



| | |
|---|--|
| Onderwerp Vaststellen startnotitie integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied | |
| Nummer | 2019/672177 |
| Portefeuillehouder | Roduner F.J. |
| Programma/beleidsveld | 4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling |
| Afdeling | PCM |
| Auteur | Dieben, G.C. |
| Telefoonnummer | 023-5113263 |
| Email | wdieben@haarlem.nl |
| Kernboodschap | <p>Het wordt drukker in Haarlem. Meer mensen, meer verkeer en meer bedrijvigheid. De gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland stellen samen een integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied op. Voor deze visie is een startnotitie gemaakt. Daarvoor is eerst een analyse van de huidige en toekomstige knelpunten op mobiliteitsgebied gemaakt. Er zijn verschillende oplossingen verkend die de problemen verminderen of verhelpen. Zowel de consequenties van de verschillende oplossingen op de mobiliteit als hun stedenbouwkundige impact zijn inzichtelijk gemaakt. Nu dienen zich twee belangrijke hoofdkeuzes op mobiliteitsgebied aan. Namelijk hoe om te gaan met de groei van het aantal busreizigers en met het steeds drukker wordende verkeer op de N200 achter het station. Nadat hierover met de startnotitie een keuze is gemaakt, kan de programmatische en stedenbouwkundige ontwikkelpotentie van de stationsomgeving verder worden uitgewerkt. In de startnotitie staan de uitgangspunten voor de integrale visie voor het stationsgebied omschreven:</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Het aantal openbaar vervoer reizigers groeit tot 2040 met 2% per jaar</i>• <i>De veilige doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staat voorop</i>• <i>Om het station te ontlasten en de reizigers in andere gebieden (met name de ontwikkelzones) in Haarlem beter te bedienen, komen er nieuwe busroutes en een busstation in Schalkwijk (Europaweg/Schipholweg)</i>• <i>Een tram of lightrail is op de lange termijn urgent</i>• <i>Maatregelen N200 (achter het station) zijn noodzakelijk om het gebruik van fiets en OV te stimuleren</i>• <i>Het aantal fietsenstallingen rondom het station moet snel worden uitgebreid</i>• <i>De ontwikkelpotentie van het stationsplein wordt verkend</i> <p>Geconstateerd is dat breder moet worden gekeken dan het stationsgebied alleen. De consequentie is dat verschillende trajecten in lijn met de visie moeten worden opgestart. Het is urgent om samen met de provincie en de vervoerregio (verder) te onderzoeken welke nieuwe busroutes het station en de binnenstad ontlasten en tegelijkertijd andere delen van de stad (met name de ontwikkelzones) beter</p> |

| | |
|--------------------------------------|--|
| | <p>bedienen. Het treinstation moet goed bereikbaar blijven voor wie met de bus naar de trein wil. Ook worden de effecten van de mogelijke herinrichting van de N200 op (de doorstroming van) het verkeer buiten het stationsgebied onderzocht, samen met de noodzakelijke maatregelen en in lijn met het (nog op te stellen) Haarlemse mobiliteitsbeleid. Het onderzoek naar de tram of lightrail en het organiseren van adequate dekking voor de daartoe noodzakelijke investeringen, wordt in MRA verband opgepakt, in relatie tot het OV-Toekomstbeeld.</p> <p>Met deze raadsnota wordt de startnotitie voor de integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied vastgesteld. Dat is een bevoegdheid van de raad. Met het vaststellen van de startnotitie kan de initiatieffase afgerond worden en wordt gestart met het opstellen van een integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied. Het is de bedoeling om in de loop van 2020 de visie vast te stellen.</p> |
| Behandelaar voor commissie | De commissie Ontwikkeling wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering. |
| Relevante eerdere besluiten | <p>Startnotitie Stationsplein en Beresteyn (2017/206735) in commissie Ontwikkeling op 6 juli 2017</p> <p>Eindrapport 'Corridordialoog Kennemerlijn, strategie voor ontwikkeling van OV-knooppunten aan de Kennemerlijn' (2018/113949) in commissie Beheer op 28 juni 2018</p> <p>Informatienota Voortgang Stationsgebied Haarlem (2018/749585) in commissie Ontwikkeling op 7 februari 2019</p> <p>Raadsinformatiebrief (2019/091240) in commissie Ontwikkeling op 7 februari 2019</p> <p>Informatienota probleemanalyse-integrale visie stationsgebied (2019/672230) in het College van 3 september 2019.</p> |
| Besluit College d.d. 5 november 2019 | <p>1. het college stelt het voorstel aan de raad vast.</p> <p>de secretaris, de burgemeester,</p> |



| | |
|--|---|
| <p>Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)</p> | <p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none">1. De startnotitie voor het opstellen van een integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied vast te stellen;2. In lijn met de integrale visie stationsgebied en het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid, nieuwe busroutes te introduceren en/of bestaande routes te herrouteren;3. In lijn met de integrale visie stationsgebied en de (vastgestelde) visie Europaweg, het busstation Europaweg/Schipholweg te ontwikkelen;4. In lijn met de integrale visie stationsgebied, de SOR en het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid, de effecten van de mogelijke herinrichting van de N200 op (de doorstroming van) het verkeer buiten het stationsgebied te onderzoeken;5. Het onderzoek naar de tram of lightrail en het organiseren van adequate dekking voor de voor de realisatie noodzakelijke investeringen, in MRA verband op te pakken, in relatie tot het OV-Toekomstbeeld en in samenhang met het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid. <p>de griffier, de voorzitter,</p> |
|--|---|

1. Inleiding

In de vergadering van 6 juli 2017 heeft het College met de commissie Ontwikkeling de startnotitie 'Stationsplein en Beresteyn' besproken met het doel om een proces te starten voor het opstellen van stedenbouwkundige visie op de toekomstige inrichting van het stationsgebied. De commissie wees de startnotitie af en verzocht om een aangepaste versie waarin de ontwikkeling van het stationsgebied als knooppunt voor openbaar vervoer centraal staat. Eerst is een probleemanalyse gemaakt om te onderzoeken voor welke (mobiliteits)uitdagingen we in de toekomst staan. Deze probleemanalyse is vastgesteld door het college van B&W (3 september 2019).

Daarna zijn de verschillende mogelijke bouwstenen voor de visie onderzocht op hun consequenties voor mobiliteit (Haarlem to go) en leefbaarheid (Haarlem to be). De belangrijkste uitgangspunten en randvoorwaarden voor de integrale visie zijn opgenomen in bijgevoegde startnotitie. Met dit raadsstuk wordt de startnotitie ter vaststelling aangeboden aan de Raad.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. De startnotitie voor het opstellen van een integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied vast te stellen;
2. In lijn met de integrale visie stationsgebied en het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid, nieuwe busroutes te introduceren en/of bestaande routes te herrouteren;
3. In lijn met de integrale visie stationsgebied en de (vastgestelde) visie Europaweg, het busstation Europaweg/Schipholweg te ontwikkelen;
4. In lijn met de integrale visie stationsgebied, de SOR en het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid, de effecten van de mogelijke herinrichting van de N200 op (de doorstroming van) het verkeer buiten het stationsgebied te onderzoeken;
5. Het onderzoek naar de tram of lightrail en het organiseren van adequate dekking voor de voor de realisatie noodzakelijke investeringen, in MRA verband op te pakken, in relatie tot het OV-Toekomstbeeld en in samenhang met het op te stellen Haarlemse mobiliteitsbeleid.

3. Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat is een bestuurlijk vastgestelde integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied Haarlem. We willen bereiken dat in het centrum van Haarlem meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer en minder mensen een auto gebruiken of bezitten. Dat betekent dat de veiligheid, toegankelijkheid en doorstroming voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer voorop staat. Door transformatie van verouderde gebouwen, intensivering met gemengde woon-werkfuncties en voorzieningen en betere langzaam verkeer routes, kan het stationsgebied uitgroeien tot een metropolitaan openbaar-vervoer knooppunt. Aan de zuidzijde van het station bieden sloop of transformatie van de Beijneshal en Beresteyncomplex kansen om de stadsstructuur te verbeteren, in samenhang met een meer efficiënte inpassing van het busstation. Aan de noordzijde worden ook mogelijkheden voor een betere stedelijke inpassing verkend. Dit gaat gelijk op met de verbetering van de doorgaande fiets- en looproutes van Haarlem-Noord naar het station en de binnenstad. Om deze ontwikkeling in goede banen te leiden wordt een visie opgesteld waarin de afwegingen rondom bereikbaarheid, leefbaarheid, verblijfskwaliteit en programma integraal worden benaderd.

4. Argumenten

1. Met de visie zijn we voorbereid op de toekomstige (toenemende) mobiliteitsdruk in het gebied

De afgelopen jaren is het aantal bussen dat op het Stationsplein stopt flink gegroeid; het Stationsplein raakt vol. Daarmee is ook het aantal bussen dat door de binnenstad rijdt gegroeid. Door de vele én grote bussen in de binnenstad wordt overlast ervaren. Daarom willen we het aantal bussen dat naar het station rijdt niet verder laten groeien. Omdat de verwachting is dat het aantal reizigers wel blijft groeien en om die groei wel op te vangen, zal een deel van de bussen worden omgeleid en er worden bushubs aangelegd buiten het stationsgebied. Deze zijn nodig om het openbaar vervoer aanbod voor reizigers zo gunstig mogelijk te houden. Zo wordt de binnenstad ontlast en worden andere gebieden in de stad (zoals de ontwikkelzones) beter bediend. Het station



blijft goed bereikbaar voor reizigers die wel naar de trein gaan. Het is nu nog veel te vroeg om een besluit te kunnen nemen over een eventuele tram (of lightrail). Voor de toekomstige mobiliteit in Haarlem is de tram onontbeerlijk. Daarom is met de provincie en de vervoerbedrijven afgesproken om in MRA verband de mogelijkheden van een tram verder te verkennen, mede in relatie tot kosten en financiering. Dat betekent dat we een ruimtereservering voor trambaan en -haltes opnemen in de visie.

2. De visie is een eerste stap op weg naar een betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers

De weg N200 (Kennemerplein) aan de noordzijde van het station, vormt een belemmering voor fietsers en voetgangers die naar het station willen of van het station willen vertrekken. Door verkeersstromen ongelijkvloers te laten passeren, kunnen fietsers en voetgangers sneller en veiliger naar het station reizen. De aanleg van een tunnel of verdiepte rijbaan achter het station, biedt kansen om van de noordzijde van het station ook een voorkant te maken. Of straks de auto's of de fietsers en voetgangers de diepte in gaan wordt nog verder onderzocht. De doorgaande route voor fietsers en voetganger tussen Haarlem Noord, het stationsgebied en de binnenstad over de Kruisweg (de Rode Loper) is vrij smal en wordt op meerdere plekken met verkeerslichten doorbroken. Er wordt onderzocht of het herrouteren van bussen een oplossing kan zijn voor dit probleem. Tenslotte wordt het stallen van de fiets rond het station steeds lastiger; naar verwachting zijn er 5.000 plekken te weinig in 2040. Daarom moeten er fietsenstallingen bij komen bij het station. In de visie staat straks waar deze fietsenstallingen het beste kunnen komen. Met het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen hoeft niet gewacht te worden tot de visie klaar is.

3. Het Stationsplein wordt een waardige entree voor de binnenstad

We willen dat het stationsplein zich ontwikkelt van anoniem openbaar vervoer knooppunt naar een 'place to be', een herkenbare Haarlemse plek en binnenstadsentree met karakter en een veilige en prettige verblijfsplek. De voorgenoemde argumenten dragen daaraan bij zonder dat de functie van het station als 'place to go' verslechterd. Met het opstellen van de visie onderzoeken we verschillende ontwikkelscenario's voor de identiteit van de plek. Door een kwalitatieve verbetering van de architectuur van de aangrenzende bebouwing (Beijneshal en Beresteyncomplex) wordt de verbinding tussen het stationsplein en de omgeving versterkt. We onderzoeken de mogelijkheden om in de toekomst het busstation efficiëntere in te passen. Dubbel ruimtegebruik (en mogelijk een gebouwd busstation) biedt kansen voor het toevoegen van stedelijke functies. Toevoegen van bouwvolume en programma maakt de ontwikkeling naar een karaktervol Stationsplein mogelijk. Uiteraard wordt rekening gehouden met de historische context van het stadscentrum in het algemeen en het monumentale stationsgebouw in het bijzonder. Uit een enquête bleek dat Haarlammers en reizigers het mooie historische stationsgebouw de allerbelangrijkste kwaliteit van stationsgebied vinden. Daarnaast wordt veel belang gehecht aan veiligheid, praktische gebruikskwaliteit (zoals bankjes en een overkapping bij de bushaltes) en de aanwezigheid van stedelijke functies die het plein aantrekkelijk maken om te verblijven.

4. De visie schept tevens een kader voor de herontwikkeling van het gebouwencomplex Beresteyn

Deze herontwikkeling is een belangrijke drager van de toekomstige veranderingen op de het stationsplein en in de aangrenzende straten. Het complex bestaat uit kantoren, woningen, sporthal Beijneshal en een parkeergarage en dateert uit 1975. In de huidige staat drukt het gebouw een negatief stempel op de uitstraling en het gebruik van het Stationsplein. Voor de gebouweigenaar is een toekomstvisie urgent en noodzakelijk om besluiten te nemen over een investering in het vastgoed. De realisatie van de visie is daarom een gezamenlijke opgave en de gebouweigenaar wordt betrokken bij het maken van de visie.

5. De gemeente werkt samen aan de toekomstige ontwikkeling in het stationsgebied

Het station is van belang voor vrijwel alle burgers, openbaar-vervoer-reizigers en ondernemers in Haarlem. Velen voelen zich dan ook zeer betrokken en doen veel moeite om mee te denken en te helpen. Omdat het proces vanwege het onderwerp en de locatie bij uitstek geschikt is voor een participatieve aanpak, is er een brede participatie georganiseerd. Voor het opstellen van de visie werken gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland samen met alle relevante stakeholders. Het doel van de samenwerking is een gezamenlijke visie te ontwikkelen en langdurige commitment tussen partijen om zich maximaal in te zetten om de visie gezamenlijk tot uitvoering te brengen. Er is een klankbordgroep samengesteld om de bevindingen te toetsen aan de praktijk. De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende belangengroepen uit de omgeving. Op 10 september 2019 is er een inloopavond geweest voor omwonenden en belangstellenden. Nadat de startnotitie is vastgesteld worden inloopavonden georganiseerd om Haarlemmers en reizigers te bevragen over hun ideeën voor het stationsgebied. Tot slot wordt voor het bestuurlijk vaststellen van de visie het formele inspraaktraject gevolgd. Aan het begin van de inspraakperiode wordt een informatie-avond georganiseerd voor alle belangstellenden.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Herrouteren van bussen vergt nader onderzoek samen met de partners

Er is een eerste analyse gedaan en het lijkt zeer realistisch om de groei van het busvervoer op te vangen door bussen een andere route te laten rijden. Het in gang zetten van het herrouteren is straks een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van de visie. Er moet nader onderzoek worden gedaan naar de gewenste nieuwe busroutes, aansluitend bij het Haarlemse mobiliteitsbeleid dat gelijktijdig met de visie op het stationsgebied wordt opgesteld.

2. Herrouteren vergt bushubs met goede voorzieningen op strategische plekken in de stad

Door de juiste plek in de stad en voorzieningen kunnen reizigers verleid worden om niet meer langs het station te reizen maar een andere route te kiezen. Om het openbaar vervoeraanbod voor de reiziger zo gunstig mogelijk te houden, is in alle varianten een busstation in Schalkwijk noodzakelijk; aan de Europaweg of Schipholweg. Op de bushubs kunnen reizigers overstappen van lokaal op regionaal vervoer. Er moeten goede voorzieningen voor de reiziger aanwezig zijn, waaronder voldoende fietsenstallingen. Het busstation aan de Schipholweg is al opgenomen in de visie Europaweg en er is een globale inpassingsstudie gedaan. Het is urgent om dit verder uit te werken en de verschillende opties voor de korte en lange termijn te onderzoeken.



3. De barrièrewerking van de N200 maakt een goede stadsentree aan de noordzijde lastig

Een fiets- en voetgangerstunnel biedt een oplossing voor de bereikbaarheid van station en binnenstad maar maakt het plein aan de noordzijde geen fijnere plek. Het verkeer dat over de N200 rijdt blijft voorlopig toenemen. Binnen het proces van de visie zal onderzocht worden of een aanpassing van de inrichting van de N200 achter het station (zoals een stadsstraat, tunnel of verdiepte rijbaan) tot een financieel haalbare en ruimtelijk aantrekkelijke oplossing leidt. Ook moet worden onderzocht wat de effecten van de mogelijke herinrichting van de N200 zijn op (de doorstroming van) het verkeer buiten het stationsgebied. Onderzoek naar een andere goede oost-west verbinding, om een deel van het verkeer om te laten rijden, moet aansluiten bij het Haarlemse mobiliteitsbeleid.

4. De ontwikkelingen binnen het stationsgebied zullen aanzienlijke investeringen vragen

Met name ten aanzien van de herinrichting van de N200 en de toekomstige inrichting van het Stationsplein. Gelijktijdig met het opstellen van de visie worden de financiële consequenties en mogelijke dekking van de verdere voorbereidingen (zoals het stedenbouwkundig plan) en de noodzakelijke investeringen inzichtelijk gemaakt. Nadat de visie is vastgesteld wordt een ontwikkelstrategie voor de middellange en lange termijn gemaakt. Het organiseren van adequate dekking voor de noodzakelijke investeringen is een cruciaal onderdeel in de ontwikkelstrategie. Mogelijke werkwijzen om de investeringen te bekostigen zijn: gronduitgifte door de gemeente; het verhalen van kosten op grondeigenaren middels anterieure overeenkomsten, fondsvorming etcetera. Ook met de concessiehouders voor het busvervoer, provincie Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam, worden afspraken gemaakt over de bekostiging.

6. Uitvoering

De ontwikkeling doorloopt de fases van het Haarlems Ruimtelijk Planproces. Met het vaststellen van de startnotitie kan de initiatiefase worden afgerond. In de definitiefase worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. In samenspraak met de partners, omgeving en grondeigenaren binnen het gebied, wordt de visie opgesteld. De planning is globaal als volgt:



| Fase | Product | Bevoegdheid | Planning |
|--|---|---|----------|
| Initiatiefase (uitgangspunten en randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen) | <ul style="list-style-type: none"> Startnotitie | <ul style="list-style-type: none"> Raad | Q4 2019 |
| Definitiefase (kaders voor verder uitwerking) | <ul style="list-style-type: none"> Integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied Stedenbouwkundig kader (SPvE) en ontwikkelstrategie | <ul style="list-style-type: none"> Raad B&W | Q3 2020 |

| | | | |
|-------------------|--|--|---------|
| | <ul style="list-style-type: none"> Overeenkomst met grondeigenaren | <ul style="list-style-type: none"> Raad | Q4 2020 |
| Ontwerpfase | <ul style="list-style-type: none"> Stedenbouwkundig plan door grondeigenaren Inrichtingsplan openbare ruimte | <ul style="list-style-type: none"> B&W B&W | |
| Vorbereidingsfase | <ul style="list-style-type: none"> Juridisch-planologische procedure (nog te bepalen) | | |
| Realisatiefase | <ul style="list-style-type: none"> Uitvoering | | |

De visie wordt, na een inspraakperiode, ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Op basis van de vastgestelde visie wordt, in een volgende fase, een stedenbouwkundig programma van eisen voor het gebied opgesteld en een ontwikkelstrategie voor de korte en middellange termijn. Met de eigenaar van Beresteyn wordt een overeenkomst gesloten voor de herontwikkeling van dit gebouw. Het onderzoek naar herroutering en bushubs en naar de verkeerseffecten van een eventuele herinrichting van de N200, moeten gelijk oplopen met de visie. Op langere termijn moet nader onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden van een toekomstige tram of lightrail.

7. Bijlage

1. Startnotitie voor Integrale toekomstvisie 2020-2040 stationsgebied