

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille E. Cassee
Auteur Mevr. A.G. Kamphuis
Telefoon 5115072 E-mail: akamphuis@haarlem.nl
VVH/OV Reg.nr. 2010/377054
Te kopiëren: bijlage A
B & W-vergadering van 30 november 2010

Onderwerp

Projectbesluit Stationsplein

DOEL: Besluiten

De gemeenteraad heeft de bevoegdheid tot het nemen van een projectbesluit op 3 september 2009 gedelegeerd aan het college (VVH/OV/2009/93188).

De delegatie van de bevoegdheid vond plaats onder de voorwaarde dat het college de raadscommissie Ontwikkeling in kennis stelt van de genomen projectbesluiten.

B&W

1. Het college besluit op grond van artikel 3.10 Wro een projectbesluit te nemen voor het gebied Stationsplein e.o. zoals aangegeven in bijlage A.
2. Het college besluit de voorschriften zoals opgenomen in bijlage B aan het projectbesluit te verbinden.
3. Het college besluit in te stemmen met de ruimtelijke onderbouwing zoals opgenomen in bijlage C aan dit besluit en deze aan het projectbesluit te verbinden.
4. Het college besluit de verdere administratieve afhandeling van het projectbesluit aan het hoofd van de afdeling VVH/OV te mandateren.
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
6. Het besluit wordt bekend gemaakt door publicatie in de Stadskrant en de Staatscourant en langs elektronische weg. De aanvrager en indieners van zienswijzen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.
7. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling.

Collegebesluit

Onderwerp: Projectbesluit Stationsplein

Reg. Nummer: VVH/OV/2010/377054

1. Inleiding

Op dit moment wordt hard gewerkt aan de herinrichting van het Stationsplein en directe omgeving. Er komt op het Stationsplein een nieuw busstation, meer ruimte voor de voetgangers en een comfortabele en logische route voor fietsers en voetgangers van en naar het centrum van de stad. In verband hiermee worden ook de aan het plein grenzende delen van de Kruis- en Jansweg en de Lange Herenstraat heringericht. Zie o.a. de nota's 2007/110338, 2007/193325 en 2008/175505.

Door de herinrichting moet een hoogwaardig plein ontstaan, waar reizigers en bezoekers zich weer welkom voelen en gemakkelijk de weg vinden en dat optimaal kan functioneren als een modern en hoogwaardig verkeer- en vervoersknooppunt. Een plein dat bovendien meer recht doet aan het monumentale Stationsgebouw.

Medewerking aan de juridische planologische realisatie van de herinrichting is dan ook alleen mogelijk door het nemen van een projectbesluit¹ op grond van artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening (Wro).

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit op grond van artikel 3.10 Wro een projectbesluit te nemen voor het gebied Stationsplein e.o. zoals aangegeven in bijlage A.
2. Het college besluit de voorschriften zoals opgenomen in bijlage B aan het projectbesluit te verbinden.
3. Het college besluit in te stemmen met de ruimtelijke onderbouwing zoals opgenomen in bijlage C aan dit besluit en deze aan het projectbesluit te verbinden.
4. Het college besluit de verdere administratieve afhandeling van het projectbesluit aan het hoofd van de afdeling VVH/OV te mandateren.
5. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
6. Het besluit wordt bekend gemaakt door publicatie in de Stadskrant en de Staatscourant en langs elektronische weg. De aanvrager en indieners van zienswijzen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.
7. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling.

3. Beoogd resultaat

De herinrichting van het Stationsplein en directe omgeving wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt.

4. Argumenten

1.1 Realisatie van de herinrichting past in het geldende beleid.

Medewerking aan de realisatie van de herinrichting van het Stationsplein draagt bij aan programma 8 'Bereikbaarheid en Mobiliteit', beleidsveld 8.2 'Openbaar vervoer en langzaam verkeer'. De herinrichting draagt daarnaast bij aan de

¹ Het projectbesluit betreft uitsluitend de herinrichting van het Stationsplein en de aangrenzende delen van de Kruis- en Jansweg en de Lange Herenstraat; zie bijlage A. Voor de herinrichting van het Kennemerplein wordt een aparte planologische procedure gevolgd. Ook de bebouwing op/aan het Stationsplein valt buiten dit projectbesluit.

speerpunten 'bereikbaarheid' en 'leefbaarheid' uit het Structuurplan Haarlem 2020, het Masterplan Spoorzone en het HVVP.

1.2 Medewerking aan realisatie van de herinrichting is uitsluitend mogelijk na het nemen van een projectbesluit.

De wegprofielen in het ontwerp voor de herinrichting komen niet overeen met de wegprofielen zoals expliciet vastgelegd op de plankaart van het huidige bestemmingsplan Stationsplein uit 1973. Het bestemmingsplan bevat geen ontheffingsmogelijkheid waarvan gebruik kan worden gemaakt om de wegprofielen aan te passen. Ook is er geen ontheffing mogelijk op grond van artikel 3.23 Wro. Er is voor dit gebied een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding: 'Nieuwstad'. Gelet op het tijdspad van de herinrichting kan niet op vaststelling van dit nieuwe bestemmingsplan gewacht worden.

Het juridisch planologisch mogelijk maken van de nieuwe wegprofielen is dus alleen mogelijk door het nemen van het projectbesluit ex artikel 3.10 Wro.

1.3. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat het voorgenomen bouwplan in relatie tot zijn omgeving ruimtelijk, functioneel, milieuhygiënisch, economisch en maatschappelijk verantwoord is.

Om een projectbesluit te kunnen nemen, is een 'goede ruimtelijke onderbouwing' vereist. Artikel 5.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening noemt de eisen waaraan de ruimtelijke onderbouwing moet voldoen. De ruimtelijke onderbouwing zoals opgenomen in bijlage C voldoet hier aan.

3.1 De gemeentelijke adviezen zijn positief.

Het ontwerp voor de herinrichting en de ruimtelijke onderbouwing zijn ter advisering aan de diverse gemeentelijke vakdisciplines – onder andere: stedenbouw, archeologie, geluid, luchtkwaliteit, bodem, ecologie, groen, verkeer en parkeren, water, riolering en kabels/leidingen – voorgelegd. Zij hebben positief geadviseerd.

3.2 De VROM-inspectie, de provincie Noord-Holland, de Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed en het Hoogheemraadschap Rijnland zagen in het plan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

De ruimtelijke onderbouwing, inclusief het ontwerp voor de herinrichting, is in het kader van het voor het nemen van een projectbesluit verplichte vooroverleg ex artikel 5.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de VROM-inspectie, de provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap Rijnland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voorgelegd. Zij zagen in het voorgenomen plan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

3.3 De herinrichting is maatschappelijk uitvoerbaar

Op 25 april 2007 is tijdens een inloopbijeenkomst het Schetsboek Inrichting Ruimtelijke Kwaliteit getoond (2007/110338), met daarin de plannen voor het Stationsplein en omgeving. De reacties op de plannen waren toen overwegend positief. Op één punt is echter een discussie op gang gebracht, namelijk over de oorspronkelijke opzet om alle bussen via de Jansweg te laten rijden. Naar aanleiding van deze discussie heeft op dit punt nader onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft er toe geleid dat de raad op 12 maart 2009 besloten heeft om de verkeerscirculatie op een aantal punten te wijzigen (2008/175505).

Het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het Stationsplein en omgeving is voorbesproken met o.a. de wijkraad en op 28 oktober 2009 tijdens een informatieavond gepresenteerd. De reacties hierop waren overwegend positief.

Het ontwerp-projectbesluit heeft van 24 september tot en met 4 november 2010 ter inzage gelegen. Een ieder kon hier zienswijzen op indienen. Twee organisaties hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt, te weten X. en Y.. De zienswijze van Y. heeft geleid tot een kleine (ondergeschikte) aanpassing van een van de voorschriften; het betreft verwijdering van het voorschrift 3.1 sub g voor tijdelijke (grootschalige) evenementen binnen de bestemming 'verkeer'. De zienswijzen hebben verder niet geleid tot wijziging van het projectbesluit. Voor de inhoud van de zienswijzen en de reactie daarop wordt hier verwezen naar hoofdstuk 5.2, onder 'Zienswijzen', van de Ruimtelijke Onderbouwing (bijlage C).

3.4 De herinrichting is financieel uitvoerbaar

De gronden zoals weergegeven op bijlage A zijn eigendom van de gemeente Haarlem en de gemeente is zelf opdrachtgever voor de uitvoering van de herinrichting.

De gemeenteraad heeft in 2008 (2007/193325) met het oog op de ontwikkeling van het Stationsplein en directe omgeving voor de uitwerking en realisatie een krediet ter beschikking gesteld. In verband met de herinrichting van het Stationsplein is door het ministerie van VROM en de provincie Noord-Holland subsidie ter beschikking gesteld, onder ander in het kader van het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) en de Stichting fonds BONRoute (2007/193325).

De kosten voor de herinrichting van het Stationsplein en de aanpak van de Kruisweg, Jansweg en de Lange Herenstraat worden hieruit gedekt.

Het vaststellen van een anterieure overeenkomst of exploitatieplan is in dit geval dan ook niet nodig.

Conclusie: er zijn geen belemmeringen die het nemen van een projectbesluit in de weg staan.

5. Kanttekeningen

1.1 Het geldende bestemmingsplan wordt mogelijk niet binnen één jaar aangepast. Bij de inwerkingtreding van de Wro gold dat binnen één jaar na onherroepelijk worden van het projectbesluit een (nieuw) ontwerpbestemmingsplan overeenkomstig het projectbesluit ter inzage moest worden gelegd. In dit geval is er weliswaar een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, maar het is niet zeker dat dit binnen één jaar ter inzage wordt gelegd. Met de komst van de Crisis- en herstelwet is de verplichting om het geldende bestemmingsplan binnen een jaar aan te passen echter komen te vervallen. Dit punt is dan ook aanvaardbaar.

6. Uitvoering

Bekendmaking

Het vastgestelde projectbesluit wordt binnen twee weken gepubliceerd in de Stadskrant en de Staatscourant en langs elektronische weg bekend gemaakt. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie.

Beroepstermijn

De dag na het verschijnen van de publicatie wordt het besluit met alle bijbehorende documenten gedurende zes weken ter inzage gelegd bij de publieksdienst en elektronisch ter beschikking gesteld. Gedurende deze periode kan tegen het besluit beroep worden aangetekend.

Inwerkingtreding

Het projectbesluit treedt in werking met ingang van de dag nadat de beroepstermijn afloopt, of, indien lopende de beroepstermijn een voorlopige voorziening wordt aangevraagd, de dag na het besluit op de voorziening.

Mandatering uitvoering

In verband met de benodigde administratieve handelingen die naar aanleiding van het nemen van het projectbesluit moet worden verricht, wordt de uitvoering hiervan gemandateerd aan het hoofd van de afdeling VVH/Omgevingsvergunning.

7. Bijlagen

Bijlage A: verbeelding (plankaart)

Bijlage B: voorschriften

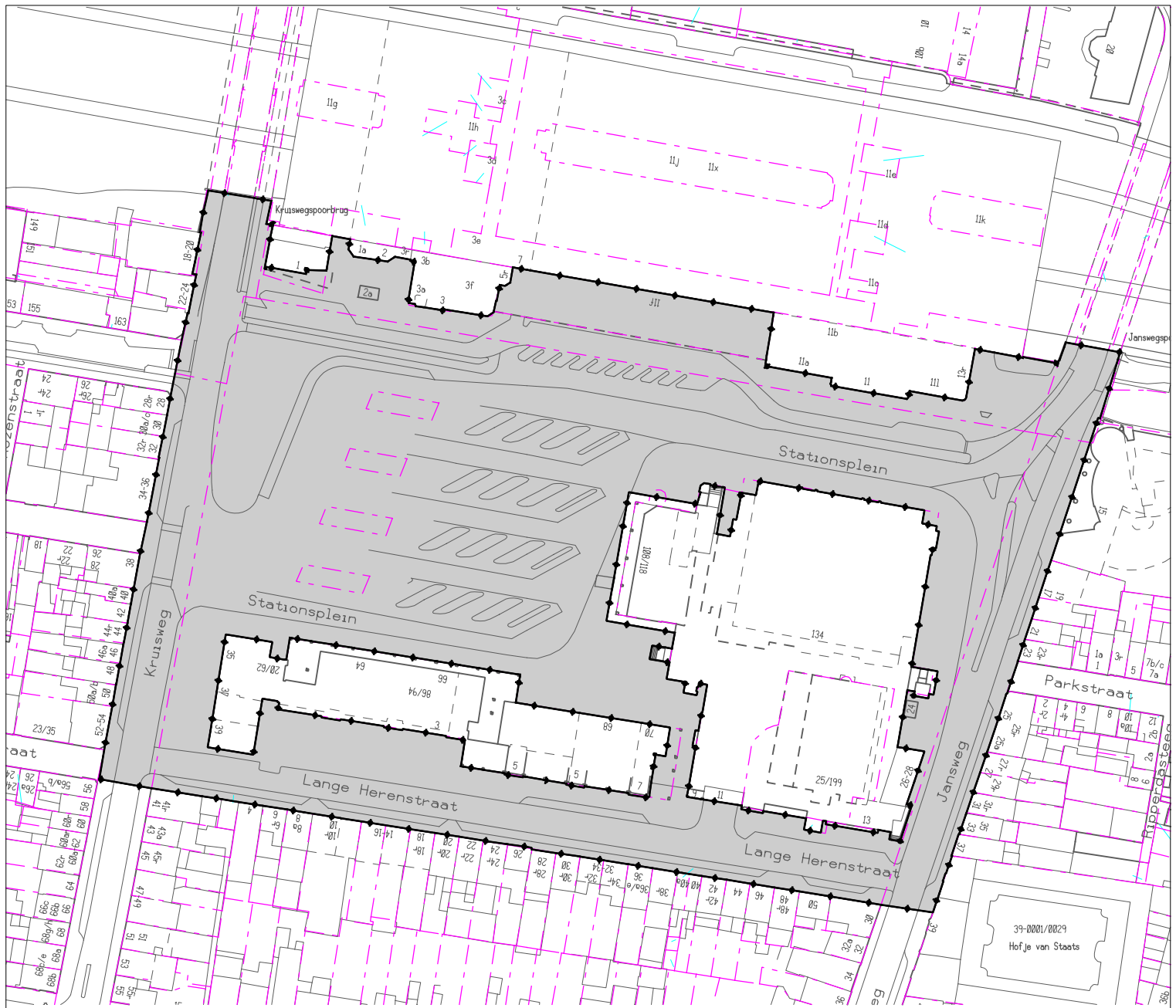
Bijlage C: ruimtelijke onderbouwing

Bijlage D: ontwerp herinrichting

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester



Projectbesluit Stationsplein 2010

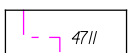


Verkeer

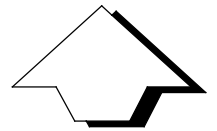
Topografie



topografische ondergrond



kadastrale ondergrond



RUIMTELIJK BELEID

Projectbesluit :

Stationsplein 2010



Haarlem

planfase :	ontwerp	besluitdatum :	besluitnummer :
------------	---------	----------------	-----------------

datum :	03-06-2010	juridische medewerker :	A. Kamphuis	IMRO-idn : NL.IMRO.0392.PB1080002-0002
schaal :	1 : 1500	getekend :	M. Hoenderdos	
formaat :	A4	gecontroleerd :	H. van der Straaten	
IMRO-norm :	2008			

PLANREGELS ‘STATIONSPLEIN’

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS	2
Artikel 1 Begrippen	2
Artikel 2 Wijze van meten.....	4
HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS	5
Artikel 3 Verkeer	5
Artikel 4 Antidubbelregel	7
HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN.....	8
Artikel 6 Overgangsbepaling	8
Artikel 7 Slotbepaling.....	8

HOOFDSTUK 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Ander bouwwerk:

Een bouwwerk geen gebouw zijnde.

1.2 Archeologische waarde:

Vindplaats of vondst met een oudheidkundige waarde. Het betreft hier met name archeologische relictten in hun oorspronkelijke ruimtelijke context.

1.3 Archeologisch rapport:

In rapportvorm vervat verslag van een volgens de in de archeologische beroepsgroep gebruikelijke normen verricht archeologisch onderzoek, op basis waarvan een conclusie kan worden getrokken over de aanwezigheid van archeologische waarden.

1.4 Archeologisch onderzoek:

Diverse vormen van onderzoek naar de archeologische waarde binnen een plangebied, uitgevoerd volgens de geldende versie op het moment van de bouwvergunningaanvraag van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie.

1.5 Archeologisch deskundige:

Professioneel archeoloog die op basis van de geldende versie op het moment van de bouwvergunningaanvraag van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie bevoegd is om archeologische onderzoek uit te voeren en/ of Programma's van Eisen op te stellen en te toetsen.

1.6 Bebouwing:

Één of meer gebouwen en/of andere bouwwerken.

1.7 Begane grond:

Een bouwlaag waarvan het vloerniveau (nagenoeg) ter hoogte van het aansluitende peil ligt.

1.8 Bestaand bouwwerk:

Bouwwerken welke legaal aanwezig zijn ten tijde van de ter inzage legging van het projectbesluit als ontwerp.

1.9 Bouwen:

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.10 Bouwhoogte:

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

1.11 Bouwlaag:

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond.

1.12 Bouwwerk:

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.13 Cultuurhistorische waarde:

De aan een bouwwerk of een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat bouwwerk of dat gebied.

1.14 Gebouw:

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.15 Horeca 1

Een horecabedrijf met als hoofdactiviteit het (hoofdzakelijk) overdag verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken en etenswaren aan bezoekers van de andere functies – met name het busstation en het spoorwegstation – zoals onder andere een koffie-/theehuis, ijssalon, croissanterie, lunchroom, dagcafé, dagrestaurant en naar de aard en openingstijden daarmee gelijk te stellen horecabedrijven, hieronder niet begrepen hotel, herberg of andere logiesverstreckende functies.

1.16 Horeca 2

Een horecabedrijf met als hoofdactiviteit het verstrekken van maaltijden en met als nevenactiviteit het verstrekken van (hoofdzakelijk) zwak- en niet-alcoholische dranken aan bezoekers van de andere functies – met name het busstation en het spoorwegstation – zoals een restaurant, cafetaria, snackbar, of gelijkwaardige horecabedrijven, hieronder niet begrepen hotel, herberg of andere logiesverstreckende functies.

1.17 Kampeermiddel:

- a. een tent, een tentwagen, een kampeerauto, camper of een caravan;
- b. enig ander onderkomen of enig ander voertuig of gewezen voertuig of gedeelte daarvan voor zover geen bouwwerk zijnde, een en ander voor zover deze geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht dan wel worden of kunnen voor recreatief nachtverblijf.

1.18 Kap:

Een uitwendige scheidingsconstructie onder een hoek groter dan 5 graden met het horizontale vlak.

1.19 Peil

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van die bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het Nieuw Amsterdams Peil of het plaatselijk waterpeil.

1.20 Plan:

Het projectbesluit "Stationsplein" (NL.IMRO.0392.PB.1080002) van de gemeente Haarlem.

1.21 Projectbesluit:

Het projectbesluit "Stationsplein" (NL.IMRO.0392.PB.1080002) van de gemeente Haarlem.

1.22 Prostitutie:

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.23 Rijtuigkap

De rijtuigkap aan de voorzijde van het Stationsgebouw.

1.24 Seksinrichting:

De voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotische- pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een (raam) prostitutiebedrijf, seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub of een besloten huis, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.25 Verbeelding:

de analoge en digitale voorstelling van de in het projectbesluit opgenomen ruimtelijke informatie.

1.26 Verkooppunt van motorbrandstoffen:

Een inrichting waar door middel van een of meer pompinstallaties motorbrandstoffen worden verkocht en geleverd.

1.27 Voorzieningen voor algemeen nut:

Voorzieningen ten behoeve van een op het openbaar net aangesloten nutsvoorziening, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer of het wegverkeer.

1.28 Wet:

De Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van de regels wordt als volgt gemeten:

2.1 Bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een ander bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen onderdelen;

2.2 Verticale diepte van een ondergronds bouwwerk

vanaf de onderzijde van de begane grondvloer tot aan de bovenzijde van de laagstgelegen vloer onder het peil.

2.3 Oppervlakte van een bouwwerk;

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.4 Verticale diepte van een ondergronds bouwwerk

Vanaf de onderzijde van de begane grondvloer tot aan de bovenzijde van de laagstgelegen vloer onder het peil.

HOOFDSTUK 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en banen voor (openbaar) vervoer;
- b. een busstation met bijbehorende voorzieningen, waaronder busperrons, bushaltes, en (dynamische) reizigers informatiepanelen;
- c. voet- en fietspaden;
- d. horeca 1 en 2, uitsluitend op de grond gelegen recht onder de rijtuigkap;
- e. verblijfsgebied;
- f. terrassen, standplaatsen (voor ambulante handel) en uitstallingen;
- g. (ondergrondse) parkeervoorzieningen, inclusief in- en uitritten;
- h. groenvoorzieningen en beplanting;
- i. voorzieningen van algemeen nut;
- j. waterlopen, waterpartijen, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. bijbehorende voorzieningen, waaronder straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen, lichtmasten, kunstobjecten, telefooncellen, (ondergrondse) inzamelplaatsen voor afval- en recyclecontainers en (ondergrondse) bergbezinkbassins.

3.2 Bouwregels

Op de gronden met de bestemming 'Verkeer' mogen bouwwerken worden opgericht onder de volgende voorwaarden:

Gebouwen

- a. er mogen uitsluitend twee gebouwen ten behoeve van horeca 1 en 2 worden gebouwd;
- b. de gebouwen ten behoeve van horeca 1 en 2 mogen uitsluitend worden gebouwd op de grond gelegen recht onder de rijtuigkap;
- c. de bouwhoogte van de gebouwen ten behoeve van horeca 1 en 2 mag niet meer dan 5,50 m. bedragen;
- d. de maximale oppervlakte van de gebouwen ten behoeve van horeca 1 en 2 tezamen mag maximaal 50% van de oppervlakte van de grond gelegen recht onder de rijtuigkap bedragen..

'Andere bouwwerken'

- a. de maximale bouwhoogte van voorzieningen ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van verkeer, reizigersinformatie en lichtmasten/lichtzuilen mag 13 m. bedragen;
- b. de maximale bouwhoogte van een kunstobject mag 4,25 m. bedragen;
- c. de maximale bouwhoogte van andere werken mag niet meer dan 3 m. bedragen;
- d. de verticale diepte van een (ondergronds) bouwwerk mag niet meer dan 7 m. bedragen.

Indien de bodemversturende werkzaamheden ter realisering van deze gebouwen en andere bouwwerken verder gaan dan een oppervlakte van 50 m² en een diepte van 0,3 m. moet door de aanvrager een archeologisch rapport worden overlegd, waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate zijn vastgesteld. Indien uit dit archeologisch rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de bouwvergunning zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders een of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de bouwvergunning:

- het treffen van maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- het doen van opgravingen;
- begeleiding van de activiteiten door de archeologische deskundige.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, te behoeve van:

- a. de woonsituatie
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en/of bouwwerken;
- e. de brandveiligheid en rampenbestrijding;
- f. de sociale veiligheid;
- g. bestaande monumentale waarden.

3.4 Specifieke gebruiksregels

De bestemming horeca met de daarbij behorende terrassen is uitsluitend toegestaan op de grond gelegen recht onder de rijtuigkap.

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 7.10 van de Wet wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. prostitutie en seksinrichtingen;
- b. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, waaronder kampeermiddelen, van aan hun gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen. Deze bepaling is niet van toepassing op opslag van materialen welke noodzakelijk is voor de realisering van de bestemming, welke voortvloeien uit het normale dagelijkse onderhoud;

HOOFDSTUK 3 Algemene regels

Artikel 4 Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere plannen buiten beschouwing.

HOOFDSTUK 4 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 5 Overgangsbepalingen

5.1 Bouwen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het projectbesluit aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

5.2 Ontheffing overgangsrecht bouwwerken

Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het projectbesluit, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

5.3 Gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het projectbesluit en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

5.4 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het projectbesluit strijdige gebruik, bedoeld in lid 3 te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat projectbesluit strijdige gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

5.5 Verboden hervatten gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 3 na de inwerkingtreding van het projectbesluit langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

5.6 Uitzondering overgangsrecht gebruik

Lid 3 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder de overgangsbepalingen van dat bestemmingsplan.

Artikel 6 Slotbepaling

Deze regels kunnen worden aangehaald als regels van het projectbesluit "Stationsplein".

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 2010

De burgemeester,

De gemeentesecretaris,

.....

.....

PROJECTBESLUIT 'STATIONSPLEIN'

Ontwerp ruimtelijke onderbouwing



Gemeente Haarlem
Datum: 1 september 2010
Contactpersoon: Annemiek Kamphuis (VVH/OV)

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2. Planbeschrijving	4
2.1 Beschrijving van het plangebied	4
2.2 Beschrijving van het plan	5
2.3 Planologische situatie	8
3. Beleidskader	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk beleid	10
4. Milieu- en omgevingsaspecten	12
4.1 Bodem	12
4.2 Luchtkwaliteit	12
4.3 Geluid	13
4.4 Water	13
4.5 Flora en fauna	13
4.6 Archeologie	14
4.7 Cultuurhistorie	14
4.8 Verkeer en parkeren	16
4.9 Externe veiligheid	16
4.10 Kabels en leidingen	17
4.11 Duurzaamheid	17
5. Uitvoerbaarheid	18
5.1 Economische uitvoerbaarheid	18
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	18
6. Conclusies	21

Bijlagen

- I. Verkennend onderzoek Stationsplein en omstreken te Haarlem, Afdeling Milieu gemeente Haarlem, STZ/MIL/JP/nd/2009/208966, WWB-nummer HA039203420).
- II. Stationsplein en Jansweg te Haarlem, ADC ArcheoProjecten, Rapport 2424.
- III. Akoestisch onderzoek Stationsomgeving Haarlem, Tauw, 2010
- IV. Luchtkwaliteitsonderzoek Stationsomgeving te Haarlem, Tauw, 2010
- V. Ontwerp inrichting openbare ruimte Stationsplein e.o..

1. INLEIDING

Het Stationsplein in Haarlem is een van de meest intensief gebruikte ruimtes van Haarlem. De stationsomgeving is een belangrijk stedelijk en regionaal vervoersknooppunt: trein, bus, auto, fiets en voetgangers komen hier samen. Het Stationsplein zelf vormt een entree tot het centrum van de stad. In de praktijk wordt het Stationsplein als openbare ruimte, inclusief bebouwing, door de vele gebruikers echter ervaren als één van de lelijkste plaatsen in het centrum van Haarlem; een onaantrekkelijk, onoverzichtelijk en onherbergzaam gebied. De inrichting van de openbare ruimte en de bebouwing aan de zuidzijde van het Stationsplein staan ook in schril contrast met het direct aan het Stationsplein grenzende monumentale station, dat als één van de mooiste stations van Nederland geldt. Ook de verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen het centrum en het station zijn onduidelijk en onveilig. Daarom is besloten tot een grondige herinrichting van het Stationsplein en de directe omgeving.

De herinrichting voorziet onder andere in een nieuw compact en dynamisch busstation. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor voetgangers en kan een comfortabele en logische route voor fietsers en voetgangers van en naar het centrum van de stad worden gerealiseerd. Door de herinrichting moet een hoogwaardig plein ontstaan, waar reizigers en bezoekers zich weer welkom voelen en gemakkelijk hun weg vinden en dat optimaal kan functioneren als een modern en hoogwaardig verkeer- en vervoersknooppunt. Het plein moet recht doen aan de ruimtelijke kwaliteit van het monumentale stationsgebouw en de potenties van de locatie. In verband met het bovenstaande worden ook de direct aangrenzende straten bij de herinrichting betrokken.

Het ontwerp voor de herinrichting past op een aantal ondergeschikte punten niet in het voor dit gebied geldende bestemmingsplan 'Stationsplein'. Voor een spoedige realisatie van het de herinrichting is het nemen van een projectbesluit in de zin van artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening noodzakelijk. Aan het projectbesluit moet – naast een plankaart met bijbehorende voorschriften – een goede ruimtelijke onderbouwing ten grondslag liggen. De ruimtelijke onderbouwing treft u hierachter aan.

Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt het plan voor de herinrichting en de inpassing in het planologische regime nader toegelicht. Het derde hoofdstuk beschrijft de belangrijkste ter zaken doende nationale, provinciale en lokale beleidskaders. In hoofdstuk vier worden de bij dit plan betrokken milieu- en omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk vijf aandacht voor de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid en tot slot in het zesde hoofdstuk de conclusies.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied ligt aan de noordelijke rand van het centrum van Haarlem in de Stationsbuurt. De grenzen van het gebied komen overeen met de grenzen van het geldende bestemmingsplan 'Stationsplein' (zie figuur 7 en de verbeelding). Aan de noordzijde grenst het gebied aan het monumentale stationsgebouw. Aan de oost-, west- en zuidzijde grenst het aan de voorgevels van de bebouwing langs respectievelijk de Kruisweg, de Jansweg en de Lange Herenstraat. De bebouwing op het Stationsplein maakt *geen* onderdeel uit van het plangebied.



Figuur 1: Ligging van het plangebied; bovenaanzicht oude situatie

Het Stationsplein en directe omgeving vormen een regionaal verkeer- en vervoersknooppunt. Trein- en busvervoer, taxi's, auto's, voetgangers en fietsers komen hier samen.

Een groot deel van het Stationsplein was in de oude situatie ingericht als busstation (zie figuur 1). Aan de linker voorzijde van het stationsgebouw lag een taxistandplaats. Aan de rechterzijde was een Kiss-and-Ride strook voor auto's en een uitstapplaats voor diverse bussen. Op en rondom het plein stonden er op diverse plaatsen grote hoeveelheden fietsen, al dan niet in fietsenrekken. Sinds 2009 wordt onder het Stationsplein gebouwd aan een grote ondergrondse fietsenkelder. In verband hiermee is het oude busstation inmiddels verwijderd en vervangen door een tijdelijk busstation¹.

Op het Stationsplein staat een aantal grote gebouwen, met daarin kantoor-, woon- en winkelruimte, een parkeergarage en een evenementenhal. De aan het Stationsplein grenzende Jansweg en Kruisweg vormen de entrees tot het Stationsplein en de verbindingswegen van/naar het centrum. De Lange Herenstraat vormt een verbinding tussen de Kruisweg en Jansweg en geeft toegang tot onder andere de parkeergarage op het Stationsplein.

Het uiterlijk aanzien van het plein staat in schril contrast met het monumentale station. Het Stationsplein wordt algemeen als een onprettige omgeving ervaren, een ruimte waar men niet graag verblijft. De inrichting van het plein in de oude situatie stamde grotendeels uit de jaren zeventig van de vorige eeuw. De situering van de diverse vervoersvoorzieningen was niet bepaald ideaal en de overzichtelijkheid van het plein liet veel te wensen over. Voor voetgangers en fietsers was er te weinig ruimte en de routes tussen het station en het centrum zijn onduidelijk en relatief onveilig.

¹ Het tijdelijke busstation is in juli 2010 voor de duur van zes maanden verplaatst naar de Parklaan. Dit in verband met de voorbereiding van en werkzaamheden voor de herinrichting.

Met de komst van de fietsenkelder verdwijnen de voorheen in grote aantallen op het plein gestalde fietsen uit het straatbeeld. Nu de bouw van de fietsenkelder zijn voltooiing nadert, is de herinrichting van het plein zelf aan de beurt.



Figuur 2: het Stationsplein; de voorzijde van het stationsgebouw en het busstation

In het plangebied bevinden zich drie standplaatsen: twee bloemenkiosken met een vaste standplaats voor onbepaalde tijd en een oliebolkraam met een tijdelijke standplaats (november tot en met januari) voor onbepaalde tijd. Deze standplaatsen vallen onder het regime zoals vastgelegd in de nota Standplaatsenbeleid 2010² (VVH/OV/2010/25715).

2.2 Beschrijving van het plan

Het hier aan de orde zijnde plan betreft de herinrichting van het Stationsplein en de direct aan het Stationsplein gelegen delen van de Jansweg en Kruisweg en de Lange Herenstraat. Ook het Kennemerplein achter het Stationsgebouw wordt aangepakt in het kader van de herinrichting, maar dat deel maakt geen onderdeel uit van dit projectbesluit en valt hier dus verder buiten. Idem voor de onder het Stationsplein gelegen fietsenkelder, waarvoor reeds eerder vrijstelling is verleend (STZ/RP/2008/162936) en de op het Stationsplein aanwezige gebouwen³.

In bijlage V wordt het definitieve ontwerp voor de inrichting van het Stationsplein en de aangrenzende wegen weergegeven.

Samenvattend gaat het bij de herinrichting om de aanleg van een nieuw, compacter en dynamisch busstation met een comfortabele 'wachtruimte', een aantrekkelijk en overzichtelijk ingericht plein en een uitnodigende wandel- en fietsroute van en naar het centrum van Haarlem.

² Eventuele vaste bouwwerken op standplaatsen moeten binnen tien jaar mobiel worden gemaakt. Er is geen ruimte voor nieuwe standplaatsen. Alle bestaande standplaatsen in het Centrum zijn vergeven.

³ De ontwikkeling van het nieuwe Stationsplein vindt in fasen plaats. De aanpak van de ING opstallen vindt pas na de herinrichting plaatst. Hiervoor is gekozen om vertraging in de realisatie te voorkomen (SO/PM/2006/247).

Het ontwerp is geïnspireerd op de architectonische kwaliteiten van het monumentale station en de openbare ruimte van de Haarlemse binnenstad. Met het nieuwe ontwerp wordt gerefereerd aan de historische situatie, waarbij sprake was van een Stationsstraat en een zicht op het station in lengterichting. De verkavelingsrichting van Nieuwstad wordt op deze manier doorgezet in het nieuwe stationsplein. Er wordt gebroken met het extreem grote formaat van het oude busstation en de aangrenzende ruimte, door de introductie van een belijning in oost-westrichting, zowel middels bestrating als met bomen en de verlichting. De ruimte wordt zodanig ingericht dat de verschillende verkeer- en vervoerstromen op een logischer wijze hun plaats vinden. Ook in het Masterplan Spoorzone werd het ontwerp voor de stationsomgeving gebaseerd op het idee van de stationsstraat.

Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en het daarop gebaseerde Schetsboek Inrichting Ruimtelijke Kwaliteit (SIRK) vormde een belangrijke leidraad bij het bepalen van het materiaalgebruik voor de inrichting. Voor de op het Stationsplein aansluitende gebieden is aangesloten bij de materialen van de binnenstad. Voor het Stationsplein zelf is als hoofdmateriaal gekozen voor baksteen – kenmerkend voor de Haarlemse binnenstad – maar hieraan worden nieuwe patronen en materialen (zoals natuursteen) toegevoegd, zodat het Stationsplein een eigen identiteit krijgt.

Het Stationsplein

Op het Stationsplein wordt een 'oost-west richting' geïntroduceerd, zowel in ruimtelijke als functionele zin. Een 'tapijt' van een ruime, vlakke baksteenverharding vormt straks voor de voetgangers op het Stationsplein een comfortabele route van en naar de binnenstad. In dit tapijt worden sporen toegepast, die refereren aan de rijke ambachtelijke detaillering van het stationsgebouw. Dit patroon van sporen versterkt de oost-west richting van het plein. In de diverse lange banen worden verschillende elementen opgenomen, zoals bomenrijen en straatmeubilair, waaronder banken, afvalbakken, dynamische reizigersinformatie, verlichting en afwatering en het kunstwerk 'Kenau en Ripperda'.

De specifieke verblijfsfuncties krijgen een plaats op 'de stoep' voor het station. De lengterichting van deze ruimte parallel aan het stationsgebouw wordt benadrukt door aan deze 'straat' functies en ruimten te koppelen. De bestaande bebouwing - het Berestijnhof – het nieuwe busplein en de 'lobby' worden verbonden aan deze ruimte.



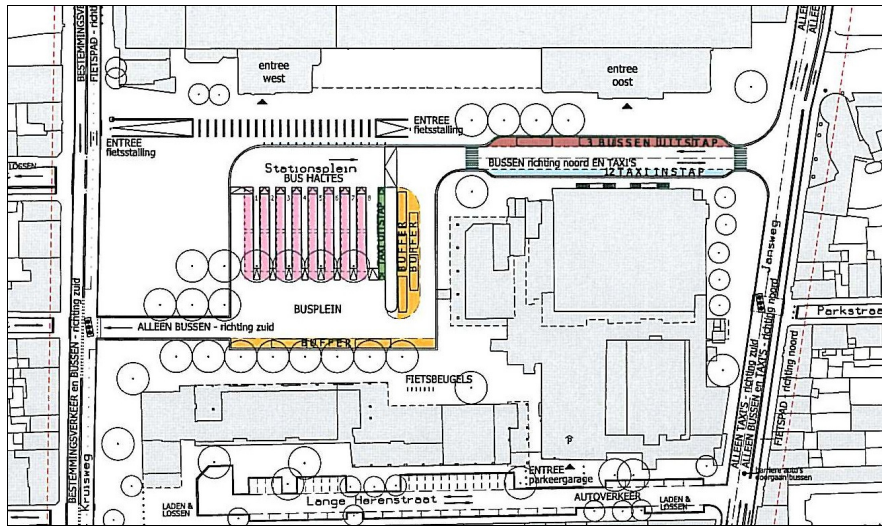
Figuur 3: het Stationsplein na herinrichting

Het is de bedoeling om onder de rijtuigkap van het monumentale stationsgebouw een tweetal paviljoens te plaatsen. De twee paviljoens zijn bestemd voor horeca, gericht op reizigers en passanten. Over de precieze invulling hiervan en hoe de paviljoens er uit komen te zien vindt momenteel nog overleg plaats met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De grond onder de rijtuigkap is eigendom van de gemeente. Het plan voor de paviljoens wordt door de NS opgesteld.

De bestaande drie standplaatsen (zie onder 2.1) blijven behouden en vallen onder het regime – en overgangsrecht – zoals neergelegd in de nota Standplaatsenbeleid 2010. Het projectbesluit verandert hier niets aan.

De bussen rijden via de Jansweg het Stationsplein op en rijden in een oost-west richting over het plein. Het busstation wordt vervangen door een nieuw en compacter busstation. Er is met het oog op de veiligheid gekozen voor een centrale positionering van dit dynamische busstation, waarbij de bus zich bevindt op een contrasterende eigen baan. De busperrons liggen binnen het busplein en zijn goed bereikbaar voor de voetgangers. Bussen richting de Nassaulaan en verder rijden het Stationsplein af via de Kruisweg richting de Parklaan. De overige bussen richting verlaten het Stationsplein via de Jansweg richting het Kennemerplein en verder.

Het ontwerp voorziet ook in een in- en uitstapplaats voor taxi's. Met uitzondering van de taxi's is op het Stationsplein geen plaats meer voor autoverkeer. Aan de achterzijde van het station wordt op het Kennemerplein voorzien in zogeheten 'Kiss & Ride' stroken voor het autoverkeer. Voor het stallen van fietsen kan gebruik worden gemaakt van de onder het plein aangelegde fietsenkelder. De kelder kan via twee op het Stationsplein gelegen toegangen worden bereikt en verlaten.



Figuur 4: bovenaanzicht stationsomgeving na de herinrichting

De Kruisweg

De Kruisweg is na der herinrichting bestemd voor bussen (richting zuid), fietsers en voetgangers (twee richtingen). Auto-/vrachtverkeer worden geweerd, met uitzondering van bestemmingsverkeer (richting zuid) op het gedeelte tussen het Kennemerplein en de Korte Herenstraat. Er is dus geen auto-/vrachtverkeer tussen de Korte Herenstraat en de Parklaan. De fietsers rijden op de Kruisweg over een naast de busweg gelegen tweezijdig fietspad en kunnen via dit pad de fietsenkelder op het Stationsplein bereiken. De zogeheten 'rode loper' vormt een comfortabele route van en naar de binnenstad. Aan beide zijden van de Kruisweg bevindt zich een breed voetpad. Voetgangers en fietsers op de Kruisweg kruisen de bussen ter hoogte van de Kenastraat.



Figuur 6: Kruisweg voor (links) en na (rechts) de herinrichting

De Jansweg

De Jansweg is na de herinrichting bestemd voor bussen (richting noord en vanaf het Kennemerplein richting het Stationsplein), taxi's (beide richtingen), fietsers (richting noord) en voetgangers. Auto's zijn uitsluitend welkom op het deel tussen de Parklaan en Lange Herenstraat (bestemmingsverkeer en parkeergarage). Voor fietsers richting noord komt er een vrij liggend fietspad. De constructie van de weg is zodanig dat eventuele vertraming in de toekomst mogelijk is.



Figuur 5: Jansweg voor (links) en na (rechts) de herinrichting

De Lange Herenstraat

De Lange Herenstraat is straks bestemd voor bestemmingsverkeer en voor verkeer op weg naar de parkeergarage. De Lange Herenstraat is uitsluitend nog via de Jansweg te bereiken. De huidige doorgang vanaf/naar de Kruisweg komt te vervallen. Vanuit de gebruiksfunctie en in verband met het verdwijnen van een aantal parkeerplaatsen aan de Kruis- en Jansweg, wordt ingezet op een maximaal aantal parkeerplaatsen: tweezijdig en deels haaks parkeren.

2.3 Planologische situatie

Het plangebied valt onder het bestemmingsplan 'Stationsplein', vastgesteld door de raad op 20 juni 1973 en goedgekeurd door de Provincie op 29 januari 1974. Het plangebied is gelegen op gronden die bestemd zijn voor 'verkeersdoeleinden' (artikel 8), respectievelijk 'busstation' (artikel 7).



Figuur 7: bestemmingsplan 'Stationsplein'

De bestemming 'verkeersdoeleinden' kent een rigide regime met betrekking tot de wegprofielen. Artikel 8.1 sub a luidt: "De indeling der gronden in rijverhardingen, trottoirs en parkeerhardingen zal beantwoorden aan de op de kaart aangegeven wegprofielen en al wat ter zake daarop is vermeld." Van de vrijstellingsmogelijkheid uit artikel 8.3 kan geen gebruik meer worden gemaakt, omdat het plan waaraan het bestemmingsplan deze mogelijkheid tot vrijstelling koppelt al lang geleden gerealiseerd is.

Het plan past niet in het geldende bestemmingsplan, omdat de wegprofielen in het ontwerp op een aantal ondergeschikte punten afwijken van de op de plankaart aangegeven wegprofielen. Het gaat om verschuivingen in het trottoir/rijbaan profiel binnen de bestemming verkeersdoeleinden. Daarnaast wordt een klein deel van de gronden die nu als 'busstation' zijn bestemd straks gebruikt als trottoir, dus voor 'verkeersdoeleinden'. Tot slot wordt het gebruik van de grond onder de rijtuigkap deels anders ingevuld.

Voor het gebied is een nieuw bestemmingsplan – 'Nieuwstad' – in voorbereiding. Gezien de tijdsplanning van de uitvoering van de herinrichting, is het niet wenselijk de procedure van dit nieuwe bestemmingsplan af te wachten. Om deze reden is besloten de realisatie van de herinrichting mogelijk te maken door het nemen van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wet Ruimtelijke Ordening.

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte, die op 27 januari 2006 is vastgesteld, bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste doelstellingen voor de komende decennia. Eén van de pijlers van de Nota Ruimte is de bundeling van verstedelijking in infrastructuur.

De herinrichting van het Stationsplein e.o. is hiermee in lijn. De herinrichting vergroot de bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het centrum van Haarlem en het regionale knooppunt Station Haarlem.

Nota Mobiliteit

In de Nota Mobiliteit (2004) wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeer- en vervoerbeleid beschreven. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur, zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

De herinrichting van het Stationsplein en directe omgeving draagt hieraan bij.

3.2 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

Het Streekplan Noord-Holland Zuid is op 17 februari 2003 vastgesteld. De ambitie van het Streekplan is de economische ontwikkeling (de 'motor' van het gebied) te versterken, maar gelijktijdig ook te zorgen voor leefbaarheid, waterhuishouding en bereikbaarheid. Een van de zeven opgaven uit het plan is 'de bereikbare netwerkstad'. In het streekplan wordt niet expliciet ingegaan op de infrastructuur binnen de stedelijke contour van de gemeente Haarlem.

Gelet op het streven naar een verbetering van het infrastructuurnetwerk vanuit het oogpunt van bereikbaarheid is het nu voorliggende plan in overeenstemming met de doelstellingen van het Streekplan Noord-Holland Zuid.

Verkeers- en vervoersplan Noord-Holland

Het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (Actualisatie 2007-2013; vastgesteld op 22 mei 2007) geeft verschillende verbeterpunten voor het verkeer en vervoer in Noord-Holland weer.

Het project is in lijn met twee van de speerpunten uit het plan: ketenmobiliteit/mobiliteitsmanagement (het slim combineren van de diverse netwerken) en verkeersmanagement/ICT (een samenhangende aanpak van routes, doorstroming, reistijden en informatie). De provincie is partner in de ontwikkeling van het Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS).

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Haarlem 2020

Het Structuurplan Haarlem 2020 is op 20 april 2005 vastgesteld door de gemeenteraad. In het structuurplan zijn voor de periode 2005-2020 op hoofdlijnen de ambities en wensen vastgelegd die alles te maken hebben met ruimte en de verdeling van ruimte in Haarlem. Het structuurplan is bedoeld om richting te geven bij het beoordelen, afstemmen en stimuleren van plannen, ontwikkelingen en projecten met een ruimtelijke component in Haarlem.

Het plangebied valt binnen het verandergebied Spoorzone; het centraal station is een belangrijk stedelijk en regionaal knooppunt. Voor de gewenste ontwikkelingskoers voor dit gebied wordt in het structuurplan verwezen naar het Masterplan Spoorzone. Het Centraal Stationsgebied is daarnaast specifiek opgenomen in het kernprogramma als een van de ontwikkelingsprioriteiten. Deze gebieden

hebben alles te maken met een goede bereikbaarheid of verbetering ervan en de kansen om te intensiveren met een veelheid aan functies.

Masterplan Spoorzone

Het Masterplan Spoorzone (2004) is een uitwerking van het Ontwikkelingsprogramma Haarlem (OPH) en het Structuurplan Haarlem 2020. Het Masterplan is niet bedoeld om de gehele spoorzone tot een eenheid te smeden, maar biedt een raamwerk waarbinnen toekomstige programma's een plek kunnen krijgen. Doel is de programma's op elkaar af te stemmen en stadsdelen directer met elkaar te verbinden. Het project Stationsplein e.o. is een uitwerking van een deel van het Masterplan.

De verkeerssituatie op en rond het Stationsplein wordt ervaren als onoverzichtelijk en inefficiënt; elke verkeerssoort is vrijwel overal rondom het station aanwezig. Een groot deel van het Stationsplein wordt gebruikt voor busparkeren en 'wild' parkeren door fietsers. De leefbaarheid en veiligheid op en rond deze entree naar de stad is onvoldoende. De ambitie is om een hoogwaardige entree naar de binnenstad te maken, goed openbaar vervoer te bieden en een auto aantrekkende werking te vermijden. Het Stationsplein e.o. moeten optimaal als openbaar vervoersknooppunt en plein gaan functioneren.

De verkeerskluwen rond het station wordt ontward door scheiding van de verkeerssoorten en herinrichting van het Stationsplein. Zo ontstaat een overzichtelijke situatie en wordt de leef- en verblijfskwaliteit van het gebied belangrijk verbeterd. Op het Stationsplein wordt een dynamisch busstation gelokaliseerd. Aan de zijde van de Kruisweg ontstaat een nieuwe loop en verblijfsruimte, die het station letterlijk via de Kruisweg met het Haarlemse stadshart verbindt. Enige uitzondering op het Masterplan is dat over de Kruisweg toch busverkeer wordt toegestaan, te weten het busverkeer richting Parklaan westzijde en verder (reg.nr. WZ/OGV/2008/175505).

Haarlems Verkeers- en Vervoerplan

Het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (2003) beschrijft het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor een periode van 10 jaar. In het HVVP wordt een beschrijving gegeven van de hoofdstructuren voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en de fiets. De twee belangrijkste pijlers van de HVVP zijn leefbaarheid en bereikbaarheid. De fiets en het openbaar vervoer krijgen in beginsel prioriteit boven de auto⁴. De herinrichting van het Stationsplein e.o. draagt bij aan deze pijlers. Auto's verdwijnen van het Stationsplein en van delen van de Kruisweg en Jansweg, er komt een nieuw dynamisch busstation en meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

⁴ Hieronder wordt in dit geval ook het overige snelverkeer verstaan, zoals vrachtwagens.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Bodem

In oktober 2009 is door de gemeente Haarlem in verband met de herinrichting een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het Stationsplein, de Kruisweg, de Jansweg en de Lange Herenstraat (STZ/MIL/JP/nd/2009/208966; WWB-nummer HA039203420).

Uit het onderzoek blijkt dat de boven- en ondergrond op de gehele locatie licht verontreinigd is met zware metalen en plaatselijk met PAK. De bodemlagen die geen bodemvreemde bestanddelen bevatten, zijn niet of slechts licht verontreinigd met metalen. De aangetroffen verontreinigingen in de grond in het plangebied zijn niet anders dan verwacht kan worden op basis van vooronderzoek en de bekende gegevens uit de Haarlemse bodemkwaliteitskaart.

Een uitzondering hierop vormt de matig tot sterk met barium verontreinigde bovengrond van het oostelijke gedeelte van de Lange Herenstraat. In het geval dat verontreinigde grond van deze locatie wordt afgevoerd, kan nader onderzoek bij de reconstructiewerkzaamheden zinvol zijn. In ieder geval moet voorafgaand aan de werkzaamheden in de Lange Herenstraat een BUS-melding gedaan worden.

Het plangebied is voor wat betreft de bodemkwaliteit geschikt voor de huidige/beoogde functie; de bodemkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor de in het plangebied uit te voeren werkzaamheden. De definitieve afvoermogelijkheden van de grond moeten worden bepaald op basis van het Bodembeheerplan van de gemeente Haarlem of door een partijkeuring(en) conform het Bouwstoffenbesluit.

4.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de nieuwe Wet milieubeheer in werking getreden. In deze wet is ook de regeling voor luchtkwaliteit opgenomen, om de negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Bij de start van het project is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Voor het plangebied leidde dit niet tot overschrijdingen. Omdat daarna besloten is tot een wijziging van een van de verkeersstromen⁵, is recentelijk voor de volledigheid voor het gehele projectgebied opnieuw onderzoek gedaan naar de invloed van het plan op de luchtkwaliteit. Zie voor de uitkomsten van het onderzoek bijlage IV 'Luchtkwaliteitsonderzoek Stationsomgeving te Haarlem', Tauw, 2010.

In het nieuwe onderzoek is nagegaan of de situatie na wijziging van het stationsgebied voldoet aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Doorgerekend zijn de situaties in de jaren 2009, 2011, 2015 en 2020. Uit de berekeningen is gebleken dat in alle toetsingsjaren en overal in het onderzoeksgebied voldaan wordt aan alle toepasselijke grenswaarden voor de toetsingsrelevante stoffen stikstofdioxide en fijn stof. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor uitvoering van het project.

⁵ Aanvankelijk was het de bedoeling dat alle bussen via de Jansweg zouden afrijden; inmiddels is besloten dat de bussen richting de Nassaulaan toch via de Kruisweg en Parklaan afrijden.

4.3 Geluid

De wegen binnen of door het plangebied (Stationsplein, de Kruisweg, Jansweg en de Lange Herenstraat) zijn allemaal 30 kilometer wegen. In het kader van de Wet geluidhinder is er geen onderzoeksplicht naar 30 km/h wegen. Er gelden voor deze wegen geen geluidzones. Gelet op jurisprudentie kan het in het kader van een goede ruimtelijke ordening in bepaalde gevallen toch noodzakelijk zijn om ook bij 30 km/h wegen de akoestische gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in kaart te brengen.

De herinrichting brengt een aantal wijzigingen met zich mee van de bestaande verkeersstromen, wegindelingen en typen wegdek. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing is er bij dit plan dan ook voor gekozen om voor de volledigheid (nader) inzicht in de wijziging van geluidsbelasting te krijgen. Zie voor de uitkomsten van het onderzoek bijlage III 'Akoestisch onderzoek Stationsomgeving', Tauw, 2010.

Indien de systematiek van de Wet geluidhinder analoog zou worden toegepast, zouden de aanpassingen van het Stationsplein en de Kruisweg op een aantal locaties leiden tot een toename van 2dB of meer (maximaal 4,9 dB). Volgens de Wet geluidhinder zou bij een toename vanaf 2dB sprake zijn van een reconstructie en zouden maatregelen voor verlaging van de geluidbelasting moeten worden onderzocht.

Voor het Stationsplein en de Kruisweg zou het toepassen van asfalt in plaats van elementenverharding mogelijk een lagere geluidbelasting opleveren. Uit oogpunt van herkenbaarheid en representativiteit beoogd met het ontwerp van de Stationsomgeving is toepassing van gewoon asfalt echter niet wenselijk; voor stil asfalt is bovendien de verkeerssituatie (optrekkende voertuigen) ongeschikt. Het treffen van overdrachtsmaatregelen (geluidschermen) is gezien de stedelijke situatie evenmin gewenst.

Voor 30 km gebieden is verlening van een hogere waarde niet relevant, nu er geen sprake is van zonering en daaraan verbonden toetsingswaarden uit de Wet geluidhinder. Uit de berekeningen blijkt echter dat ook de gecumuleerde geluidsbelasting nergens in het onderzoeksgebied de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschrijdt die bij zonering van toepassing zou zijn.

Het onderzoek leidt daarom niet tot noodzakelijke aanpassing van het plan voor de herinrichting.

4.4 Water

Het Stationsplein, de Kruisweg, de Jansweg en de Lange Herenstraat zijn zowel in de oude als in de nieuwe situatie volledig verhard. Er is geen sprake van een toename van verharding en er hoeft dus geen compensatie op basis van de watertoets plaats te vinden. Met de herinrichting is geen verandering in de waterhuishouding gemoeid. Het hemelwater zal via het gemengde stelsel worden afgevoerd.

4.5 Flora en fauna

In Nederland is de natuurbescherming geregeld in enerzijds de bescherming van soorten (Flora- en faunawet) en anderzijds de bescherming van gebieden (Natuurbeschermingswet, Ecologische Hoofdstructuur, Provinciale programma's). Het Stationsplein en omgeving is een nagenoeg volledig verhard stedelijk gebied. Het gebied heeft geen enkele relatie met een Natura 2000 gebied of een ander natuurreservaat. In dit verharde gebied komen géén beschermde soorten voor. Bij de herinrichting worden de aangrenzende gevels in stand gehouden.

De stadsecoloog komt zeer regelmatig in het plangebied en is er goed mee bekend. Uit zijn waarnemingen blijkt dat er geen wettelijk beschermde soorten aanwezig zijn. Tot nu toe zijn geen vleermuizen waargenomen. Mochten zij toch gesignaleerd worden in het gebied, dan gaat het om voedsel zoekende en/of passerende dieren, die voornamelijk op de Bolwerken en langs de spoorlijn

actief zijn en mogelijk langs de linden van de Parklaan. De te verwijderen bomen vormen geen belangrijk landschappelijk element waaraan vleermuizen zich oriënteren.

Het merendeel van de aanwezige bomen is verwijderd; er zal nog een aantal bomen worden verwijderd. De nog aanwezige bomen hebben geen ecologische waarde. Een aantal bomen blijft behouden en één (aankomend monumentale) boom wordt binnen het plangebied een paar meter verplaatst. Ter compensatie van de verwijderde/te verwijderen bomen worden op het Stationsplein en/of in de omgeving bomen teruggeplant. Bij het kappen van de bomen moet rekening gehouden worden met het feit dat broedende vogels en hun nesten niet mogen worden verstoord of verjaagd.

De conclusie is dat er voor de uitvoering van de werkzaamheden in het plangebied geen ontheffing van de flora- en faunawet noodzakelijk is. Er is evenmin behoefte aan nader onderzoek.

4.6 Archeologie

Het plangebied behoort op de Archeologische Beleidskaart Haarlem tot categorie 2. In de gebieden die tot deze categorie behoren, zijn overal in de bodem archeologische resten van zowel prehistorische als het middeleeuwse stedelijk leven te vinden. Deze sporen leveren een belangrijke bijdrage aan de bewoningsgeschiedenis van Haarlem. Archeologische onderzoeken in het verleden en het recente verleden hebben in het plangebied en de directe omgeving van het plangebied archeologische resten aangetoond die te dateren zijn in de Prehistorie tot en met de Nieuwe tijd. Voor plangebieden die onder categorie 2 vallen geldt dat wanneer er bodemversturende activiteiten plaatsvinden die dieper gaan dan 30 cm onder het maaiveld en een totale oppervlakte hebben groter dan 50 m² er archeologisch waardestellend onderzoek zal moeten worden verricht.

In verband hiermee is recentelijk archeologisch onderzoek verricht op het Stationsplein en in de Jansweg (bijlage II Stationsplein en Jansweg te Haarlem, ADC ArcheoProjecten, Rapport 2424).

Op basis van de resultaten van het onderzoek zal zeer binnenkort een selectiebesluit worden opgesteld. Het selectiebesluit zal het volgende inhouden: De kans op het aantreffen van archeologische waarden in de eerste 100 cm -Mv in het plangebied is klein. Archeologisch vooronderzoek heeft aangetoond dat dit bestaat uit een verstoorde ophogingslaag uit de Nieuwe Tijd. Voor werkzaamheden die plaatsvinden in de eerste 100 cm -Mv worden derhalve geen archeologische eisen gesteld. Echter, ondanks dat de kans klein is op het aantreffen van archeologische resten bestaat wel de mogelijkheid dat ze kunnen worden aangetroffen. Indien bij de werkzaamheden zaken worden aangetroffen, waarvan de vinder weet of redelijker wijs moet vermoeden dat het gaat om archeologische vondsten of sporen, dan is hij volgens de Monumentenwet verplicht dit direct te melden. De melding dient te gebeuren bij Bureau Archeologie van de gemeente Haarlem. Bij het achterwege laten van een melding zijn de artikelen 61 en 62 van toepassing.

Er zijn aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische waarden vanaf 100 cm -Mv. Alle werkzaamheden die dieper gaan dan 100 cm -Mv. zullen daarom archeologisch worden begeleid door een daartoe gecertificeerd archeologisch bedrijf.

Voor de Kruisweg en de Lange Herenstraat⁶ zal op korte termijn een onderzoek plaatsvinden. Ook hier zijn de archeologische verwachtingen voor bepaalde locaties hoog. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal een selectiebesluit genomen worden.

4.7 Cultuurhistorie

Het Haarlemse stationsplein maakt deel uit van de Noordelijke uitleg van de stad; de zogenaamde Nieuwstad. Vanaf het einde van de 16^{de} eeuw kende de stad een grote economische bloei. Hierdoor groeide de bevolking sterk en werd de voorheen nog zo lege stad volgebouwd. Ook werd er, zeer tegen

⁶ De uitvoering van de herinrichting van deze straten vindt plaats in 2011.

de zin van het stadsbestuur, buiten de middeleeuwse stadsmuren gebouwd. De enige oplossing was te vinden in een structurele stadsuitbreiding, waarvoor vanaf de jaren '40 van de 17^{de} eeuw, verschillende ontwerpen werden gemaakt.

Pas in 1661 neemt het toenmalig gemeentebestuur van Haarlem daadwerkelijk een besluit om te stad te vergroten. Er werd hierbij gekozen voor een plan dat min of meer gebaseerd was op het plan dat de Haarlemse bouwmeester-schilder Salomon de Bray (1597-1644) enige jaren daarvoor had gemaakt. Dat was een ambitieus en uiterst rationeel plan dat ruimte gaf om Haarlem te transformeren tot een moderne stad met een regelmatig 16-hoekig grondplan. De uitleg laat een regelmatig stratenpatroon zien met als uitgangspunt de al bestaande Jans- en Kruisweg met haaks daarop vijf evenwijdige straten en twee brede grachten; de Nieuwe Gracht en de Achter Nieuwe Gracht. Er omheen kwam een verdedigingslinie met zes bastions.

Er werd voortvarend gestart in 1671, waarbij de stadsmuur werd afgebroken en de gracht gedempt. De ontruiming van de voorstad gaf echter veel onrust in de stad en leidde zelfs tot een opstand. Tegen de tijd dat de werkzaamheden eindelijk gereed waren gekomen was de 'Gouden Eeuw' ten einde gelopen en werd Haarlem getroffen door een diepe economische crisis. De tegenvallende verkoop van de vrijgekomen percelen bracht zelfs de stad in verdere financiële problemen. In 1691, toen het besluit viel om alle werkzaamheden in de uitleg stop te zetten, werd het duidelijk dat de uitleg een fiasco was geworden.

De 18^{de} eeuw werd gekenmerkt door toenemende armoede onder de Haarlemse bevolking, met de Franse bezetting als dieptepunt. In plaats van de verwachte toename van de bevolking liep het inwonertal steeds verder terug. Veel woningen werden afgebroken en zelfs hele straten verdwenen van de kaart. De gevolgen van de crisis waren voor de uitleg waren onmiskenbaar. Er werden wel woningen gebouwd, maar vooralsnog alleen aan de hoofdstraten; de Kruisweg en de Jansweg en ook verrees er grotere herenhuizen aan de Heeren- of Nieuwe Gracht. Er bleef echter veel braak liggen en buiten deze straten was nauwelijks enige bebouwing van betekenis te vinden. Ook werd een deel van de zo moeizaam tot stand gekomen bebouwing tijdens deze crisisperiode weer gesloopt.

Hoewel de crisis nog niet bezworen was gaf de komst van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem in 1839 en het nieuwe station in de Nieuwstad in 1844 een positieve impuls aan het gebied. Bijzonder was het feit dat het station, in tegenstelling tot de meeste Nederlandse stations, werd gebouwd binnen de vesting. De verlaten bouwblokken aan de drie noordelijke straten van de Nieuwstad boden ruimte genoeg. Zo ontstond het stationsplein op de plaats waar Salomon de Bray een groot marktplein had gedacht.

Het treinverkeer zorgde voor veel levendigheid en rond het stationsplein verschenen een typisch laat 19^{de} agglomeraat van logementen, koffiehuisen, rijtuighouderijen etc. De verkeersstroom zorgde ook voor een grote bouwactiviteit langs de Kruis- en Jansweg. Bovendien was de nabijheid van een station, vanwege de exclusiviteit, aantrekkelijk voor welgestelden. Het treinverkeer had echter ook een keerzijde. De bolwerken waren een aantal jaren ervoor door Jan David Zocher jr. getransformeerd van stadswallen tot een fraai aangelegd wandelpark. Door de introductie van de spoorwegen werd dit gebied zonder meer van de rest van het gebied afgesneden.

Het stationsplein bleef plein heten maar was inmiddels verworden tot een brede stationsstraat. In 1858 was op de hoek met de Jansweg de, zich gestaag uitbreidende, rijtuigenfabriek van de firma Beynes gevestigd en aan de kant van de Kruisweg een hotel en een restaurant. Architect D.A.N. Margadant kreeg in 1905 de opdracht om een nieuw stationsgebouw te maken op deze plek. Hij wist dat hij geen station aan een plein kon bouwen en daarom maakte hij een prachtig ontwerp dat in een straatgevel paste.

Na de tweede wereldoorlog veranderde de situatie. Terwijl de verkeersdrukke enorm toenam, ging de buurt steeds verder achteruit. Toen de Beynesfabriek in 1950 leeg kwam te staan werd er overgegaan

tot grootschalige sloop in het gebied. In eerste instantie bood de kaalslag vooral ruimte om het stationsplein te reconstrueren en een busstation te maken.

In de daaropvolgende jaren ging de sloop in de Nieuwstad echter gestaag verder. Lange tijd was de omgeving van het stationsgebied een lege zandvlakte. Het heeft lang geduurd voor er een oplossing kwam voor een nieuwe invulling van het gebied. De verkeerseisen, maar ook de gewenste grondopbrengsten bepaalden hiervoor de kaders. Uiteindelijk ging de gemeenteraad in 1972 akkoord met de plannen voor het complex Beresteijn. Een grootschalig nieuwbouwcomplex met kantoren, woningen, parkeergarage en een evenementenhal. De oorspronkelijke stratenpatronen van de Nieuwstad, de relatieve kleinschaligheid en de historische bebouwingsstructuur werd hierbij geheel verlaten. Het heeft uiteindelijk geleid tot het huidige plein, een plein dat geheel geen rekening houdt met de menselijke maat en de historische context van het gebied.

Welstand

Omdat er nog geen bouwvergunning is aangevraagd, is de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit nog niet officieel om een advies gevraagd. Wel is de Commissie informeel al betrokken bij het ontwerp. Over het ontwerp voor de herinrichting is overleg geweest met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Over de exacte invulling van hetgeen onder de rijtuigkap van het monumentale stationsgebouw moet komen, vindt nog overleg plaats met de Rijksdienst.

4.8 Verkeer en parkeren

Zowel in de huidige als in de nieuwe situatie is vrijwel het hele Stationsplein en directe omgeving ingericht voor verkeersdoeleinden.

Met de nieuwe inrichting wordt een betere scheiding aangebracht tussen de verschillende verkeersstromen, wat de veiligheid voor de verkeersdeelnemers en de betrouwbaarheid van de dienstregeling voor de bussen bevordert. Door het introduceren van een dynamisch busstation zijn minder bushaltes nodig, waardoor meer ruimte beschikbaar komt als voetgangersgebied. De provincie Noord-Holland heeft het ontwerp voor het nieuwe busstation als toekomstbestendig beoordeeld.

Met de herinrichting van de Kruisweg wordt deze geschikt gemaakt voor de fietsers die van en naar het fietssouterrain rijden. Daarnaast zal (een deel van) de Kruisweg beschikbaar blijven voor bestemmingsautoverkeer. Met de herinrichting van de Kruisweg en de Jansweg verdwijnt een aantal parkeerplaatsen, welke worden gecompenseerd in de herinrichting van de Lange Herenstraat.

4.9 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beheersen en beperken van risico's voor de omgeving bij handelingen – gebruik, opslag, productie en transport – met gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied te gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans dat een onbeschermde persoon die zich naast risicobron bevindt komt te overlijden ten gevolge van een calamiteit met de risicobron. Dit is het geval binnen een zone langs of rond de risicobron; de zogenaamde 10^{-6} PR-contour. Binnen deze contour mogen geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen worden geprojecteerd.

Bij het groepsrisico gaat het om de kans dat een groot aantal mensen tegelijkertijd komen te overlijden als gevolg van een calamiteit met de risicobron. Hoe meer mensen nabij de bron, hoe groter het groepsrisico.

De veiligheidsnormen langs wegen en spoorwegen staan vermeld in de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (1996). In de circulaire Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire RNVGS, 2004) is uitgewerkt hoe met deze normen moet worden omgegaan.

Het plangebied is direct naast het spoor gelegen. Met betrekking tot handelingen met gevaarlijke stoffen over/op het spoor in Haarlem kan het volgende gemeld worden. Er mag in Haarlem op het spoor niet met gevaarlijke stoffen gerangeerd worden; de Wm vergunning van Pro-Rail laat hiervoor geen ruimte. Het ammoniakvervoer van DSM gaat sinds begin 2010 niet meer door Haarlem. Andere producenten kunnen incidenteel gevaarlijke stoffen over het spoor door Haarlem vervoeren, maar er zijn geen tekenen die er op wijzen dat zij dit doen.

Tijdens het opstellen van het Masterplan Spoorzone in 2003 is onderzoek verricht naar de externe veiligheid rond het stationsgebied Haarlem⁷. In het onderzoek is voor verschillende varianten van intensiteiten van vervoer van gevaarlijke stoffen berekend in hoeverre dit vervoer beperkende werking had op ruimtelijke ontwikkelingen. In het onderzoek werd geconcludeerd dat de normen voor het plaatselijk risico niet overschreden werden; de oriëntatiewaarde van het groepsrisico is laag. Sindsdien is het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door Haarlem vrijwel tot nihil gedaald.

De risicokaart van de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem bevat verder geen zaken, die de veiligheid in de directe omgeving van het plangebied beïnvloeden.

De herinrichting leidt niet tot de aanwezigheid van meer mensen op en rondom het Stationsplein dan in de oude situatie.

De uitvoering van het plan leidt dus niet tot een significante verandering in het groeps- of plaatsgebonden risico. Er bestaat vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aanleiding het plan aan te passen of op te schorten.

4.10 Kabels en leidingen

Voordat er gegraven kan worden is het van belang te weten wat de situatie onder de grond is. Hiervoor dient een KLIC-melding te worden uitgevoerd. De opdrachtgever heeft deze inmiddels laten uitvoeren. Tijdens de uitvoeringswerkzaamheden wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van bestaande kabels en leidingen. Hierover vond en vindt overleg plaats met de kabelaars.

4.11 Duurzaamheid

Er wordt bij de herinrichting zoveel mogelijk gebruik gemaakt van duurzame materialen. Voor de verlichting wordt gebruik gemaakt van innovatieve verlichting met een laag energieverbruik en een lange levensduur.

⁷ Resultaten risicoanalyse per spoor, DHV, 3 maart 2003.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De gronden van het plangebied zijn in eigendom van de gemeente Haarlem. De gemeente is opdrachtgever voor de uitvoering van de herinrichting.

De gemeenteraad heeft in 2008 (SO/PM/2007/193325) met het oog op de ontwikkeling van het Stationsplein en directe omgeving voor de uitwerking en realisatie een krediet ter beschikking gesteld. In verband met de herinrichting van het Stationsplein is door het ministerie van VROM en de provincie Noord-Holland subsidie ter beschikking gesteld, onder ander in het kader van het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) en de Stichting fonds BONRoute (So/PM/2007/193325).

De kosten voor de herinrichting van het Stationsplein en de aanpak van de Kruisweg, Jansweg en de Lange Herenstraat worden hieruit gedekt.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie en inspraak

Op 25 april 2007 is tijdens een inloopbijeenkomst in Lion d'Or het Schetsboek Inrichting Ruimtelijke Kwaliteit getoond, met daarin de plannen voor het Stationsplein en omgeving. De reacties op de plannen waren overwegend positief. Op één punt is echter een discussie op gang gebracht, namelijk over de oorspronkelijke opzet om alle bussen via de Jansweg te laten rijden. Naar aanleiding van deze discussie heeft op dit punt nader onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft er toe geleid dat de raad op 12 maart 2009 besloten heeft om de verkeerscirculatie op een aantal punten te wijzigen (WZ/OGV/2008/175505). Busverkeer van het Stationsplein richting Parklaan westzijde en verder wordt afgewikkeld via de Kruisweg in plaats van de Jansweg.

Het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het Stationsplein en omgeving is voorbesproken met o.a. de wijkraad en op 28 oktober 2009 tijdens een informatieavond gepresenteerd. De reacties hierop waren grotendeels positief.

Vooroverleg

Conform artikel 5.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ruimtelijke onderbouwing in het kader van het vooroverleg toegezonden aan de VROM-Inspectie, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Zij zagen in het plan en het voornemen tot het nemen van een projectbesluit geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Zienswijzen

In het kader van het projectbesluit heeft het ontwerpbesluit met de bijbehorende bijlagen vanaf 24 september tot en met 4 november gedurende 6 werken ter inzage gelegen. Er zijn door X. en Y. zienswijzen ingediend.

Zienswijze X.

X. heeft bij brief van 1 november 2010 zienswijze ingediend. Samengevat zijn de volgende zienswijzen aangevoerd:

- I. Houd de voetgangersoversteek over de Kruisweg buiten de VRI regeling. Dit leidt tot extra wachttijd en een onveilige situaties voor fietsers. Bovendien is het de vraag of voetgangers hier überhaupt gebruik zullen maken van deze oversteek.
- II. Breng geen vooraanmelding (KAR) voor de bussen aan. Door de vooraanmelding zullen de bussen de kruising met het fietspad met maximale snelheid passeren; veel fietsers zullen het rood licht negeren als zij nog geen bus zien aankomen.
- III. Gelet op ervaringen elders is het verstandig om extra waarschuwingssignalen aan te brengen voor fietsers bij passage van een bus.

Algemeen

De zienswijzen betreffen (gedetailleerde) onderdelen van het ontwerp van de inrichting van het Stationsplein en de Kruisweg.

Het projectbesluit betreft echter niet het vastleggen van het ontwerp van de inrichting. De besluitvorming over deze (gedetailleerde) inrichting heeft plaatsgevonden, respectievelijk vindt plaats, in bijvoorbeeld de raadsnota's 'Voortgang Stationsplein eo' (vaststelling van het SIRK, 2007/110338) en 'Uitwerking busvarianten Stationsplein' (2008/175505), bij het vaststellen van het voorlopig/definitief ontwerp van de inrichting en in verkeersbesluiten.

Met het projectbesluit wordt het mogelijk gemaakt om binnen het gebied dat is aangewezen voor de bestemming 'verkeer' de ligging van wegdelen, fietspaden, trottoirs en parkeerplaatsen aan te passen op het meest optimale gebruik. Iets wat tegenwoordig in bestemmingsplannen onder de bestemming 'verkeer' overigens de standaard is.

Alhoewel de zienswijzen strikt genomen dus niet het projectbesluit zelf betreffen, gaan wij hieronder voor de volledigheid kort in op de zienswijzen.

Ad 1

Het achterwege laten van een VRI systeem bij deze oversteekplaats is niet wenselijk, gelet op de veiligheid van fietsers en voetgangers. Er is geen ruimte voor een in dat geval benodigde brede opstelvoorziening tussen de rijbaan en het fietspad.

Het voetgangerslicht zal voornamelijk groen zijn, wanneer dit voor de bus ook zo is. Het tijdsverlies voor de fietsers in verband met overstekende voetgangers wordt zo flink beperkt.

Het weglaten van deze oversteekplaats is niet wenselijk. Er zullen namelijk ook voetgangers zijn die vanaf het Stationsplein de Kruisweg over willen steken richting de straten gelegen achter de Kruisweg en visie versa.

Ad 2

De bussen richting de Parklaan slaan vanaf het Stationsplein linksaf de Kruisweg op. Als gevolg van (het anticiperen op) deze beweging kunnen de bussen nooit met volle snelheid de kruising met het fietspad passeren. Wel is het KAR-systeem voor de gemeente, de provincie en Connexxion natuurlijk een blijvend aandachtspunt: het is belangrijk dat bussen zich niet te vroeg of te laat in- of uitmelden.

Ad 3

De gemeente gaat er vanuit dat het bij fietsers voldoende bekend is dat een rood stoplicht betekent dat er altijd verkeer aan komt of aan kan komen. Extra waarschuwingssignalen op het moment dat er daadwerkelijk een bus passeert wekt in deze situatie de suggestie dat het rode stoplicht genegeerd kan worden.

Zienswijze Y.

Bij brief van 4 november is namens Y. zienswijzen ingediend door Z.. Samengevat komen de zienswijzen op het volgende neer:

- I. Het autoluw maken van het Stationsplein en delen van de Kruis- en Jansweg leidt tot een onevenredige verslechtering van de bereikbaarheid van het perceel Kennemerplein 2, de kantoorvilla 'Welgelegen'.
- II. Op het inrichtingsplan is ook het Kennemerplein zichtbaar. De maatregelen die op het Kennemerplein genomen worden, met name de bouw en locatie van de fietsgevel, houden onvoldoende rekening met de bereikbaarheid en monumentale waarde van de villa 'Welgelegen' en met de veiligheid van de gebruikers daarvan. De fietsgevel doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het plein en de cultuurhistorisch waardevolle omgeving.
- III. Eventuele tijdelijke evenementen die middels artikel 3 van de voorschriften zijn toegestaan hebben ook gevolgen voor de situatie aan het Kennemerplein, omdat de bezoekers zich niet tot het Stationsplein zullen beperken.

Algemeen

Hier wordt verwezen naar hetgeen is weergegeven onder het kopje 'Algemeen' bij de reactie op de zienswijze X..

Ad 1

Er is geen sprake van een onevenredige verslechtering van de bereikbaarheid van het perceel Kennemerplein, de kantoorvilla 'Welgelegen'. De kantoorvilla, met haar entree en perkeerterrein gelegen op het Kennemerplein, blijft via het Kennemerplein toegankelijk. Het Kennemerplein zelf is ook langs andere wegen dan de Jansweg en Kruisweg toegankelijk.

Ad 2

Het Kennemerplein valt buiten het projectbesluit. De grenzen van het projectbesluit zijn weergegeven op de verbeelding (bijlage A). Voor de herinrichting van het Kennemerplein, meer specifiek de fietsgevel, wordt een aparte planologische procedure gevolgd. Eventuele zienswijzen inzake het Kennemerplein kunnen in deze procedure naar voren worden gebracht. Nu het Kennemerplein buiten dit projectbesluit valt, wordt op dit onderdeel van de zienswijzen hier verder niet ingegaan.

Ad 3

Het bedoelde voorschrift betreft een standaardvoorschrift. Aangezien het projectbesluit uitsluitend bedoeld is voor de herinrichting van het Stationsplein en directe omgeving – en daarmee qua werking beperkt is in tijd – is dit voorschrift hier niet strikt noodzakelijk. Artikel 3.1 sub g inzake evenementen is dan ook verwijderd. Dit laat onverlet het evenementenbeleid van de gemeente Haarlem.

6. CONCLUSIES

Gelet op de vereisten voor een goede ruimtelijke onderbouwing ex artikel 5.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hetgeen hiervoor is weergegeven in de ruimtelijke onderbouwing, kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het plan past binnen de belangrijkste beleidsuitgangspunten van het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem. Voornamelijk wordt bijgedragen aan de doelen: verbetering van het infrastructuurnetwerk, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied.
- Vanuit ruimtelijk en functioneel oogpunt bestaat er geen bezwaar; de nieuwe inrichting levert een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie.
- De uitvoering van het plan heeft geen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding in het gebied/Haarlem. Er vindt geen toename van verharding plaats.
- Het plan voldoet aan de geldende normen voor geluid, lucht- en bodemkwaliteit, archeologie en flora en fauna. Ook met de overige relevante omgevingsaspecten wordt in voldoende mate rekening gehouden. De genoemde aspecten vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan.
- Met betrekking tot archeologie is er onderzoek verricht. De kans op het aantreffen van archeologische waarden in de eerste 100 cm –Mv is klein; wel zijn er aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische waarden vanaf 100 cm –Mv. Werkzaamheden die dieper gaan dan 100 cm –Mv zullen daarom archeologische begeleid worden door een daartoe gecertificeerd archeologisch bedrijf. Een selectiebesluit wordt op korte termijn genomen. Voor de Kruisweg en Lange Herenstraat zal nog onderzoek plaatsvinden. Naar aanleiding van de resultaten van dat onderzoek wordt ook voor deze gronden een selectiebesluit genomen.
- De uitkomsten van het in artikel 5.1.1 Bro bedoelde vooroverleg zijn positief.
- De omwonenden, de wijkraad en de overige wijkbewoners zijn betrokken geweest bij de het ontwerp voor de herinrichting. Daarnaast heeft het ontwerp-projectbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn door twee organisaties zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van het projectbesluit. Het projectbesluit is maatschappelijk uitvoerbaar.
- Nu de gemeente Haarlem de opdrachtgever is en het budget voor het project reeds is vrijgemaakt, wordt het projectbesluit economisch uitvoerbaar geacht.

Gelet op de bovenstaande punten kan worden gesteld dat het voorgenomen bouwplan in relatie tot zijn omgeving ruimtelijk, functioneel, milieuhygiënisch, economisch en maatschappelijk verantwoord is.

