Nota van B&W

Portefeuille J.J. Visser
Auteur Jan Slootjes
Telefoon 5113674 E-mail: g.slootjes@haarlem.nl
SO/PM Reg.nr. SO/PM/2006/247.
Te kopiëren: zz
B & W-vergadering van 25 april 2006

Onderwerp
Voortgang Stationsplein eo

Bestuurlijke context

De ontwikkeling van een nieuw Stationsplein is dermate complex dat gekozen is voor een ontwikkeling in 3 fasen:
Fase 1: bestaande situatie opschonen (2005)
Fase 2: herinrichting busstation, sloop opstallen, nieuwe stallingplaatsen voor de fiets, wijziging verkeersroutes e.a. confrom Masterplan Spoorzone (2005/2008)
Fase 3: sloop parkeergarage en nieuwbouw aan het plein (de ING opstallen, 2008/2012)
Begin dit jaar is begonnen met de planvorming voor fase 2 op basis van de projectopdracht Stationsplein e.o.

Voor de realisatie kan beroep worden gedaan op zo'n € 14 miljoen aan externe gelden, te weten BIRK-gelden van VROM, bijdragen voor Ruimte voor de Fiets en de halte voor de Zuidtangent.
Met deze subsidies gelden kan de hard nodige verbetering van de openbare ruimte ten noorden en ten zuiden van het station opgepakt worden.
De subsidiegevers hebben echter stringente voorwaarden gesteld aan de tijdstippen van realisatie, of beter gezegd wanneer de financiële afwikkeling uiterlijk plaats dient te vinden.

De afhankelijkheid van en de onzekerheid bij de plannen in fase 3 maken het noodzakelijk dat er voor de planuitwerking van fase 2 tussentijdse keuzen worden gemaakt om vertraging in de realisatie te voorkomen. Keuzen waarbij het oorspronkelijk eindbeeld niet uit het oog wordt verloren maar waarbij pragmatisch op de huidige omstandigheden wordt ingespeeld. Dus:

- niet wachten op de (ING) ontwikkelingen bij fase 3,
- de in het vooruitzicht gestelde subsidiegelden niet in gevaar brengen,
- het gewenste eindbeeld niet uit het oog verliezen als het gaat om de te nemen maatregelen.

Dit laatste is van belang om te voorkomen dat elke referentie zoekt raakt en dat deze besluitvorming niet meer is te relateren aan eerdere besluitvorming.

We willen nu met zo min mogelijk eigen middelen een maximale slag maken op het Stationsplein (rond het station) en accepteren dat er mogelijk tijdelijke maatregelen genomen moeten worden. Op die wijze kunnen we de openbare ruimte verbeteren en daarnaast verder met de ING werken aan het eindbeeld uit het Masterplan Spoorzone

Commissieparagraaf:
Alhoewel de oorspronkelijk doelstellingen voor het Stationsplein ongewijzigd blijven kunnen de tussentijdse keuzen, zeker als de realisatie van de bebouwing rond het Stationsplein langer op zich laat wachten het beeld voor langere tijd bepalen.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met de verdere uitwerking van fase 2 Stationsplein e.o. waarbij, zonder het gewenste eindbeeld uit het oog te verliezen, ingespeeld wordt op de huidige omstandigheden om te voorkomen dat toegezegde subsidiegelden komen te vervallen.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
4. De commissie Ontwikkeling ontvangt het besluit van het college ter informatie

Kader:
Bij vaststelling Masterplan Spoorzone verzoekt Raad aanpak Stationsplein naar voren te trekken.
Een ieder was overtuigd van noodzaak verbetering.
Met RB 156/2005 is in juli 2005 € 300.000 krediet te beschikking gesteld voor die ontwikkeling en de projectopdracht Stationsplein en omgeving vormde de basis voor de verdere planuitwerking.

Doel:
Ontwarren en maken kwaliteitssprong van de (openbare) vervoersknoop rondom station
Ingrepen:

- OV
  - Compact busstation
  - OV geconcentreerd op Jansweg
  - Taxi's en Kiss & Ride Kennemerplein
- Langzaamverkeer
  - Geconcentreerd Kruisweg
  - Fietsparkeren koppelen aan Kruisweg Fietsprogramma zowel Noord als zuidzijde station
  - Brede trottoirs Kruisweg
- Autoverkeer
  - Verkleinen parkeergarage Stationsplein
  - Kiss & Ride Kennemerplein
  - Weren autoverkeer op Stationsplein
- Openbare ruimte
  - Stationsplein herinrichting entree van de stad
  - Kennemerplein tweede voorkant
  - Herprofileren Kruis- en Jansweg

Exteren gelden
BIRK € 7,9 miljoen
Ruimte voor de fiets € 4,8 miljoen aandeel Prorail (gebaseerd op normbedragen per fiets)
Zuidtangent (BONroute) € 3 miljoen
Provincie pm (RegioNet, versnelling OV tussen Zijhuizen en Fr. Halsplein, herkenbare uitstraling halte Stationsplein)

Direct betrokkenen
Projectwethouder: Jur Visser
Opdrachtgever: Programma manager Spoorzone Agnes de Boer (SO beleid)
Opdrachtnemer: Pojectmanager Jan Slootjes & project secretaris Anita Jonk (SO PM)
Planeconoom: Arne Marsman (SO VGO)

Steakholders (intern):
Ruimte voor de Fiets met projectleider Otto van der Berg (SB V&V)
Zuidtangent met projectmanager Alex Jansen (met als opdachtgever Lex Hendriksen SB V&V)
BOR met accountmanager Martien Goosens

Stuurgroep
Wethouder binnenstad
Hfd afd. V&V SB
Hfd afd. beleid SO
Programmamanager en projectmanager

Projectgroep
Projectmanager
SB/V&V Melvin Werkhoven
SB/BOR Martien Goosens & Martijn Dekker
SO/beleid stedenbouw Jan Rube/Ronnie Zijp

SO/VGO planeconomie Arne Marsman
Extern cultuurhistorica Hilde de Haan

Klannkbordgroep gebruikers
Overleg Projectmanagement met diversen partijen

Het dilemma.

Voor de definitieve herinrichting Stationsplein speelt de ING met haar bestaande bezit een cruciale rol. Voor de herinrichting is een demarcatielijn van 50 meter vanuit de entree van het station getrokken. Daarmee krijgt de ING de "ruimte" tot herontwikkeling van nieuwbouw aan het nieuwe plein.

De snelheid van deze herontwikkeling is niet stuurbaar. Daarmee kunnen onze herinrichtingsplannen in het gedrang komen en de in het vooruitzichtgestelde subsidies op de tocht komen te staan.
Gegeven deze onzekerheid is het anticiperen op het vooralsnog niet weg zijn van de parkeergarage en de andere opstallen van de ING buiten de 50 meter demarcatielijn gewenst.
Slechts daarmee kunnen de aan strakke planningen onderhevige deelprojecten ruimte voor de fiets en halte Zuidtangent gerealiseerd worden en raken de subsidie gelden niet verloren. Daarnaast blijft alle ruimte voor toekomstige ontwikkelingen (door ING) rond het plein open en bestaan.

Ruimte voor de fiets vraagt eind van dit jaar een *'go or no go'* besluit voor de verdere planuitwerking, er moet in 2010 financieel afgewikkeld zijn. Dat wil zeggen realisatie in 2008, ook de halte van de Zuidtangent moet in 2008 haar definitieve vorm (en plek) krijgen.

De realisatie van de Rode Loper (Kruisweg voor langzaam verkeer) kent samenhang met de door BOR aan te pakken Kruisstraat (en Janstraat).

Met de verkrijgen subsidies voor het Stationsplein wordt de gemeente per saldo financieel ontlast van (onderhouds)investeringen in de openbare ruimte rond het Station. Alhoewel de realisatie van het plan Stationsplein investeringen vergt wordt die investering in theorie terugverdiend door besparingen op onderhoudsgebied. In dat kader kan zelfs een financiële injectie uit eigenmiddelen ter veiligstelling van de grotere subsidie gelden meer dan de moeite waard zijn: met zo min mogelijk eigen middelen een maximale slag maken rond het station (vliegwiel gedachte).

Hoe verder:

Pragmatische insteek.
1. Het is noodzakelijk dat het Stationsplein opnieuw wordt ingericht. Zorg er daarom voor dat de subsidies voor de openbare ruimte binnen gehaald kunnen worden. Laat dit geld niet schieten.
2. Houd bij het ontwerp wel rekening met het beoogde in het Masterplan Spoorzone aangeven einddoel.
3. De rode loper maakt geen noodzakelijk onderdeel uit voor de herinrichting van het Stationsplein, maar de ligging/ontwerp van het fietsparkeren is dat wel. Dit fietsparkeren bepaalt daarmee het verdere ontwerp van het plein.

Dus: vanuit het gewenste eindbeeld Stationsplein uitgaan van een noodgedwongen gefaseerde realisatie, met het zoveel mogelijk overeind houden van de oorspronkelijke uitgangspunten.
Hiermee kunnen de deelprojecten worden gerealiseerd en de subsidiegelden worden veiliggesteld.
Investeren in het Stationsplein leidt per saldo ook tot onderhoudsbesparingen.

Actueel:
Richting keuze uitwerking ontwerp Ruimte voor de fiets
Nadere studie dynamisch busstation in eindsituatie getoetst aan nieuwe dienstregeling en studie naar een variant waarbij Beijneshal ed wordt gehandhaafd.
Gesprekken/onderhandelingen VGO met Connexion en Indrapoera
Studie verkeerscirculatieplan Nieuwstad (en Kiss & Ride taxi naar Kennemerplein) inclusief stedenbouwkundige vertaalslag

Bestemmingsplan Nieuwstad

Besluitpunten:

- Bij verdere uitwerking rekening houden met huidige opstallen van de ING, zoveel mogelijk rekening houden met oorspronkelijk uitgangspunten.
- Bij deze uitwerking een aantal ijkmomenten inbouwen ter nadere besluitvorming
- Gesprek met ING doorzetten en oorspronkelijk gedachte plannen planologisch faciliteren conform uitgangspunten Masterplan Spoorzone