

# Bijlage

Behorende bij Informatienota stationsgebied e.o.

## Plan van Aanpak integrale visie stationsgebied Haarlem E.O.

### 1. Vooraf

Op 29 augustus 2017 j.l. heeft de Commissie Ontwikkeling verzocht een nieuwe startnotitie op te stellen, waarbij de vervoersopgave rond het stationsgebied – vanuit een integrale benadering – centraal wordt gesteld. In het afgelopen jaar is daar ambtelijke intensief aan gewerkt en met diverse stakeholders overleg gevoerd over de wijze waarop een integrale visie tot stand gebracht zou kunnen worden. In overleg met de Provincie Noord-Holland is dit plan van aanpak opgesteld. Nadat in samenwerking met een extern bureau een uitgebreide probleemanalyse (zie verderop) is opgesteld, komen wij bij u terug met een Startnotie, waarna een formele start aan het project gegeven zal worden.

### 2. Aanleiding

Het stationsgebied Haarlem loopt tegen de grenzen van haar capaciteit aan, vanwege diverse opgaven die spelen rondom dit knooppunt. Enkele specifieke opgaven rondom het station zijn urgent en bovendien onlosmakelijk met elkaar verbonden. De complexiteit vraagt om een integrale aanpak voor de ontwikkeling van het knooppunt.

De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem zien het optimaliseren van het knooppunt Haarlem CS als een gezamenlijke opgave. De ambitie is een optimaal functionerend en toekomstbestendig OV-knooppunt, waar voldoende ruimte is voor voetganger, fiets, bus en taxi. Om de leefbaarheid van het gebied te verbeteren en de verbinding met het centrum te versterken is een gemengd vastgoedprogramma (wonen, werken, commercieel en diensten) van belang. Het stationsgebied moet zich ontwikkelen van een 'place-to-stay' naar een 'place-to-be', waar het prettig toeven is.

Vanuit het provinciale programma OV-knooppunten is in mei 2016 de "Corridordialoog Kennemerlijn" van start gegaan. Deze dialoog had als doel (ruimtelijke) ontwikkeling te stimuleren rondom de stations van de spoorlijn Haarlem – Uitgeest. Een groot aantal partijen heeft hieraan bijgedragen. Het eindrapport "Corridordialoog Kennemerlijn" beschrijft de belangrijkste opgaven en kansen, vertaald in concrete maatregelen per knooppunt. Het eindrapport is op 6 februari 2018 vastgesteld door het college van GS van Noord-Holland en de colleges van B&W van de zes betrokken gemeenten (kenmerk 2018/113949). Ook NS en ProRail hebben zich als samenwerkingspartners gecommitteerd.

Het opstellen van een integrale visie en ontwikkelstrategie voor het stationsgebied Haarlem CS is daarin een van de vastgestelde maatregelen.

### 3. Doel van deze notitie

Inzicht geven in de wijze waarop een integrale visie en ontwikkelstrategie opgesteld kan worden. Daartoe beschrijven we de opgaven, de uitgangspunten en randvoorwaarden, de benodigde activiteiten, tijdsplanning en fasering, financiën, betrokkenheid van omwonenden en belanghebbenden, alsmede het bestuurlijke besluitvormingsproces.

De gemeente Haarlem stelt in samenwerking met provincie Noord-Holland de integrale visie en ontwikkelstrategie op voor het OV-knooppunt Haarlem CS voor de korte- en (middel)lange termijn<sup>1</sup>. Daarbij vormen het vigerend gemeentelijk en provinciaal beleid het uitgangspunt evenals de opgaven en ambities uit de corridordialoog.

---

<sup>1</sup> Korte termijn is twee jaar, middellange termijn is tot 2027 (einde concessieperiode busvervoer) en lange termijn is na 2027. Deze indeling wijkt af van de indeling die gebruikt is in het actieprogramma Kennemerlijn (Corridordialoog).

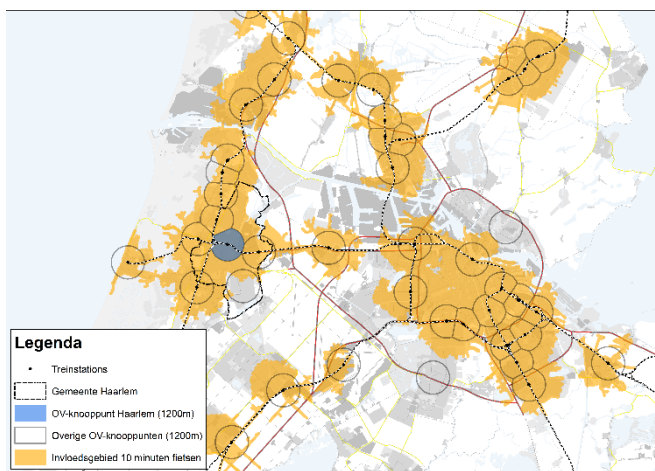
## 4. Resultaat

Een integrale visie voor het OV-knooppunt Haarlem CS, vertaald naar een stedenbouwkundig schetsontwerp op hoofdlijnen, alsmede een ontwikkelstrategie (in casu uitvoeringsplanning) voor de korte - en (middel)lange termijn.

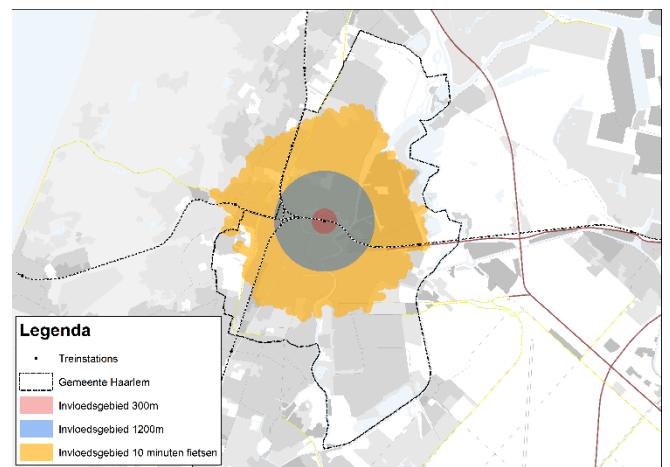
## 5. Scope

Knooppuntontwikkeling is complex vanwege de grote hoeveelheid aan actoren en opgaven, die elkaar op verschillende schaalniveaus (nationaal, regionaal, lokaal) beïnvloeden en uitwerking hebben op het ruimtegebruik van het stationsgebied.

Bij het analyseren van het knooppunt Haarlem wordt gekeken naar drie schaalniveaus: regio, stad en stationsgebied (zie figuren 1, 2 en 3) en de volgende invloedsgebieden: 300 meter rondom het station, 1200 meter en 10 minuten fietsen vanaf het station. Het is denkbaar dat de oplossingsrichtingen buiten het stationsgebied vallen.



**Figuur 1 Haarlem als onderdeel van de MRA**



**Figuur 2 Gemeente/agglomeratie Haarlem en de invloedsfeer van de fiets (10 minuten)**

Het stationsgebied wordt aan de noord- en westzijde afgebakend door de Kloppersingel, Schotersingel en Kinderhuissingel, aan de oostzijde door het Spaarne en aan de zuidzijde door de Nieuwe Gracht.



Figuur 3 Afbakening stationsgebied Haarlem

## 6. Opgaven en maatregelen

### 6.1 Regionale opgaven

Het knooppunt Haarlem CS is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De MRA heeft een aantal grote uitdagingen op het gebied van wonen, werken, recreatie en vervoer. Het aantal inwoners en banen groeit sterk in de regio Amsterdam. Onderzoeken geven het volgende beeld:

- Voor de hele MRA is een groei voorzien van ongeveer 231.000 woningen tot 2040. De opgave voor nieuwe woningen in Haarlem (binnenstedelijk) is ongeveer 14.000 woningen in de periode 2017-2040.
- De behoefte aan recreatiemogelijkheden groeit sterk. Mede door de strategie 'Amsterdam bezoeken, Holland zien', die moet zorgen voor een evenwichtige spreiding van het aantal recreanten en toeristen in de MRA. De verwachting is dat het aantal toeristen en hotelovernachtingen<sup>2</sup> in Haarlem de komende jaren zal blijven groeien.
- In de MRA overtreft het aanbod de vraag naar kantorenlocaties. Dit geldt echter niet voor de deelregio Haarlem waar juist een tekort is voorzien. Daarnaast is een verschuiving te zien van monofunctionele naar meer gemengde stedelijke milieus. In Haarlem is dan ook behoefte aan gemengde stedelijke kantoorvoorzieningen, terwijl het aanbod en plancapaciteit juist in de grootschalige kantoorlocaties zit. Er lijkt daarom sprake van een kwalitatieve mismatch.
- Het autonetwerk (A9/tunnels) rondom Haarlem is niet berekend op de enorme autoverkeer dat zich 's morgens en 's avonds naar en van de stad beweegt. De optredende files werken door in de reistijd van de verschillende regionale buslijnen (van/naar Amsterdam) en het onderliggend wegennet.
- Het aantal trein- en busreizigers neemt sterk toe in de MRA. Op diverse trajecten zijn hierdoor knelpunten te verwachten in de capaciteit van de treinen. De groei heeft ook consequenties voor het aantal bussen, in het bijzonder voor Haarlem.

### 6.2 De opgaven voor het stationsgebied

Voor het stationsgebied van Haarlem CS zijn de volgende opgaven benoemd:

1. Toename mobiliteitsdruk op het OV-knooppunt (OV, fiets en voetganger)
2. Behoefte aan een gemengd stedelijk programma, met meer woningen, bedrijven en horeca/winkels rondom het stationsgebied

<sup>2</sup> Toelichting: <http://www.hotelmonitormra.nl/factsheets/Factsheet - Haarlem.pdf>

3. Gebrekkige kwaliteit/uitstraling van de openbare ruimte in het stationsgebied
4. Mogelijke herontwikkeling van het vastgoed (Beresteyn) aan de zuidzijde van het station. Eigenaar van het complex is voornemens haar vastgoed te herontwikkelen, maar verkeerd in ongewisse over de toekomstplannen van het stationsgebied.

### 6.3 Opgaven Corridordialoog Kennemerlijn voor Haarlem CS

Op stedelijk niveau zijn de kansen en ambities voor het knooppunt Haarlem benoemd in de Corridordialoog en vervolgens vertaald in 8 maatregelen voor de korte en de (middel)lange termijn.

#### Korte termijn maatregelen

1. Ontwikkel integrale visie voor het stationsgebied.
2. Uitbreiden aantal fietsparkeerplekken uit (o.a. door een betere benutting NS-fietsenstalling), ook met aandacht voor buitenmodel fietsen (i.e. bakfiets etc.).
3. Verbeter bewegwijzering op het Stationsplein; verken mogelijkheden voor aankondiging van evenementen. Verplaats informatiebord voor bussen richting hoofdingang.
4. Haal nissen en donkere hoeken weg op het station. Verbeter sociale veiligheid (verlichting), onderzoek mogelijkheden openbaar toilet in fietsenkelder.

#### Lange termijn maatregelen:

5. Verbeter bereikbaarheid station vanaf Haarlem-Noord voor langzaam verkeer. Verminder barrièrewerking Bolwerkenroute aan de noordzijde station; betere inpassing van de N200.
6. Creëer een efficiëntere inpassing van het busstation met voldoende capaciteit
7. Zet in op verdichting met gemengde functies en herstructurering Stationsplein, herstel de oude structuur (Stationsstraat en verbinding Kenau- en Ripperdapark)
8. Verbeter ruimtelijk aansluiting op langzaam verkeersroutes naar centrum en uitstraling van de Jansweg.

De maatregelen hangen nauw samen en worden daarom integraal meegenomen bij het opstellen van de integrale visie (1). De overige korte termijn maatregelen worden zowel op korte termijn aangepakt als betrokken bij de visie. (Zie maatregelen 2 t/m 4)

## 7. Randvoorwaarden

### Vigerend gemeentelijk en provinciaal beleid

De resultaten uit de Corridordialoog Kennemerlijn, het vigerend gemeentelijk en provinciaal beleid, alsmede de regionale afspraken (zoals MRA, Vervoersregio) zijn uitgangspunten voor de visieontwikkeling. Een toelichting is te vinden in bijlage 2.

## 8. Waarborgen van inhoudelijke samenhang en draagvlak bij alle betrokkenen

### 8.1 Samenwerking en participatie

Om ervoor zorg te dragen dat de zoveel mogelijk factoren, die invloed hebben op de mobiliteitspatronen, meegenomen worden in de integrale visie zoeken wij (gemeente Haarlem) samenwerking met alle relevante stakeholders. Zoals de provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, NS en ProRail. Met het doel een langdurig commitment tot stand te brengen, zodat alle partijen zich maximaal inzetten en de hen beschikbaar staande resources (zeggenschap, kennis en financiën) beschikbaar stellen om een integrale visie tot stand te brengen en in de toekomst gezamenlijk tot uitvoering te brengen.

Daarnaast is afgelopen jaren gebleken dat veel partijen willen meedenken en belang hebben bij een goede en evenwichtige stedenbouwkundige inpassing van de vele ambities die in de toekomst op het stationsgebied afkomen. Te denken valt aan reizigers (St. Rover), omwonenden burgers en aanwezige ondernemers en bedrijven, belangenorganisaties voor fietsers (Fietsersbond) en cultuurhistorische verenigingen. Gedurende de verschillende fasen van het proces zullen wij deze

partijen raadplegen en de opbrengst van invloed laten zijn op de inhoudelijke verfijning en verrijking. De ervaringen met het participatieproces rond de Corridordialoog zullen wij meenemen in de vormgeving van het participatietraject. Het participatietraject gaan we nader uitwerken in de vorm van een communicatie- en participatieplan.

## **8.2 Kwaliteitsbewaking huidige situatie rond het stationsplein.**

Het opstellen van een integrale visie kost tijd en het zal nog wel enkele jaren duren voordat de eerste maatregelen vanuit de integrale visie geconcretiseerd gaan worden. In de tussentijd blijven we de vervoersafwikkeling en ruimtelijke kwaliteit van het stationsplein monitoren:

- Door toename van het busvervoer en met name de inzet van zwaardere, verlengde bussen is schade ontstaan aan de natuurstenen bestrating. Er is onderzoek gedaan naar de oorzaak en de schade is inmiddels afdoende hersteld. Afdeling BBOR houdt de kwaliteit nauwgezet in de gaten en hebben afspraken gemaakt op welke wijze eventuele nieuwe schade wordt hersteld zonder het busvervoer op het stationsgebied ernstig te hinderen.
- De capaciteit van het huidige busstation is in overeenstemming met de uitgangspunten van de vervoersconcessie. In de afgelopen 2 - 3 jaar is de vervoersvraag op een aantal buslijnen aanzienlijk toegenomen. Connexxion speelt daarop in door inzet van verlengde of dubbeldeksbussen. Omdat het stationsplein daar niet op is ingericht, is de vervoersafwikkeling niet helemaal ideaal. Connexxion heeft een verzoek tot aanpassing van de inrichting van het stationsplein ingediend, waarover de gemeente Haarlem zich nu beraadt. Een eventuele aanpassing mag echter niet de ruimtelijke kwaliteit van het stationsplein aantasten en een mogelijke toekomstige herinrichting van het stationsgebied in de weg staan.

## **8.3 Stand van zaken samenwerking met Pinnacle**

In de afgelopen jaren zijn de mogelijkheden verkend om in samenhang met de transformatie van het vastgoed van Pinnacle een goede oplossing te vinden voor het busstation. Zoals bekend is dat niet gelukt. Het besluit van de Raad om voorkeur te geven aan een bredere benadering van de problematiek in het stationsgebied ('Integrale visie Stationsgebied') heeft ertoe geleid dat de samenwerking met Pinnacle voorlopig 'on hold' is gezet en zij zelfstandig onderzoeken op welke wijze zij hun vastgoed kunnen herontwikkelen.

Overigens is het nadrukkelijk de bedoeling dat – nadat dit onderzoekstraject een duidelijke richting heeft opgeleverd – opnieuw contact met Pinnacle opgenomen zal worden om de samenwerking te zoeken voor de nadere planuitwerking. Het is derhalve van belang om op niet al te lange termijn inzicht te hebben in de richting waarin de oplossing van de vervoersproblematiek in het stationsplein gevonden zou kunnen gaan worden.

## **8.4 Fysieke ruimtelijke beperking stationsgebied**

De ambities van knooppuntontwikkeling en de noodzakelijke ingrepen moeten binnen de beperkte fysieke ruimte van het Stationsgebied worden opgelost. Het kan denkbaar zijn dat oplossingen buiten het plangebied liggen. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de scope van de aanpak.

# **9. Hoe gaan we de integrale visie van het stationsgebied tot stand brengen.**

De problematiek van het stationsgebied kent – zoals hiervoor aangegeven - verschillende facetten en schaalniveaus. Enerzijds speelt het vraagstuk rond de toekomstige ontwikkeling van het vervoersaanbod (te voet, fiets, bus, trein en taxi) in het stationsgebied, die allen een claim leggen op het ruimtegebruik binnen het stationsgebied. Daarnaast is er de ambitie de multifunctionaliteit te vergroten om de leefbaarheid van het gebied sterk te verbeteren. De opgave vraagt zowel deskundigheid met betrekking tot lange termijn vervoersprognoses, als kennis van een goede stedenbouwkundige inpassing van alle benodigde ruimtelijke voorzieningen en ambities.

Gezien de beperkte ambtelijke capaciteit bij zowel de Gemeente als bij de Provincie is ondersteuning van een extern adviesbureau noodzakelijk. Er zal een ambtelijke projectgroep worden ingericht, die het onderzoek zal begeleiden en zorg dragen voor afstemming met reeds in gang gezette beleid en uitvoeringsmaatregelen. Daarnaast wordt voor de besluitvorming een Stuurgroep ingericht, waaraan bestuurders of hun vertegenwoordigers van de belangrijkste stakeholders deelnemen.

Het proces om te komen tot een integrale visie van het stationsgebied ziet er als volgt uit.

#### **Deel A.**

Fase 0: (dec. 2018. – mrt. 2019)

- Plan van aanpak voor het te doorlopen proces.
- Probleemanalyse met daarin de uitwerking van de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven

In samenwerking met een extern bureau zal een plan van aanpak worden opgesteld en een plananalyse worden uitgevoerd. Op basis daarvan zal een startnotitie worden opgesteld en ter goedkeuring aan de Raad worden voorgelegd.

Na goedkeuring zal het onderzoeksproject fasegewijs – met tussentijdse bestuurlijke besprekingen en instemming - worden voortgezet met het opstellen van oplossingsrichtingen, uitwerken van de gekozen oplossingsrichting en het uitwerken van de stedenbouwkundige vertaling.

#### **Deel B.**

Fase 1: (mrt. – mei. 2019).

- Opstellen van oplossingsrichtingen met kansen en consequenties op verschillende schaalniveaus.

Fase 2: (jun. – aug 2019).

- Uitwerking van gekozen oplossingsrichting(en) in een integrale visie

Fase 3: (aug. 2019 - ?).

- Uitwerking van het stedenbouwkundig kader en een ontwikkelstrategie voor de korte- en (middel)lange termijn.

### **Nadere toelichting op de verschillende fasen**

#### **Fase 0:**

##### *Plan van aanpak*

Het plan van aanpak beschrijft een nadere uitwerking van de benodigde activiteiten in overeenstemming met bovengenoemde fasering, alsmede een inrichting van de projectorganisatie, de momenten en wijzen waarop burgers, bedrijven en belanghebbenden bij het proces worden betrokken, het besluitvormingsproces en vertaling naar een planning en begroting.

##### *Probleemanalyse*

De probleemanalyse bevat een overzicht van de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor het OV-knooppunt. Waarbij in ieder geval de volgende aspecten belicht worden:

- Huidige gebruik van het OV-knooppunt ten aanzien van het aantal reizigers (inclusief overstappers), fietsenstallingen, fiets- en loopstromen, ruimtelijk programma etc.
- Prognose voor het aantal (bus)reizigers en het effect hiervan op de ruimtebehoefte
- Ontwikkelingen OV-systemen in relatie tot het OV-toekomstbeeld.
- Ontwikkelingen met betrekking tot elektrische bussen en de te verwachten effecten op het ruimtebeslag voor het stationsgebied.
- Prognose voor de vraag naar fietsparkeerplekken en het effect hiervan op de ruimtebehoefte.
- Inzicht in de toekomstige fiets- en loopstromen inclusief kansen en knelpunten.

- Inzicht in het benodigd ruimtelijk programma, omschreven in termen van doelgroepen (aantal en type woningen), volume en type kantoorruimten, volume en type commerciële (winkels, horeca e.d.) ruimten.
- Uitkomst van het cultuurhistorisch onderzoek en in hoeverre dit de stedenbouwkundige inpassing van het ruimtelijke programma inperkt.

### **Fase 1:**

#### *Opstellen oplossingsrichtingen met kansen en consequenties*

Op basis van de uitkomsten van de probleemanalyse wordt een aantal oplossingsrichtingen benoemd, waarbij de scope gericht is op zowel het stationsgebied als op mogelijke effecten voor andere gebiedsdelen c.q. hoger schaalniveau. Deze oplossingsrichtingen kunnen derhalve van uiteenlopende aard zijn.

Per oplossingsrichting worden de kansen en consequenties in beeld gebracht, zowel met betrekking tot de stedenbouwkundige inpassing als met betrekking tot de financiële onderbouwing op hoofdlijnen. Per oplossingsrichting moet af te leiden zijn welke ambities, in welke mate te realiseren zijn en welke gevolgen dat heeft voor de ruimtelijke herontwikkeling van het stationsgebied.

Het benoemen van oplossingsrichtingen is van belang voor het bepalen van het gezamenlijke ambitieniveau van de betrokken stakeholders. Op basis van het gekozen ambitieniveau worden een of twee oplossingsrichtingen verder uitgewerkt in de volgende fase.

#### *Fase 1: Bepalen oplossingsrichting en ambitieniveau (jan. – mrt. 2019)*

- O.b.v. de probleemanalyse opstellen van een aantal oplossingsrichtingen, waarbij de kansen en consequenties met betrekking tot opvang toekomstige mobiliteitsopgave in het stationsgebied, het benodigde ruimtebeslag, alsmede de financiële consequenties helder in beeld worden gebracht.
- Bespreken van oplossingsrichtingen met alle bestuurlijke stakeholders in de Stuurgroep en bepalen welke oplossingsrichtingen haalbaar geacht worden en derhalve vrijgegeven kunnen worden voor inspraak.
- Informeren en ophalen informatie en standpunten van burgers, bedrijven en overige belanghebbenden.
- Bestuurlijk besluitvorming op provinciaal en gemeentelijk niveau, waarbij de voorkeur voor een - of mogelijk meerdere - oplossingsrichting(en) wordt aangegeven.

### **Fase 2:**

#### *Uitwerken gekozen oplossingsrichting(en) tot een integrale visie*

In deze fase worden de gekozen oplossingsrichting(en) verder uitgewerkt waaronder de technische haalbaarheid inclusief uitgebreide financiële onderbouwing. De oplossingsrichting(en) worden vastgelegd in een integrale gebiedsvisie.

Deze (concept) visie wordt bestuurlijk voorgelegd aan de gemeente en provincie waarna deze na een positief besluit wordt vrijgegeven voor overleg met burgers, bedrijven en andere belanghebbenden. Uiteindelijk vindt de definitieve vaststelling van de integrale visie door de Raad plaats.

#### *Fase 2: Uitwerken gekozen oplossingsrichting(en) tot een integrale visie (apr. – juli 2019)*

- Uitwerken gekozen oplossingsrichting(en) en beschrijven in een integrale visie van het stationsgebied.
- Bestuurlijke besluitvorming concept integrale visie en vrijgave voor inspraak.
- Inspraak en zienswijze verwerken.
- Bestuurlijke vaststelling integrale visie stationsgebied.

### **Fase 3:**

*Uitwerken stedenbouwkundig kader en een ontwikkelstrategie voor de korte- en (middel)lange termijn*

Na vaststelling van de visie wordt vervolgens een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen uitgewerkt en een ontwikkelstrategie voor de realisatie opgesteld. Uit het stedenbouwkundig plan kan worden afgeleid, waar welke functies kunnen worden gerealiseerd en welke veranderingsopgave dat met betrekking tot de huidige situatie met zich mee brengt. In de ontwikkelingsstrategie wordt ingezoomd op de noodzakelijke volgtijdelijkheid (fasering)

*Fase 3: Uitwerken stedenbouwkundig kader en een ontwikkelstrategie (aug 2019 - ?)*

- Programma en identiteit van het gebied
- Stedenbouwkundige structuur (massa)
- Buitenruimte en beheerareaal
- Verkeer en parkeren
- Duurzaamheid
- Realisatie strategie

### **Bijlagen**

Bijlage 1. Toelichting opgaven stationsgebied Haarlem CS

Bijlage 2. Vigerend gemeentelijk, provinciaal en overig regionaal beleid

Corridordialoog Kennemerlijn: [Verwijzing](#)



## **Bijlage 1. Toelichting opgaven stationsgebied Haarlem CS**

### **1. Toename van de mobiliteitsdruk op het OV-knooppunt (OV, fiets en voetganger)**

In de afgelopen acht jaar is het aantal gebruikers van het busvervoer sterk gegroeid; het aantal busreizigers tussen Haarlem en Amsterdam is – bijvoorbeeld - met 50% toegenomen. Verwacht wordt dat de groei verder zal toenemen. Connexxion verwacht het komende decennium een verdere groei van 12% op de bussen van en naar Amsterdam en Haarlemmermeer. De ambities van de regio (richting 2040) om meer woningen te realiseren bij voorkeur in de buurt van OV-knooppunten (in Haarlem 14.000) zorgt voor mobiliteitsverandering (meer voetgangers, fiets- en OV-gebruik en minder automobilititeit). Het OV-knooppunt en in grote mate het busstation moet deze groei kunnen faciliteren. Kortom het toenemende reizigersaantal vertaalt zich naar een toename van het aantal voetgangers, fietsers, openbaar vervoer (incl. taxi) en mogelijk ook meer autogebruikers (haal- en breng; kort- en lang parkeren) dat zich van en naar het stationsgebied beweegt. Dat geldt zowel voor de zuid- als voor de noordzijde van het station.

De introductie van elektrische bussen noodzaakt tot het realiseren van oplaadvoorzieningen, maar nog niet duidelijk is hoe daarin zal worden voorzien. Vanuit logistiek oogpunt is het busstation daarvoor een logische locatie. Onderzoek moet duidelijk maken of en hoe deze oplaadvoorziening in het stationsgebied ingepast kan worden en in hoeverre dit consequenties heeft voor het realiseren van de andere beoogde functies en voorzieningen.

Urgent is de slechte staat van de bestrating van het huidige busstation. Momenteel vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden voor onderhoud of vervanging. De gemeenteraad heeft aangegeven te willen wachten met het vervangen van de materialen totdat er meer duidelijkheid is over het lange termijn perspectief van de stationsomgeving.

Door de groei van het aantal inwoners, de toename van het gebruik van OV en de betere kwaliteit van het OV neemt het aantal fietsers in Haarlem toe. En daarmee de behoefte aan meer fietsparkeerplekken bij het station. Volgens de prognoses van ProRail zijn er tot 2030 circa 4.000 extra fietsparkeerplekken nodig. Deze opgave leidt tot een aanzienlijk ruimtebeslag op korte afstand van het station.

De inrichting van de noordzijde van het Station in 2010 ging uit van de bestaande situatie en was vooral gericht op kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Voor de fietser zijn er in het ontwerp enkele logistieke verbeteringen doorgevoerd zoals een dubbelzijdig fietspad aan de stationszijde, bredere en verbeterde oversteekplaatsen en een fietsenstalling. Om verdere mobiliteitsgroei en een toekomst bestendig OV-knooppunt en vervoersnetwerk rond deze Haarlem CS te realiseren is het belangrijk om deze druk bereden route voor fiets, auto en OV integraal mee te nemen bij verdere studies van het gebied.

Lopen vervult een belangrijke rol in de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad. In de visie moet nadrukkelijk aandacht zijn voor de voetgangers. De looproutes voor voetgangers naar het hart van het centrum zijn nu onduidelijk. Door de openbare ruimte in de stationsomgeving met aantrekkelijke en veilige structuren voor de voetganger en fietser te richten, ontstaat een wervende stadsentree voor de bezoeker van Haarlem. Vooral voor bezoekers uit binnen- en buitenland is het van belang dat de route naar het centrum direct herkenbaar en veilig is. Bekeken zal worden of de voetgangers en fietsers meer prioriteit kunnen krijgen met betrekking tot de ruimtetoedeling in de openbare ruimte.

### **2. Behoefte aan een gemengd stedelijk programma, met meer woningen, bedrijven en horeca/winkels rondom het stationsgebied**

De gemeente Haarlem heeft een verstedelijkingsopgave. Op regionaal niveau wordt verstedelijking rondom OV-knooppunten gestimuleerd. Voor Haarlem is het verstedelijken in bestaand bebouwd gebied ook logisch gezien de waarde van omliggende landschappen en de beperkte ruimte binnen de gemeentegrenzen.

Haarlem heeft de ambitie om het stationsgebied Haarlem CS verder te ontwikkelen met een gemengd stedelijk programma bestaande uit woningen, werken en voorzieningen. Passend bij het profiel van Haarlem als MRA sub-centrum.

### **3. Gebrekkige kwaliteit/uitstraling van openbare ruimte in het stationsgebied**

In 2010 is de stationsomgeving vernieuwd. De belangrijkste wijzigingen waren een nieuw busstation, nieuwe gebouwde fietsparkeervoorzieningen en de herstructurering van de Kruisweg waarbij prioriteit is gegeven aan voetgangers en fietsers ('Rode loper'). Aan de noordzijde is de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd door het aanbrengen van een plein en een extra fietsenstalling ('fietsflat'). Niet veranderd is de barrièrewerking van de druk bereden Bolwerkenroute tussen het centrum en Haarlem Noord.

De inrichting van de zuidzijde van het Station was gebaseerd op de prognoses van destijds en de beperkingen van het Beresteyn complex, dat geen onderdeel van de herontwikkeling was. De semi-openbare ruimte rond de parkeergarage en sporthal de Beijneshal wordt als sociaal onveilig ervaren. Dit vraagt om verbetering.

### **4. Mogelijke herontwikkeling van het vastgoed (Beresteyn) aan de zuidzijde van het station**

Het gebouwencomplex Beresteyn, met kantoren, woningen, sporthal Beijneshal en parkeergarage, drukt een negatieve stempel op de uitstraling en gebruik van de stationsomgeving. Tijdens de uitvoering van het Masterplan Spoorzone waren de toenmalige eigenaren nog niet bereid mee te werken. De huidige eigenaar Pinnacle Property Developers heeft het complex in 2014 aangekocht en wil het herontwikkelen. De eigenaar wil snel duidelijkheid over de mogelijkheden van een integrale gebiedsontwikkeling. Anders bestaat de kans dat de eigenaar zich beperkt tot het opknappen van de bestaande panden. Dit zou een gemiste kans zijn gelet op de ambities van de gewenste opwaardering en kwaliteitssprong van het stationsgebied.

## **Bijlage 2. Vigerend gemeentelijk, provinciaal en overig regionaal beleid.**

### **1. Gemeentelijk beleid**

#### Structuurvisie Openbare Ruimte

De raad heeft in 2018 de Structuurvisie Openbare Ruimte vastgesteld (SOR). De structuurvisie biedt een visie op de openbare ruimte en de diverse netwerken daarin. Een van de hoofdlijnen uit de SOR is het invoeren van een ander bereikbaarheidsprofiel, waarbij m.n. in de binnenstad en daar omheen liggende stadswijken prioriteit wordt gegeven aan de voetganger, fietser en (duurzame) OV.

#### Beschermd stadsgezicht

De locatie ligt binnen het beschermd stadsgezicht van Haarlem. Op grond van deze aanwijzing is een cultuurhistorische analyse van het station en de stationsomgeving gemaakt. De aanbevelingen uit beide analyses worden als uitgangspunt mee genomen bij de inrichting en bebouwing van het stationsgebied.

#### Bomen

In het projectgebied staan verschillende zichtbepalende bomen. Enkele hebben een monumentale waarde, waarbij behoud uitgangspunt is. Mocht later blijken dat inpassing binnen het stedenbouwkundig voorkeursmodel niet mogelijk is, zal gezocht worden naar alternatieven voor behoud. Voor de overige bomen geldt dat een groentoets zal aantonen of kap van de bomen als gevolg van leeftijd, gezondheid of anderszins verantwoord is. In geval van kap zullen de bomen elders in de stad gecompenseerd worden.

#### Woonbeleid

Gezien de grote vraag naar woonruimte voorziet de Woonvisie Haarlem 2017-2020 in een sterke groei van de woningvoorraad met bijzondere aandacht voor de sociale huursector. De Woonvisie noemt als opgave het toevoegen van 1200 sociale huurwoningen met name in het gebied ten westen van het Spaarne, waaronder het deelgebied Centrum valt. Het coalitieakkoord Duurzaam Doen verhoogt de geformuleerde ambitie door te streven naar een verdeling van 40% sociale huur, 40 % middeldure huur (huurwoningen tot max. € 950,-) en 20% huur- en koop in het duurdere segment). Dit betekent een extra inzet van projecten in de stad om woningen in de betaalbare categorieën toe te voegen, waarbij ook het stationsgebied een bijdrage zal moeten leveren.

#### Mobiliteit

Haarlem zet in op wijziging van het mobiliteitspatroon in de stad door een andere inrichting van de openbare ruimte, zodat lopen, fietsen en gebruik maken van het Openbaar Vervoer efficiënter en goedkoper is dan bij gebruik van een auto. De voorstellen uit de Structuurvisie Openbare Ruimte betrekking hebbend op het stationsplein, zoals het uitbreiden en completeren van het fietsnetwerk, aanleg van directe en veilige looproutes, tot stand brengen van brede obstakelvrije trottoirs en uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen voor fietsen zullen uitgangspunt zijn binnen de integrale visie voor het stationsgebied.

#### Parkeren

Randvoorwaarde voor parkeren is dat de benodigde plaatsen op eigen terrein en ondergronds worden opgelost. De Beleidsregels parkeernormen zijn in eerste instantie van toepassing voor het bepalen van de parkeervraag. Echter omdat het hier een hoogwaardig binnenstedelijk OV-knooppunt betreft dient er nader onderzoek gedaan te worden naar de parkeervraag teneinde te komen tot een passende parkeeroplossing. Conform de Structuurvisie Openbare Ruimte verandert de stationsgarage van een openbare parkeergarage in een garage voor bewoners.

#### Duurzaamheid

Haarlem zet volop in op verduurzaming, energietransitie en klimaatadaptatie. Randvoorwaarde is dat verdere uitbouw van het stations knooppunt bijdraagt aan deze ambities van de stad. Als uitgangspunten daarbij gelden de volgende beleidsprogramma's; *de Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw*, *Haarlem Klimaatneutraal* en het *Ecologisch beleidsplan*. Alle nieuwbouw wordt

aardgasloos. Met oog op de klimaatveranderingen zal de groenstructuur in het plangebied versterkt worden. In het stedenbouwkundig ontwerp zal duidelijk worden gemaakt hoe en op welke manier deze ontwikkeling bijdraagt aan verduurzaming van de stad.

#### Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder

Het plangebied ligt binnen een aantal geluidszones. Uitgangspunt is dat na herontwikkeling de locatie zal voldoen aan de voorkeurswaarde voor geluid. Voor het gebied zal een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

#### Economie

In de *economische agenda* is de aantrekkelijke stad een van de belangrijk streefpunten. Het stationsplein met Beresteyn vormen voor de bezoeker de eerste aanblik met de stad. Deze stadsentree zal het imago van een gastvrij Haarlem met een aantrekkelijke omgeving moeten waarmaken. Randvoorwaarde voor de Stationsomgeving is een stedelijk centrummilieu met een goede mix van wonen en werken en voorzieningen met plekken voor ontmoeting voor inwoners en bezoekers.

## **2. Provinciaal en overig regionaal beleid**

Het provinciaal beleid en de regionale bestuurlijke afspraken, die o.a. richtinggevend zijn voor de wijze waarop de opgaven in het stationsgebied van Haarlem uitgewerkt dient te worden zijn:

#### Provinciaal beleid

[Programma OV-knooppunten](#)

[Beleidskader verkeersmanagement](#)

[Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020](#)

[Visie openbaar vervoer 2020](#)

*Agenda Mobiliteit (in ontwikkeling)*

[Provinciale Omgevingsvisie \(in ontwikkeling\)](#)

[Structuurvisie Noord-Holland 2040](#)

[Provinciaal Woonbeleid](#)

[Detailhandelsbeleid Noord-Holland 2015-2020](#)

#### Regionale afspraken

[Regionale Actie Programma Wonen \(RAP\) Zuid-Kennemerland/IJmond 2016-2020](#)

[Platform Bedrijven en Kantoren \(Plabeka\)](#)

[MRA Actieagenda \(actie 1.8 OV-knooppunten\)](#)

[Detailhandelsvisie 2013-2020 Zuid-Kennemerland](#)

[Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025](#)

-----