderdeel uit van de ontwikkelvisie Oostpoort. De visie is vastgesteld door de gemeenteraad. Het huidige bestemmingsplan biedt overigens, door middel van een wijzigingsbevoegdheid, ook een bouwmogelijkheid voor dit perceel.			

5.	Dat de groene zoom als flora en fauna passage een onvervangbaar onderdeel van het Haarlemse ecologische systeem in neemt blijkt niet uit uw bp-opgaven.	Zie de reactie bij A3.	-	-	-
6.	Voorts liggen er opgaven vanuit cultuurhistorische richtlijnen. De Stelling van Amsterdam Stelling van Amsterdam en de waterlinie. De Stelling van Amsterdam is een UNESCO monument. De Stellingzone vormt het samenhangend geheel tussen de verdedigingswerken en het landschap. Ook voormalige inundatiegebieden maken deel uit van de Stellingzone. Uitgangspunt is het behoud van nog bestaande zichtlijnen tussen de forten en doorzichten op de forten; Openhouden van schoot cirkels rond de forten in de nog open landschappen en behoud van bestaande accessen.	Het plangebied ligt niet binnen de Stelling van Amsterdam. Niettemin heeft overleg plaatsgevonden met de provincie. Zie ook de reactie bij A2.	-	-	-
7.	<p>Het gebied Zuiderpolder maakt deel uit van de groene zone aan de oostkant van Haarlem, tot aan de Ringvaart en de Buitenliede.</p> <p><i>Uit het SpvE : Binnen de oostelijke stadsrand is de Zuiderpolder daarom een relatief klein, ruimtelijk op zichzelf staand gebied geworden. De Zuiderpolder is te karakteriseren als een restant veenweidelandschap in combinatie met <u>clusterbebouwing (Liewegje)</u>. Er is echter geen sprake van een cluster bebouwing langs het Liewegje.</i> Juist de doorkijkjes naar de groene zoom Zuiderpolder met de eeuwenoude strandwal maakt dit gebied tot het Bijzondere Provinciale Landschap. Een lintbebouwing zou die doorkijkjes onmogelijk maken!</p> <p>* de bescherming die op enkele onderdelen ligt t.a.v. de NNN.</p> <p>* klimaatverandering noodzaakt om voor voldoende groene structuren te blijven zorgen.</p>	Zowel het bestemmingsplan als het SPvE zien toe op een zorgvuldige inpassing van de honderd woningen in het gebied.			

	De watergangen vormen de hoofdstructuur van het plangebied. Het voor het veenweidelandschap karakteristieke slotenpatroon is intact. En dient intact te blijven!				
8.	De door U aangegeven plaats van de woningen is niet in overeenstemming met de feitelijke locatie. Dient Diakenhuisweg ipv Camera Obscuraweg te zijn.	De locatie van de woningen is voldoende concreet in woord en foto opgenomen in het bestemmingsplan.			

B.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>Bewoners aan de noordzijde van de Zuiderpolder, ter hoogte van de kantoren, hebben dagelijks te maken met verschillende soorten van parkeeroverlast:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kantoren met baliefunctie: bezoekers en werknemers van de kantoren; 2) Kantoren zonder baliefunctie: werknemers van de kantoren; 3) Bewoners vanuit de westzijde van de Charta 77 Vaart; 4) Bewoners met bedrijfsauto's; 5) Forensen die gebruik maken van station Spaarnwoude; 6) "Seniorencomplex" aan de Diakenhuisweg, dat steeds meer bewoond wordt door jongere alleenstaanden, echtparen en/of gezinnen; en 7) Parkeerplaatsen voor mensen met een beperking; 8) Geen dubbelgebruik van 4 parkeerplaatsen door elektrische laadpalen (deze plaatsen worden hoofdzakelijk gebruikt door kantoorpersoneel en bezoekers van de kantoren). 9) Langparkeren van vakantiegangers van buiten de wijk, die gebruik maken van het station. 	<p>Het ontwerpbestemmingsplan bevatte de parkeernormen die gebaseerd waren op het mobiliteitsonderzoek voor Oostpoort. In het vast te stellen bestemmingsplan zijn de parkeernormen overgenomen die gemeentebreed gehanteerd worden (inclusief eventuele wijzigingen hierop). Hiermee sluiten wij voor blok 1F aan bij de algemeen geldende normen. De nieuwe parkeernormennota is ter vaststelling aangeboden aan de raad.</p> <p>In februari en maart 2022 heeft Haarlem onderzoek laten uitvoeren naar de parkeerdruk in de gemeente (Parkeeronderzoek Haarlem, 1 juli 2022, bureau Trajan). Blok 1F maakt onderdeel uit van Parkwijk. In deze wijk is de parkeerdruk tussen de 70 en 80%. Binnen een straal van 300 meter (conform de nieuwe Nota Parkeernormen) vanaf blok 1F is er geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen. Een parkeerdruk tot en met 85% is in ieder</p>	-	-	Een dynamische verwijzing gemaakt naar de geldende normen voor parkeren.

	<p>10) Geen dubbelgebruik parkeerplaatsen van de kantoren.</p> <p>Ondanks aanpassingen (extra parkeerplaatsen), gedaan in 2005 naar aanleiding van een onderzoek, is de parkeeroverlast de jaren daarna sterk toegenomen, mede door de uitbreiding van kantoren met Oostpoort Center. Het is daarom van belang dat in eerste instantie, voorafgaand aan nieuwe ontwikkelingen, de huidige overlast in dit deel van de Zuiderpolder terug te brengen naar het niveau van vlak na de aanpassingen van 2005. Een gedegen onderzoek vooraf zou dan wenselijk zijn.</p> <p><i>(Onderzoek: presentatie Parkeeroverlast Zuidpolder)</i></p>	<p>geval een acceptabele parkeersituatie. Er is dus sprake van een restcapaciteit.</p>			
2.	<p>Met de ontwikkeling van Blok 1F zal de parkeerdruk en daarmee de overlast aan de noordzijde van de Zuiderpolder sterk toenemen door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ten minste 2% van de parkeervraag wordt gerealiseerd en gereserveerd voor mensen met een beperking; 2) Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen worden minimaal conform bouwbesluit gerealiseerd. Oplevering minimaal 25% van de parkeerplaatsen wordt voorzien van elektrische laadinfrastructuur en uitbreiding daarvan tot 80% in de voorbereiding (bijv. ruimte voor bekabeling) wordt meegenomen; 3) Hoeveel deelauto's? 1 deelauto = 5 parkeerplaatsen; 4) P-norm woning sociale huur : 0.3; 5) P-norm woning midden huur: 0.6; 6) Bezoekers op terrein van Blok 1F. 	<p>Zie de reactie bij B1. Aanvullend hierop als volgt. Blok 1F is een op zichzelf staande ontwikkeling. Het perceel zal op de bestaande infrastructuur worden aangesloten.</p>	-	-	-

<p>De Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder ziet, bij het uitblijven van een verbetering van de huidige overlast, de komst van woningen met grote verontrusting tegemoet.</p> <p>Vooraf gevoed door onduidelijkheden in het Ontwerpbestemmingsplan Oostpoort blok 1F, getoond tijdens de inloop voor belangstellenden op 29 november 2022 op locatie Tenminste Houtbaar aan het Woudplein, waarin vragen van bewoners niet beantwoord konden worden tijdens de toelichting door aanwezige gemeente ambtenaren. De huidige overlast bleek bij deze personen niet bekend.</p> <p>De samenwerking in 2005 tussen buurtbewoners en gemeente toonde aan dat, middels wederzijds begrip en openheid, een goede verstandhouding mogelijk is, wat tot constructieve oplossingen heeft geleid. De door U aangegeven plaats van de woningen is niet in overeenstemming met de feitelijke locatie. Dient Diakenhuisweg ipv. Camera Obscuraweg te zijn.</p> <p>Het verkorten, afwaarderen of zelfs geheel weghalen van het Stastok viaduct (Camera Obscuraweg) zal leiden tot meer verkeersdruk in de hele wijk, mede door de ontsluiting van de wijk naar de Waarderpolder en Oostelijke Randweg via de Prins Bernhardlaan en forensen die deze situatie als barrière zien en de voorkeur geven om de auto in de wijk te parkeren, wat nu ook al het geval is en mogelijk hierdoor zal toenemen.</p> <p>Het ontwerp (tekening uit Wijkvisie Parkwijk-Zuiderpolder) creatie van een rotonde direct na de fly-</p>				
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

	<p>over op niveau 2+), welke door de wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder werd ingebracht, is helaas niet opgenomen in het vastgestelde concept ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort, de Nieuwe stadsentree van Haarlem.</p> <p>In dit ingebrachte ontwerp blijft westkant van fly-over behouden. Een voorstel dat o.i. verdient om alsnog nader te worden bestudeerd. Goede doorstroming vanaf het Rottepolderplein richting Waarderpolder.</p> <p>De MRA-agenda 2020 van de fracties in Provinciale Staten van Noord Holland geeft mee aan de MRA: <i>"Kijk bij het landschap ook naar inrichting, beheer en biodiversiteit. Ontwikkel woningbouw in relatie tot mobiliteit. Houd focus op ruimte mobiliteit en economie."</i></p>				
3.	<p>Meerjaren Gebiedsprogramma 2020 – 2023</p> <p>Oostpoort ontwikkelen als stadsdeel knooppunt met omvangrijke Park & Ride voorziening (>3000 parkeerplaatsen), extensieve winkelvoorzieningen, horeca- en werkfuncties met meervoudig grondgebruik en woningen (>1100) in hoge dichtheid.</p> <p>Het voorkomen en oplossen van parkeerproblemen. 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. Voorbeelden zijn Diakenhuisweg, Huis van Hendrik, Haarlemse School, Berlagelaan e.o., parkeerterrein Station Spaarnwoude. Betaald parkeren is niet wenselijk in de genoemde woongebieden. Bij nieuwe projecten moet daarom minimaal 1 auto als parkeernorm worden aangehouden.</p>	Zie de reactie bij B1.			

C.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
1.	<p>Artikel 3 Wonen maakt onder art. 3.1, a. straten en wegen mogelijk. Dit is misleidend als daarmee een ontsluitingsweg mogelijk gemaakt wordt.</p> <p>Als de bestemming wonen een groter gebied betreft, zijn “straten en wegen” binnen en ten dienste van die bestemming uiteraard mogelijk.</p> <p>Hier gaat het slechts om één bouwblok. In plaats van straten en wegen is het in dit geval juist om “betrating” naast groen en water als omschrijving te hanteren.</p> <p>Echter, als het de bedoeling is om op slinkse wijze zonder bestemming herziening, inclusief bezwarenprocedure, een ontsluitingsweg voor een omvangrijker gebied te maken, valt dit onder de categorie “misleiding”, een (betrouwbare) overheid onwaardig.</p> <p>Omdat de voorgestelde ontsluiting, of gebrek daaraan, gelet op de worsteling van allerlei studies niet gaat lukken, is de Wijkraad van mening dat de huidige ontsluiting gehandhaafd</p>	<p>Blok 1F zal op de bestaande infrastructuur worden aangesloten. De bestemming Wonen maakt de aanleg van straten en wegen mogelijk. Dit is opgenomen om voor het appartementengebouw een ontsluitingsweg op de bestaande infrastructuur te kunnen aanleggen. Van misleiding is geen sprake. Wij zien geen aanleiding om de het betreffende artikel aan te passen.</p>	Toelichting	Verbeelding	Planregels



	<p>dient te blijven, in versmalde vorm en goed ingepast in het groen.</p> <p>Wij maken bezwaar tegen “straten en wegen” in artikel 3.1,a en verzoeken U dit te wijzigen in “verharding ten dienste van de bestemming”.</p>				
2.	<p>Parkeernorm gerelateerd aan Mobiliteitsknooppunt Oostpoort</p> <p>Het onderhavige plan gaat uit van een verlaagde parkeernorm van 0.3 parkeerplaats per woning (onduidelijk of 0.3 extra voor bezoekers is opgenomen), mogelijk gecombineerd met een betaald parkeerregime in een straal van 500 m rondom Oostpoort.</p> <p>Dit gaat uit van een volwaardig knooppunt voor Oostpoort en omgeving, gekoppeld aan een nieuw busstation. Hier wordt in het onderzoek 'her routing bussen' nader naar gekeken.</p> <p>Nu per OV naar beide ziekenhuis locaties is resp. 47 – 59 min. uitgaande van max. 10 minuten lopen. Met auto 14 – 6 minuten. 's Nachts helemaal geen HOV.</p> <p>Wat ons betreft moet er een doorgaande bus route komen van Spaarne Gasthuis Noord via Oostpoort naar Zuid, (een bus oost tangent), zodat ziekenhuizen, Stadshart Schalkwijk en bus knooppunt “Nieuw Zuid” binnen de 10 minuten loopnorm optimaal bereikbaar zijn.</p>	Zie de reactie bij B1 en B2.	-	-	-

	<p>Daartoe is een verbinding tussen Zuiderpolder en Waarderpolder noodzakelijk.</p> <p>Ook is uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen voor wonen en werken mede bepalend voor een verlaagde parkeernorm. Dit was uitgangspunt bij de realisatie van de kantoren nabij blok 1F, maar is nooit van de grond gekomen en zorgt voor de nodige overlast in de buurt.</p> <p>Wij maken bezwaar tegen een verlaagde parkeernorm, zolang er geen zicht is op een volwaardig trein -bus- knooppunt en geen uitwisselbaarheid woon-werk-parkeren.</p>				
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

D.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>De Dorpsvereniging heeft kennis genomen van het hier boven genoemde Ontwerpbestemmingsplan. De Dorpsvereniging heeft geen mening over het genoemde bouwwerk 1F, daar dit geen directe invloed heeft op onze leefomgeving. De bijbehorende dossiers bevat echter ook plannen en visies die wel van invloed zijn op onze leefomgeving. De status van deze plannen en visies in dit Ontwerpbestemmingsplan is ons onduidelijk. Daarom maken wij bezwaar tegen de</p>	<p>Het bestemmingsplan blok 1F verwijst in de toelichting naar andere documenten, waaronder de ontwikkelvisie Oostpoort. Deze documenten zijn echter geen onderwerp van de inspraakprocedure. Blok 1F zal worden aangesloten op de bestaande infrastructuur.</p>	-	-	-

	verkeersplannen die de bereikbaarheid van onze leefomgeving nadelig beïnvloeden.				
2.	De toegangswegen naar het dorp Haarlemmerliede en omgeving (van Zoete Inval tot Spaarndam) veranderen. Uit de gepresenteerde tekeningen op de inloop van 29-11-2022 blijkt niet duidelijk wat de plannen zijn. Het lijkt er op dat Haarlemmerliede niet meer bereikbaar is vanaf de N200/A200, maar dat het verkeer door woonstraatjes moet rijden. Omgekeerd geldt het zelfde: de winkels in Haarlem worden moeilijker bereikbaar vanuit Haarlemmerliede en omgeving. Wij zijn hier tegen, en maken hier dus bezwaar tegen.	Het bestemmingsplan blok 1F brengt geen verandering in de infrastructuur. Voor de ontwikkeling van Oostpoort als geheel zal een aanpassing van de infrastructuur wel nodig zijn. De zienswijze zal worden gedeeld met de projectgroep Oostpoort. In de verdere onderzoeken voor en uitwerking van de gebiedsontwikkeling kan de zienswijze worden betrokken.			
3.	Het bestaande viaduct vanaf het busstation naar de Waarderpolder en verder naar Haarlem-Noord en IJmuiden vervalst. Hierdoor is Haarlemmerliede en omgeving niet meer vanaf de Waarderpolder etc. bereikbaar, en vice-versa. Het vervallen van het viaduct verhoogd ook de verkeersbelasting op de smalle doorgang van Penningsveer. Wij zijn hier tegen, en maken hier dus bezwaar tegen.	Zie de reactie bij D2.			

E.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>De Ontwikkelvisie Haarlem Oostpoort is een strategische visie met een globaal karakter. De visie vraagt verdere uitwerking, zoals in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Oostpoort Blok 1F wordt bevestigd. Met name het in de ontwikkelvisie geformuleerde raamwerk voor mobiliteit vergt nadere uitwerking en invulling alvorens kan worden begonnen met de uitvoering van de door de gemeente Haarlem beoogde ontwikkeling van Oostpoort.</p> <p>Dit geldt te meer nu het Mobiliteitsplan Haarlem Oostpoort, dat als bijlage 7 deel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan Oostpoort Blok 1F, concludeert tot verschillende verkeerskundige randvoorwaardelijke maatregelen voor de ontwikkeling van Oostpoort overeenkomstig de ontwikkelvisie. In een dergelijk geval is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening indien daarop vooruitlopend wordt aangevangen met de vaststelling van een juridisch planologisch kader dat de start van die ontwikkeling mogelijk maakt zonder dat aan de randvoorwaarden is voldaan of wordt gewaarborgd dat daaraan zal worden voldaan.</p> <p>Zoals ook in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt beschreven, is IKEA Haarlem momenteel feitelijk de enige relevante partij in Oostpoort. IKEA Haarlem kwalificeert als grootschalige detailhandel. Deze vorm van detailhandel kenmerkt zich doordat hiervoor meer ruimte nodig is dan voor andere vormen van</p>	<p>Zie de reactie bij B1 en B2. Aanvullend: voor blok 1F is aanvullend verkeersonderzoek gedaan. Uit dit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling verantwoord is. Voor blok 1F worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Gezien de ligging van de parkeerplaatsen van Ikea t.o.v. de ligging van het plangebied blok 1F, is niet in te zien hoe de belangen van Ikea op onaanvaardbare wijze worden aangetast. Het bestemmingsplan voorziet derhalve in een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Het nadere onderzoek m.b.t. verkeer is als bijlage toegevoegd.</p>	-	-

	<p>detailhandel. Daarnaast heeft dit soort detailhandel een grote verkeersaantrekkende werking, zodat een goede en toereikende auto infrastructuur en voldoende beschikbare parkeerruimte onmisbaar is.</p> <p>Gelet op de hiervoor omschreven kenmerken van IKEA Haarlem kan niet zonder verder onderzoek en uitwerking, uitvoering worden gegeven aan een visie op hoofdlijnen die in het plangebied voorziet in een autoluw en intensief bebouwd woon- en werkgebied met als uitgangspunt minder ruimte voor de auto, minder ruimtebeslag voor auto infrastructuur en lage parkeernormen in combinatie met betaald parkeren of soortgelijke parkeermaatregelen. Dat is evident geen goede ruimtelijke ordening. Indien de gemeente Haarlem een dergelijke strategische en globale visie daadwerkelijk vorm wil geven, zullen het uitwerken en uitvoeren van randvoorwaarden op het gebied van mobiliteit en parkeren als voorwaardelijke verplichtingen in het bestemmingsplan moeten worden opgenomen. Dat is bij het ontwerpbestemmingsplan Oostpoort Blok 1F niet gebeurd.</p>				
2.	<p>Ondanks dat het mobiliteitsplan de randvoorwaarden uitdrukkelijk voorschrijft voor ontwikkelingen in Oostpoort, worden deze maatregelen in de toelichting van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan niet relevant geacht voor de ontwikkeling van Blok 1F. Dit kennelijk vanwege de beperkte omvang en de ligging van het project. In de toelichting wordt gesteld dat het verkeer van en naar het plangebied met name via de Diakenhuisweg zal ontsluiten richting de Amsterdamsevaart en de N200. Het verkeer zou daarmee worden ontsloten buiten bestaande woonstraten om. Waar deze aannames op zijn gebaseerd en welke modellen en berekeningen</p>	<p>Zie de reactie bij E1. Aanvullend hierop: voor blok 1F hoeft geen aanpassing plaats te vinden van de bestaande infrastructuur. Blok 1F zal worden aangesloten op de Diakenhuisweg. Deze weg sluit aan op de N200 en is de snelste en kortste manier om het gebied te verlaten.</p>			

<p>hieraan te grondslag liggen wordt niet toegelicht, laat staan onderbouwd. Hetzelfde geldt voor de stelling dat het onderhavige plan niet zou zorgen voor een significante toename van het aantal verkeersbewegingen. Ook dat wordt verder niet gemotiveerd of onderbouwd.</p> <p>Gelet op de aard en het doel van de randvoorwaarden uit het mobiliteitsplan, namelijk het garanderen van de ontsluiting en een goede mobiliteit in Oostpoort, en het feit dat dit meeromvattende aanpassingen van de openbare ruimte en het openbaar vervoer betreffen, kan hier niet zomaar aan worden voorbij gegaan. In het onderhavige geval geldt dit te meer nu uit het mobiliteitsplan volgt dat de randvoorwaardelijke aanpassing van het Kegge-Stastokviaduct mede noodzakelijk wordt geacht om te voorkomen dat verkeer via alternatieve routes en door de Zuiderpolder gaat rijden. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt indirect gesuggereerd dat Blok 1F geen verdere belasting zou geven op de omliggende wegen en de Zuiderpolder. Dat is echter een aanname en niet onderbouwd met verkeersberekeningen. Ook volgt dit niet uit (de aanbevelingen van) het mobiliteitsplan. Het plangebied Blok 1F is onderdeel van Oostpoort en ligt nabij de Zuiderpolder. Het is geenszins uitgesloten dat het voorliggende project leidt tot extra verkeer door de Zuiderpolder of via andere alternatieve routes en daarmee tot een hogere verkeersdruk op de omliggende wegen en/of in Oostpoort. Daarbij komt verder dat ook in de autonome situatie al sprake is van een toename van autoverkeer in Oostpoort, waar het extra verkeer van en naar Blok 1F dan nog bijkomt. De ontwikkeling van Blok 1F heeft dus tevens een negatief effect op de verkeersdruk op de ontsluitingswegen van</p>				
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

	<p>en naar Oostpoort (N200, Oudeweg, Amsterdamsevaart en A200).</p> <p>Op basis van het voorgaande maakt IKEA dan ook bezwaar tegen het opknippen van de ontwikkeling van Oostpoort door een enkele kavel planologisch uit te zonderen en de bebouwing daarvan door middel van een postzegelplan mogelijk te maken, zonder dat daarbij de randvoorwaardelijke maatregelen voor de ontwikkeling van het totale gebied worden uitgevoerd of via voorwaardelijke verplichtingen in dat bestemmingsplan worden gewaarborgd.</p>				
3.	<p>IKEA stelt vast dat met de verlaging van de parkeernorm (conform het Mobiliteitsonderzoek Oostpoort) in het ontwerpbestemmingsplan Oostpoort Blok 1F vooruitgelopen wordt op een discussie over parkeren die nog moet worden gevoerd. Dat blijkt alleen al uit het feit dat het concept van de Nota uitwerking parkeerregulering pas in november 2022 is vrijgegeven voor inspraak. Datzelfde geldt voor de Nota parkeernormen. Ook die is pas onlangs voor inspraak vrijgegeven. Vaststelling ervan door de raad wordt niet eerder dan in februari 2023 voorzien. Het is dan ook een raadsel waarom de gemeente voor Oostpoort Blok 1F hierop vooruit loopt terwijl dat niet nodig is. Door deze gang van zaken is het mogelijk dat voor dit postzegelplan een andere parkeernorm wordt gehanteerd dan voor de omgeving, waardoor - blijvend - parkeerdruk wordt veroorzaakt omdat de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling niet volledig op eigen terrein wordt opgelost. Om dit te voorkomen dient voor het voorliggende ontwerpplan tenminste de vigerende parkeernorm uit de Beleidsregels Parkeerbeleid 2015 te worden aangehouden.</p>	<p>Zie de reactie bij B1, B2, E1 en E2. Aanvullend: Het realiseren van een P+R is niet noodzakelijk voor de ontwikkeling van blok 1F. Dit blok zal, zoals aangegeven, parkeerplaatsen op eigen terrein bevatten.</p>			

	<p>Een lagere norm kan pas worden gehanteerd in samenhang met de ruimtelijke inrichting van het gehele ontwikkelgebied Oostpoort en vastlegging in het bestemmingsplan voor dat gebied. Daarbij zal dan ook, zoals in het mobiliteitsplan aangegeven, draagvlakonderzoek moeten zijn gedaan in het gebied in een straal van 500 meter daaromheen. Het moet immers zeker zijn dat het parkeerbeleid dat vereist is voor het hanteren van een lagere norm ook daadwerkelijk kan worden doorgevoerd. Daarnaast moeten voldoende mobiliteits- alternatieven voorhanden zijn.</p> <p>Voorts zal het bestemmingsplan voor het gehele gebied Oostpoort moeten voorzien in de noodzakelijke oplossing voor uitbreiding van de P+R (transferium). Als dat immers niet eerst wordt gerealiseerd dan ontstaat onaanvaardbare parkeerdruk, die als eerste op het parkeerterrein van IKEA Haarlem wordt afgewenteld. Het bestemmingsplan zal er door middel van voorwaardelijke verplichtingen in moeten voorzien dat de noodzakelijke maatregelen zijn getroffen alvorens bestemmingen die een nieuwe parkeerbehoefte veroorzaken, zoals wonen, kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Door met dit voorliggende ontwerpbestemmingsplan Oostpoort Blok 1F hierop vooruit te lopen wordt niet voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Het 'voortrekken' van dit bouwplan met een eigen postzegelplan vanwege de subsidievoorwaarden die duidelijk in het geding zijn, is wel begrijpelijk maar noodzaakt niet tot verlaging van de parkeernorm. Deze verlaging dient dan ook in het vast te stellen bestemmingsplan voor Blok 1F achterwege te blijven.</p>				
4.	Resumé	a. Parkeren zal op eigen terrein plaatsvinden. Uit het aanvullende			

	<ul style="list-style-type: none"> a. Ook zonder de ontwikkeling als voorzien in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan en het voorliggende ontwerp Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) neemt de verkeersdrukte en de parkeerdruk in het gebied Oostpoort toe (autonome ontwikkeling). b. Alvorens programma en functies aan de ontwikkelzone Oostpoort toe te voegen, is het noodzakelijk maatregelen te nemen op het gebied van mobiliteit, verkeer en parkeren. c. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in voorschriften die uitvoering van de noodzakelijke maatregelen (de randvoorwaarden uit het mobiliteitsplan) op gebied van verkeer, parkeren en mobiliteitsalternatieven mogelijk maken en/of waarborgen. d. Omdat de verkeersbelasting van het kruispunt Bohnweg - N200 in de autonome situatie al boven de 90% zit en deze situatie door het toevoegen van functies zoals wonen alleen maar zal verslechteren, dient dit kruispunt verbeterd te worden vóórdat de ontwikkeling van Oostpoort Blok 1F of enige andere ontwikkeling in Oostpoort mogelijk wordt gemaakt. e. Het Kegge-Stastokviaduct (de fly-over) dient te worden aangepast en volledig te worden aangesloten alvorens verdere plannen voor Oostpoort te ontwikkelen, de planvorming dient hierin in ieder geval te voorzien. f. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan en ontwerp SPvE voorzien in een aanzienlijke verlaging van de parkeernorm. Deze verlaging 	<p>verkeersonderzoek is gebleken dat de ontwikkeling verantwoord is.</p> <ul style="list-style-type: none"> b. Blok 1F is een kleinschalige en op zichzelf staande ontwikkeling die aangesloten wordt op de bestaande infrastructuur. c. Het bestemmingsplan bevat de parkeernormen die van toepassing zijn in Haarlem. d. Het kruispunt ligt niet in het plangebied. Ook zal de ontsluiting niet plaatsvinden op dit kruispunt. e. Blok 1F zal worden aangesloten op de bestaande infrastructuur. Een aanpassing van het viaduct is voor deze ontwikkeling niet nodig. f. zie eerdere reacties. g. Als de nieuwe normen worden vastgesteld zijn deze van toepassing. De nieuwe normen kennen een uitgebreid totstandkomingstraject. h. Uit de onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling op blok 1F verantwoord is. Er is dus sprake van een goede ruimtelijke ordening. i. Er zal contact met Ikea worden gezocht om de ontwikkeling van Oostpoort nader te bespreken. 			
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

	<p>geldt weliswaar slechts alleen voor dit bestemmingplan maar vergroot wel de druk op de omliggende wegen en de parkeerdruk in het gebied Oostpoort, met name bij IKEA Haarlem.</p> <p>g. Het verlagen van de parkeernorm dient niet plaats te vinden zonder: voorafgaande draagvlakmeting in een straal van 500 meter rondom Oostpoort, samenhangend parkeerbeleid in de hele stad en in ieder geval in de schil rondom het centrum van Haarlem schil/overloopgebied, mobiliteitsmaatregelen;, overleg en afstemming met de bedrijven in Oostpoort, waaronder IKEA, duidelijkheid over uitbreiding van de P+R bij station Haarlem Spaarnwoude.</p> <p>h. Het planologisch ontwikkelen van Oostpoort Blok 1F conform het voorliggende ontwerpbestemmingsplan en ontwerp SPvE is, los van de overige planvorming voor Oostpoort, in strijd met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>i. IKEA maakt zich ernstig zorgen over de huidige en toekomstige bereikbaarheid van haar vestiging in Haarlem en de steeds toenemende externe druk op de daartoe behorende parkeerfaciliteiten. IKEA heeft bij verschillende gelegenheden getracht in gesprek te komen met de gemeente Haarlem over de verdere planvorming voor de ontwikkelzone Oostpoort. Hoewel de gemeente heeft erkend dat het zorgvuldiger zou zijn geweest als zij met belangrijke eigenaren in het gebied, zoals IKEA, voorafgaand aan de planvorming gesprekken had gevoerd, heeft de gemeente dat nog altijd niet gedaan. IKEA maakt zich</p>				
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

	derhalve inmiddels ook zorgen over de onmogelijkheid om met de gemeente Haarlem tot inhoudelijk overleg te komen over (de verdere uitwerking van) de ontwikkelplannen voor Haarlem Oostpoort, temeer omdat zelfs een actief aanbod om gezamenlijk met een andere eigenaar in het gebied tot een aanvullende ontwikkelvisie te komen niet is omarmt.				
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

Gezien de uitgebreide uiteenzetting van de zienswijze (E) is gekozen voor een samenvatting. Desgewenst zal de volledig onderbouwde zienswijze worden gedeeld.

2. Ambtshalve wijzigingen op voorstel van het college

Toelichting		Aanpassing
Nr.		
	Hoofdstuk 3	In de tekst is aangegeven dat op blok 1F zowel middeldure huur als koop kan worden gerealiseerd. Zie ook de toelichting in dit document bij de regels hieronder.
	Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	Eventuele stikstofdepositie tijdens de bouwfase is onderzocht. Het rapport is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Ook is de geactualiseerde watertoets als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Daarnaast is het nieuwe verkeersonderzoek als bijlage opgenomen.

Regels		Aanpassing
Nr.		
	Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	Aanpassing
	- Artikel 3.3.1 onder d.	Dit sublid is geschrapt. Conform het SPvE mag zowel middeldure huur als -koop worden gerealiseerd. Middeldure koop kan echter niet in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Alleen koop en huur in het sociale segment en huur in het middensegment. De 50% woningbouw in het middensegment zal wel als eis in de aanbesteding gelden.
	- Artikel 3.3.2	Bij de voorwaardelijke verplichting is aangegeven dat de waterhuishoudkundige voorziening voorafgaand dan wel gelijktijdig met het aanbrengen van de verharding gerealiseerd moet worden. Dit is in overeenstemming met de regels van Rijnland.
	- Artikel 6.1.1 onder f	Dit sublid is geschrapt. Zie hiervoor. Het realiseren van middeldure huur dan wel -koop zal contractueel worden vastgelegd.
	Hoofdstuk 3 Algemene regels	Aanpassing
	Artikel 9.1.1	Een verwijzing is gemaakt naar de beleidsregels parkeernormen 2015.