

<b>Onderwerp</b>	
Integrale toekomstvisie 2020-2040 stationsgebied vaststellen	
Nummer	2021/222848
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>Er is een integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied Haarlem gemaakt. Bij de toekomstige transformatie van het stationsgebied komen een aantal kritische facetten samen: mobiliteit, economie, woningbouw, duurzaamheid én openbare ruimte. De visie geeft richting op lange termijn en brengt samenhang tussen de ontwikkelingen in het gebied.</p> <p>De conceptvisie heeft 6 weken ter inzage gelegen tot en met 7 december 2020. Veel betrokken inwoners van Haarlem, reizigers en andere belanghebbenden hebben hun zienswijzen kenbaar gemaakt. Alle reacties zijn beoordeeld en verwerkt in een nota van beantwoording. Er is veel positieve en constructieve input geleverd. Hoewel dit niet heeft geleid tot een aanpassing van het plan, wordt een deel wel gebruikt voor het vervolg. Voorgesteld wordt de visie ongewijzigd vast te stellen.</p> <p>Naar aanleiding van de inspraakreacties maakt de gemeente een plan van aanpak voor de verduurzaming en vergroening van het stationsgebied. Daarmee wordt invulling gegeven aan de ambitie 'duurzaam op ieder vlak'. Ook worden de verkeerskundige aspecten rondom het busverkeer verder uitgewerkt vóórdat een keuze voor een variant voor het busstation gemaakt wordt. De samenwerking met de nieuwe eigenaar van het Beresteyn complex is gestart. Ook dit geeft geen aanleiding tot een aanpassing van de visie.</p> <p>Parallel aan het vaststellen van de visie is een onderzoek gestart naar HOV op de corridor Haarlem-Amsterdam/Schiphol. Ook het project voor de uitbreiding van het aantal gebouwde fietsparkeerplekken is gestart. De opgave om doorgaand oostwest autoverkeer op de N200 aan de noordzijde van het station te ontmoedigen is meegenomen in het (concept) mobiliteitsbeleid.</p> <p>Met deze nota worden de definitieve visie en de nota van beantwoording door de raad vastgesteld.</p>

Behandelvoorstel 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Informatienota probleemanalyse-integrale visie stationsgebied (<a href="#">2019/672230</a>) in het college van 3 september 2019.</li> <li>– Startnotitie visie stationsgebied (<a href="#">2019/672177</a>) in de raadsvergadering van 19 december 2019</li> <li>– Vrijgeven concept visie stationsgebied voor inspraak (<a href="#">2020/307960</a>) in de collegevergadering van 6 oktober 2020</li> </ul>
Besluit College d.d. 18 mei 2021	<p>1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast.</p> <p>de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span></p>
Besluit Raad d.d. .... (wordt ingevuld door de griffie)	<p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,</p> <p>Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De Integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied vast te stellen;</li> <li>2. Het stationsplein ruimtelijk te scheiden in een stadspan met een verblijfsfunctie en een deel voor het busstation;</li> <li>3. Het busstation efficiënt en comfortabel in te richten (met overkapping en zitplekken) waarbij de mogelijkheid voor een gebouwd busstation open staat;</li> <li>4. Voldoende ruimte in het gebied te blijven bestemmen voor werkfuncties, als onderdeel van een gemengd gebied;</li> <li>5. Het aantal gebouwde fietsparkeerplekken in de omgeving van het station uit te breiden;</li> <li>6. De mogelijkheid van een fietstunnel onder het Kennemerplein te onderzoeken;</li> <li>7. Een plan van aanpak te maken voor het verduurzamen en vergroenen van het stationsgebied in relatie tot de geplande transformatie.</li> </ol> <p>de griffier, <span style="float: right;">de voorzitter,</span></p>



## 1. Inleiding

Haarlem heeft de ambitie om tot en met 2025 10.000 woningen toe te voegen. Met 10.000 nieuwe woningen in de stad wordt het drukker in Haarlem. Met het opstellen van een mobiliteitsbeleid en de verdere ontwikkeling van drie OV knooppunten in Haarlem (Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid) bereidt Haarlem zich voor op toekomstige bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken en werkt toe naar een mobiliteitstransitie. De bedoeling is dat Haarlemmers zoveel mogelijk gebruik maken van duurzame vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen, de trein en de bus. Het is belangrijk dat het stationsgebied een goed functionerend knooppunt voor het openbaar vervoer blijft. En natuurlijk een fijne plek met een aantrekkelijke entree naar onze binnenstad. De uitdaging is om, ondanks de groei van de stad, drie kwaliteiten die in het stationsgebied samenkomen te verhogen: aantrekkelijk openbaar vervoer, uitnodigende functies en een mooie openbare ruimte met een ruim en aantrekkelijk stadsplein. Ondanks de tijdelijke terugval in het aantal openbaar vervoerreizigers door de maatregelen rondom corona, blijven de gemeente en de provincie inzetten op het verbeteren van het openbaar vervoer.

Om de transformatie van het Stationsgebied in goede banen te leiden is een Integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied gemaakt. De visie vindt u in bijlage 1. Met de visie worden ambities, ideeën over oplossingen en voorwaarden voor de toekomstige ontwikkelingen vastgelegd. De conceptvisie heeft zes weken ter inzage gelegen tot en met 7 december 2020. Tijdens de inspraakperiode zijn er 75 reacties binnengekomen. Deze zijn allen beoordeeld en de nota van beantwoording vindt u in bijlage 2.

Met deze nota worden de visie en de nota van beantwoording ter vaststelling aangeboden aan de raad.

### **Kern van de integrale visie Stationsgebied**

#### *Faciliteren van de groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer*

Het openbaar vervoer groeit en de verwachting is dat deze groei, na een tijdelijke dip als gevolg van corona, door blijft zetten. De visie voor het stationsgebied faciliteert de groei van het aantal reizigers. Door ervoor te zorgen dat station Haarlem goed bereikbaar blijft voor fietsers, voetgangers en bussen worden Haarlemmers en bezoekers gestimuleerd om voor het openbaar vervoer te kiezen. De groei van het openbaar vervoer kan echter niet alleen op station Haarlem worden opgevangen en de transformatie van stationsgebied Haarlem staat niet op zichzelf: drie Haarlemse OV-knooppunten worden in samenhang ontwikkeld.

#### *Het Stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein en een deel voor het busstation*

Omdat het aantal bussen op station Haarlem niet groeit, ontstaan kansen voor verandering. Het Stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein en een deel voor het busstation

Dit kan een gebouwd busstation zijn of een comfortabele busstation met overkapping en zitgelegenheden op maaiveld. Het stadsplein wordt ruim en uitnodigend vormgegeven met voldoende groen en ruimte voor activiteiten en terrassen.

*De visie voorziet in de herontwikkeling van de panden Beresteyn en Beijnes.*

De gesprekken daarover met de nieuwe eigenaar zijn gestart. Er worden hoge eisen gesteld aan de uitstraling van nieuwbouw in het gebied. Zowel qua maat en schaal als qua architectuur wordt aansluiting gezocht bij de historische binnenstad. Het stationsgebied blijft een aantrekkelijke locatie voor bedrijven uit Haarlem en de regio om zich te vestigen. Bij herontwikkeling blijft daarom voldoende ruimte bestemd voor werken en kantoren, als onderdeel van een gemengd programma.

*Voorrang voor voetgangers en fietsers*

Het stationsgebied wordt een prettige plek om te lopen en te fietsen. Vanuit het perspectief van de op- of overstappende reiziger is de stationsomgeving bij uitstek het domein van de voetganger. Bij het station komen meer comfortabele en overdekte parkeerplekken voor de fiets, ook voor elektrische fietsen en scooters. Deze fietsenstallingen zijn veilig en makkelijk bereikbaar vanaf het Stationsplein, de Kruisweg, de Jansweg en het Kennemerplein. Hiervoor wordt een apart proces gestart waar ook onderzoek naar een tunnel voor fietsers onder het Kennemerplein deel van uitmaakt. De Kruisweg en de Jansweg worden beide aantrekkelijke routes naar het centrum voor fietsers en voetgangers.

## **2. Voorstel aan de raad**

Het college stelt de raad voor:

1. De Integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied vast te stellen;
2. Het stationsplein ruimtelijk te scheiden in een stadsplein met een verblijfsfunctie en een deel voor het busstation;
3. Het busstation efficiënt en comfortabel in te richten (met overkapping en zitplekken) waarbij de mogelijkheid voor een gebouwd busstation open staat;
4. Voldoende ruimte in het gebied te blijven bestemmen voor werkfuncties, als onderdeel van een gemengd gebied;
5. Het aantal gebouwde fietsparkeerplekken in de omgeving van het station uit te breiden;
6. De mogelijkheid van een fietstunnel onder het Kennemerplein te onderzoeken;
7. Een plan van aanpak te maken voor het verduurzamen en vergroenen van het stationsgebied in relatie tot de geplande transformatie.

## **3. Beoogd resultaat**

De integrale toekomstvisie 2020-2040 stationsgebied beoogt richting te geven aan de transformatie van het Stationsgebied op de lange termijn:

- Vergroten van de kwaliteit van het busstation (efficiënte en veilige busroutes, toegankelijk en comfortabel voor reizigers);



- Uitbreiding en betere toegankelijkheid van overdekt fietsparkeren;
- Verbetering fietsverbinding Haarlem-Noord en centrum, via het station;
- Borgen en vergroten duurzaamheid en leefbaarheid in het gebied;
- Herontwikkeling van het verouderde vastgoed: Beresteyn en Beijnes ;
- Realiseren van een stadsplein met uitnodigende functies.

De visie geeft op hoofdlijnen richting aan de genoemde ontwikkelingen, brengt als toetsingskader samenhang aan tussen de individuele projecten en geeft eerder geformuleerde ambities concreter vorm. De visie is het uitgangspunt voor de verdere samenwerking tussen de partijen en de gemeente. De visie is nog globaal. Dat betekent dat samen met de betrokken partners de volgende keuzes nog gemaakt moeten worden:

- De locatie en de inrichting van het busstation en verkeerscirculatie van bussen in de stationsomgeving;
- De locatie van de fietsenstalling.

#### **4. Argumenten**

##### *1. De plannen dragen bij aan een betere verdeling en bereikbaarheid van wonen en werken in de MRA*

Daaraan werkt Haarlem samen met acht andere gemeenten rond Amsterdam in het traject 'Bereikbare Steden'. In Haarlem gaat het daarbij specifiek over de drie OV-knooppunten Nieuw-Zuid, Oostpoort en Stationsgebied Haarlem. De verbetering van de OV-knooppunten waarborgt het behoud van bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad bij de beoogde verdichting en verstedelijking. Door binnen de MRA de krachten te bundelen en door samen te lobbyen bij het Rijk, kunnen de ambities van Haarlem beter gerealiseerd worden. Het doel in dit jaar is het opstellen van een gebiedsplan voor de drie Haarlemse OV knooppunten, dat de basis vormt voor de aanvraag van landelijke en regionale financieringsbijdragen.

##### *2. De visie geeft richting op lange termijn en brengt samenhang tussen de ontwikkelingen*

Daar is behoefte aan nu de nieuwe eigenaar van het Beresteyncomplex heeft laten weten voortgang te willen maken met de herontwikkeling van het pand. Daarnaast voorziet de visie in de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen, het ruimtelijk scheiden van het Stationsplein in een stadsplein met een verblijfsfunctie en een deel voor het busstation en een efficiënte en comfortabele inrichting van een nieuw busstation. De visie vormt het kompas voor de stapsgewijze herontwikkeling en gaat over alle facetten die samenkomen in de stad. Mobiliteit, economie, woningbouw, duurzaamheid én openbare ruimte. Het opstellen van de visie is een van de acties die voortkomen uit de corridordialoog Kennemerlijn ([BBV 2018/113949](#)) en sluit aan bij het programma OV knooppunten van de provincie Noord-Holland.

##### *3. Vijf ambities vormen het hart van de visie en slaan de brug tussen mobiliteit en verblijfskwaliteit*

De ambities zien op alle ontwikkelingen binnen het stationsgebied en dragen in samenhang bij aan het realiseren van een betekenisvolle plek:

- Een levendige plek voor iedereen: door een evenwichtige, stedelijke mix van wonen, werken en culturele voorzieningen. Niet alleen overdag, maar ook in de avonduren. Actieve en open plinten, balkons en loggia's zorgen voor dynamiek en ogen op straat.
- Voorrang voor voetgangers en fietsers: zij vinden vanuit alle windrichtingen makkelijk en veilig hun weg naar het station. Een fijnmazig netwerk van pleinen, straten en parken verbindt het station met de omgeving. Hoogwaardige fietsstallingen maken het aantrekkelijk om met de fiets naar het station te komen. De beleving vanuit ooghoogte staat centraal.
- Reizigers bewegen zich moeiteloos en snel: Het stationsgebied in Haarlem blijft ook in de toekomst een goed functionerende openbaarvervoersknoop. De reiziger beweegt zich aangenaam, eenvoudig en snel tussen de modaliteiten voet, fiets, bus, auto en trein. We houden rekening met op termijn een tram.
- Bolwerken en binnenstad komen samen: Het Stationsplein aan de zuidzijde representeert de kwaliteiten van de Haarlemse binnenstad met haar kenmerkende tussenschaal: aangenaam, hoogwaardig en met klasse. Het groene bolwerk met zijn statige panden, grote bomen en glooiende groene lijnen is vanaf de noordzijde van het station direct ervaarbaar. Zowel de zuidzijde als de noordzijde van het station zijn onderdeel van een aantrekkelijk entreegebied.
- Duurzaam op elk vlak: Er wordt gekozen voor duurzame manieren van vervoer en er wordt rekening gehouden met de mogelijke komst van een tram. De openbare ruimte wordt klimaatbestendig ingericht en er komt meer groen. Bij de nieuwe bebouwing wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om er een andere functie in te plaatsen.

#### *4. No-regret onderdelen uit de visie zijn via verschillende trajecten opgepakt*

Tijdens de ter inzage periode heeft het project niet stil gelegen:

- Het overleg met de vastgoedeigenaar is gestart. Ten behoeve van de samenwerking en het kostenverhaal wordt dit jaar voor de ontwikkeling van het Beresteyncomplex een voorschotovereenkomst gesloten tussen gemeente en vastgoedeigenaar.
- Er is een proces gestart voor het uitbreiden van de gebouwde fietsparkeerplekken. Voor de voorbereiding is een bijdrage bij het Rijk aangevraagd en verkregen en er zal een overeenkomst worden gesloten met ProRail. Volgens planning wordt aan het eind van het jaar voor dit project een startnotitie aangeboden aan de raad. Op korte termijn (in 2021) wordt het aantal fietsparkeerplekken aan de Jansstraat uitgebreid door het plaatsen van dubbellaagse fietsrekken.
- De planning van de toekomstige herinrichting van busstation, Stationsplein en Kennemerplein is opgepakt als onderdeel van het regionale project Bereikbare Steden. Het doel is om voor de realisatie daarvan een overeenkomst te sluiten met Rijk en provincie Noord-Holland.
- De wens om het autoverkeer op de N200 ten noorden van het station te verminderen staat in het Haarlemse mobiliteitsbeleid en het onderzoek naar de mogelijkheden is onderdeel van de uitwerking van het beleid. De mogelijkheden voor een fietstunnel onder het Kennemerplein worden onderzocht als onderdeel van het project voor het uitbreiden van de fietsparkeerplekken.



- Door de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en gemeente Haarlem is (samen met overige gemeenten in de regio) een onderzoek gestart naar HOV op de corridor Haarlem-Amsterdam/Schiphol waarin de routes naar station Haarlem worden meegenomen. Ook voor de ontwikkeling van het OV-knooppunt Haarlem-Nieuw-Zuid is door de gemeente samen met de provincie een project gestart.

#### *5. De ontwikkelingen worden aangegrepen voor het verbeteren van duurzaamheid en leefbaarheid in het stationsgebied*

Om verder invulling te geven aan de ambitie 'duurzaam op ieder vlak' wordt een plan van aanpak gemaakt voor de verduurzaming en vergroening van het stationsgebied, in relatie tot de transformatie van het gebied. Een klimaatadaptief gebied is noodzakelijk voor een aantrekkelijk, comfortabel en goed functionerend stationsgebied. Hittestress heeft bijvoorbeeld gevolgen voor gezondheid en comfort en wateroverlast kan de bereikbaarheid beperken. Daarom wordt de openbare ruimte in het stationsgebied klimaatadaptief. Het stationsgebied wordt zoveel mogelijk vergroend, en er is aandacht voor de opvang en buffering van regenwater. Waar mogelijk dragen ook de gebouwen in het stationsgebied hieraan bij middels het gebruik van groene en blauwe daken en groene gevels, en groene binnenterreinen. De vergroening van de openbare ruimte rond het station, met een variatie in beplanting, moet bijdragen aan de stedelijke biodiversiteit. We gaan respectvol om met aanwezige bomen. Ook wordt gestreefd naar natuurinclusief en circulair bouwen. Het plan van aanpak zal een kader en handelingsperspectief bieden voor alle ontwikkelingen binnen het gebied.

#### *6. De mogelijkheid voor een 'knip' in de Lange Herenstraat wordt onderzocht*

De motie 'Op naar een groene Lange Herenstraat' roept het college op om de Lange Herenstraat te betrekken in de uitwerking van de integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied.

Opgedragen wordt om de mogelijkheid te onderzoeken van een 'knip' na de entree van de parkeergarage, waarbij de auto's van straat naar de garage worden verplaatst.

Op de lange termijn kan de transformatie van het stationsgebied, en met name de herontwikkeling van het Beresteyncomplex, bijdragen aan de verbetering van het woonklimaat en kan groen worden toegevoegd. Overeenkomstig de visie is het uitgangspunt dat de bezoekersparkeergarage op den duur verdwijnt.

Voor de korte termijn zijn geen maatregelen in de Lange Herenstraat gepland en er is geen budget voor herinrichting. Wanneer besloten wordt om in de begroting wel budget hiervoor vrij te maken, dan kan gedacht worden aan het opheffen van de parkeerplekken aan de noordzijde van de straat. In overleg met bewoners en bedrijven uit de straat kan aanvullend worden overwogen de straat af te sluiten met een verzinkbare paal.

#### *7. Er is een participatie en inspraaktraject doorlopen*

De concept visie is in samenspraak met belanghebbenden gemaakt. De belangrijkste uitgangspunten voor de visie zijn vooraf gepresenteerd op een digitaal forum waar betrokken Haarlemmers en

reizigers hun suggesties konden inbrengen. De ambities en varianten zijn besproken in de klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangengroepen. De conceptvisie is op 8 oktober 2020 ter inzage gelegd en de inspraakperiode liep tot en met 7 december. De concept visie is op 29 oktober 2020 besproken in de commissie Ontwikkeling en op 16 november 2020 in de ARK. De inbreng en de reactie van de gemeente daarop zijn verzameld in bijlage 2. De verzamelde reacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het concept. Meer over de inspraakperiode en reacties kunt u lezen in hoofdstuk 6 van dit besluit.

#### *8. Samenwerking met de nieuwe vastgoedeigenaar is gestart*

Op 21 december 2020 is het Beresteyncomplex gekocht door Vastint. Zij zijn bekend met de inhoud van de visie en willen graag samen met de gemeente verschillende varianten verder onderzoeken. Omdat Vastint één van de grootste belanghebbenden is in het gebied, zijn zij in de gelegenheid gesteld om hun mening te geven over de visie voordat de visie werd aangeboden ter vaststelling. Om de mogelijkheden van de herontwikkeling van het vastgoed in relatie tot de visie goed te kunnen onderzoeken was even tijd nodig. De mening van Vastint is als insprekbijdrage meegenomen in de nota (bijlage 2). De eerste gesprekken tussen Vastint en gemeente geven het vertrouwen dat een goede herontwikkeling van het vastgoed binnen de contouren van de visie goed mogelijk is en aantrekkelijk voor de stad.

#### *9. Financiën en ontwikkelstrategie*

Na vaststellen van de visie wordt toegewerkt naar een keuze voor een variant voor het faciliteren van reizigers en mobiliteitsstromen, vastgoedontwikkeling en vernieuwing van de openbare ruimte. Deze keuze bepaalt in belangrijke mate de uitvoeringsstrategie voor de binnenstadszijde. Voor de bolwerkzijde zijn de mogelijkheden om het autoverkeer te reduceren van belang. Uit onderzoek, volgend uit het mobiliteitsbeleid, moet blijken welke inrichtingsmogelijkheden voor de openbare ruimte mogelijk zijn. De realisatie zal uiteindelijk in stappen plaatsvinden.

De ontwikkelingen binnen het stationsgebied zullen aanzienlijke investeringen vragen. Daarnaast hebben voorgestelde ingrepen kwalitatieve effecten die verder reiken dan het stationsgebied alleen. Het gaat hier om bijvoorbeeld de herroutering van bussen, de ontwikkeling van nieuwe bushubs, de ingrepen op het Kennemerplein en een mogelijke toekomstige tram. De drie Haarlemse OV knooppunten zijn aangewezen als sleutelgebied binnen het verstedelijkingsconcept van de MRA. De ontwikkeling is van belang voor het goed functioneren van de metropoolregio als geheel. Met het project Sleutelgebieden is overleg tussen gemeente, provincie, MRA en het Rijk opgestart en gezamenlijk wordt gewerkt aan een businesscase en ontwikkelstrategie. Het organiseren van adequate dekking voor de noodzakelijke investeringen is een cruciaal onderdeel in de ontwikkelstrategie. Doel van het overleg is om afspraken te maken over een gezamenlijke werkagenda en een routekaart die resulteren in een aanvraag voor regionale en nationale cofinanciering in 2021. Het zwaartepunt ligt daarbij nu op OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.





Onderzocht wordt welke ingrepen in het stationsgebied meegenomen kunnen worden in de aanvragen.

Met de vastgoedeigenaar wordt een voorschotovereenkomst gesloten om de ambtelijke kosten voor de definitiefase van het project voor de herontwikkeling van het Beresteyncomplex te dekken. Nadat de kaders voor de vastgoedontwikkeling zijn vastgesteld, wordt voor het vervolg van de ontwikkeling een anterieure overeenkomst gesloten ten behoeve van alle wettelijk op de grondeigenaar te verhalen kosten. Het gaat om de kosten van de ambtelijke begeleiding, het bestemmingsplan, het afdekken van planschaderisico en verhaal van bovenplanse kosten.

Voor het vervolg van het project in de komende jaren kunnen niet alle kosten worden verhaald op derden. In de kadernota is reeds een investering aangekondigd in het kader van de uitvoering van de drie knooppunten in de stad, waaronder het Stationsgebied. Voor de voorbereidende werkzaamheden in 2021 is budget beschikbaar uit de SOR.

## **5. Risico's en kanttekeningen**

### *1. De visie is niet concreet over de N200 achter het station*

De N200 was een aandachtspunt in veel zienswijzen. Als het straatbeeld gedomineerd blijft door auto's, dan blijft de verblijfskwaliteit laag. Het niet opnemen van voorstellen voor ingrepen hiervoor in de visie wordt door de insprekers gezien als een gemiste kans. De meest voorkomende inspraakreactie is een oproep om meer werk te maken van het verminderen van de barrièrewerking, of zelfs autoluw maken, van de N200 achter het station. Dit is opgenomen in de mobiliteitsvisie.

### *2. Er zijn zorgen over de toekomstige routes van tram en bus*

Er zijn zorgen over tram en bus. Enerzijds in relatie tot overlast en verkeersveiligheid en anderzijds in relatie tot onzekerheid over het busstation aan de Schipholweg (OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) en de tram. Dit heeft ook te maken met de inrichting van de Jansstraat waar routes nu al als krap en onveilig worden ervaren: fietsers kunnen niet richting centrum en er is te weinig plek voor bussen NS vervangend vervoer. Inmiddels is een onderzoek gestart naar HOV op de corridor Haarlem-Amsterdam/Schiphol waarin de routes naar station Haarlem worden meegenomen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en gemeente Haarlem. Voordat een keuze voor een variant in het Stationsgebied definitief wordt gemaakt, wordt eerst een verkeerscirculatieplan opgesteld. Dat is aanvullend op en meer gedetailleerd dan het eerder genoemde onderzoek naar HOV.

### *3. Een haalbare mix van functies vergroot de leefbaarheid in het gebied*

Een goede mix van functies is in de visie opgenomen. Er is meer nodig om dit te bewerkstelligen. Daarom wil de gemeente samen met vastgoedeigenaren uit het gebied en Haarlemse ondernemers een gebiedsconcept opstellen. Het gebiedsconcept moet uitspraken doen over de identiteit voor het gebied en een bijpassend programma en functies. Door te kiezen voor een hoog ambitieniveau voor het 'werken' programma, wordt de economische kracht van de knooppuntlocatie goed benut.

## **6. Participatie en inspraak**

De conceptvisie heeft zes weken ter inzage gelegen tot en met 7 december 2020. Tijdens de inspraakperiode zijn er 75 reacties binnengekomen. Deze zijn allen beoordeeld en de nota van beantwoording vindt u in bijlage 2.

Als gevolg van corona was een fysieke informatie-avond helaas niet mogelijk. Geïnteresseerden konden de visie bekijken via de projectwebsite. Daar was ook een publiekvriendelijke versie, in de vorm van een filmpje, te zien. Omwonenden zijn met een kaart in de brievenbus geïnformeerd over de inspraakmogelijkheden. Overige geïnteresseerden zijn geïnformeerd via de nieuwsbrief van de gemeente en via social media. Stakeholders (zoals NS, ProRail, VRA) en leden van de klankbordgroep (wijkraden, fietsersbond, Rover, Historische Vereniging Haarlem, oogvereniging Retina, platform Bus-Kruit) zijn direct via e-mail geïnformeerd over de visie. Veel voorkomende vragen en antwoorden worden opgenomen in een meest gestelde vragen rubriek op de projectwebsite.

### *De concept visie is op 29 oktober 2020 besproken in de commissie Ontwikkeling*

De herontwikkeling van Beresteyn en Beijnes werd gezien als een verbetering en de commissie adviseerde om de samenwerking met de vastgoedeigenaar op te starten. Inmiddels is de samenwerking met de nieuwe eigenaar, Vastint, gestart. Dit zal op korte termijn leiden tot het sluiten van een voorschotovereenkomst waarin beide partijen de wens uitspreken om binnen de contouren van de vastgestelde visie samen te werken aan de herontwikkeling van het vastgoed. De inspraakreactie van Vastint is opgenomen in bijlage 2.

De commissie was positief over het uitbreiden van de fietsenstallingen en voorrang voor voetgangers. Inmiddels is een proces voor het uitbreiden van de gebouwde fietsenstallingen opgestart en volgens planning wordt in het laatste kwartaal van dit jaar een startnotitie aangeboden aan de commissie.

Er waren ook aandachtspunten en men vond dat nog weinig concrete stappen zijn gezet. Er werd getwijfeld over het besluit om het busstation niet te laten groeien, een verkeerskundige (OV-)visie op het geheel ontbreekt immers nog en ook de barrièrewerking van de N200 is nog een knelpunt. Inmiddels is het onderzoek naar het HOV netwerk gestart en de provincie en gemeente zetten gezamenlijk stappen in de ontwikkeling van de mobiliteitshub aan de Schipholweg. Volgens planning zal daarvoor in oktober van dit jaar een stuk worden aangeboden aan de raad.

Ook werd door de commissie aandacht gevraagd voor vergroening en voor een prettig ingericht verblijfsgebied. Daarom zal een plan van aanpak worden gemaakt voor de verduurzaming en vergroening van het stationsgebied. De bespreking door de commissie heeft niet geleid tot aanpassing van het concept.



*Op 16 november 2020 is de concept visie toegelicht aan de ARK*

De ARK kan zich grotendeels vinden in de concept visie en benadrukt het belang van dit gebied voor de stad. Er is een voorkeur voor een overdekt of overbouwd busstation. De adviescommissie adviseert een zorgvuldige afweging van de mogelijke functies in het te herontwikkelen vastgoed. De adviescommissie heeft ook aangegeven positief te staan tegenover een plein in langgerekte vorm. De ARK vraagt specifiek aandacht voor de (levendige) invulling van de plinten en de lastige stedenbouwkundige aansluiting op de Kruisstraat waar de bebouwing veel lager is dan op het Stationsplein. Ze benadrukt dat het verminderen van de barrière werking van de N200 een belangrijk aspect is dat kan bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied. Een toekomstige tram wordt gezien als een verrijking voor de stad. De commissie vraagt betrokken te blijven bij het vervolg van het project.

*De inspraakreacties verrijken het proces*

De meest voorkomende reactie is een oproep om meer werk te maken van het verminderen van de barrièrewerking, of zelfs autoluw maken, van de N200 achter het station. Bijvoorbeeld door ongelijkvloerse oplossingen te ontwerpen. Daarnaast is door inwoners van Haarlem regelmatig opgeroepen rekening te houden met klimaatadaptatie en vergroening van het stationsgebied. En er zijn zorgen over de toekomstige routes van tram en bus. Enerzijds in relatie tot overlast en verkeersveiligheid en anderzijds in relatie tot onzekerheid over het busstation aan de Schipholweg (OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) en de tram.

Positieve reacties zijn er op de aandacht voor voetgangers, het uitbreiden van de fietsenstallingen en de geplande aanpak van het Beresteyncomplex.

Al met al waren er geen reacties die leiden tot een aanpassing van de concept visie. Wel is ingezet op het volgende:

- verder uitwerken van verkeerskundige aspecten voordat er een keuze voor een variant gemaakt wordt;
- de zichtbaarheid van het monumentale stationsgebouw en een evenwichtige verdeling van reizigers over de toegangstunnels (oost en west) onder het station, is een leidend uitgangspunt in het vervolg van het project;
- om verder invulling te geven aan de ambitie 'duurzaam op ieder vlak' een plan van aanpak te maken voor de verduurzaming en vergroening van het stationsgebied, in relatie tot de transformatie van het gebied;
- samen met vastgoedeigenaren uit het gebied en Haarlemse ondernemers de identiteit voor het gebied en bijpassend programma en functies te onderzoeken (een gebiedsconcept op te stellen);
- de opgave om doorgaand oostwest autoverkeer op de N200 aan de noordzijde van het station te ontmoedigen mee te nemen in het mobiliteitsbeleid;
- een onderzoek naar een fietstunnel onder het Kennemerplein mee te nemen in het proces voor het uitbreiden van de fietsenstallingen;

- het besluit om het busstation niet te laten groeien verder te onderbouwen met een (reeds gestart) onderzoek naar HOV op de corridor Haarlem-Amsterdam/Schiphol waarin de routes naar station Haarlem worden meegenomen;
- de stakeholders uit de eerdere fase en de stakeholders die een inspraakreactie hebben gestuurd (ook) te betrekken in de volgende fase van het project;
- de samenwerking met de nieuwe vastgoedeigenaar van het Beresteyncomplex is opgestart.

## 7. Uitvoering



<i>Juli 2021</i>	<i>Vaststellen visie door de gemeenteraad</i>
<i>Oktober-december 2021</i>	<i>Ontwikkelstrategie en businesscase</i>
<i>Q4 2021</i>	<i>Eerste resultaten HOV onderzoek Haarlem-Amsterdam/Schiphol</i>
<i>Q4 2021</i>	<i>Startnotitie fietsenstalling</i>
<i>Q4 2021/Q1 2022</i>	<i>Keuze locatie busstation, voorkeursvariant, gebiedsconcept</i>
<i>Maatregelen N200 achter het station afhankelijk van prioritering in het mobiliteitsbeleid en uitvoeringsplan</i>	

Met het vaststellen van de visie is de eerste stap in de transformatie van het stationsgebied afgerond. Voor de verdere uitwerking van de transformatie van het stationsgebied is een plan van aanpak opgesteld en een ontwikkelstrategie. Voor de verschillende onderdelen (fietsenstalling, busplein, vastgoedontwikkeling, maatregelen N200 achter het station) worden startnotities voorgelegd aan de raad. Daarna wordt per onderdeel het stappenplan uit het Haarlems Ruimtelijk Planproces gevolgd.

### 7. Bijlagen

Er zijn 2 bijlagen:

1. Integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied, mei 2021
2. Nota van beantwoording inspraakreacties visie stationsgebied, 12 mei 2021