

AMENDEMENT OV op 1^e plaats op Stationsplein

De gemeenteraad van Haarlem in vergadering bijeen op 1 juli 2021,

In beraadslaging over de integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied Haarlem,

Overwegende dat:

- Op verschillende plekken in de toekomstvisie expliciet wordt gesteld dat het busplein op het stationsplein niet verder mag groeien terwijl de raad de afgelopen raadsperiode herhaaldelijk heeft gesteld dat het stationsplein allereerst een OV-knoop is waar soepel moet kunnen worden overgestapt en dat daarnaast verbetering van het verblijfsklimaat en vergroening wenselijk zijn;
- In de visie volledig wordt ingezet op het opvangen van de verwachte groei van het busvervoer door herroutering van bussen en ontwikkeling van nieuwe OV-knooppunten Spaarnwoude en Haarlem Nieuw Zuid;
- Genoemde ontwikkelingen inderdaad cruciaal zijn gezien de groei van Haarlem, de (gewenste) groei van het OV-gebruik en het belang van beperken van de overlast van busvervoer in de binnenstad;
- Het echter niet realistisch is dat het busvervoer op het Stationsplein helemaal niet meer zal groeien gezien de verwachte forse groei van het aantal treinreizigers vanaf station Haarlem tussen nu en 2040;

Voorts overwegende dat:

- Wordt geanticipeerd op de komst van een tram, maar de daarvoor benodigde randvoorwaarden niet zijn uitgewerkt terwijl de startnotitie stelt dat de tram onontbeerlijk is;
- Onder meer onduidelijk is waar de tramhaltes en opstelsporen kunnen komen en hoeveel ruimte dat gaat innemen, of ook het tramstation wordt overkapt (prettig wachten voor reizigers), of het dak van de huidige fietsenstalling wel sterk genoeg is voor trams en of doortrekken van de tram naar Haarlem Noord mogelijk blijft;
- Het voor de gewenste kwaliteit van de OV-knoop en het beperken van risico's voor de toekomst noodzakelijk is bij de verdere uitwerking van de visie een toekomstvast ontwerp te maken waarin de tram leidend is en daarbij rekening te houden dat ook na de komst van de tram nog steeds een substantieel aantal bussen het Stationsplein zal moeten kunnen aandoen;

Besluit:

Het raadsvoorstel gewijzigd vast te stellen, waarbij de besluitpunten komen te luiden (wijzigingen vet gedrukt):

1. De Integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied **gewijzigd** vast te stellen, **volgens de wijzigingen in de bijlage bij dit amendement**;
2. **In het stedenbouwkundig programma en het ontwerp van de openbare ruimte de komst van de tram leidend te laten zijn**;
3. **In het ontwerp van het Stationsplein het functioneren van het stationsplein als OV-knooppunt centraal te stellen met een toekomstbestendige groeiruimte voor alle OV-bewegingen (zowel vóór als ná de komst van de tram)**;

4. Het stationsplein ruimtelijk te scheiden in een stadsplein met een **deel voor een verblijfsfunctie met ruimte voor groen met plekken waar je kunt zitten** en een deel voor het bus/**tram** station;
5. Het bus/**tram** station efficiënt en comfortabel in te richten (met overkapping, **voldoende toetreding van daglicht** en zitplekken) waarbij de mogelijkheid voor een gebouwd bus/**tram** station open staat;
6. Voldoende ruimte in het gebied te blijven bestemmen voor werkfuncties, als onderdeel van een gemengd gebied;
7. Het aantal gebouwde fietsparkeerplekken in de omgeving van het station uit te breiden **met tenminste 5000 plekken**;
8. De mogelijkheid van een fietstunnel onder het Kennemerplein te onderzoeken **als toegang tot een nieuwe fietsenkelder aan de noordzijde van het station**
9. Een plan van aanpak te maken voor het verduurzamen en vergroenen van het stationsgebied in relatie tot de geplande transformatie **inclusief onderzoek naar plaatsing van zonnepanelen op de monumentale stationskap**.

En gaat over tot de orde van de dag.

Frank Visser, ChristenUnie
Bas van Leeuwen, D66
Melissa Oosterbroek, GroenLinks
Gertjan Hulster, Actiepartij
Mirjam Otten, Liberaal Haarlem
Louise van Zetten, Hart voor Haarlem
Sander van den Raadt, Trots Haarlem

BIJLAGE: Wijzigingen in de tekst van de integrale toekomstvisie

- Blz. 8 de tekst “Een van de meest verstrekkende keuzes (...) In de visie wordt rekening gehouden met de komst van een tram.”

Wordt gewijzigd in:

“De toename van het busvervoer kan in de toekomst niet volledig in het stationsgebied worden gefaciliteerd. Nieuwe busroutes en de OV-hubs Spaarnwoude en Haarlem Nieuw Zuid ontlasten het stationsgebied en de binnenstad en bieden nieuwe reismogelijkheden die zorgen voor een groter aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit. Het busplein in het stationsgebied zal in omvang beperkt toenemen om ruimere perrons mogelijk te maken en extra perrons te kunnen realiseren gezien de groei van het aantal busreizigers van en naar het station. In de visie hebben naast de OV-reizigers, de voetganger en de fietser prioriteit. Dat betekent dat er op korte termijn extra fietsenstallingsplaatsen gerealiseerd worden, zowel aan de Jansweg als aan het Kennemerplein. Het Stationsplein en het Kennemerplein worden het domein voor de voetganger. In de visie is de komst van een tram leidend voor het ontwerp.”

- Blz. 8 de tekst “Dit kan een gebouwde voorzieningen zijn of een comfortabele voorziening (met overkapping) op maaiveld”

Wordt gewijzigd in:

“Dit kan een gebouwde voorzieningen zijn of een comfortabele voorziening (met overkapping, voldoende toetreding van daglicht en zitplekken) op maaiveld”

- Blz. 20 de tekst “Er komen nieuwe busroutes en een OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid (...) Herrotering is noodzakelijk.”

Wordt gewijzigd in:

“Er komen nieuwe busroutes en OV knopen Spaarnwoude en Haarlem Nieuw-Zuid Om overlast door busverkeer in de binnenstad te beperken en extra reizigers te trekken voor het openbaar vervoer komen er nieuwe busroutes. Door deze herrotering komen er in aanvulling op de bestaande buslijnen bijvoorbeeld buslijnen tussen Haarlem Noord / Waarderpolder en Haarlem Oost / Schalkwijk die niet langs het Stationsplein lopen. Om deze meer evenwichtige spreiding van reizigers over de stad mogelijk te maken is de realisatie van OV knopen Haarlem Nieuw-Zuid en Spaarnwoude noodzakelijk. Door deze maatregelen hoeft de verwachte groei van het aantal busreizigers tot 2040 niet volledig te worden opgevangen op het Stationsplein. Het busplein blijft aan de zuidzijde van het station.”

- Blz. 21 de tekst “Het busstation in het centrum groeit niet. Het huidige formaat is het uitgangspunt voor deze visie.”

Wordt gewijzigd in:

“Betere spreiding van bussen over de stad door nieuwe busroutes en ontwikkeling OV knopen Spaarnwoude en Haarlem Nieuw-Zuid”

- Blz. 23 de tekst “Een tram of lightrail is op de lange termijn urgent (...) Flexibiliteit omtrent het inpassen van een tram in het stationsgebied is een vereiste.”

Wordt gewijzigd in:

“Een tram of lightrail is urgent. We willen immers dat het aantal reizigers dat voor het openbaar vervoer kiest (in plaats van de auto) ook na 2040 blijft groeien. Daarom wordt in de visie optimaal rekening gehouden met de komst van een tram. Er komt een ruimtereservering voor een trambaan en comfortabele halteplaats(en). Vertramming is opgenomen in het OV Toekomstbeeld als maatregel voor de lange termijn. Om voor 2040 de tram te realiseren moet de planvorming en lobby echter nu starten. Verder onderzoek naar de mogelijkheden van tram of lightrail wordt in MRA verband opgepakt, in relatie tot het OV Toekomstbeeld. Flexibiliteit omtrent het inpassen van een tram in het stationsgebied is een vereiste.”

- Blz. 24 de tekst “Rol stationsgebied ten opzichte van knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (...) en het spoortraject Haarlem-Sloterdijk te ontlasten”

Wordt gewijzigd in:

Rol stationsgebied ten opzichte van knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Het busverkeer in Haarlem en de regio Haarlem groeit hard met 2% per jaar. Gezien de opgaven bij het stationsgebied en de beperkt beschikbare ruimte, maar ook de grote hoeveelheid bussen door de binnenstad, is in het najaar van 2019 door de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland besloten om reizigers in andere gebieden (met name de ontwikkelzones) in Haarlem beter te bedienen. Dit wordt gerealiseerd door nieuwe busroutes en een nieuw busstation buiten het centrum, Haarlem Nieuw-Zuid. Dit busstation zorgt er voor dat de groei in het OV voor een belangrijk deel buiten de binnenstad kan worden opgevangen en station Haarlem en het spoortraject Haarlem-Sloterdijk worden ontlast.

- Blz. 46 de tekst “Het hernieuwde stationsgebied in Haarlem wordt een gebied waar voetgangers en fietsers centraal staan: zij hebben straks voorrang en vinden vanuit alle windrichtingen hun weg naar het station”

Wordt gewijzigd in

“Het hernieuwde stationsgebied in Haarlem wordt een gebied waar openbaar vervoer, voetgangers en fietsers centraal staan: het OV kan vlot doorstromen en voetgangers en fietsers hebben straks voorrang op de auto en vinden vanuit alle windrichtingen hun weg naar het station”

- Blz. 51 de tekst “maximaal 5.000 fietsparkeerplekken”

Wordt gewijzigd in:

“tenminste 5.000 fietsparkeerplekken”

- Blz. 51 de tekst “Dit is mogelijk door de bestaande ondergrondse stalling onder het Stationsplein uit te breiden met een tweede ingang aan de Jansweg (zuidoostzijde)”

Wordt gewijzigd in:

“Dit is mogelijk door de bestaande ondergrondse stalling onder het Stationsplein uit te breiden met een tweede kelder en ingang aan de Jansweg (zuidoostzijde)”

- Blz. 56 en blz. 86 de tekst “Voorbereid op een tram (...) het aantal bussen in de toekomst gereduceerd wordt.”

Wordt gewijzigd in:

“Ontwerpen voor de tram. In het stationsgebied anticiperen we maximaal op de komst van

een tram. Uit vervolgonderzoek moet blijken onder welke voorwaarden de tram daadwerkelijk haalbaar is. Ruimtelijk gezien moet een tram in het stationsgebied optimaal worden ingepast. Er zijn nog geen keuzes gemaakt wat betreft de halteplaatsen. We weten ook nog niet of de tram doorrijdt naar Haarlem Noord, maar we houden hier wel rekening mee. Dit wordt na vaststelling van de visie nader uitgewerkt. De tram zal een deel van het busvervoer vervangen. Maar ook na de komst van de tram zal nog steeds een substantieel aantal bussen het Stationsplein moeten kunnen aandoen. De oplossing die nu gekozen wordt voor het bus/tram station in het stationsgebied, moet dus flexibel en transformeerbaar zijn voor het geval in de toekomst een deel van de bussen wordt vervangen door de tram.”

- Blz. 68 de tekst onder het kopje “Station(sgebied) als opwekker van duurzame energie”

Wordt aangevuld met:

“De gemeente zet in op plaatsing van zonnepanelen op de monumentale stationskap”

- Blz. 87 de tekst “In het stationsgebied anticiperen we op de komst van een tram. Ruimtelijk gezien moet een tram in het stationsgebied inpasbaar zijn.”

Wordt gewijzigd in:

“In het stationsgebied anticiperen we maximaal op de komst van een tram. Ruimtelijk gezien moet een tram in het stationsgebied optimaal worden ingepast.”