



Deze startnotitie is een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project in de initiatieffase. Met het vaststellen van de startnotitie door de Raad kan de initiatieffase afgerond worden en wordt gestart met het opstellen van een integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied.

Bestuurlijk opdrachtgever: Floor Roduner

Datum: 24-10-2019

1. Aanleiding

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. Dat sluit aan op de strategie voor de OV-knooppunten langs de Kennemerlijn van 14 februari 2018 (de corridorialoog Kennemerlijn). De gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland stellen de integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied samen op. Op 7 februari 2019 is een Plan van Aanpak (PvA) daarvoor besproken in de commissie Ontwikkeling. Conform het vastgestelde PvA is eerst een probleemanalyse gemaakt om te onderzoeken voor welke uitdagingen we in de toekomst staan. Dit was de eerste stap in het proces om de visie op te stellen. Met het vaststellen van deze probleemanalyse door het college van B&W (3 september 2019) en behandeling in het college van GS van de provincie Noord-Holland, werd deze eerste fase in het proces afgerond. In een (digitale) participatieronde is getoetst of in de probleemanalyse inderdaad de belangrijkste knelpunten staan. De bevindingen zijn meegenomen naar de volgende fase in het proces.

In fase twee zijn de verschillende mogelijkheden voor het oplossen of verminderen van mobiliteitsknelpunten in het stationsgebied onderzocht. De verschillende oplossingen zijn integraal getoetst; dus zowel op hun bijdrage aan bereikbaarheid als op hun bijdrage aan de verblijfskwaliteit binnen het gebied. In bijlage 1 'Oplossingsrichtingen voor toekomstige mobiliteit', is daarover gerapporteerd. Uit de analyse bleek dat er een aantal belangrijke hoofdkeuzes op mobiliteitsgebied zijn. Deze zijn toegelicht in hoofdstuk 5 van dit document. De voorgestelde voorkeursrichtingen voor de integrale visie en de consequenties zijn beschreven in hoofdstuk 6 en 7. Ter vaststelling van de voorkeursrichtingen en afsluiting van de initiatieffase wordt nu deze startnotitie ter vaststelling aangeboden aan de Raad. Als de startnotitie is vastgesteld, kan gestart worden met het maken van de visie.

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben de voorkeursrichtingen ook vastgesteld, gelijktijdig met het college van B&W van de gemeente Haarlem.

2. Probleemstelling

Met 10.000 nieuwe woningen in de stad wordt het drukker in Haarlem. Meer mensen, meer verkeer en meer bedrijvigheid. Een grote uitdaging is mobiliteit: hoe gaan al deze mensen zich verplaatsen?



De visie moet ons helpen om daarover ideeën te vormen. Door verkeerskundig onderzoek zijn de volgende knelpunten in het stationsgebied geconstateerd:

1. Er komen steeds meer bussen naar het Stationsplein; het Stationsplein raakt vol.
2. Het aantal bussen dat door de binnenstad rijdt groeit; door de vele én grote bussen in de binnenstad wordt overlast ervaren.
3. Het stallen van de fiets rond het station wordt steeds lastiger; naar verwachting zijn er 5.000 plekken te weinig in 2040.
4. 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.
5. Het stationsplein wordt nu geen aantrekkelijke entree naar de binnenstad gevonden.
6. 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.

Meer over deze knelpunten kunt u teruglezen in de vastgestelde Informatienota 2019/672230 en de bijbehorende rapportage 'Probleemanalyse – Integrale visie Stationsgebied'.

De 6 knelpunten worden herkend door Haarlemmers en reizigers, dat blijkt uit een digitale participatieronde. Veel Haarlemmers en reizigers vonden ook de veiligheid en verblijfskwaliteit op het busplein een knelpunt. De inrichting en verkeersafwikkeling in de Jansstraat werd ook vaak als knelpunt genoemd.

3. Doel

De gemeente en provincie willen dat het station een goed functionerend knooppunt voor openbaar vervoer blijft, maar ook een fijne plek voor reizigers en Haarlemmers. Station Haarlem functioneert dan zowel als 'place to go' en 'place to be'. Omdat gemeente en provincie willen weten welke afspraken zij moeten gaan maken met vervoerders en ontwikkelaars, is het nodig om de randvoorwaarden vast te leggen in een toekomstvisie. Er zijn de volgende opgaven voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied:

1. Station Haarlem wordt een modern openbaar vervoer knooppunt dat is afgestemd op het steeds drukker wordende verkeer (voetganger, fiets en openbaar vervoer);
2. De openbare ruimte rondom het station wordt veilig, leefbaar en efficiënt* ingericht; met voldoende ruimte voor bussen en voorzieningen voor reizigers (*efficiënte gebruikswaarde voor de reiziger, efficiënt ruimtegebruik en efficiënt gebruik van energie en grondstoffen);
3. Het stationsgebied wordt een gezonde woonomgeving en het stationsplein wordt een prettige verblijfsruimte voor de inwoners en bezoekers van Haarlem;
4. Station Haarlem wordt duurzaam veilig bereikbaar, met bijzondere aandacht voor voetgangers en fietsers en voldoende fietsenstallingen.
5. Er komen meer woningen, bedrijven, winkels en horeca in het stationsgebied en het Stationsplein wordt een kenmerkende entree van de (binnen)stad van Haarlem;
6. Bij de ontwikkelingen wordt rekening gehouden met de historische context van het stadscentrum in het algemeen en het monumentale stationsgebouw in het bijzonder;
7. De eigenaar van het Beresteyncomplex en de Beijneshal zal het vastgoed herontwikkelen waardoor het weer de uitstraling krijgt die bij een stadsentree past.



Meer over de achtergrond van deze opgaven kunt u teruglezen in de vastgestelde Informatienota 2018/749585 en het bijbehorende Plan van Aanpak.

4. Resultaat

Het resultaat van dit proces is dat in 2020 een integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied Haarlem wordt vastgesteld door de gemeenteraad. De visie zal in lijn zijn met:

- de omgevingsvisie voor Haarlem (nog op te stellen)
- het Haarlems mobiliteitsbeleid (nog op te stellen, proces gestart)
- de bereikbaarheidsvisie Zuid Kennemerland (nog af te ronden)
- regionaal OV-Toekomstbeeld
- Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)

Om op de lange termijn de visie tot uitvoering te brengen is het van belang dat partijen samen werken aan het opstellen van de visie en zich langdurig daaraan committeren. Voor oplossingen die zich (ook) buiten het stationsgebied afspelen, inclusief eventuele bijbehorende regionale ingrepen, worden na het vaststellen van de startnotitie, processen in lijn met deze integrale visie gezamenlijk ingericht. Hierdoor wordt de onderlinge samenhang gewaarborgd.

4.1 De visie schept daarnaast ook een kader voor de herontwikkeling van het gebouwencomplex Beresteyn

Het complex ligt tussen Stationsplein en Lang Herenstraat en bestaat uit kantoren, woningen, sporthal Beijneshal en een parkeergarage. Het gebouw dateert uit 1975, kent achterstallig onderhoud en drukt in de huidige staat een negatief stempel op de uitstraling en het gebruik van het Stationsplein. De eigenaar wil het complex herontwikkelen. Deze herontwikkeling is een belangrijke drager van de visie op de het stationsgebied. De gemeente heeft met de eigenaar een overeenkomst gesloten over het beëindigen van de huur van de sporthal op 1 juli 2021. Ook is afgesproken dat, in het kader van de uitbreiding autoluwe binnenstad, 100 parkeerplaatsen beschikbaar blijven tot 21 november 2028 (Informatienota [2018/802653](#)). De woonflat aan de oostzijde in het complex Beresteyn, is particulier eigendom (VVE Lange Heerenstraat) en is geen onderdeel van de herontwikkeling.

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. Op basis van de vastgestelde visie wordt, in een volgende fase, een stedenbouwkundig programma van eisen voor het gebied opgesteld, wordt een ontwikkelstrategie voor de korte en middellange termijn vastgesteld en wordt een overeenkomst gesloten met de eigenaar van Beresteyn voor de herontwikkeling van dit gebouw.

5. Belangrijke hoofdkeuzes op mobiliteitsgebied

Op basis van de opgaven uit de probleemanalyse en de input van partners en belangstellenden uit de stad, zijn verschillende modellen voor het stationsgebied onderzocht. De modellen zijn getoetst op hun effecten op het station als goed functionerend knooppunt voor openbaar vervoer (Haarlem to go) én als fijne plek voor reizigers en Haarlemmers (Haarlem to be). Op deze manier is een breed palet aan mogelijke oplossingen voor het stationsgebied verkend. De resultaten daarvan vindt u terug in bijlage 1 (Oplossingsrichtingen voor toekomstige mobiliteit). Om de ontwikkelingen in goede



banen te leiden zijn nu twee belangrijke hoofdkeuzes op mobiliteitsgebied te maken die hieronder worden toegelicht. In hoofdstuk 6 staan de voorgestelde uitgangspunten.

Hoofdkeuze 1: hoe gaan we om met de verwachte groei van het aantal busreizigers?

Om de verwachte groei, tot 2040, van het aantal openbaar vervoer reizigers op te kunnen vangen, zijn de volgende denkrichtingen verkend: (a) uitbreiden van het busstation, (b) omleiden van (een deel van de) bussen en/of (c) aanleggen van een tram (of lightrail):

- a. Het bestaande busstation kan worden uitgebreid op het Stationsplein. De consequentie is dat er meer (grote) bussen in de binnenstad rijden en dat de overlast toeneemt. De 'entreefunctie' van het Stationsplein en de kwaliteit van de rode loper komen onder druk te staan. Er is minder ruimte voor voetgangers en fietsers. De mogelijkheden om het vastgoed op het Stationsplein te herontwikkelen, beperken zich bij deze keuze tot de huidige kavelgrenzen.
- b. Het ruimtebeslag voor het busplein blijft gelijk waardoor geen maatregelen nodig zijn op het Stationsplein. Om dit mogelijk te maken worden bussen deels omgeleid en is een bushub in Schalkwijk (bij de Europaweg of Schipholweg) noodzakelijk. Dat is in lijn met de SOR en de visie Europaweg. Een voordeel is dat het busvervoer kan groeien terwijl de stationsomgeving wordt ontlast en tegelijkertijd worden andere delen van Haarlem (zoals de ontwikkelzones Spaarnesprong, Orionweg, Zuidwest en Europaweg) beter bediend. Met deze oplossing neemt de gemiddelde reistijd van reizigers in de spits af.
- c. Met een mogelijk toekomstige tram (van het station, via de Gedempte Oude Gracht en Schalkwijk, naar Schiphol) wordt de gemiddelde reistijd aanzienlijk korter en verdwijnt de overlast door bussen in onder meer de Tempelierstraat. Een toekomstige tram kan echter niet alle bussen op het Stationsplein vervangen. Er moet alsnog een busstation komen. Dat kan aan de noordzijde, bovenop een tunnel onder de N200, of aan de zuidzijde in combinatie met ruimte voor de tram. Dit scenario is robuust; als het aantal reizigers verder groeit, dan past dat nog gemakkelijk in de tram. Een tram gaat gepaard met hoge investeringskosten. Mogelijk is het aanbod van reizigers in 2040 zo groot dat de aanleg van een tram opportuun is.

Hoofdkeuze 2: hoe gaan we om met de steeds drukker wordende N200, achter het station?

Het verkeer op de N200 (Kennemerplein) neemt toe en fietsers en voetgangers die vanuit Haarlem Noord naar het station of de binnenstad willen reizen, moeten steeds langer wachten voor het stoplicht voordat zij kunnen oversteken. Voor het maken van een integrale visie voor het stationsgebied zijn de volgende denkrichtingen verkend: (a) handhaven van de huidige situatie, (b) een stadsstraat, (c/d) een korte of een lange tunnel of (e) een fiets-/voetgangerstunnel.

- a. Handhaven van de huidige situatie waarbij het aantal voertuigen op de N200 blijft groeien.
- b. Herinrichten van het Kennemerplein achter het station tot stadsstraat. In de stadsstraat doet de auto een stap terug en is er ruim baan voor voetganger, fietser en openbaar vervoer. Een flink deel van de auto's moet dan worden omgeleid. Daarvoor zijn grootschalige maatregelen op ander plekken in de stad nodig.
- c. Een tunnel van circa 200 meter lang achter het station; van Jansweg tot Kruisweg. Bij deze oplossing zijn forse aanvullende maatregelen nodig voor het omleiden van het verkeer dat niet meer via het Kennemerplein over de Kennemerbrug richting de Rijksstraatweg kan rijden.
- d. Een tunnel van circa 400 meter lang achter het station is een mogelijke oplossing. Deze tunnel is lang genoeg om een rechtsafstrook richting Kennemerbrug/Schoterweg te maken. Beide opties



voor een tunnel bieden kansen om van de noordzijde van het station ook een voorkant te maken en om het groen van de Bolwerken door te trekken tot aan het station.

- e. Ongelijkvloerse oversteek van de N200 voor fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld een fietstunnel. Dit verbetert de verbinding voor langzaam verkeer van Haarlem-Noord naar het station en andersom. Een fietstunnel kan mogelijk worden gecombineerd met de aanleg van een nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de noordzijde van het station en/of een 3^e langzaam verkeerstunnel onder het station door.

Overige keuzes

Naast de twee hoofdkeuzes is nog een aantal keuzes te maken:

- a. De verdeling van de bussen over de Jansweg en de Kruisweg
Deze keuze heeft weinig invloed op de belangrijkste opgaven voor het gebied en wordt later, gedurende het opstellen van de visie, gemaakt.
- b. De rode loper alleen over de Kruisweg of ook over de Jansweg
Ook deze keuze is deels een afgeleide van andere ontwerpkeuzes voor het gebied en wordt later gemaakt.
- c. Locaties voor uitbreiding van de fietsenstallingen
Fietsenstallingen kunnen aan de noordzijde ondergronds of bovengronds, aan de zuidzijde als uitbreiding van de bestaande ondergrondse stalling of aan de zuidzijde langs de Jansweg worden gemaakt. Ook een combinatie met het te herontwikkelen Beresteyncomplex of de bouw van een bovengronds busstation is denkbaar. De keuze voor de plek van de fietsenstallingen hangt samen met de vormgeving van de rode loper en wordt op een later moment gemaakt.

6. Uitgangspunten voor de integrale visie

De uitgangspunten voor het opstellen van de visie zijn als volgt:

Het aantal openbaar vervoer reizigers groeit tot 2040 met 2% per jaar

Net als in de bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, is dat het uitgangspunt. Dit is in overeenstemming met het advies van NS, ProRail, Connexion en de Vervoerregio Amsterdam. Bij het opstellen van de visie wordt inzichtelijk gemaakt wat de kansen en risico's zijn van meer of minder groei.

De veilige doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staat voorop

Dat betekent dat voetgangers op een veilige en prettige manier het station moeten kunnen bereiken en dat voldoende fietsenstallingen eenvoudig bereikbaar en toegankelijk zijn. Aanvullend moet er aandacht zijn voor een evenwichtige bezetting van de oostelijke en westelijke toegangstunnels (in het stationsgebouw) naar de perrons. De maatregelen die voortkomen uit de visie dragen er aan bij dat meer gebruik wordt gemaakt van lopen, fietsen en het openbaar vervoer en een lager autobezit en -gebruik in het centrum van Haarlem. De openbare ruimte rondom trein- en busstation is bij uitstek een voetgangersgebied. Bij de inrichting staan de verblijfskwaliteit en comfort voor de reiziger centraal.

Er komen nieuwe busroutes en een busstation in Schalkwijk (Europaweg/Schipholweg)



Om overlast door busverkeer in de binnenstad niet verder te laten toenemen, groeit het aantal bussen dat naar het station rijdt niet meer en wordt het aantal haltes op het Stationsplein niet verder uitgebreid. Dat betekent dat de verwachte groei van het aantal bussen tot 2040 niet kan worden opgevangen op het Stationsplein. Het busplein blijft aan de zuidzijde van het station en een deel van de bussen wordt omgeleid. Om het openbaar vervoer aanbod voor reizigers zo groot mogelijk te houden, is de realisatie van de bushub/busstation die in de visie Europaweg (als busstation Buitenrust) is opgenomen noodzakelijk. Door nieuwe routes en haltes toe te voegen wordt het netwerk fijnmaziger. Dit draagt tevens positief bij aan de ontwikkelpotentie van de zones Oostpoort, Zuidwest, Europaweg, Orionzone en Spaarnesprong. Reizigers die niet perse met de trein hoeven te reizen worden beter bediend en verleid voor openbaar vervoer te kiezen. Station Haarlem blijft goed bereikbaar voor reizigers die wel naar de trein gaan.

Onder meer vanwege de verlenging van de uitstaphalte voor lijn 300 voor de hoofdingang van het station, die in het voorjaar is gerealiseerd en vanwege lijn 244 die sinds 25 augustus 2019 rijdt tussen Haarlem-Noord en Amsterdam Zuid, is voor de korte termijn het huidige busstation groot genoeg. Lijn 244 is een nieuwe spitslijn die niet via het station rijdt.

Een tram of lightrail is op de lange termijn urgent

We willen immers dat het aantal reizigers dat met het openbaar vervoer reist (in plaats van de auto) ook na 2040 blijft groeien. Daarom wordt in de visie rekening gehouden met een ruimtereservering voor een trambaan en halteplaats(en). Vertramming is namelijk opgenomen in het OV-toekomstbeeld als maatregel voor de lange termijn. Voor de periode tot 2040 kunnen vervoersstromen efficiënt en flexibel worden opgevangen met HOV. Verder onderzoek naar de mogelijkheden van tram of lightrail wordt daarom in MRA verband opgepakt, in relatie tot het OV-Toekomstbeeld.

Maatregelen N200 (achter het station) zijn noodzakelijk om het gebruik van fiets en OV te stimuleren
Het handhaven van de huidige situatie van de N200 waarbij het aantal verkeersbewegingen groeit, is geen optie. Het station en de binnenstad moeten voor langzaam verkeer vanuit Haarlem-Noord beter bereikbaar worden. Binnen het proces van de visie wordt onderzocht hoe de verschillende mogelijkheden voor herinrichting van de N200 bijdragen aan een betere stedelijke inpassing van het station aan de noordzijde. In relatie tot investeringskosten en in samenhang met de verbetering van de doorgaande fiets- en looproutes van Haarlem-Noord naar het station en de binnenstad.

Het aantal fietsenstallingen rondom het station moet snel worden uitgebreid

De groei van het aantal fietsenstallingen rondom het station en de inpassing in het fietsnetwerk/rode loper, gaat gelijk op met de behoefte. Met het opstellen van de visie wordt de beste locatie voor deze uitbreiding bepaald. Met het voorbereiden van maatregelen hoeft niet gewacht te worden tot de visie is vastgesteld.

De ontwikkelpotentie van het Stationsplein wordt verkend

Station Haarlem is een intercitystation en daarmee het belangrijkste station voor de stad, zowel voor trein als bus. Het herrouteren van bussen (en niet verder uitbreiden van het busstation aan de zuidzijde) draagt bij aan de ontwikkelpotentie van het Stationsplein. Ook dubbel ruimtegebruik (bijvoorbeeld bovenop een gebouw busstation) kan de gebruikswaarde van het gebied substantieel versterken. Zo biedt de stationsomgeving niet alleen ruimte voor mobiliteit maar ook kansen voor



woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen. De sloop of transformatie van de verouderde Beijneshal en Beresteijncomplex biedt bovendien kansen om de stedelijke structuur te verbeteren door nieuwe langzaam verkeeroutes te laten ontstaan. Deze kansen voor verbetering en verdichting willen we optimaal onderzoeken en benutten. De afwegingen rondom mobiliteit en programma worden integraal benaderd. Zo kan het Stationsplein ontwikkelen als functioneel openbaar vervoer knooppunt, 'place to go' én 'place to be', een herkenbare Haarlemse plek en stadsentree met een hoogwaardig karakter.

7. Consequenties van de voorkeursrichtingen voor de integrale visie

Om de haalbaarheid van de visie aan te tonen en draagvlak te vergroten is het noodzakelijk om parallel aan het opstellen van de visie 2 onderzoeken te doen. In samenspraak met de provincie, de Vervoerregio Amsterdam en overige stakeholders.

1. Alternatieve busroutes en aanleg bushubs

De mogelijkheden voor alternatieve busroutes en bushubs worden verder onderzocht; met name onderzoek naar een geschikte locatie voor een bushub in Schalkwijk (Europaweg/Schipholweg) is urgent. Het onderzoek ziet ook op de investerings- en exploitatiekosten. Binnen dit onderzoek wordt ook een plan voor het elektrisch laden van bussen opgenomen.

2. Herinrichting N200 achter het station en omleiden verkeer

De mogelijkheden voor de toekomstige herinrichting van de N200 achter het station en de daarvoor noodzakelijke omleidingsroutes voor het verkeer, worden verder onderzocht. Het opstarten van een onderzoek naar de effecten op het verkeer buiten het stationsgebied is daarvoor noodzakelijk.

8. Historische waarde

Vanwege de ligging van het stationsgebied in het beschermd stadsgezicht van Nieuwstad is voor de transformatie een zorgvuldige afweging noodzakelijk. Het stationsgebouw zelf heeft hierin een bijzondere positie en wordt, logischerwijs, gehandhaafd. De architectuur is van uitzonderlijke hoge waarde. Eerbied voor dit nationale monument is een belangrijke randvoorwaarde bij toekomstige aanpassingen in het gebied. In 2017 is een cultuur- en stedenbouwhistorische studie gedaan naar de stationsomgeving van Haarlem. De aanbevelingen en randvoorwaarden bieden een toetsingskader voor de toekomstige ontwikkelingen in het stationsgebied en daarmee voor de visie.

9. Duurzaamheid

Duurzaamheid en gezondheid zijn belangrijk thema's voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied. Een al geplande maatregel die op korte termijn (2021) een positief effect heeft op de luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast is het vervangen van een deel van de bussen door elektrische bussen. Het stimuleren van lopen en fietsen, door betere routes en meer fietsenstallingen, draagt ook bij aan de gezondheid van Haarlemmers.

Het stationsgebied is een versteende omgeving en er is behoefte aan meer groen. In de visie houden we rekening met de gevolgen van klimaatverandering, zoals: hittestress, wateroverlast en tekort aan zoet water. Droogte of stortbuien mogen niet leiden tot overlast in het gebied.

Sinds 1 juli 2018 wordt alle nieuwbouw verplicht aardgasvrij ontwikkeld. Dat geldt ook voor sloop- en herbouwprojecten. Haarlem wil in 2040 volledig overgestapt zijn op duurzame energie, dat geldt ook voor bestaande gebouwen. Dat betekent dat in de visie voor het stationsgebied rekening wordt



gehouden met boven- en ondergrondse ruimtereserveringen voor dit doel. De energietransitie zelf is een apart proces dat geen onderdeel uit maakt van de visie.

Tenslotte onderzoeken we de mogelijkheden voor een circulaire ontwikkeling.

10. Risicoanalyse

Dit zijn de 3 belangrijkste risico's voor het project:

<i>risico</i>	Voor dit plan zijn grote investeringen noodzakelijk. Daarvoor hebben we de provincie en Rijksoverheid nodig. Ook de eigenaar van het Beresteyn complex moet grote investeringen doen om het vastgoed weer te laten voldoen aan de eisen van deze tijd en plek in de stad. Het risico is dat de visie niet tot uitvoering komt omdat langdurige commitment tussen (publieke en private) partijen om zich maximaal in te zetten ontbreekt.
<i>beheersmaatregel</i>	Meenemen van partners, belanghebbenden en belangstellenden met een duidelijke toelichting en een inspirerend verhaal.

<i>risico</i>	Het vaststellen van de visie loopt vertraging op omdat maatschappelijk draagvlak ontbreekt.
<i>beheersmaatregel</i>	Er is een participatieplan en een communicatieplan gemaakt waarin staat hoe omgeving en belanghebbenden worden betrokken bij en geïnformeerd over het project (via stakeholdersbijeenkomst, klankbordgroep en inloopavond). Er moet voldoende aandacht zijn voor terugkoppeling van participatiemomenten. Daarnaast is het van belang korte termijn-/no regret maatregelen te signaleren, te realiseren en daarover te communiceren. Ook blijft het noodzakelijk om adequaat te reageren op meldingen omtrent dagelijks onderhoud.

<i>risico</i>	Na vaststellen van de visie wordt er geen uitvoering aan gegeven, bijvoorbeeld omdat een goede aanpak ontbreekt.
<i>beheersmaatregel</i>	Na vaststellen van de visie wordt in afstemming met de belanghebbenden binnen het gebied een ontwikkelstrategie worden opgesteld waarin rekening wordt gehouden met een gefaseerde aanpak (korte termijn, middellange termijn, lange termijn) van de ontwikkeling, ook in relatie tot kosten en financiering.

11. Proces en planning

De ontwikkeling doorloopt de fases van het Haarlems Ruimtelijk Planproces. Met het vaststellen van de startnotitie kan de initiatiefase afgerond worden. In de definitiefase worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase (uitgangspunten en	• Startnotitie	• Raad	Q4 2019



randvoorwaarden, globale verkenning van opgave en kansen)			
Definitiefase (kaders voor verder uitwerking)	<ul style="list-style-type: none"> • Integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied • Stedenbouwkundig kader (SPvE) en ontwikkelstrategie • Overeenkomst met grondeigenaren 	<ul style="list-style-type: none"> • Raad • B&W • Raad 	<p>Q3 2020</p> <p>Q4 2020</p>
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 		

Initiatiefase

In de initiatiefase vindt een integrale verkenning plaats van het project waarbij gekeken wordt waar het aansluit bij het vigerende beleid en waar het project mogelijk afwijkt. De startnotitie wordt in deze fase vastgesteld.

Definitiefase

In de definitiefase worden de uitgangspunten en randvoorwaarden nader gedefinieerd.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase wordt het project uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan binnen de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden. Ook worden vereiste onderzoeken voor de juridisch-planologische procedure uitgevoerd.

Vorbereidingsfase

In deze fase worden voorbereidingen getroffen om het definitief ontwerp te realiseren. Het stedenbouwkundige plan wordt uitgewerkt tot bouwplan. In deze fase wordt tevens de juridisch-planologische procedure doorlopen.

Realisatiefase

De realisatiefase is gericht op de daadwerkelijke uitvoering van het project, waar na realisatie overdracht naar beheer volgt.

12. Participatie en inspraak

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.

Voor het opstellen van de visie werken gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland samen met alle relevante stakeholders. Dit zijn onder anderen NS, ProRail, de Vervoerregio Amsterdam, Pinnacle, Connexion en het Bureau Spoorbouwmeester. 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. Vastgoedeigenaar Pinnacle wordt betrokken bij het opstellen van de visie. De overige partijen zijn betrokken vanaf het opstellen van de probleemanalyse.



Feedback uit de praktijk is een belangrijk bron van informatie over de leefbaarheid binnen het gebied. De gemeente en de provincie hebben daarom een klankbordgroep samengesteld die de bevindingen toetst. De klankbordgroep bestaat in eerste instantie uit Rover, de Fietsersbond, de Centrum Managementgroep, de wijkraad binnenstad, wijkraad Frans Hals, het Actieplatform Buskruit en de oogvereniging. Vertegenwoordigers van andere belangengroepen kunnen in overleg aansluiten.

De Haarlemmers en reizigers zijn over de probleemanalyse geïnformeerd op een inloopavond op 10 september jongstleden. Ook is een vragenlijst over het stationsgebied uitgezet waarop bijna 3.000 volledige reacties zijn ontvangen. Na het vaststellen van de startnotitie 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.

In bijlage 2 vindt u een samenvatting van het participatietraject zoals dat tot nu toe doorlopen is.

11. Bijlagen

Er zijn de volgende bijlagen:

1. Oplossingsrichtingen voor toekomstige mobiliteit-op weg naar een integrale visie stationsgebied Haarlem en bijlage
2. Overzicht van het tot nu toe doorlopen participatietraject