



Haarlem

Startnotitie: Stationsplein en Beresteyn

Start: 1-5-2017

1. Aanleiding

Het gebouwencomplex Beresteyn op het Stationsplein, bestaande uit kantoren, woningen, Beijneshal en parkeergarage, is in 2014 aangekocht door Pinnacle Property Developers. De nieuwe eigenaar wil het complex herontwikkelen. Dit initiatief biedt de gemeente een uitgelezen kans de oorspronkelijke doelstellingen van het Masterplan Spoorzone voor de Stationsomgeving te voltooien en samen met Pinnacle te werken aan een integrale gebiedsontwikkeling (zie bijlage 1).

2. Probleemstelling

Het gebouwencomplex Beresteyn drukt in huidige staat een negatief stempel op de uitstraling en het gebruik van de stationsomgeving. Het gebouw uit 1975 is gedateerd, kent achterstallig onderhoud en de functies missen aansluiting op het binnenstedelijk weefsel. Ondertussen groeit het belang van station Haarlem voor de mobiliteit in Haarlem en in de regio. De gemeente heeft al meerdere malen geprobeerd deze erfenis uit de jaren zeventig mee te nemen in een gebiedsontwikkeling. Ten tijde van de vaststelling van het Masterplan Spoorzone (2003) waren de toenmalige eigenaren nog niet bereid mee te werken. Uiteindelijk heeft de gemeente in 2010 een nieuwe inrichting van het Stationsplein aangelegd buiten de contouren van Beresteyn om.

3. Doel

Doel van dit project is het realiseren van een hoogwaardige, compacte levendige stationsomgeving. De bebouwing en openbare ruimte van het stationsgebied moeten aansluiten bij de stedelijke kwaliteiten van de Haarlemse binnenstad. De nieuwe stationsomgeving biedt plaats aan een compact, efficiënt en gebruiksvriendelijk vervoersknooppunt in combinatie met gemengd vastgoedprogramma (wonen, werken, commercieel en diensten).

4. Resultaat

Een Stedenbouwkundige Visie van het Stationsgebied

Voor het gebied ingesloten door Station – Kruisweg – Lange Herenstraat en de Jansweg (zie bijlage 1) wordt een nieuwe Stedenbouwkundige Visie opgesteld die aansluit op de omgeving in schaal, functie, oriëntatie en uitstraling. Deze visie faciliteert herontwikkeling van het bestaande vastgoed en de openbare ruimte. Onderstaande punten worden meegenomen bij de uitwerking van de visie.

Onderzocht wordt of het stratenpatroon kan worden aangepast

Er wordt onderzocht of er een compact Openbaar Vervoer-knooppunt kan worden gerealiseerd in een brede Stationsstraat. Tevens is het de ambitie om het Kenaupark met het Ripperdapark opnieuw met elkaar te verbinden middels een straat (voor 1960 de Lange Molenstraat). Alle straten in het plangebied hebben verblijfskwaliteit, stedelijk groen en (weer) het beeld en karakter van een binnenstadstraat met voorkanten, toegangen en een heldere overgang tussen openbaar en privé. Op de begane grond van Stationsstraat, Jansweg, Kruisweg zitten voornamelijk publieksfuncties in aansluiting op het binnenstad milieu.

De verkeerscirculatie wordt onderzocht in relatie tot de op te stellen stedenbouwkundige visie
De op te stellen stedenbouwkundige visie kan resulteren in een nieuw stratenpatroon en/of busstation. De verkeerscirculatie in het grotere gebied Kennemerplein en Parklaan dient te worden onderzocht. Het circulatiegebied bevat een uitgebreid fijnmazig netwerk voor voetgangers en een duidelijk netwerk voor de fietser, het OV, het HOV, de taxi's en het overige gemotoriseerd verkeer.

Er wordt onderzoek gedaan voor nieuwe bouwblokken en het uitplaatsen van de Beijneshal
Onderzocht wordt of er ruimte in het plangebied is voor een nieuwe stedenbouwkundige opzet inclusief het realiseren van nieuwe bouwblokken. Voor de bestaande blokken van het complex Beresteyn wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor sloop (ver)nieuwbouw dan wel het handhaven en/of opnemen van delen van het vastgoed in nieuwe ontwikkelingen. In geval van een Stationsstraat ontstaat er ruimte voor nieuw volume, in aansluiting op het stedelijk grid. Deze bouwblokken kunnen plaats bieden aan een flink aantal woningen, kantoor- en commerciële ruimte. Onderzocht wordt of de Beijneshal kan worden gesloopt en de huidige functies / sportvoorzieningen kunnen worden uitgeplaatst. Verbeter het silhouet van de hoge gebouwdelen en werk leidingen en installatieruimtes weg.

Er is behoefte aan meer ruimte voor parkeren en fietsenstalling
Het huidige aanbod aan inpandige fietsparkeerplaatsen bij dit vervoersknooppunt zal naar de toekomst toe te klein zijn voor de vraag. Er dient onderzoek te worden gedaan naar het (fors) uitbreiden en beter toegankelijk maken van de fietsparkeervoorzieningen in het gebied. De huidige parkeergarage en mogelijke uitbreidingen hiervan zullen aan het zicht worden onttrokken en krijgen een capaciteit die overeenkomt met de functie en plek in de stad.

Onderzoek een slimmere afwikkeling van het Openbaar Vervoer
Het OV zal de komende jaren fors gaan groeien. Dit betekent de inzet van meer materieel en frequenter rijden. Er dient onderzoek te worden gedaan naar een efficiënt, compact en gebruiksvriendelijk busstation. Het busstation biedt ruimte voor het halteren en bufferen van de bestaande buslijnen. De afmeting van het busstation houdt rekening met groei van het OV-gebruik en met de mogelijkheid om op termijn de HOV-lijn te vertrammen.

5. Uitgangspunten en randvoorwaarden

5.1 Bestemmingsplan Nieuwstad

De ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan, dat consoliderend van aard is. In hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt een toekomstige structuur van de stationsomgeving geschetst met een Stationsstraat in plaats van Stationsplein. De ontwikkeling sluit aan bij deze visie.

5.2 Masterplan Spoorzone

De ontwikkeling sluit aan bij de ambities uit het Masterplan voor de Stationsomgeving uit 2003. Echter de ontsluitingsstructuur, het ontvlechten van de vervoerstromen van fiets, auto en openbaarvervoer komt niet overeen; hiervoor is de Ontwerp Structuurvisie Openbare ruimte leidend.

5.3 Ontwerp Structuurvisie Openbare ruimte

Het College heeft maart 2017 de Concept Structuurvisie vrijgegeven voor participatie. De Structuurvisie bevat belangrijke richtlijnen voor een andere prioritering, doelstelling en

2017/206735 Startnotitie Stationsplein en Beresteyn

ruimtelijke indeling van de vervoerstroken in het Stationsgebied. De ontwikkeling van het stationsgebied is gestoeld op deze nieuwe uitgangspunten. In een nadere uitwerking zal de haalbaarheid van deze nieuwe structuur als nieuw (regionaal) vervoersknooppunt worden onderzocht. Ambities op het gebied van mobiliteit, zoals het afwaarderen van het Kennemerplein en de fietsbrug over de Bolwerken zullen worden meegenomen bij verdere planvorming.

5.4 Beschermd stadsgezicht

De locatie ligt binnen het beschermd stadsgezicht van Haarlem. Op grond van deze aanwijzing wordt een cultuur-historische analyse gemaakt. De analyse bevat uitspraken over de specifieke cultuur-historische waarden van het stationsgebied. De aanbevelingen en randvoorwaarden uit de analyse bieden de gemeente een toetsingskader voor de toekomstige ontwikkeling van stationsgebied.

5.5 Nota Ruimtelijke kwaliteit

Deze nota vormt een belangrijk toetsingskader voor het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit. Door de aard van het project, een grootschalige transformatie, sluiten de geformuleerde toetsingscriteria uit de nota niet precies aan. Om toch vanuit de geest van de nota te werken worden criteria voor ruimtelijke kwaliteit uitgewerkt in een aparte Stedenbouwkundige Visie. De verschillende ontwerpstappen worden steeds voorgelegd aan de ARK.

5.6 HIOR binnenstad

De openbare ruimte zal na herinrichting moeten voldoen aan de richtlijnen van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte Binnenstad. Van het projectgebied krijgt de Stationsstraat een bijzondere inrichting en de overige straten de standaard inrichting.

5.7 Bomenbeleid

In het projectgebied staan verschillende zichtbepalende bomen. Enkele hebben monumentale waarde, en behoud van deze bomen is het uitgangspunt. Indien inpassing conflicteert met overige bepalende uitgangspunten wordt er gezocht naar alternatieven voor behoud. Voor de overige bomen geldt dat door middel van een groentoets moet worden aangetoond of behoud een optie is alvorens mee te werken aan kap. In geval van kap zullen de bomen worden gecompenseerd.

5.8 Woonvisie Haarlem 2012-2020

Uitgangspunt van de huidige woonvisie is groei van de woningvoorraad om aan de grote vraag van woonruimte te voorzien. De sociale huursector vraagt bijzondere aandacht. De nieuwe Woonvisie noemt als opgave het toevoegen van 1200 sociale huurwoningen van bij voorkeur corporaties in Haarlem ten westen van het Spaarne. Hieronder valt ook het gebied Centrum. De gewenste toevoeging van bouwvolume moet leiden een dicht bewoond stationsgebied.

5.9 Beleidsregels parkeernormen

Deze beleidsregels geven aan welke parkeernormen gehanteerd worden bij woningbouw ontwikkelingen. Met onderzoek zal moeten worden aangetoond dat voldaan wordt aan de Beleidsregels parkeernormen. De schuivende inzichten over parkeernormen bij nieuwbouw –

in het bijzonder in hoog stedelijk gebied – lijkt logischerwijs te kunnen leiden tot een ander kader voor deze locatie.

5.10 Duurzaamheid

Het gemeentelijk beleid op gebied van duurzaamheid is vastgelegd in verschillende documenten. Voor de stationsomgeving zijn van belang de Praktijkrichtlijn Duurzame Stedenbouw, Haarlem Klimaatneutraal en het Ecologisch beleidsplan. De verdere uitbouw van het stations knooppunt Haarlem biedt belangrijke kansen voor de verduurzaming van de stad. In het stedenbouwkundig ontwerp moet duidelijk worden hoe en op welke punten deze ontwikkeling bijdraagt aan verduurzaming van de stad.

5.11 Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder

Vanwege de ligging van de locatie binnen een aantal geluidszones zal er een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Beoordeeld wordt of voldaan wordt aan de voorkeurswaarde voor geluid of dat er een hogere waarde vastgesteld kan worden.

5.12 Economische agenda

In de economische agenda is de aantrekkelijke stad een belangrijk speerpunt. Het stationsplein met Beresteyn vormen voor de bezoeker de eerste aanblik met de stad en sluiten idealiter aan bij de kernwaarden van Haarlem; kwaliteit, menselijke maat en oorspronkelijkheid. Het uitstralen van gastvrijheid en bijdragen aan de beleving van Haarlem zijn belangrijk. Een goede mix van wonen, werken en recreëren leidt tot een gemengd hoog stedelijk milieu met plekken voor ontmoeting voor inwoners en bezoekers.

6. Risicoanalyse

Dit project vraagt om een intensief proces van participatie en inspraak

De stationsomgeving heeft een centrale en publieke positie in de stad. Het is een dynamische plek waar vele gebruikers en belangen samen komen. Met de sloop van het historische stationsgebied en de bouw van Beresteyn in de jaren zeventig is dit deel van de binnenstad geweld aangedaan. Op veel waardering onder de Haarlemmers hoeft het complex niet te rekenen. De grootschalige transformatie van het gebied zal daarom veel Haarlemmers aantrekken.

Het aantal te betrekken relevante partners is fors

Naast de dialoog met de stad die wordt gezocht middels participatie en inspraak zal er ook uitdrukkelijk samenwerking moeten worden gevonden met de partners in het gebied. Het gaat hier naast de reguliere partners in de binnenstad zoals de Centrum Management Groep en de Wijkraden om eigenaar van het complex Pinnacle, de Provincie Noord-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Connexxion, NS en ProRail. Het betreft hier een samenwerking voor planvorming, ontwikkeling, realisatie en beheer.

De financiële consequenties zijn nog niet inzichtelijk

Een grootschalige herontwikkeling van een OV-knooppunt midden in de historische binnenstad van Haarlem brengt financiële uitdagingen met zich mee. Het proces om te komen tot een stedenbouwkundige visie, het planologische proces en de daadwerkelijke herontwikkeling. De kosten voor de stedenbouwkundige visie worden gedekt uit het gemeentelijke initiatievenbudget en een bijdrage van Pinnacle. Bij het opstellen van de stedenbouwkundige visie zal een onderbouwing van de te verwachten kosten worden

2017/206735 Startnotitie Stationsplein en Beresteyn

gemaakt. Hierin zal meegenomen worden: de kostenverdeling tussen gemeente en ontwikkelaar Pinnacle, de inzet van gemeentelijke middelen en mogelijke overige dekkingsbronnen (grondexploitatie, subsidies en externe dekking(en))

Pinnacle wil voort, de gemeente wil regie.

De nieuwe eigenaar is sinds 2015 met de gemeente in gesprek over de mogelijkheden voor (integrale) herontwikkeling van Beresteyn. Om als gemeente grip te houden op dit initiatief fungeren sinds 2016 een gemeentelijk projectteam en een Stuurgroep onder leiding van de wethouder Ruimtelijke Ordening. Deze notitie is de bestuurlijke markering van dit traject. Zodra er een Stedenbouwkundige Visie is opgesteld, als resultaat van het verder uitwerken van deze startnotitie, wil Pinnacle het planologisch proces opstarten. De wijze van samenwerken met de diverse betrokkenen – in het bijzonder tussen Pinnacle en de gemeente - dient nadere vorm te krijgen. Het projectteam wordt daartoe aangevuld met relevante (externe) partijen voor deze fase.

Er ligt een relatie met de vervanging van het natuursteen op het Stationsplein

De staat van onderhoud van het natuursteen op het busplein is achterstallig. Onderzoek is gaande naar de mogelijkheden voor onderhoud of vervanging. De gemeenteraad is toegezegd dat er in 2017 een keuze zal worden voorgelegd waarin de toekomstplannen voor Beresteyn worden meegewogen. Een integrale herontwikkeling van de stationsomgeving zal van invloed zijn op de te maken keuze. De informatienota (kenmerk 2017/181457) ter zake wordt parallel aan deze nota vastgesteld.

De vraag naar Openbaar Vervoer groeit sneller dan verwacht

De verwachting is dat het busvervoer in de komende tien jaar 20-25% zal groeien. De provincie Noord-Holland en vervoerder Connexxion geven aan dat het huidige busstation te weinig ruimte biedt voor het uitrollen van de nieuwe concessie (september 2017 – 2027). Connexxion heeft in 2020 een eerste uitbreiding van bus materieel ingepland om te kunnen voldoen aan de verwachte groei, en geeft daarbij aan dat het huidige busstation deze uitbreiding logistiek niet aan kan. Bij de inzet van meer en langer materieel zijn aanpassingen aan het busstation en/of plein noodzakelijk.

De sloop van de Beijneshal is een randvoorwaarde voor herontwikkeling

De huidige sporthal neemt een centrale plaats in binnen de herontwikkeling van het Beresteyn complex. Uitgangspunt voor herontwikkeling is de sloop van de sporthal en het uitplaatsen van de huidige gebruikers. Uit een eerste verkenning blijkt dat het verplaatsen van de Beijneshal kansrijk is. Het verhuizen van de sporthal brengt investeringen met zich mee en vraagt voorbereidingstijd. Keuzes hieromtrent moeten in 2017 worden genomen om de herontwikkeling van Beresteyn en het Stationsgebied niet in de weg te zitten.

7. Proces

De transformatie van Stationsplein en Beresteyn vergt een intensieve samenwerking tussen de gemeente en Pinnacle. Binnen het project zal de gemeente zich voornamelijk richten op het stellen van de kaders voor herontwikkeling en de ontwikkeling van de openbare ruimte en publieke voorzieningen. Pinnacle zal zich richten op de herontwikkeling van het vastgoed. De wijze van samenwerken met de diverse betrokkenen – in het bijzonder tussen Pinnacle en

de gemeente - dient de komende periode vorm te krijgen. De stadsbouwmeester, Max van Aerschot, zal supervisie houden over het ontwerpproces.

Het college biedt deze startnotitie aan om de dialoog met de stad te openen. Dit moet na een consultatie en participatieronde leiden tot een principebesluit eind 2017 over de gewenste herontwikkeling van het stationsgebied. Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan een aantal vervolgvormen / deel producten:

Besluiten B&W:

- a. Stedenbouwkundige visie
- b. Anterieure overeenkomst
- c. Stedenbouwkundig plan (bebouwing en de openbare ruimte)
- d. Planologisch proces (bestemmingsplan of uitgebreide Wabo of coördinatie-regeling)
- e. Inrichtingsplan openbare ruimte (VO en DO)

Behandeling in de commissie Ontwikkeling:

- a. Planologisch proces (bestemmingsplan of uitgebreide Wabo of coördinatie-regeling)

Besluitvorming door de Raad:

- a. Stedenbouwkundige visie
- b. Bestemmingsplan
- c. Toepassen coördinatie-regeling (optie)

Voor een schematische weergave van het proces zie bijlage 2.

8. Participatie en inspraak

Participatie

Voor het proces Beresteyn is een participatie en inspraakplan opgesteld. De participatie vindt plaats in 2017, vooruitlopend op het ter inzage gaan van de stedenbouwkundige visie. De participatie vindt plaats op drie niveaus:

1. Met de direct betrokkenen worden de plannen in co creatie uitgewerkt tot niveau eerste concept stedenbouwkundige visie. Dit gebeurt middels bijeenkomsten, ateliers, expertmeetings, ed.
2. Relevante overlegplatforms op het gebied van economie, logistiek en lokale belangenverenigingen worden actief benaderd en betrokken. In een of meer bijeenkomsten worden de uitgangspunten en randvoorwaarden gepresenteerd waarna een actieve – deels digitale - discussie volgt over het plan. In deze fase wordt de mogelijkheid geboden om reacties op het plan schriftelijk in te dienen.
3. Voor geïnteresseerden en betrokken Haarlemmers worden een of meer publieke informatiebijeenkomsten georganiseerd. Participatiereacties worden schriftelijk ingediend.

Inspraak

Met het ter inzage gaan van de stedenbouwkundige visie start het traject van inspraak. De inspraak wordt begeleid middels het organiseren van informatie-/inloopavonden waarin eenieder kennis kan nemen van de plannen. In de periode van inspraak kan men schriftelijk zienswijze indienen op de stedenbouwkundige visie.

Knooppuntendag

Begin maart heeft een eerste brede participatie / consultatie bijeenkomst plaats gevonden met betrokken stakeholders in het kader van de ‘Corridordialoog Kennemerlijn’. Deze sessie was een initiatief van zes gemeenten langs de Kennemerlijn en de provincie Noord-Holland. Het doel van de bijeenkomsten is om de ruimtelijke kwaliteit van de betrokken stationsgebieden te versterken. Met een brede groep stakeholders is gesproken en gediscussieerd over mogelijke maatregelen voor het Haarlemse stationsgebied, zowel voor de korte als voor de lange termijn. Uit deze dialoog blijkt dat er groot draagvlak bestaat voor stedenbouwkundig herstel en ingrijpende transformatie van huidige stationsgebied. Het verslag van deze bijeenkomst zal aan de raadsleden worden nagezonden.

9. Globale Planning (onder voorbehoud)

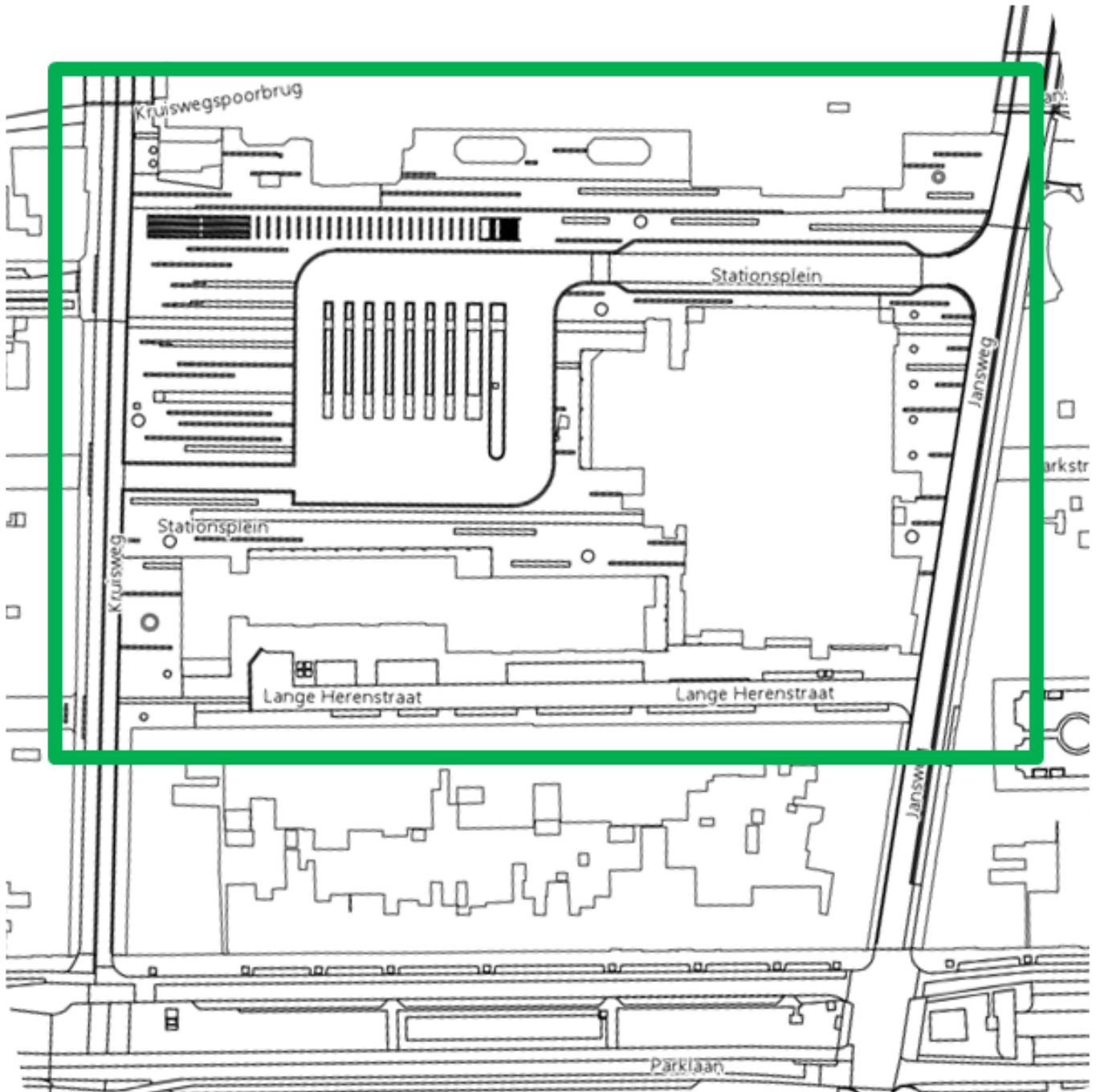
Stedenbouwkundige visie	: 3 ^e kwartaal 2017
Principebesluit herontwikkeling	: 3 ^e kwartaal 2017
Anterieure overeenkomst	: 4 ^e kwartaal 2017
Stedenbouwkundig plan	: 2 ^e kwartaal 2018
Planologisch proces	: 2 ^e t/m 4 ^e kwartaal 2018
Inrichtingsplan openbare ruimte	: 3 ^e en 4 ^e kwartaal 2018
Omgevingsvergunning	: 3 ^e kwartaal 2018 t/m 2 ^e kwartaal 2019
Start herontwikkeling	: 3 ^e kwartaal 2019

10. Bijlagen

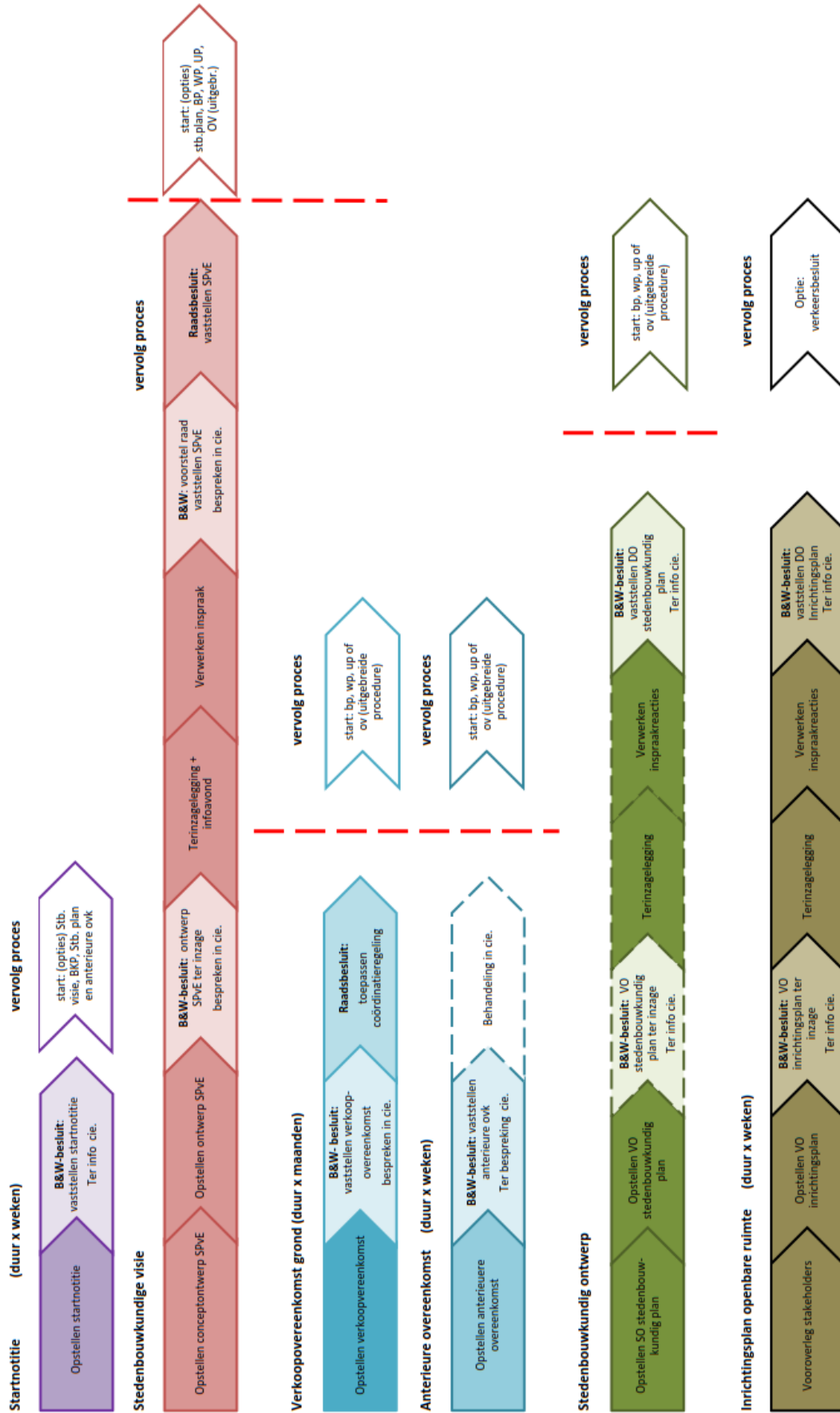
Bijlage 1: Plangebied

Bijlage 2: Processchema Gemeente

Bijlage 1: Plangebied

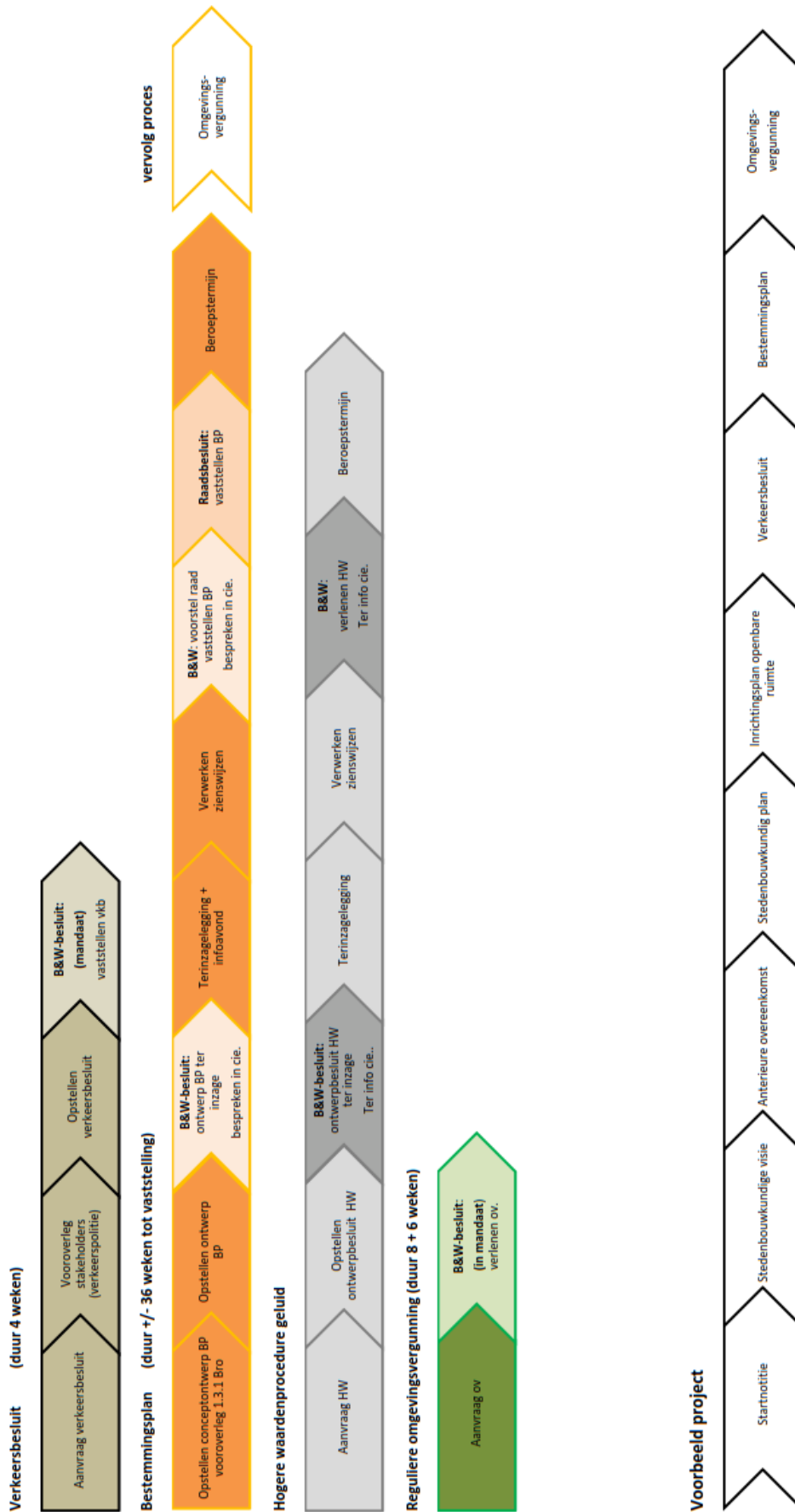


Bijlage 2: Processchema Gemeente



2017/206735 Startnotitie Stationsplein en Beresteyn

Bijlage 2 (vervolg): Processchema



2017/206735 Startnotitie Stationsplein en Beresteyn