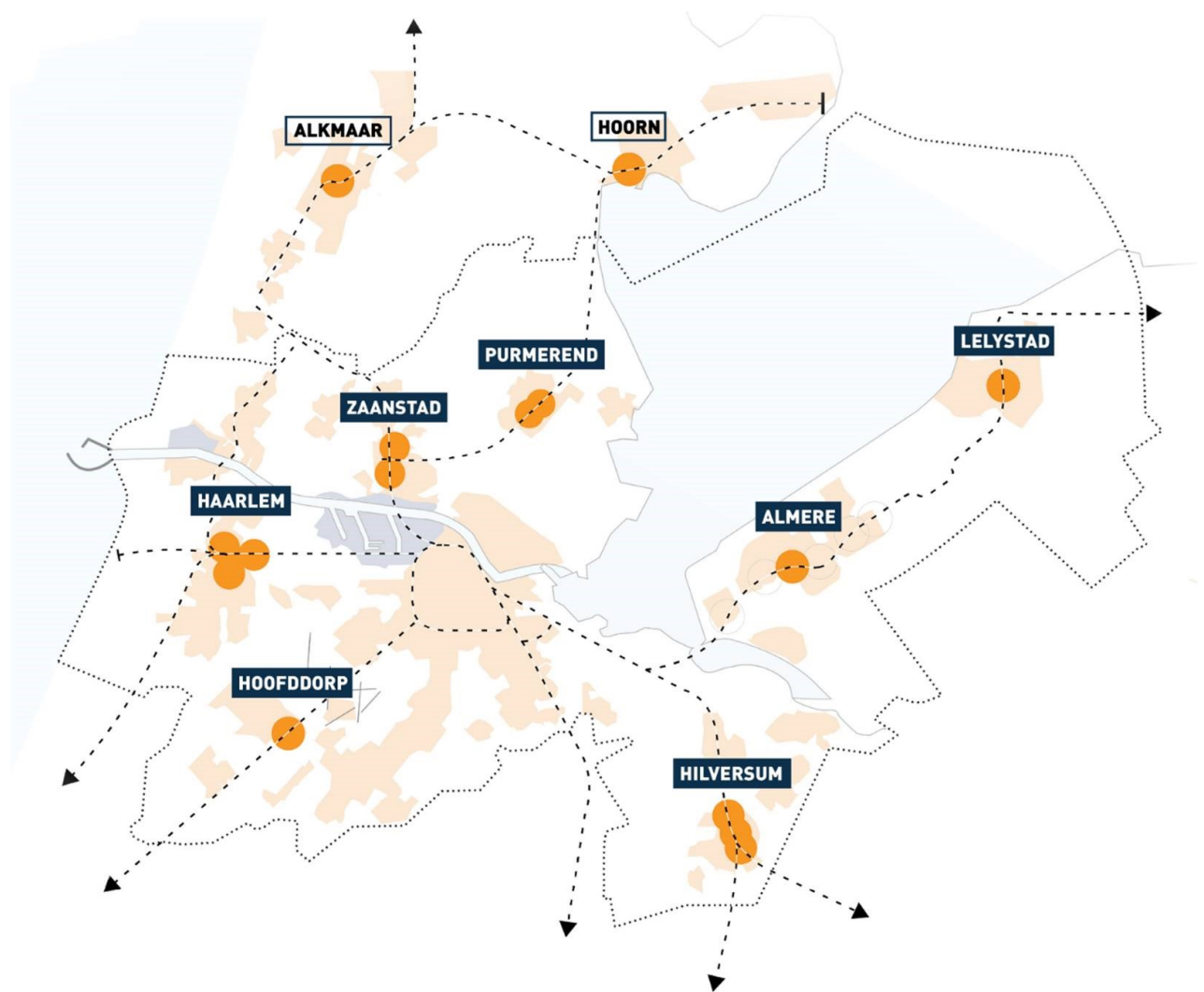




BIJLAGE 1

Gebiedsplan Haarlem in het kader van **Bereikbare Steden**

6 juli 2021

Samenvatting

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken 9 gemeenten samen met de MRA, provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk aan versnelde integrale en duurzame gebiedsontwikkeling. Om de plannen in Haarlem inzichtelijk te maken is dit Gebiedsplan opgesteld.

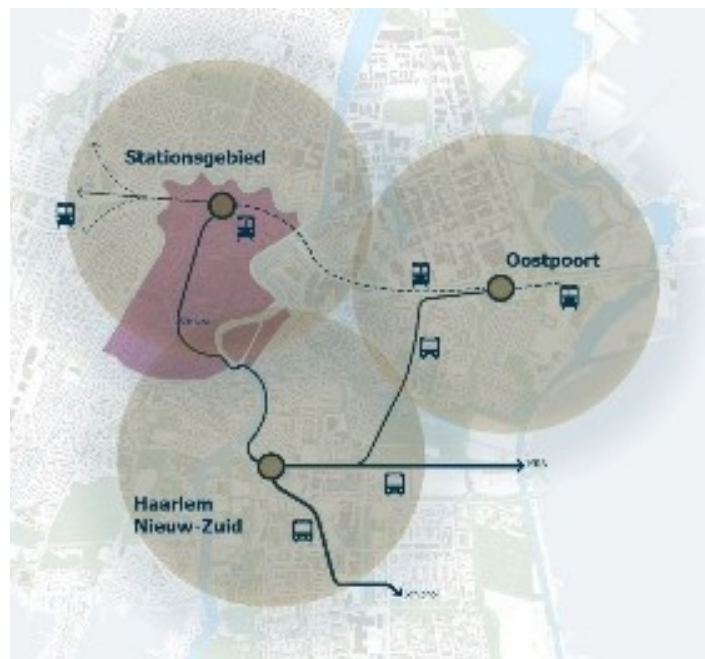
Haarlem bouwt aan de stad. Tot 2030 neemt het Haarlems woningaanbod toe met 10%. Haarlem kiest voor toevoegen van een gemengd (hoog)stedelijk milieu met een mix aan voorzieningen. Daardoor ontstaan diverse agglomeratie-effecten, zoals:

- aantrekkelijke locaties voor werkgevers om zich te vestigen;
- betere match tussen (hoogopgeleide) Haarlemse werknemers en beschikbare banen in de stad;
- minder en kortere reisbewegingen, en met name een kleinere uitgaande pendel van werkende Haarlemmers richting Schiphol en Amsterdam en grotere tegenspits.

Haarlem levert deze bouwprestatie door zorgvuldige inpassing, passend bij de historische kwaliteiten van de stad en met veel aandacht voor behoud en versterking van het groen-ecologische netwerk door de stad.

Het Haarlemse stadshart is een belangrijke regionale ontwikkellocatie. **Het stadshart is een samenstel van drie aaneengesloten gebieden rondom de OV-knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid.** Elk knooppunt is een entree-gebied tot de stad en vliegwiel voor verdere ontwikkelingen in de stad en de regio. In dit gebied worden in de periode tot 2030 8.300 woningen en minimaal netto 2.000 arbeidsplaatsen toegevoegd.

Daarvoor is het nodig om de investeren in de stad. In dit Gebiedsplan staan 25 projecten opgenomen in een straal van circa 1.200 meter rond de drie OV-knooppunten. Haarlem doet samen met de andere acht gemeenten een beroep op het rijk om te investeren in duurzame en integrale gebiedsontwikkeling in onze regio's. Uit onderzoek van de MRA blijkt dat de daarvoor benodigde investeringen zich ruimschoots terug betalen.



Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Het stadshart nu en straks	5
1.1 De identiteit van Zuid-Kennemerland en Haarlem	5
1.2 De rol van het stadshart	8
1.3 Samenhang en belang OV-knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Nieuw-Zuid	10
2. De ontwikkelstrategie	12
2.1 Strategische interventies	12
2.2 Motivering gevraagde gezamenlijke inzet	16
3. Projectenbeschrijving	18
3.1 Toelichting ontwikkelingen wonen en economie	18
3.2 Projectenoverzicht	22
4. Fasering	28
5. Organisatie, draagvlak en communicatie	29
5.1 De gemeentelijke organisatie	29
5.2 Verbinding bestuur, samenleving en markt	30
6. Risicomanagement	31

Inleiding

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt volop gewerkt aan de duurzame ontwikkeling van de steden en dorpen. Ondanks de complexiteit van opgaven, de schaarse ruimte en de druk op bereikbaarheid is er veel mogelijk. Haarlem trekt met acht steden rond Amsterdam samen op om de vele opgaven zorgvuldig en afgestemd aan te pakken. Het doel is samen met de MRA, de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk te werken aan versnelde integrale en duurzame gebiedsontwikkeling.

Samenwerking negen gemeenten

De negen gemeenten willen een betere verdeling en bereikbaarheid van wonen en werken en een betere ontsluiting van hun stadsharten. Deze samenwerking vormt tevens een eerste uitwerking tot een 'polycentrische metropool', zoals afgesproken in de MRA verstedelijkingsstrategie en het Bestuurlijk Overleg MIRT. De samenwerking vindt plaats in het traject 'Bereikbare Steden', onderdeel van het Rijks- en regioprogramma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid).

Doelen

De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

- versneld aanpakken van het woningtekort;
- optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;
- stimuleren van de werkgelegenheid;
- verduurzamen en klimaatveranderingsbestendig maken; en
- blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.

Ontwikkeling rond OV-knooppunten

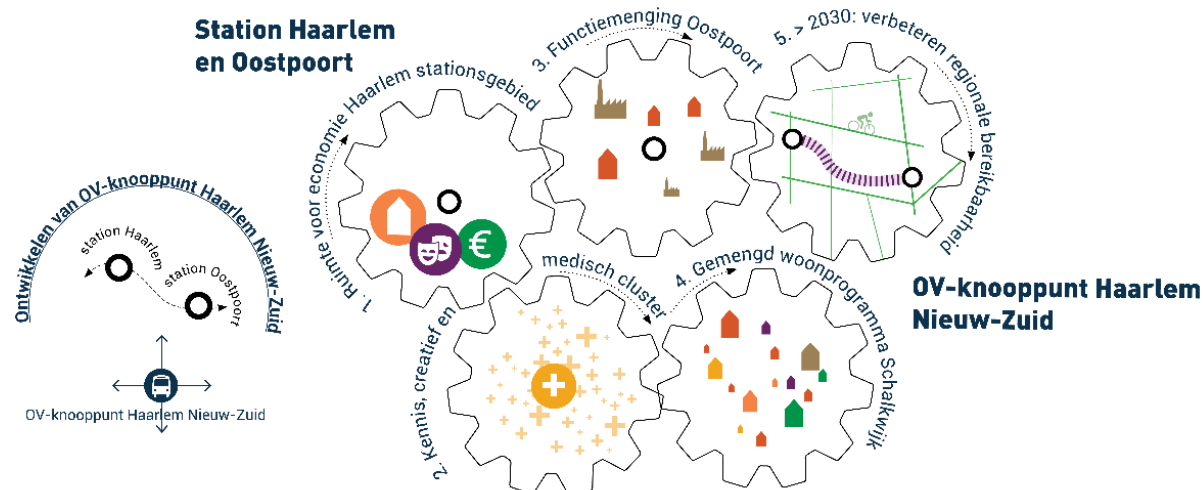
De negen gemeenten kunnen in hun stadsharten een substantiële bijdrage leveren van lokaal, regionaal en nationaal belang, waaronder gezamenlijk ruim 65.000 woningen en ruim 21.000 banen. Met het toevoegen van 8.300 woningen en minimaal 2.000 banen heeft Haarlem een belangrijk aandeel in de groei van de MRA. Die ontwikkelingen vinden plaats in het stadshart. Het Haarlems stadshart is een samenstel van drie aaneengesloten gebieden rondom de OV-knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid. Elk knooppunt is een entreegebied tot de stad en vliegwiel voor verdere ontwikkelingen in de stad en de regio. De beoogde plannen liggen binnen de invloedssfeer van de knooppunten (ca. 1.200 meter) en hebben daarmee ook effect op omliggende ontwikkelingen. Ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en leefbaarheid van de stad blijven daarbij centraal staan. De woningen worden goed betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Het woningaanbod wordt in balans met een uit te breiden voorzieningenaanbod en te verbeteren infrastructuur ontwikkeld.

Gebiedsplan

Het voorliggende Haarlemse Gebiedsplan (concept juni 2021) geeft op hoofdlijnen richting aan de uitvoering van de plannen. Een overzicht van de projecten staat in hoofdstuk 3. Om de grote inspanningen voor woningbouw en economische doelstellingen binnen het bestaand stedelijk gebied te halen, zijn veel investeringen en maatregelen voor verbetering van bereikbaarheid en mobiliteit onlosmakelijk aan die inspanningen verbonden. De gemeente heeft in beeld gebracht welke infrastructurele investeringen binnen ca. 1.200 m rondom de OV-knooppunten noodzakelijk zijn. Een deel kan Haarlem dragen, inclusief enkele bijdragen uit de regio Zuid-Kennemerland. Voor grotere ingrepen worden VRA, Provincie, Rijk en EU gevraagd financieel bij te dragen. Partijen dragen op die manier samen zorg om Zuid-Kennemerland als onderdeel van de MRA beter bereikbaar te maken met het OV, huizen te bouwen en tegelijk de woonomgeving aantrekkelijk te houden en aanzienlijk meer kennisintensieve werkgelegenheid aan de stad toe te voegen.

Kern van de ontwikkelingen

Onderstaande figuur laat de kern van de ontwikkelingen zien (figuur 1). Door het positieve effect op omliggende ontwikkelingen werken deze ingrepen gezamenlijk als vliegwiel voor de verdere verdichting en verstedelijking van Haarlem.



Figuur 1 | Kern van de ontwikkelingen

Leeswijzer

Dit Gebiedsplan beschrijft hoe de ontwikkeling van het stadshart van Haarlem bijdraagt aan de Rijksopgaven voor wonen en werken en de daaraan verbonden landelijke doelstellingen voor verduurzaming en beter benutten van OV. Belangrijk onderdeel van het Gebiedsplan is de ontwikkelstrategie. Hierin is de volgorde van en samenhang tussen projecten, budgetten en de gewenste fasering omschreven. Hiermee wordt inzichtelijk hoe de stad wordt doorontwikkeld, welke projecten van elkaar afhankelijk zijn en welke meer zelfstandig ontwikkeld kunnen worden.

- Hoofdstuk 1 gaat in op de (toekomstige) rol van het stadshart van Haarlem en de samenhang tussen de drie belangrijkste OV-knooppunten.
- In hoofdstuk 2 wordt de ontwikkelstrategie toegelicht en een motivering voor de gevraagde Rijksinzet.
- Hoofdstuk 3 en 4 biedt inzicht in de (woningbouw-, economische- en infrastructurele) projecten en de beoogde fasering.
- Hoofdstuk 5 is bedoeld voor afspraken over organisatie en communicatie en overleg met stakeholders.
- Tot slot volgt in hoofdstuk 6 een beschrijving van de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen.

1. Het stadshart nu en straks

1.1 De identiteit van Zuid-Kennemerland en Haarlem

De regio Zuid-Kennemerland biedt de MRA een uniek en aantrekkelijk vestigingsklimaat dankzij de ligging aan de Noordzee, de historische binnenstad van Haarlem, de ruige duinnatuur met een Nationaal Park en landgoederen in de binnenduinrand.

Deze karakteristiek komt uit het [MRA Verstedelijkingsconcept](#) en omschrijft bondig de kracht van dit deel van de metropool. Het is een levendig en divers gebied met een groot aandeel zakelijke dienstverlening, overheidsorganisaties, detailhandel en de creatieve sector. Haarlem staat bekend als één van de beste winkelsteden van Nederland, met daarnaast veel horeca en culturele voorzieningen. *Start-ups* en *scale-ups* op het gebied van circulaire economie en innovatie weten de regio goed te vinden. Daarnaast vallen de ontwikkeling van het C-district Waarderpolder en de komst van University College in de Koepel op, als blikvangers op gebied van kennis en innovatie. Haarlem wil als centrumgemeente de ontwikkeling van kennis, creatieve sector en een gezondheidscluster verder versterken, met name rondom de OV-knooppunten, in een omgeving waar het fijn wonen, werken, verblijven en reizen is.

Stadshart met drie OV-knooppunten

Haarlem bouwt aan de stad en heeft daarvoor diverse ontwikkellocaties. Het Haarlemse stadshart is de belangrijkste en aantrekkelijk voor functies met een stedelijk en regionaal gemengd karakter en een groot verzorgingsgebied. Het stadshart bestaat uit drie OV-knooppunten die in betekenis groeien: Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid. In aansluiting op de beoogde groei van Haarlem is de verdere ontwikkeling van die OV-knooppunten zeer kansrijk voor nieuwe woningen, werklocaties en voorzieningen. De drie knooppunten zijn essentieel om de stedelijke opgaven en verdichting te laten slagen. Ze zijn de draaipunten in bereikbaarheid van de stad en de regio en (gaan) fungeren als regionaal overstappunt, in een multimodale omgeving (fiets, OV, auto) met bijbehorende verblijfsfuncties. De drie OV-knooppunten dragen sterk bij aan de beeldvorming en identiteit van Haarlem, ze zijn elk een entreegebied.

Economische kracht en nieuwe woonambities

In haar ontwikkelplannen versterkt Haarlem de aantrekkelijke historische kenmerken van de stad. Daarbij benut Haarlem de economische kracht van het stadshart en groeit als creatieve stad van toegepaste innovatie. Het ambitieniveau hiervoor is hoog. Door het faciliteren van proeftuinen en *living labs* wordt innovatie op gebied van circulaire economie en gezondheid aangejaagd. Hiermee wordt het onderscheidend werkmilieu binnen de MRA verder versterkt.

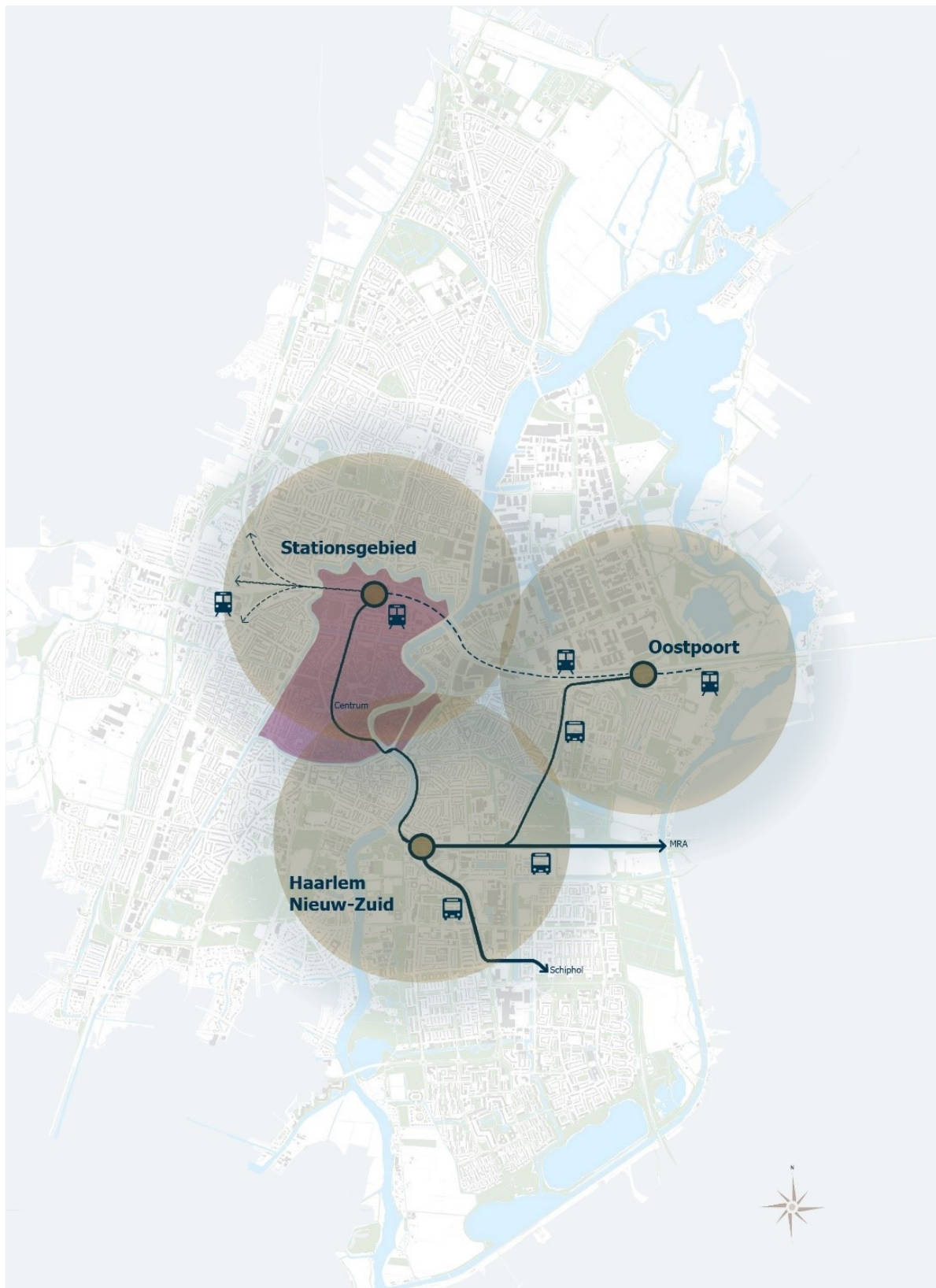
Zuid-Kennemerland is als woonregio zeer gewild. Tot 2030 neemt het Haarlems woningaanbod toe met 10%. Deze grote woningbouwopgave past bij de Rijksambities. Haarlem kiest voor toevoegen van een gemengd (hoog)stedelijk milieu met een mix aan voorzieningen. Daardoor ontstaan diverse agglomeratie-effecten, zoals:

- aantrekkelijke locaties voor werkgevers om zich te vestigen;
- betere match tussen (hoogopgeleide) Haarlemse werknemers en beschikbare banen in de stad;
- minder en kortere reisbewegingen, en met name een kleinere uitgaande pendel van werkende Haarlemmers richting Schiphol en Amsterdam en grotere tegenspits.

Haarlem levert deze bouwprestatie door zorgvuldige inpassing in het stadshart en de wijken, passend bij de historische kwaliteiten van de stad en met veel aandacht voor behoud en versterking van het groen-ecologische netwerk door de stad. De toekomstvisie per OV-knooppunt is beschreven in onderstaande tabel.

HAARLEM 2020	HAARLEM 2030
Stationsgebied Het stationsgebied is onderdeel van de historische binnenstad met een gevarieerd aanbod in winkels en voorzieningen. Er zijn relatief veel woningen in een prettige verblijfsomgeving (straten, pleinen, horeca), maar relatief weinig en onderbenutte werkfuncties in de directe stationsomgeving.	Stationsgebied De kwaliteiten van het stationsgebied zijn aangevuld met aanzienlijk meer werkfuncties voor met name de creatieve maakindustrie met internationaal profiel (buiten het Stationsplein), en met meer woningen. Door een deel van het groeiende busverkeer buiten het centrum op te vangen, gaat de benodigde schaalsprong OV niet ten koste van leefkwaliteit en ruimte voor ontmoeting, voetgangers en fietsers op deze bijzondere locatie.
Haarlem Nieuw-Zuid Nieuw-Zuid is onderdeel van een typische weder-opbouwwijk waar bebouwing ‘te gast’ is in het groen. Nieuw-Zuid heeft potenties voor een centraal vervoersknooppunt, dichtbij het ziekenhuis (Spaarne Gasthuis) als een van de grootste werkgevers van Haarlem.	Haarlem Nieuw-Zuid De nieuwe mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid vormt een schakel tussen de wijk, het ziekenhuis en de historische binnenstad. De nieuwe hub komt te liggen in een compleet vernieuwde hoogstedelijke omgeving met woningen en voorzieningen. De openbare ruimte wordt in hoge kwaliteit vorm gegeven, aantrekkelijk voor reizigers, huidige en toekomstig bewoners en zakelijke bezoekers en werknemers.
Oostpoort Het stationsgebied Haarlem Spaarnwoude (Oostpoort) is nu nog een niemandsland met vooral een functionele rol (parkeren, IKEA). Het is geen verblijfsplek en het ontbreekt aan een duidelijke eigen identiteit.	Oostpoort Het gebied is veranderd in een gemengd gebied waar wonen wordt gecombineerd met een groot aandeel economische functies. Het gebied is een prettige en logische entree naar de stad, met directe fietsverbindingen via de Veerplas naar Spaarnwoude en faciliteiten als P&R, deelmobiliteit en andere voorzieningen op het knooppunt, om op een comfortabele manier over te kunnen stappen om een ander vervoermiddel.

Tabel 1 | Toekomstvisie per OV-knooppunt



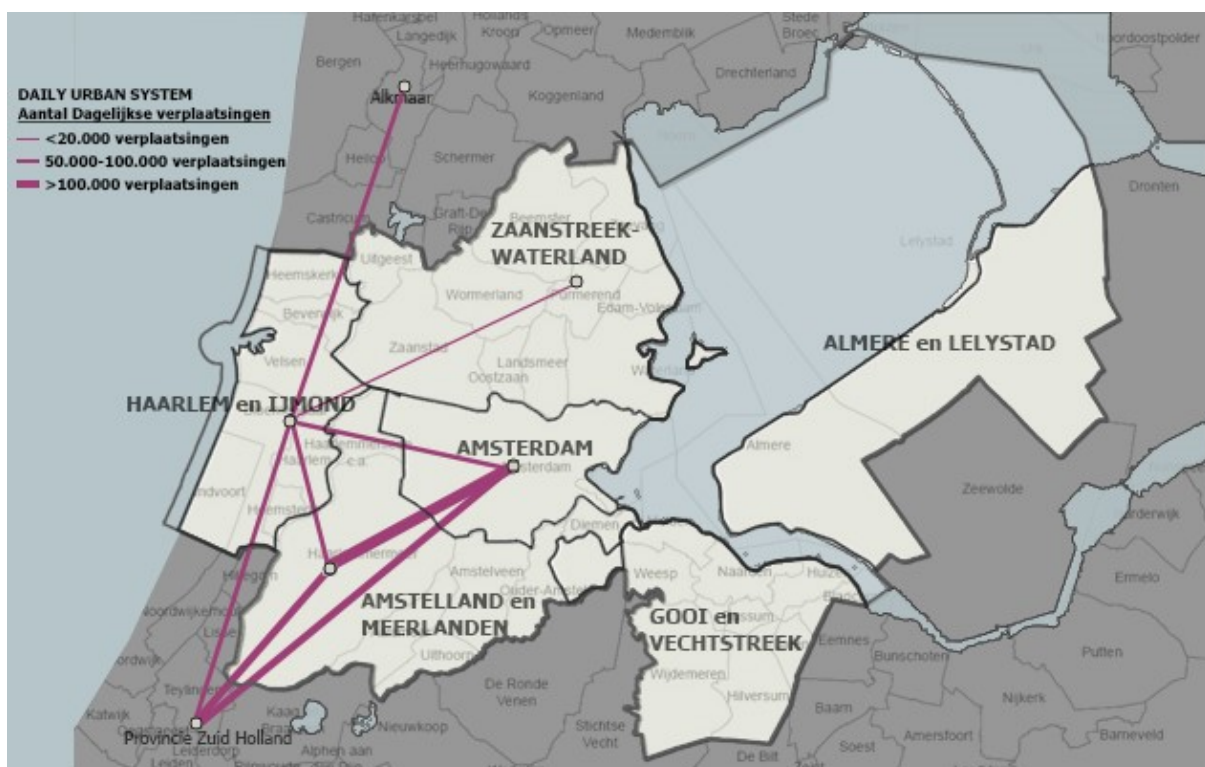
Figuur 2 | De omgeving van drie OV-knooppunten vormt samen het stadshart van Haarlem

1.2 De rol van het stadshart

Haarlem ontwikkelt zich in het netwerk van de MRA als onderdeel van diverse samenhangende regionale opgaven voor verstedelijking. De MRA-steden benadrukken het belang van afgestemde afspraken over woondoelelgroepen, stimuleren van economische potenties en investeringen in infrastructuur. Het stadshart van Haarlem heeft binnen de regio Zuid-Kennemerland een bijzondere rol om aan die afspraken vorm te geven.

Daily Urban System

Zuid-Kennemerland en de MRA zijn sterk met elkaar verbonden. Haarlem is als centrumgemeente onderdeel van het Daily Urban System van Amsterdam, met dagelijks ruim 90.000 verplaatsingen vanuit Haarlem-IJmond naar Amsterdam en nog eens 70.000 richting Amstelland-Meerlanden (zie figuur 3).



Figuur 3 | De rol van Haarlem binnen het Daily Urban System van de MRA, (bron: Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam, Goudappel Coffeng, 2018).

Polycentrische metropoolregio

Gezien de snelle ontwikkeling die deze regio doormaakt, heeft de MRA het principe van 'polycentrische verstedelijking' omarmd. Dat houdt in dat we de verstedelijking zo veel mogelijk proberen te realiseren binnen onze steden en kernen, dichtbij openbaar vervoer knooppunten, en dat wij deze verstedelijking combineren met economische versterking. Binnen de polycentrische metropoolregio neemt Haarlem een bijzondere en onderscheidende positie in, als hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied met in de metropoolregio unieke cultuurhistorische waarden.

Samenhang wonen, werken en bereikbaarheid

De komende jaren worden ruim 8.300 woningen en netto minimaal 2.000 arbeidsplaatsen in de ontwikkelzones rond de drie Haarlemse OV-knooppunten gerealiseerd. In andere delen van Haarlem en in Zuid-Kennemerland komen nog eens ruim 3.800 woningen in de periode tot 2030. Het

Stadshart Haarlem is benoemd als één van de negen sleutelgebieden in de MRA. Rijk, MRA, provincie, deelregio's en gemeenten werken daarin samen vanwege de omvangrijke en complexe opgaven voor gebieds-ontwikkeling. Meer woningen en werk betekent meer mobiliteit en een grotere druk op openbare ruimte en voorzieningen. In deze context zijn investeringen in het OV-systeem noodzakelijk om de stad überhaupt te kunnen verdichten. Tegelijk neemt Haarlem maatregelen voor klimaatadaptatie en verbetering van de biodiversiteit, om een leefbare stad te houden.

Bovendien wil de regio maatregelen treffen om de dagelijkse grote woon- werkpencil niet te laten toenemen. De pencil speelt (m.n. in de ochtendspits) richting Amsterdam en Haarlemmermeer, doordat de woonfunctie in Haarlem dominant is ten opzichte van de werkfunctie.

Systeemsprong OV ook nodig richting de verdere toekomst

In de Noordelijke Randstad is op middellange en lange termijn, met name in en rondom Amsterdam, structurele capaciteitsuitbreiding van het openbaar vervoersysteem op zowel stedelijk als regionaal schaalniveau noodzakelijk. Dit is nodig om knelpunten op te lossen, zowel regionaal, nationaal en internationaal (treinen via Amsterdam-Zuid en Schiphol). Daarnaast is een schaal sprong noodzakelijk om ruimtelijke ontwikkeling te faciliteren en om beleidsdoelstellingen (zoals de autoluwe stad) te kunnen realiseren. Deze netwerkingen hebben een positief effect op alle netwerkniveau's, van lokaal tot internationaal. Dit is als beleid opgenomen in de Rijks [ontwikkelagenda Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040](#).



Figuur 4 | De wisselwerking tussen woningbouw, autogebruik, en OV-investeringen in de corridor A9, bron: MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam, 2016

De rol van de Haarlemse OV-knooppunten in het regionale en landelijke netwerk

In het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 (ROVT) zijn 5 zogenaamde systeemlagen in het Openbaar Vervoer benoemd die ieder op een ander schaalniveau zorgen dat reizigers van A naar B kunnen. Haarlem Station wikkelt het bovenregionale vervoer af richting bijvoorbeeld Zuid-Holland. Dit is de 3^e systeemlaag. Daarnaast komen op station Haarlem ook sprinters en HOV bussen (4^e systeemlaag) en zijn er fietsfaciliteiten en lokale bussen voor het voor- en natransport (de 5^e systeemlaag). Station Haarlem Spaarnwoude en mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid bedienen voornamelijk de regionale (4^e) en lokale (5^e) OV-systemen.

De 3 OV-knooppunten hebben dus ieder een andere rol in het (boven)regionale mobiliteitsnetwerk, maar zijn even belangrijk als bouwstenen in het geheel. Ze dragen bij aan het oplossen van knelpunten volgend uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2017, IenM) en ontlasten het hoofdspoor. Ook dragen ze bij aan een robuust OV-systeem, omdat ze de systeemsprong mogelijk maken die nodig is bij ontwikkeling van meer dan 10.000 woningen. Tot slot signaleert het Rijk in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV zelf kansen voor Bus Rapid Transit (BRT) vanuit Haarlem (mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid) richting Amstelveen en Utrecht, om kernen te verbinden waar de ruimtedruk groot is. In opdracht van het Ministerie wordt dit momenteel in een werkgroep van het OV Toekomstbeeld nader onderzocht.

OV-gebruik toenemend concurrerend voor autogebruik

Uit het [MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam \(2016\)](#) blijkt dat de auto een heel aantrekkelijke modaliteit is voor verkeer in zuidelijke richting op de corridor A9, ondanks de files. Uitzondering hierop is de verbinding Haarlem-Amsterdam Centraal Station, met een OV aandeel in het totaal aantal verplaatsingen van bijna 50%, waarbij station Haarlem een belangrijke schakelfunctie vervult binnen het MRA-netwerk. Dit traject zit echter wel aan de maximum capaciteit in de hyperspits. Tegelijkertijd is er naar de werkgebieden aan de zuidkant van Amsterdam een matige concurrentiepositie van het OV. Volgens het [Mobiliteitsdashboard](#) van de provincie Noord-Holland is de verplaatsingstijdfactor 1,5. Dat betekent dat de auto gemiddeld 1,5x zo snel is als het OV op dit traject. De locaties zijn per bus allemaal rechtstreeks te bereiken vanuit Haarlem, maar per trein moet altijd worden overstapt. Bus en trein zijn qua reistijd concurrerend, in de toekomstige situatie óók voor Haarlem-Noord.

Deze goede concurrentiepositie voor het openbaar vervoer ten opzichte van de auto op het goedgebruikte traject Haarlem-Amsterdam Centraal willen we behouden, en tegelijkertijd willen we de stijgende vervoervraag opvangen (zonder toename van knelpunten op de A9 en het spoor/de stations) én de concurrentiepositie Haarlem-Schiphol verbeteren. Dit Gebiedsplan draagt daar aan bij door woningen nabij OV-knooppunten te bouwen en door multimodale OV knooppunten, die de reizigersstromen op een snelle en kwalitatief hoogwaardige manier kunnen afwickelen.

1.3 Samenhang en belang OV-knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Nieuw-Zuid

Haarlem is omsloten door waardevolle groengebieden en zal haar opgaven daarom binnen de stad realiseren. De drie Haarlemse OV-knooppunten zijn essentieel voor de ontwikkeling van woningen en werkplekken in de stad en bouwstenen in het toekomstige MRA OV-netwerk. De ruimtelijke ontwikkeling op en rond de knooppunten is gunstig voor het creëren van een tegenspits en maakt het OV-systeem rendabeler.

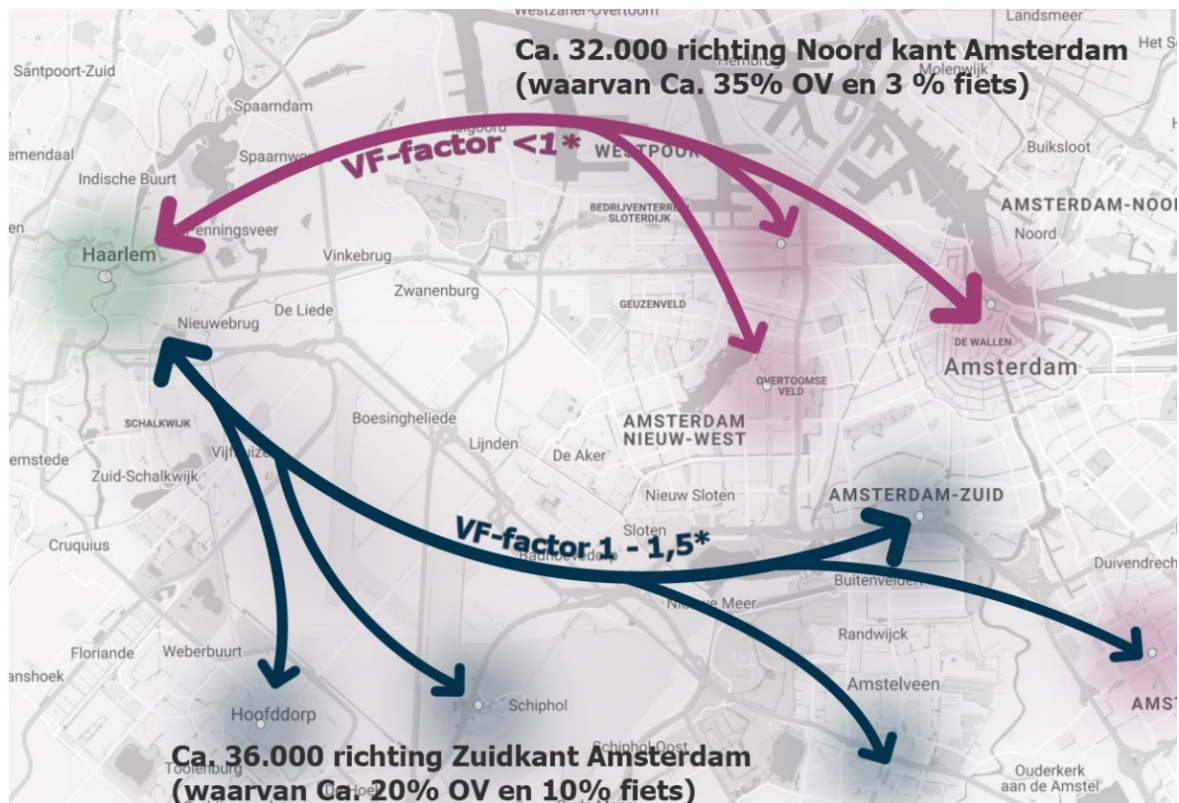
Op het NS Station van Haarlem komen spoor, regionale en lokale bussen, (deel)fietzers en voetgangers samen. De druk op die knoop is hoog. Haarlem wil de OV-capaciteit beter spreiden, met een positief effect op (ruimte voor) woningbouwopgave, ontlasten van het spoor tussen Haarlem en Sloterdijk en de autoverkeersdruk op de A9 ¹ niet verder te laten toenemen. Daarvoor is de (her)-ontwikkeling van mobiliteitshub Nieuw-Zuid en van station Spaarnwoude noodzakelijk. De 3 OV-knooppunten worden vervoerkundig complementair aan elkaar en zijn cruciale bouwstenen in het toekomstig OV-netwerk.

Verduurzaming van het OV netwerk

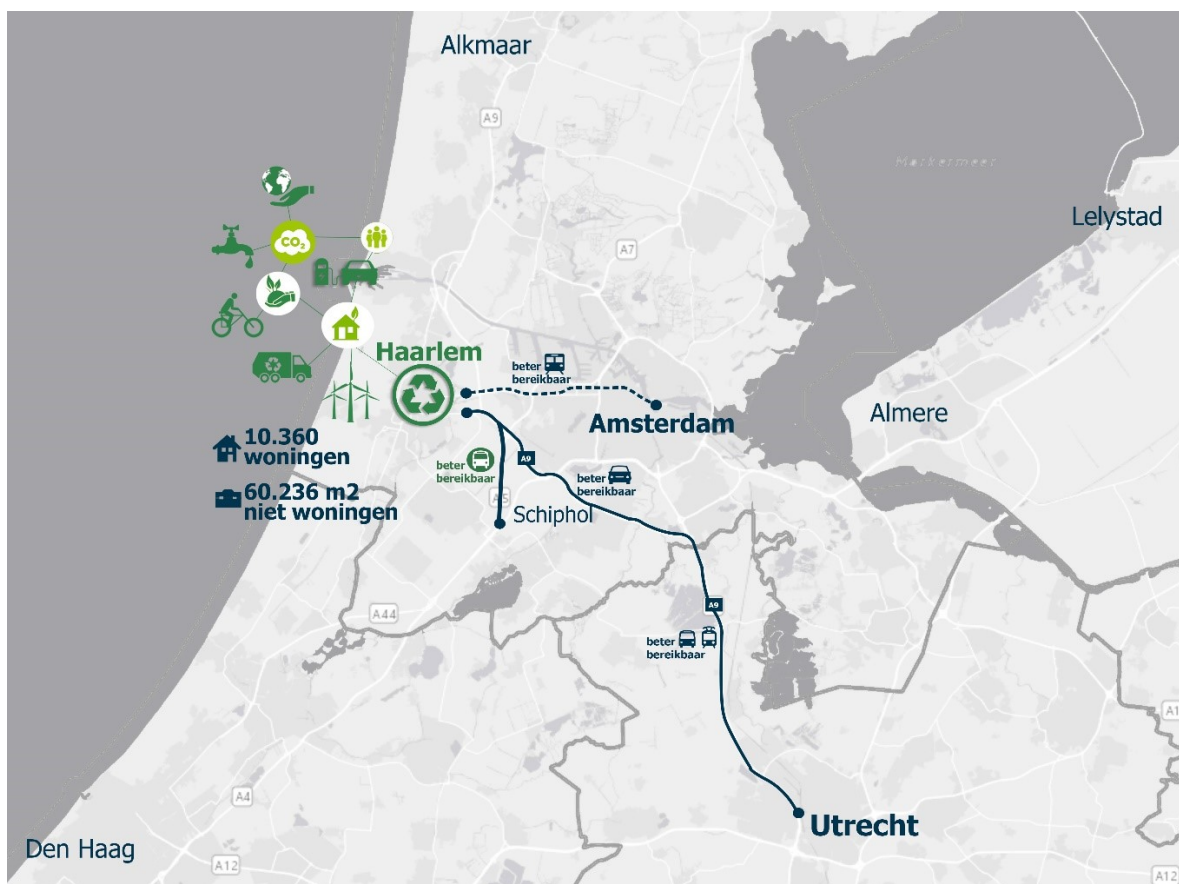
In dit Gebiedsplan staan veel maatregelen opgenomen die een duurzame modal split stimuleren: minder auto, meer fietsen en meer openbaar vervoer. Hiermee dragen de maatregelen bij een beter bereikbare stad en aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord.

Naast verduurzaming via de modal split bieden de infrastructuurmaatregelen ook kans om het busvervoer zélf te verduurzamen. De toenemende inzet van elektrische bussen betekent dat moet worden voorzien in laadvoorzieningen, omdat bussen ook tijdens de dienst moeten kunnen worden opgeladen (OC, Opportunity Charging). Binnen de drie gebiedsontwikkelingen wordt bekeken of er ruimte is voor laadvoorzieningen of dat dit op een andere manier kan worden opgelost.

¹ Het spoor Haarlem-Amsterdam en de A9 zijn in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2017, IenM) als knelpunten benoemd.



Figuur 5 | De stromen vanuit Haarlem richting Amsterdam en Haarlemmermeer (bron: MIRT Noordwestkant Amsterdam, 2016).



Figuur 6 | Rijksopgave op verschillende gebieden

2. De ontwikkelstrategie

De groei van de stad, de verbetering van de regionale bereikbaarheid en de bijdrage aan de polycentrische verstedelijking van de MRA is een samenhangend geheel en vraagt om een integrale ontwikkelstrategie. De opgaven zijn complex maar haalbaar. Investerings zijn nodig voor realisatie van woningen en allerlei vormen van werkgelegenheid, voor verduurzaming en klimaatbestendigheid en voor verbetering van de bereikbaarheid. Op die manier zorgen we voor leefbare, inclusieve en goed verbonden steden binnen de MRA.

Werken aan knoopwaarde en plaatswaarde

De pijlers van de integrale gebiedsontwikkeling zijn de drie OV-knooppunten in Haarlem. Hier komen ontwikkelingen in wonen, werken, ontmoeten en reizen samen. Er ontstaat een nieuw evenwicht in 'knoopwaarde' en 'plaatswaarde' rond elk knooppunt. Knoopwaarde duidt het aanbod van mobiliteit aan: frequentie van het openbaar vervoer, het bereik van de netwerken, de modaliteiten. Plaatswaarde heeft betrekking op de functies en activiteiten rond de knoop. Hoe beter de positie van de knoop in het netwerk, hoe groter de intensiteit van inwoners, werknemers en bezoekers.

In het projectoverzicht (hoofdstuk 3) is de diversiteit aan projecten rondom elk knooppunt duidelijk zichtbaar: wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn in balans, zoals ook in de Omgevingsvisie als ambitie is neergezet. Voorbeelden hiervan zijn de 'ambassadeursplekken' voor meer groen in de stad en een verbeterde verbinding vanuit de OV-knooppunten met de directie omgeving (recreatie rondom Spaarnwoude, binnenstad bij station).

Betere infrastructuur als vliegwiel

Investerings in infrastructuur zijn een belangrijk vliegwiel voor de versnelling van de integrale gebiedsontwikkeling rondom de OV-knooppunten. Deze investeringen kennen een lange aanloopperiode van planvoorbereiding. Daarbij wordt gestudeerd op toekomstige lijnvoeringen. Door te werken met scenario's kunnen we nú al stappen maken om de woningbouw en gebiedsontwikkeling te versnellen, rekening houdend met het eindbeeld.

2.1 Strategische interventies

Binnen ieder knooppunt zijn strategische interventies nodig om tot het gewenste eindbeeld te komen. Per deelgebied gelden hiervoor randvoorwaarden (financieel, infrastructureel, ruimtelijk, programmatisch). De interventies zorgen gezamenlijk voor een duurzame ontwikkeling rondom de OV-knooppunten. De infrastructuurinvesteringen vullen elkaar aan voor een goed functionerend mobiliteitssysteem, zoals Haarlem nastreeft in het nieuwe [Mobiliteitsbeleid](#).

De projecten zijn allemaal nodig, waarbij urgentie en/of randvoorwaardelijkheid voor andere projecten verschillen (hoofdstuk 3). Zo is de ontwikkeling van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid (investering 17) direct nodig om wonen en werken aan te jagen en faciliteren en tevens herontwikkeling van het Stationsplein mogelijk te maken. Het belang van bijvoorbeeld de doorfietsroute Haarlem-Amsterdam (investering 11) is meer getapt: de fietsverbinding zorgt voor ontlasting van de OV-stromen op een overbelast traject. In de risico-inventarisatie in hoofdstuk 6 staat nader beschreven wat de risico's per project zijn indien ze later of niet worden uitgevoerd.

Hieronder staat een korte nadere duiding per OV-knoop. In hoofdstuk 3 is het verder uitgesplitst in projecten en investeringen.

Haarlem Stationsgebied



Stationsgebied Haarlem moet ook in de toekomst een veilige en fijne plek zijn om doorheen te wandelen naar de stad, de fiets te pakken of op de trein te stappen. Er wordt geïnvesteerd om het stationsgebied meer te gebruiken als levendige plek voor iedereen, waar wordt gewerkt en gewoond, waar je een terrasje kunt pakken of boodschappen kunt doen. Hier krijgen voetgangers en fietsers voorrang en kun je makkelijk overstappen van bus op trein. We verbinden de prachtige groene Bolwerken in Haarlem met de historische binnenstad en houden in de plannen rekening met klimaatverandering. Door toevoegen van arbeidsplaatsen zorgen we bovendien voor meer werkgelegenheid in Haarlem, en een ‘tegenspits’ voor mensen van buiten Haarlem die hier komen werken. Dit is gunstig voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

De belangrijkste ingrepen voor transformatie van het stationsgebied zijn:

- herontwikkeling van de gebouwen ‘Beresteyn’ en ‘Beyneshal’ met een gemengd programma;
- herinrichting van het stationsplein met een aantrekkelijk verblijfsplein en een compacter en efficiënter ingericht busstation;
- uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen en verbeteren fietsbereikbaarheid.

Voor de ontwikkeling van het stationsgebied is een visie opgesteld waaruit een voorkeursvariant wordt gekozen. De ontwikkeling van het omliggende vastgoed en vernieuwing van de openbare ruimte gaan hier samen met het faciliteren van de reiziger en de mobiliteitsstromen in het gebied. De keuze voor een voorkeursvariant bepaalt de uitvoeringsstrategie voor vernieuwing van de binnenstadzijde. In alle gevallen geldt dat de ‘winkel openblijft tijdens de verbouwing’. Voor de noordkant van het station (Bolwerkzijde) is de insteek het autoverkeer te reduceren en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

Haarlem Nieuw-Zuid



De komst van mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid is cruciaal voor een toekomstbestendige versnelling van woningbouw en gebiedsontwikkeling. Zoals beschreven in de [ontwikkelagenda Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040](#), zijn “nieuwe multimodale hubs” zoals Haarlem Nieuw-Zuid nodig voor “duurzame ruimtelijke ontwikkeling” en “in lijn met de Nationale Omgevingsvisie”.

De realisatie van Haarlem Nieuw-Zuid zorgt voor een aantal belangrijke voordelen:

- **ontlasten spoortraject Haarlem-Sloterdijk.** Het spoortraject is een NMCA² knelpunt (in 2040) en kampt momenteel met krapte tijdens de hyperspits. Uit onderzoek is gebleken dat 40% van de busreizigers die aankomen op het station Haarlem met de bus doorreizen naar andere locaties en niet op het station of in het centrum hoeven zijn. Dit biedt kansen voor het bieden van een alternatief via de HOV-corridor inclusief realisatie van mobiliteitshub Nieuw-Zuid.
- **ontlasten Station Haarlem en de Haarlemse binnenstad.** Bij verdere groei neemt de druk toe op de perrontunnels en specifiek perron 8. Ook het maximum aantal bussen op Station Haarlem en op de routes door de binnenstad is bereikt. Een busroute via mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid is een snel en frequent alternatief voor de spoorverbinding Haarlem-Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Bovendien wordt de OV dekking in de stad vergroot en ontsluit het busnetwerk ook andere ontwikkelzones.
- **een aantrekkelijker alternatief voor de auto** (richting A9-gebied). Uit het eerder genoemde onderzoek naar het Daily Urban System blijkt dat het aandeel OV op de verbinding Haarlem – Amsterdam Zuid/Schiphol minder dan 10% is. Bovendien is Schiphol een uitgestrekt werkgebied dat met een bussysteem beter is te bedienen. Kijkend naar het totaal aantal verplaatsingen van 70.000 per etmaal, ligt op deze verbinding dus veel potentie voor een modal shift wanneer de totale reis, inclusief first (and last) mile, beter gefaciliteerd wordt door de ontwikkeling van het OV-knooppunt.

² De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) is een analyse van de knelpunten op de Nederlandse infrastructuur, te weten wegen, spoorwegen en vaarwegen

- **een goede bouwsteen voor Bus Rapid Transit.** Na realisatie is Haarlem Nieuw-Zuid geschikt als schakel in het systeem Bus Rapid Transit (BRT) richting Amstelveen en Utrecht.
- **meer potentie voor ontwikkeling van de plaatswaarde in het gebied.** Naast de realisatie van 1600 woningen met nieuwe werkplekken en voorzieningen in de plinten, wordt nadrukkelijk ook bedoeld op het naastgelegen Spaarne Gasthuis, één van de grootste werkgevers en bezoekslocaties van Haarlem, en de kans voor verdere ontwikkeling van een gezondheidscluster in en rond de knoop. Ook het bestaande hotel en vmbo worden beter ontsloten.

In overleg met ontwikkelaars, vervoerders, wijkraden en belangengroepen wordt toegewerkt naar een keuze (2021) voor locatie en voorkeursvariant voor het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Parallel hieraan wordt gewerkt aan een stedenbouwkundige visie voor het knooppunt. Deze ontwikkeling kan zeer succesvol worden, waarbij partners investeren, er een programmamix komt in wonen, werken en voorzieningen en een fraaie herinrichting van de Schipholweg. Om tempo te houden in de ontwikkeling is snel duidelijkheid nodig over de financiële bijdragen van stakeholders.

Haarlem Oostpoort



Haarlem Oostpoort gaat een nieuwe toekomst tegemoet: van rommelige stadsrand naar een hoogwaardige stadsentree als visitekaartje van Haarlem. Gemeente en provincie hebben samen een ontwikkelvisie (2019) voor de lange termijn vastgesteld. De visie nodigt ontwikkelende partijen uit samen te bouwen aan een aantrekkelijk en gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen, een uitstekende bereikbaarheid en direct overlopend in het groene en waterrijke recreatiegebied Spaarnwoude.

De gunstige ligging aan de oostkant van de stad biedt Haarlem Oostpoort veel kansen als mobiliteitsknoop en als stedelijk ontwikkelingsgebied. Het gebied Oostpoort is zeer goed bereikbaar binnen de MRA met station Spaarnwoude, diverse busverbindingen en via de snelweg A9. De succesvolle treinverbinding Haarlem - Amsterdam wordt optimaal gebruikt door tussenstations op dit traject verder te ontwikkelen: Sloterdijk, Halfweg-Zwanenburg en Haarlem Spaarnwoude. Ruimtelijk liggen in Oostpoort veel kansen om kwaliteit toe te voegen en meer samenhang in het gebied te realiseren.

Bestaande en nieuwe werkfuncties worden in en rond de knoop met elkaar gemengd, samen met nieuwe stedelijke woonvormen en voorzieningen. De gewenste identiteit in de toekomst is een regionale 'stadspoort' met een duidelijke economische functie in de MRA. De belangrijkste ingrepen zijn:

- Voor ontwikkeling van de woningen en voorzieningen in het gebied, is het verleggen van het Kegge-Statokviaduct noodzakelijk (investering 13).
- Hierbij is het van wezenlijk belang dat er in de nieuwe situatie een goede noord-zuid-fietsverbinding terugkomt. Deze fietsverbinding hoeft niet per sé gekoppeld te zijn aan het aangepaste viaduct, maar kan op een andere locatie in het gebied terugkomen (zie investering 7).

In hoofdstuk 3 worden deze maatregelen en de andere infrastructuuringrepen toegelicht die nodig zijn om het gebied in te richten voor woningbouw en voorzieningen.

2.2 Motivering gevraagde gezamenlijke inzet

Samen investeringen dragen

Haarlem kan haar bijdrage aan MRA-opgaven voor woningbouw en economische doelstellingen alleen binnen het bestaand stedelijk gebied realiseren. Dit zijn complexe opgaven, maar met bijdragen van alle betrokken partijen haalbaar en inpasbaar. In de inleiding is aangegeven dat veel investeringen en maatregelen voor verbetering van bereikbaarheid en mobiliteit onlosmakelijk aan die binnenstedelijke inspanning is verbonden. Een deel kan Haarlem dragen, inclusief enkele bijdragen uit de regio Zuid-Kennemerland. Voor grotere ingrepen worden VRA, Provincie, Rijk en EU gevraagd financieel bij te dragen.

De investeringen zijn verdeeld in thema's: OV-Hub/OV-vervoer, infrastructuur en bereikbaarheid auto, afschalen autoverkeer, tunnels en overkluizingen, infrastructuur fiets en voetgangers, groen en openbare ruimte, duurzaamheid/klimaatadaptatie en stikstofdispositie. Ons voorstel is de benodigde publieke investeringen voor de projecten, in overleg met elkaar, te leggen bij de kerntaken van partners: EU, Rijk, Provincie, regio, gemeente, ProRail, NS, VRA en eventuele andere partijen. De gemeente heeft niet de middelen en capaciteit om de projecten grotendeels zelf op te kunnen pakken. Daarvoor heeft ze partners nodig om dit gezamenlijk mee tot uitvoering te kunnen brengen.

Uitgaande van kerntaken van betrokken partijen en hun beschikking over substantiële budgetten is gekeken hoe de investeringen samen gedragen kunnen worden. De provincie Noord-Holland kan haar prioriteit leggen bij investeringen in fietsinfrastructuur, regionale bereikbaarheid per OV – met name mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid - en de regionale weginfrastructuur. Aan het Rijk wordt gevraagd financieel bij te dragen aan grote infrastructurele ingrepen. De vier gemeenten van de regio Zuid-Kennemerland zullen samen naar draagkracht bijdragen aan investeringen die belangrijk zijn voor de regionale bereikbaarheid. Dit overeenkomstig de doelstellingen van het Mobiliteitsfonds van de regio Zuid-Kennemerland. De gemeente Haarlem neemt deel in alle projecten en neemt daarbij primair de verantwoordelijkheid voor investeren in leefbaarheid, groen en duurzaamheid en klimaatadaptatie.

Partijen dragen op die manier samen zorg om Zuid-Kennemerland als onderdeel van de MRA beter bereikbaar te maken met het OV, huizen te bouwen en tegelijk de woonomgeving aantrekkelijk te houden en aanzienlijk meer kennisintensieve werkgelegenheid aan de stad toe te voegen.

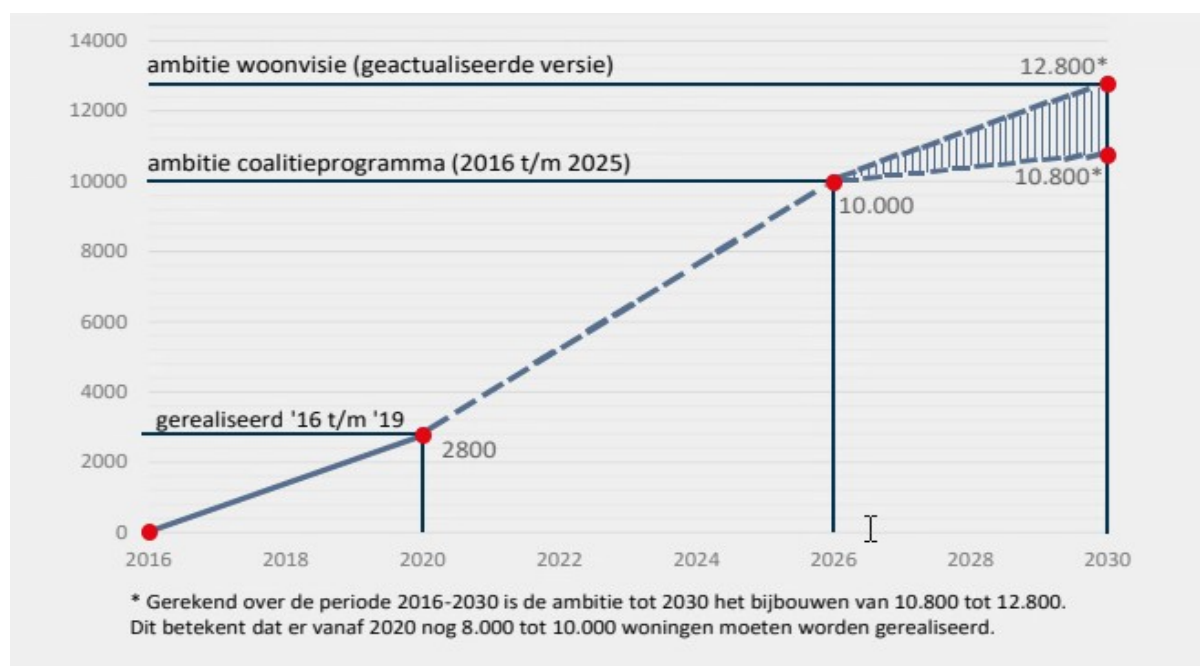
3. Projectenbeschrijving

3.1 Toelichting ontwikkelingen wonen en economie

De bestaande binnenstedelijke situatie vraagt om nauwkeurige keuzes en investeringen. Om het stadshart met de drie OV-knooppunten door te ontwikkelen zijn verschillende projecten voorzien. Hiertoe behoren woningbouwprojecten, economische projecten (toevoegen van werkplekken), projecten ter bevordering van leefkwaliteit en duurzaamheid en gebiedsoverstijgende infrastructurele ingrepen. Ook diverse kleinere investeringen zijn voorzien om de projecten beter te laten slagen. Alle projecten bevinden zich binnen de invloedssfeer van de knooppunten (ca. 1.200 meter).

3.1.1 Woningbouwprojecten

De druk op de Haarlemse woningmarkt is en blijft onverminderd groot. Het coalitieprogramma 2018-2022 (Duurzaam Doen) zet in op een fysiek en sociaal toegankelijke stad. Om dit te realiseren zijn aanzienlijk meer woningen nodig, waarbij voorzieningen in de pas lopen met de groei en waarbij wordt geïnvesteerd in gelijke kansen voor iedereen. Deze inzet vormt de basis voor een ambitieus programma dat in ontwikkelzones en gebiedsprogramma's zijn beslag krijgt. Haarlem heeft de ambitie om in de periode 2021-2030 tenminste 10.000 woningen toe te voegen. Het accent ligt op het toevoegen van betaalbare en middeldure woningen, zeker ook in die delen van de stad waar minder sociale huurwoningen staan. De gemeente heeft hiervoor spelregels voor woningbouwontwikkeling en een doelgroepenverordening woningbouw vastgesteld.



Figuur 7 | Bouwambitie tot en met 2030

De totale nieuwbouwplancapaciteit (2021 tot en met 2030) bedraagt voor Haarlem ongeveer 16.500 woningen en varieert van concrete bouwplannen tot mogelijke locaties voor woningbouw. Ervaring leert dat tenminste 70% daadwerkelijk tot productie komt. Daarnaast verwachten we - gebaseerd op ervaringscijfers uit het verleden - dat ook andere toevoegingen nog aan de groei van de woningvoorraad zullen bijdragen (woningsplitsing en transformatie van niet-wonen functies tot wonen). Daarmee is de verwachting dat een toevoeging van (netto) ca 12.000 woningen tot eind 2030 haalbaar is. Binnen de OV-knooppunten worden hiervan tot en met 2030 8.288 woningen gerealiseerd

(tabel 2). Om dit haalbaar te maken zijn kwalitatief goede oplossingen nodig voor bereikbaarheid en parkeren (inclusief normeringen).

	Aantal	Sociaal	Lage middel- dure huur	Hoge middeldure huur of koop	Dure huur of koop
Stationsgebied	2.520	1.174	677	153	516
Oostpoort	1.137	456	136	-	546
Nieuw-Zuid	4.631	1.524	1.302	1.012	792
Totaal	8.288	3.154	2.115	1.165	1.854

Tabel 2 | Nieuwe woningen t/m 2030

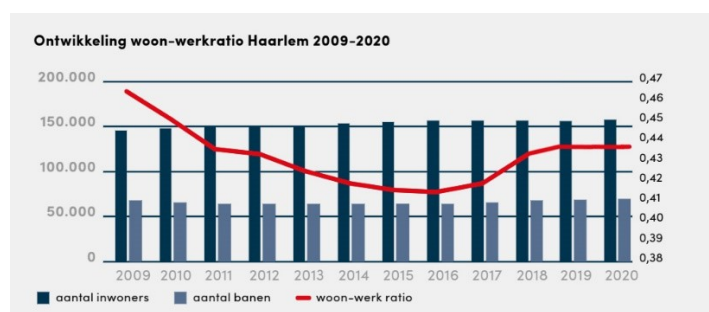
De doorontwikkeling van de 3 OV-knooppunten gaat gepaard met ingrepen om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. De nieuwe woningen in de knopen en bestaande woongebieden rond de knopen hebben daar direct profijt van. Bijvoorbeeld doordat bestaande woonstraten rustiger worden en de parkeerdruk niet toeneemt. Dat geldt ook voor woningen die na 2030 worden gerealiseerd. Daarom moet de onrendabele top ook deels over deze woningen worden gespreid. In tabel 3 is daarvoor onderscheid gemaakt tussen de woningen die worden toegevoegd rond de OV-knooppunten, in de directe nabijheid en in de rest van de stad en daarbuiten.

	Kring 1 Rond de OV- knooppunten (<1.200m)	Kring 2 In de nabijheid van de OV- knooppunten	Kring 3 In de resterende delen van de gemeente	Realisatie na 2030
Aantal	8.288	7.000	1.000	200

Tabel 3 | Aantal woningen per kring die profiteren van de ingrepen

3.1.2 Economische projecten

Zuid-Kennemerland staat vooral bekend om het fijne woon- en leefklimaat, de diversiteit aan winkels en horeca, en het rijke culturele aanbod. Centrumgemeente Haarlem wil zich echter ook meer op de kaart zetten als werk-, ondernemers- en bezoekstad (economische potentie). In Haarlem is de afgelopen decennia een scheve woon-werkbalans ontstaan. Toename van het aantal banen heeft geen gelijke tred gehouden met de woningbouwontwikkelingen. Bovendien sluit het banen-aanbod niet goed aan op de beroepsbevolking van Haarlem. In het huidige banenaanbod zijn veel banen voor praktisch geschoolden terwijl een groot deel van de beroepsbevolking vooral theoretisch is opgeleid. Inwoners van Haarlem worden hierdoor afhankelijker van werkgelegenheid in de regio of daarbuiten met als gevolg dat de woon-werkpendel en daarmee het aantal verkeersbewegingen toeneemt. Het toevoegen van banen in het stadshart is nodig voor het doorbreken van deze trend.



Figuur 7 | Woon-werkratio Haarlem

Met de groei van de stad dient de huidige woon-werkbalans van 0,43 baan per inwoner te worden behouden (figuur 7). Op basis van de hoeveelheid toe te voegen woningen binnen de cirkel van circa 1.200 meter rondom de OV-knooppunten moeten er conform de Haarlemse Economische visie

(2020) 3.550 arbeidsplaatsen worden toegevoegd. In deze periode zal echter ook een aantal kantoren verdwijnen. Dit betekent dat er nog eens 2.000 banen vervangen moeten worden om de woon-werkbalans van 0,43 in stand te houden.

De ruimtevraag voor werken wordt niet alleen in de ontwikkelzones opgelost maar stadsbreed. Er liggen kansen om bestaande werkgebieden te intensiveren en nieuwe werklocaties te ontwikkelen rondom OV-knooppunten, gericht op (kennis)intensieve bedrijvigheid en stapelbare werkvormen. In de zones van hoog stedelijk niveau (rondom de OV-knooppunten) worden tot 2030 ruim 2.000 extra banen voorzien ³. De omvang van de ruimtevraag is afhankelijk van het type werkgelegenheid. Kennisintensieve werkgelegenheid ('kantoorbanen') kent een ruimtebeslag van ca. 18 m² per werkplek en is daarmee efficiënt in ruimtegebruik.

Per OV-knooppunt zijn samengevat de volgende ontwikkelingen voor werkplekken beoogd:

- **Stationsgebied**

Het stationsgebied heeft internationale potentie dankzij de goede bereikbaarheid met IC-status en de ligging in de historische binnenstad met hoogwaardige voorzieningen. Het gebied wordt daarom herontwikkeld tot een werkgebied voor ook het internationale bedrijfsleven. Binnen dit gebied vallen het Berensteyncomplex en Beyneshal (beide worden op korte termijn herontwikkeld) en relevante werkgebieden als de Koepel (broedplaats voor o.a. het nieuwe werken), de Gonnetbuurt (met IT, mediabedrijven en een duurzame bedrijvenhub) en een aanzienlijk deel van de Haarlemse binnenstad. Ook zijn gebieden als Haarlemmerstroom en Figeeterrein goed bereikbaar vanuit het stationsgebied, deze locaties kennen nog veel ontwikkelpotentieel.

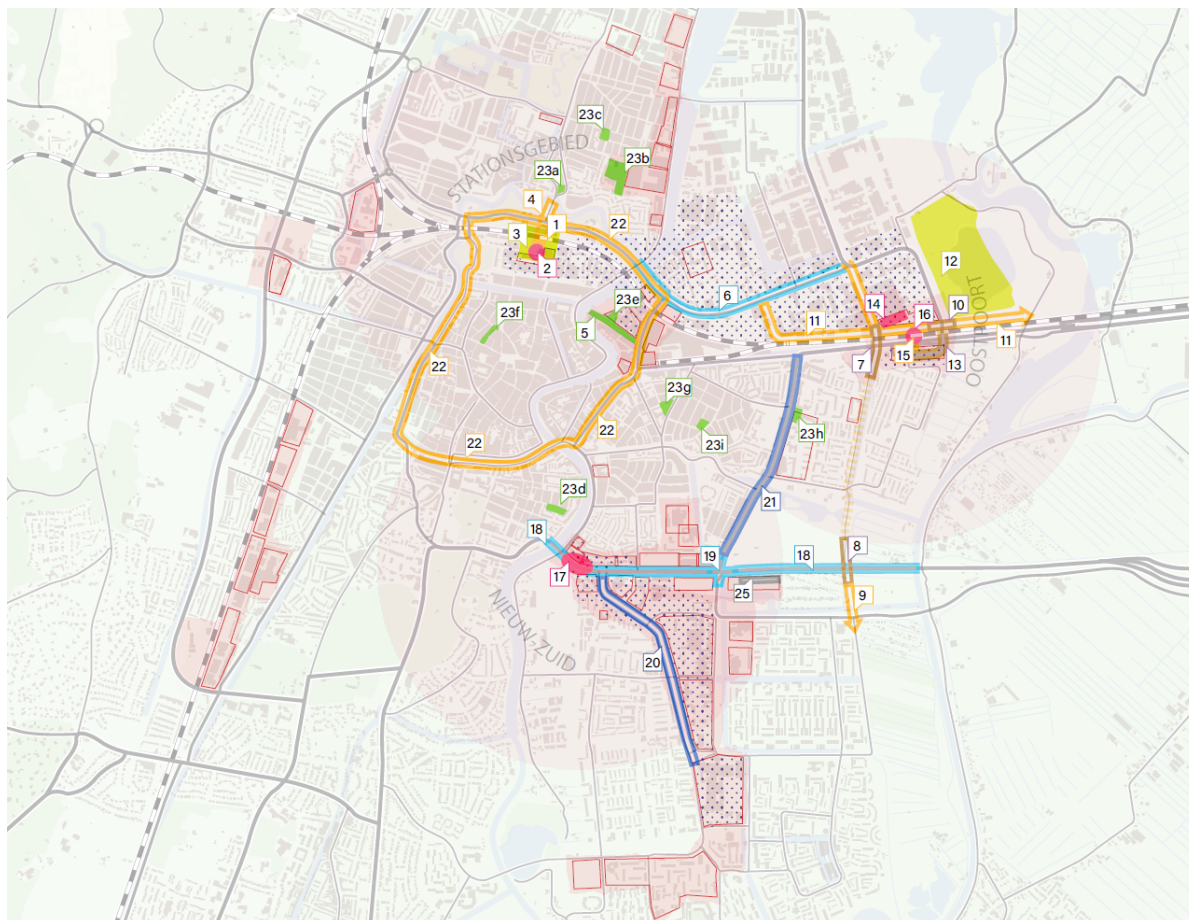
- **Oostpoort**

Rondom Oostpoort is ruimte voor een ander type werk. Als entree van de stad en de gunstige ligging tussen Haarlem en Amsterdam is deze locatie zeer geschikt voor kennisintensieve werkfuncties, co-working spaces en serviced offices, kleinschalige bedrijfsruimte in de plint, bijpassende voorzieningen en horeca en een congreshotel met flexibele opzet. Het naastgelegen Waarderpolder Haarlem Business Park is een gezoneerd bedrijventerrein. De Waarderpolder ontwikkelt zich tot een duurzaam en toonaangevend bedrijventerrein, vanuit intensivering, verduurzaming en innovatie.

- **Haarlem Nieuw-Zuid**

De ontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid maakt het gebied interessant als werkgebied. Het toevoegen van werkplekken heeft als extra bijkomstigheid dat de kwaliteit van de voorzieningen toeneemt. Het Spaarne Gasthuis is de grootste werkgever van Haarlem. Zij zijn snel met innovatie en willen graag aanpalende bedrijvigheid in de buurt. Naast het grote aantal woningen die worden toegevoegd zullen minimaal twee bouwlagen bestemd worden voor werkfuncties.

³ Deze inschatting van 2.000 netto arbeidsplaatsen is een zeer conservatieve. Berekeningen in de stadshartzones wijzen uit dat er ruimte is voor een veelvoud. Het is reëel om te stellen dat er rond de drie OV-knooppunten in 2030 minimaal 4.000 banen zijn gerealiseerd. Eind 2021 wordt het definitieve aantal bekend.



Legenda

- infrastructuur fiets & voetgangers
- OV hub/vervoer
- groen & openbare ruimte
- duurzaamheid/ klimaatadaptatie
- afschalen autoverkeer
- infrastructuur bereikbaarheid auto
- tunnels & overkluizingen
- overig
- ontwikkeling werkgebied
- ontwikkelzones / visies
- woningbouw project

Projecten

1. Uitbreiden fietsparkeren Stationsplein
2. Vernieuwen busstation
3. Herinrichten Stationsplein
4. Herinrichting Kennemerplein en fietsparkeren
5. Watergang Papentorenvest
6. Herstructurering Oudeweg incl. Prinsenbrug
7. Fietsverbinding noord-zuid ter plaatse van het spoor
8. Fietstunnel N205 richting station Haarlem-Spaarwoude
9. Fietsverbinding tussen tunnel N205 en Boerhavelaan
10. Verbinding naar Veerplas
11. Regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam
12. Ontvangstgebied recreatieplas Veerplas
13. Verleggen Kegel- en Stastokviaduct
14. Uitbreiden P+R
15. Uitbreiden fietsparkeren station
16. Versterken busstation
17. Ontwikkelen regionale bushub
18. Herinrichting N205/Schipholweg
19. Aanpassen Schipholweg en kruispunt Amerikaweg
20. Stadsstraat Europaweg
21. Stadsstraat Prins Bernhardlaan
22. Fietsring
23. Vergroenen buurt / ambassadeursplekken
24. Stikstof
25. Geluidsvoorziening

Figuur 8 | Projectenkaart Bereikbare Steden

3.2 Projectenoverzicht

In deze paragraaf wordt per OV-knooppunt aangegeven welke projecten en/of ingrepen zijn voorzien rondom de stations en hoe deze bijdragen aan de regionale ambitie van Bereikbare Steden. Voor sommige projecten is aangegeven dat deze vallen binnen de invloedssfeer van twee knooppunten.

De investeringen/projecten zijn grotendeels onderverdeeld naar het OV-knooppunt waar ze geografisch het dichtstbij liggen. Sommige investeringen hebben betrekking op meerdere OV-knooppunten en hebben een verbindende functie. Deze zijn gegroepeerd onder de noemer 'OV-knooppunt overstijgend'. De komende jaren zullen meer van deze verbindende projecten volgen, voortkomend uit bijvoorbeeld het lopende onderzoek voor de HOV-studie Haarlem-Schiphol-Amsterdam.

HAARLEM STATIONSGBIED

Investering 1 | Uitbreiden fietsparkeren Stationsplein

Bij en onder het station zijn achtduizend inbandige fietsparkeerplekken. Daarnaast zijn er duizend plekken op straat, met name aan de oostkant van het station. Bij de laatste telling (2017) van de gemeente Haarlem werd 95% van de capaciteit bezet. Bij 2% groei per jaar van het aantal gestalde fietsen ([Integrale visie Stationsgebied Haarlem](#)) is er in 2040 een tekort van ca. vijfduizend stallingen. Onder het Stationsplein en het Kennemerplein is daar ruimte voor.

Voor bijzondere fietsen als e-bikes en bakfietsen zijn de stallingen moeilijk toegankelijk en is meer ruimte nodig. Van de gestalde fietsen is momenteel 2 tot 4% een bijzondere fiets. Het aandeel bijzondere fietsen stijgt naar verwachting naar 5 tot 10%. De groei van het aantal fietsenstallingen rondom het station en de inpassing in het fietsnetwerk (Rode loper), gaat gelijk op met de behoefte. Realisatie van fietsenstallingen kan vooruitlopend op de herontwikkeling van de stationsomgeving worden uitgevoerd. Investering 1 is nauw verbonden met investering 2, 3 en 4.

Investering 2 | Vernieuwen busstation (Stationsgebied)

In de spits doen 175 bussen per uur station Haarlem aan (pre-corona). Naar verwachting groeit het aantal busreizigers tot 2040 met 50%. In verband met de leefbaarheid in de binnenstad en in het stationsgebied is besloten die groei buiten het busstation op te vangen (zie investering 17). Ook ontstaan er bij verdere toename van het aantal reizigers via station Haarlem knelpunten bij de treinen, bijvoorbeeld in de transfertunnels en ruimte op perrons. Ook zonder groei ligt er een grote kwaliteitsopgave. Daarbij moet het busstation efficiënt en veilig worden ingericht en toegankelijk en comfortabel zijn voor reizigers. Investering 2 is nauw verbonden met investering 1 en 3.

Investering 3 | Herinrichten Stationsplein

Het stationsgebied is in de huidige inrichting nog geen hoogwaardige entree voor de binnenstad. Haarlem heeft een stationsgebouw met monumentale kwaliteiten, maar geen stationsgebied om trots op te zijn. De Jansweg is een belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar de binnenstad, maar loopt achter in kwaliteit en uitstraling. Het busvervoer domineert het straatbeeld en is er weinig ruimte voor de fietser. De Jansweg wordt betrokken in de transformatie van het stationsgebied.

Omdat het aantal bussen op station Haarlem niet toeneemt (vanwege de ontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid), ontstaan kansen voor verandering. Het Stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein en een deel voor het busstation. Het stadsplein wordt ruim en uitnodigend vorm gegeven met voldoende groen en ruimte voor activiteiten, zitplekken en terrassen. De transformatie van het stationsgebied - en omliggende bebouwing Beresteincomplex en Beyneshal middels private investeringen - draagt sterk bij aan de verbetering van het woon-, werk- en verblijfsklimaat. Investerings 3 is nauw verbonden met investering 1 en 2.

Investerings 4 | Herinrichting Kennemerplein en fietsparkeren

De noordzijde van het stationsgebied functioneert nu nog als achterkant. Het station ligt direct naast een drukke verkeersader (N200). De aangebouwde architectuur heeft niet de uitstraling van een station en de ingangen van het station zijn niet goed herkenbaar. De N200 (Kennemerplein) aan de noordzijde van het station vormt een belemmering voor fietsers en voetgangers vanuit Haarlem-Noord naar het station en vice versa. Naar verwachting neemt het aantal dagelijkse autobewegingen op de N200 toe van nu 22.500 naar 25.500 in 2040. Bij deze inschatting is rekening gehouden met maatregelen voor mobiliteitstransitie (Structuurvisie Openbare Ruimte (2017)). Het station en de binnenstad moeten voor fietsers en voetgangers vanuit Haarlem-Noord beter bereikbaar worden. Om gebruik van fiets en OV te stimuleren wordt aangestuurd op afwaarderen van de N200, aanleggen van een (fiets)tunnel en de realisatie van meer fietsparkeerplekken, waaronder meer plek voor bijzondere fietsen (in samenhang met investering 1).

Investerings 5 | Watergang Papentorenvest

De gewenste nieuwe watergang Papentorenvest verbindt het Spaarne en de gracht aan de Lange Herenest. Deze verbinding bevordert de waterhuishouding in en rond Haarlem aanzienlijk. Naast het watersysteem verbetert de Papentorenvest de ruimtelijke kwaliteit. Ook de gewenste (historische) watergang Amsterdamse Vaart wordt op die manier verbonden met het Spaarne. Deze investering is belangrijk voor de leefbaarheid en voor klimaatadaptatie.

Investerings 6 | Herstructurering Oudeweg, incl Prinsenbrug

De Oudeweg valt binnen de invloedssfeer van de OV-knooppunten Haarlem Station en Haarlem Spaarnwoude en is de centrale verbinding tussen de twee stations voor diverse modaliteiten. De Oudeweg is samen met de Amsterdamsevaart de ontsluitende route voor autoverkeer naar het centrum (noordzijde) en Haarlem-Noord. De verkeersfunctie van de Amsterdamsevaart zal in combinatie met de Gedempte Oostersingelgracht en de Papentorenvest sterk worden afgewaardeerd en een groen en waterrijk onderdeel van de stad worden. De Oudeweg is vanaf dan de belangrijkste ontsluitende route voor het autoverkeer aan deze kant van de stad. Om dit te faciliteren is een herstructurering van de Oudeweg nodig, in combinatie met een aanpassing van de Prinsenbrug (toevoegen linksafbeweging richting het centrum). Daarbij worden een betere oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de Oudeweg betrokken.

HAARLEM OOSTPOORT

Investerings 7 | Fietsverbinding noord-zuid ter plaatse van het spoor

Investerings 8 | Fietstunnel onder N205 door richting station Haarlem-Spaarnwoude

Investerings 9 | Fietsverbinding tussen fietstunnel N205 en de Boerhavelaan

De Camera Obscuraweg verbindt het noordelijk en zuidelijk deel van de Oostpoort. Het Kegge- en Stastokviaduct is onderdeel van de Camera Obscuraweg. Door het verleggen van dat viaduct (zie investering 13) ontstaat de noodzaak, maar ook de kans, om de huidige fietsverbinding op een

andere en betere locatie in het gebied te laten terugkomen. In het hart van het project mist een aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers. Het spoor, de N200 en de Amsterdamse Vaart doorkruisen het gebied en vormen een barrière tussen de woongebieden Haarlem-Oost en Oostpoort/Waarderpolder.

Er wordt momenteel onderzocht of de fietsverbinding noord-zuid (investering 7) een tunnel of een fietsbrug wordt en of het viaduct na verlegging gaat voorzien in een (tweede) fietsverbinding noord-zuid. Bij de inschatting van de kosten is uitgegaan van een fietstunnel.

Deze fietsverbinding is tevens ontbrekende schakel van een gewenste regionale fietsverbinding tussen Hoofddorp-Haarlem (en uiteindelijk Velsen), waar investering 8 en 9 betrekking op hebben. De fiets- en voetgangerstunnel (investering 8) en -verbinding (investering 9) zijn ontbrekende schakels in het fiets-netwerk in de regio Zuid-Kennemerland en in het metropolitane fietsnetwerk van de MRA.

Investering 10 | Verbinding naar Veerplas

Investering 11 | Regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam

Investering 12 | Ontvangstgebied recreatieplas Veerplas

De Oostpoort grenst direct aan het Veerplasgebied in het recreatiegebied Spaarnwoude. Het doel van investering 10 is de verbinding tussen Oostpoort en Veerplas te versterken (vизier naar het groen) en via station Haarlem-Spaarnwoude als 'Buitenpoort' een directe toegang tot dit uitgestrekte natuur- en recreatiegebied te bieden. Uitgangspunt daarbij is dat het buitengebied aantrekkelijk wordt verbonden met het stedelijke gebied en bijdraagt aan de identiteit en leefbaarheid in Oostpoort. Concreet omvat investering 10 de aanleg van een 16 meter brede onderdoorgang onder de N200. Deze onderdoorgang maakt naast de bereikbaarheid van het recreatiegebied ook de regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam (investering 11) mogelijk op het moment dat er in de toekomst sprake is van een spoorverdubbeling.

De Veerplas is één van de "ontvangstgebieden" van recreatieschap Spaarnwoude. Met enerzijds de verdergaande verdichting van Haarlem en anderzijds de ontwikkeling van Oostpoort tot aantrekkelijk woon- en werkgebied zal de behoefte aan recreatie de komende decennia groeien. De Veerplas kan in deze behoefte voorzien indien een aantal kwaliteitsslagen gemaakt worden. Investering 12 voorziet in het versterken van de recreatieve en ecologische waarde van het gebied en in het creëren van aantrekkelijke entrees. Samen met investering 10 zal de directe nabijheid van het recreatiegebied een positieve bijdrage leveren aan de identiteit en woonkwaliteit in Oostpoort.

Investering 11 voorziet in een goede oost-west verbinding als onderdeel van de regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam. Het doel van deze regionale fietsverbinding is dat mensen eerder kiezen voor de fiets op dit traject. Ook kunnen zowel bewoners als bezoekers op een prettige manier van station Spaarnwoude / Oostpoort naar de stad fietsen. De huidige wegprofilering is niet geschikt als doorfietsroute en bevat barrières. Het deel van de route tussen Haarlem en het recreatiegebied Spaarnwoude wordt verbeterd door het opheffen van barrières.

Investering 13 | Verleggen Kegge- en Stastokviaduct

Het verleggen van het viaduct is een belangrijke ingreep bij de gebiedsontwikkeling Oostpoort, omdat hierdoor ruimte ontstaat voor woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen, terwijl de verbinding tussen de woonwijk Zuiderpolder en de Waarderpolder gehandhaafd blijft. Dit verbetert ook de leefbaarheid voor de bewoners van de huidige wijken in Oost. Het viaduct is het zuidelijke gedeelte van de Camera Obscuraweg (niet de naastgelegen fly-over van de N200).

Investering 14 | Uitbreiden P+R

Investering 15 | Uitbreiden fietsparkeren station

Om station Spaarnwoude te laten functioneren als een echte knoop, zijn extra fietsparkeerplaatsen nodig. Deze faciliteren een goede overstap tussen de vervoermiddelen (fiets-trein, of auto-fiets). Het fietsgebruik neemt toe, doordat mensen meer gaan fietsen en er meer woningen en voorzieningen in de buurt van het station komen.

Daarnaast is het nodig de bestaande P+R van ca 150 parkeerplaatsen te verplaatsen om zo een deel van de woningbouw te kunnen realiseren. Er wordt momenteel onderzocht welke kansen er zijn om de P+R beter te laten functioneren, en of er behoefte is aan uitbreiding. Uit eerder onderzoek is gebleken dat de P+R een regionale (transfer)functie heeft voor verkeer richting Amsterdam. Er is potentie voor een bestemming P+R voor bezoekers van de Haarlemse binnenstad of het strand. Om woningen te kunnen bouwen, de leefbaarheid in het gebied te verbeteren en de P+R geschikt te maken voor andere functies zal er een gebouwde P+R gerealiseerd moeten worden. Naar combinaties met deelmobiliteit wordt gezocht.

Investering 16 | Versterken busstation

In het gebied Oostpoort halteren momenteel drie buslijnen op drie verschillende locaties in het gebied: één (lokale) buslijn halteert aan de noordkant van het spoor en twee buslijnen (lokaal en regionaal) halteren aan de zuidkant. Er is geen doorgaande buslijn van noord naar zuid. Het beter verknopen van deze buslijnen met elkaar en met het station, mogelijk in combinatie met een aanvullende HOV-verbinding tussen Velsen/Haarlem-Noord en Haarlem Nieuw-Zuid, zorgt bij de reiziger voor een aantrekkelijker OV-product. Het faciliteren van voor- en natransport met de fiets (investering 15) is hier een essentieel onderdeel van.

HAARLEM NIEUW-ZUID

Investering 17 | Ontwikkelen regionale mobiliteitshub

Tot 2040 wordt een groei van 50% OV-reizigers verwacht (bron: [Integrale visie Stationsgebied Haarlem](#)). Haarlem wil dit busvervoer op een snelle en hoogwaardige manier afwikkelen, zonder de overlast door busverkeer in de binnenstad te laten toenemen. Daarom groeit het aantal bussen dat via de binnenstad naar het station rijdt (en vice versa) niet en wordt het aantal haltes op het Stationsplein niet verder uitgebreid. Om de groei van het aantal OV-reizigers toch op een snelle en kwalitatief hoogwaardige manier af te wikkelen wordt Haarlem Nieuw-Zuid ontwikkeld. Dit is de conclusie van een uitgevoerde probleemanalyse (2019) en o.a. de resultaten uit de Ontwikkelagenda OV-Toekomst-beeld 2040.

Op basis daarvan hebben de MRA-partijen gezamenlijk besloten op zoek te gaan naar de mogelijkheden voor een mobiliteitshub buiten het centrum van Haarlem om de toekomstige reizigersgroei te faciliteren. Hierbij wordt rekening gehouden met de eventuele komst van BRT (Bus Rapid Transit) en een mogelijke vertramming op lange termijn.

De nieuwe mobiliteitshub levert vervoerskundige verbeteringen op, zoals tijdswinst voor diverse lijnen (die niet meer in het stationsgebied halteren), ontlasting van de spoorlijn Haarlem-Sloterdijk, een betere bediening van de ontwikkelzones in Haarlem en de goede verbinding met de regio. Tevens is knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid een locatie met veel elkaar versterkende potenties. Zo zullen hier op korte termijn minimaal 1.600 woningen gerealiseerd worden en zijn in de plinten rondom de mobiliteitshub werkfuncties, voorzieningen, horeca en fietsenstallingen gepland. Deze woningen en arbeidsplaatsen zijn meegenomen in de financiële doorrekening van dit plan.

Investering 18 | Herinrichting N205/Schipholweg

De N205 (Schipholweg) maakt een belangrijk onderdeel uit van de regioring voor het autoverkeer rondom Haarlem. Deze ringweg is bedoeld om het autoverkeer in de binnenstad te verminderen en daar meer ruimte te creëren voor de actieve vormen van mobiliteit (fiets en voetganger) en het OV. Tegelijk vormt deze oost-west autoverbinding een belangrijke barrière voor de noord-zuid fiets- en voetgangersverplaatsingen. Een tunnel over de gehele lengte van dit tracé (om de doorstroming op de ring te verbeteren en de barrièrewerking op te heffen) bleek niet haalbaar. Als alternatief wordt herstructurering van dit tracé onderzocht, inclusief verbeteren en verkeersveiliger maken van de noord-zuid verbindingen. De exacte ingreep volgt uit dit onderzoek.

Investering 19 | Aanpassen Schipholweg en kruispunt Amerikaweg

De ontwikkeling van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid houdt direct verband met de Schipholweg en het kruispunt met de Amerikaweg. Het herinrichten en aanpassen van het kruispunt is nodig om de schaa sprong van Haarlem Nieuw-Zuid te kunnen faciliteren. De inrichting van de Schipholweg tussen de mobiliteitshub en kruispunt Amerikaweg is afhankelijk van de variant die wordt gekozen voor de ruimtelijke opzet van de mobiliteitshub.

Investering 20 | Stadsstraat Europaweg

De Europaweg is in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg die wordt gedomineerd door ruimte voor het autoverkeer. De bebouwing keert zich van de weg af, die daardoor een puur infrastructuur karakter heeft en een onprettig verblijfsklimaat. De mobiliteitstransitie die de gemeente Haarlem voorstaat leidt ertoe dat de ruimte voor de auto op de Europaweg kan worden beperkt. Om dit te bereiken wordt de Europaweg getransformeerd naar een stadsstraat. De nieuwe ontwikkelingen aan de oostzijde van de Europaweg krijgen een adres aan de stadsstraat en begeleiden met hun gevels de route. In het nieuwe profiel van de Europaweg worden de vrijliggende busbanen opgenomen en is ruimte voor toevoegen van groen en maatregelen ten behoeve van klimaatadaptie. Het vormgeven van een prettig verblijfsklimaat en aantrekkelijke en veilige routes voor fietser en voetganger staat daarbij voorop.

Investering 21 | Stadsstraat Prins Bernhardlaan

De Prins Bernhardlaan ligt ten oosten van de stad en maakt deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van Haarlem. Deze laan vormt een barrière die Haarlem Oost in tweeën snijdt. Langs en nabij de Prins Bernhardlaan zijn de afgelopen jaren veel woningen toegevoegd. Er volgt in de directe omgeving een bouwopgave van 1.980 woningen (ook Schipholweg). Toename van het aantal woningen maakt de verblijfsfunctie van de Prins Bernhardlaan belangrijker. De laan blijft een belangrijke verkeersweg en is bovendien in beeld als aanvullende HOV-route. Transformatie tot boulevard zal de leefomgeving enorm verbeteren en bijdragen aan een nieuw imago van Haarlem Oost.

OV-KNOOPPUNT OVERSTIJGEND

Investering 22 | Fietsring

De fietsring rond de binnenstad verknoopt regionale doorfietsroutes met elkaar en met binnenstedelijke hoofdroutes. Daarnaast biedt de ring de fietser een goed alternatief voor routes door de drukke binnenstad. Dit zorgt voor een betere doorstroming van fietsers die niet in de binnenstad hoeven zijn en voor meer ruimte voor voetgangers die juist wel in de binnenstad willen verblijven.

Investering 23 | Vergroenen buurt / Ambassadeursplekken

Een hogere verdichting van de stad vraagt om veel aandacht voor investeringen in leefbaarheid. Het creëren van groene ambassadeursplekken is noodzakelijk om de leefbaarheid te behouden en te

versterken. Verdeeld over de stad zijn hiervoor negen plekken aangewezen (Frans Halsplein, Mandelapark, Pretoriaplein, Voortingplantsoen, Voorplein Koepel aan de Harmenjansweg, Nieuwe Groenmarkt, Teylerplein, Beatrixplein, Drilsmaplein). Het ontwerp van de plekken wordt op een later moment nader gespecificeerd.

Investering 24 | Stikstof

p.m.

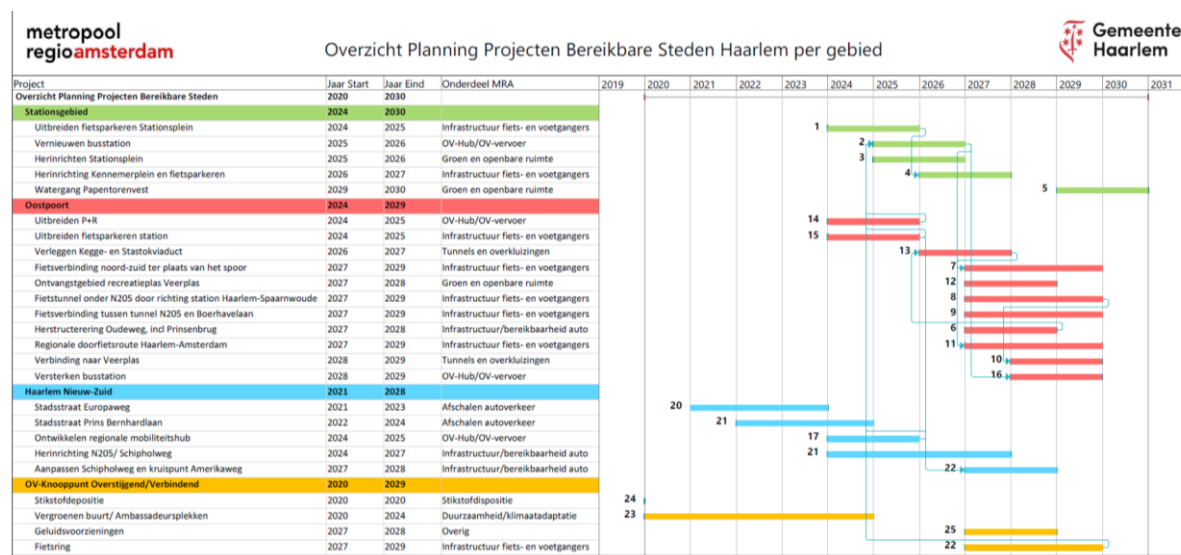
Investering 25 | Geluidsvoorziening

p.m.

4. Fasering

Tussen de infrastructurele projecten zitten diverse afhankelijkheden. De gemeente wil zo veel mogelijk voorkomen dat projecten leiden tot opstoppen of langdurige overlast voor bewoners en bezoekers. Anderzijds zijn projecten afhankelijk van bijvoorbeeld lopende onderzoeken, politieke keuzes, impuls gelden en cofinanciering. Hieronder is de beoogde fasering per investering opgenomen. In de planning zijn afhankelijkheden middels het kritieke pad aangegeven.

Haarlem wil de fasering van en besluitvorming over de drie OV-knooppunten afstemmen zodat de inhoudelijke opgaven en financiering (hoogte en timing van investeringen) in samenhang kunnen plaatsvinden. Bij het inschatten van de fasering is met een aantal zaken rekening gehouden. Zo zijn ontwikkelingen die de meeste tijd kosten qua planvorming zo vroeg mogelijk in de planning opgenomen zodat eventuele uitloop de doelstelling voor 2030 niet belemmert. Tegelijk wordt 'laaghangend fruit' zoals het realiseren van de ambassadeursplekken (investering 23), zo vroeg mogelijk benut. De stad moet tijdens het bouwen bereikbaar en leefbaar blijven. Er is nauwgezet en in samenhang gekeken naar de volgorde van de uitvoering van de maatregelen. Zo worden de werkzaamheden aan de (bus)stations in ieder OV-knooppunt niet tegelijkertijd uitgevoerd.



Figuur 9 | Projectenkaart Bereikbare Steden

5. Organisatie, draagvlak en communicatie

De gemeente voert regie op de uitvoering van de projecten en legt verbinding met maatschappelijke partners en marktpartijen om draagvlak te creëren. Partijen worden uitgenodigd bij te dragen aan en te investeren in de uitvoering.

5.1 De gemeentelijke organisatie

Interne afstemming

Haarlem kent zeven ontwikkelzones en vijf deelgebieden. Voor elk van deze zones en gebieden is een opdrachtgever. De OV-knooppunten Haarlem Nieuw-Zuid en Haarlem Spaarnwoude maken onderdeel uit van respectievelijk de ontwikkelzones *Europaweg* en *Oostpoort*. Het OV-knooppunt Haarlem Station valt binnen het gebied *Centrum*. De projecten rondom de drie OV-knooppunten worden integraal aangestuurd op inhoud en fasering door een projectteam met een projectmanager en adviseurs vanuit de verschillende vakdisciplines.

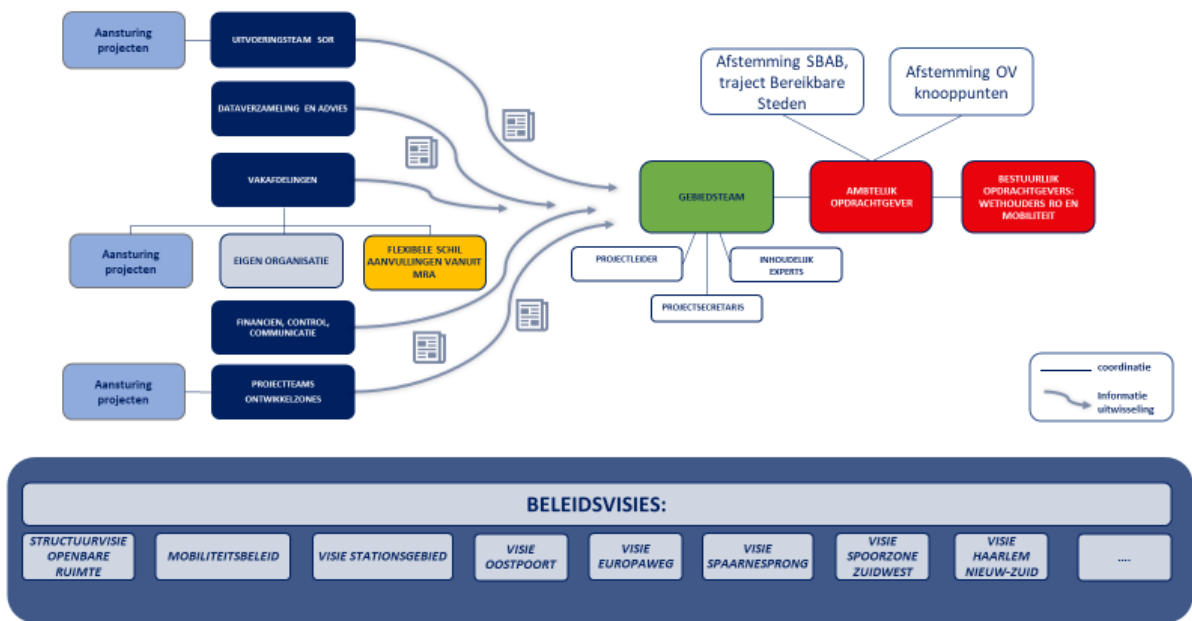
Het Gebiedsteam Bereikbare Steden is verantwoordelijk voor in samenhang brengen en voorbereiden van alle projecten. Daartoe is dit Gebiedsplan een belangrijk document. In de huidige fase wordt het Gebiedsplan opgesteld door een klein gebiedsteam op basis van actuele informatie uit zowel beleid als projecten. Dit team bestaat uit een projectleider, projectsecretaris en inhoudelijk experts openbare ruimte en mobiliteit. Naast afstemming met de opdrachtgevers en procesmanagers van de drie OV-knooppunten heeft het team intensief contact met adviseurs van de afdelingen wonen, economie, RO, beleid en beheer openbare ruimte, aangevuld met kennis van financiën, control en communicatie. Deze afstemming gebeurt in overleggen rondom specifieke gebieden en thema's en door integrale reviews op verschillende versies van het Gebiedsplan. Op die manier ontstaat een Gebiedsplan dat goed afgestemd is op alles dat al gaande is in de stad en op draagvlak voor een snelle realisatie kan rekenen.

Opschaling richting realisatie

Afhankelijk van het beschikbaar komen van extra middelen wordt het gebiedsteam in het najaar van 2021 opgeschaald. De fase richting realisatie vraagt om een ander sturingsmodel dan de huidige fase van planvoorbereiding. Enerzijds komen in dat model projectleiders/programmamanagers met andere competenties aan bod, anderzijds willen we de inhoudelijke kennis uit de huidige fase doorzetten. Voor de volgende fase is extra budget en externe inhuur noodzakelijk omdat niet alle posities door de eigen organisatie ingevuld kunnen worden. Haarlem pleit daarom voor voortzetting van de flexibele schil of daarmee vergelijkbare regeling of uitvoeringsbudgetten om dit mogelijk te maken.

Sturing en monitoring

Door vakafdelingen en de afdeling Dataverzameling en Advies (DIA) wordt de voortgang gemonitord op het gebied van aantallen woningen, arbeidsplaatsen en over leefbaarheid en openbare ruimte. Voor de realisatie van de projecten uit het Gebiedsplan worden de relevante indicatoren en gegevens samengebracht, gemeten en geanalyseerd. Dit vraagt om tussentijdse rapportages en verantwoording, ambtelijk en bestuurlijk, in lijn met de gemeentelijke Planning en Controlcyclus.



Figuur 10 | Organogram van de aansturing en organisatie van het Gebiedsplan

5.2 Verbinding bestuur, samenleving en markt

Uit eerdere trajecten ligt een stevig fundament voor samenwerking met bewoners en ondernemers. Voor bijvoorbeeld de ontwikkelvisies voor de zeven zones, de visies voor het stationsgebied en Haarlem Nieuw-Zuid, de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), de Woonvisie en de Economische visie Haarlem is uitgebreid van gedachten gewisseld. Met bewoners en ondernemers binnen Haarlem, zoals wijkraden, reizigersorganisatie Rover, stichting milieu- en natuurbescherming Kennemerland, de ambassadeur toegankelijkheid en de Centrum Management Groep. Ook heeft afstemming plaatsgevonden met de buurgemeenten in regio Zuid-Kennemerland, provincie, MRA, corporaties en marktpartijen, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail.

Bovenstaande visies zijn vastgesteld door de raad of bevinden zich in de inspraakfase. Het college informeert de raad tussentijds over de vervolgstappen. Daarbij wordt de raad betrokken bij de scenariokeuzes en andere kaders voor de projecten. Parallel hieraan informeert het college de raad over het voorliggende Gebiedsplan Bereikbare Steden en over samenhang, effecten en voortgang. De bestuurlijke aansturing ligt in handen van de portefeuillehouders RO en Mobiliteit.

De volgende stap is besluitvorming van het college over het voorliggende Gebiedsplan. Vervolgens wordt deze ter bespreking aangeboden aan de Commissies ontwikkeling en beheer. Tijdens de realisatiefase wordt de raad tussentijds geïnformeerd en waar nodig voorstellen besproken voor bijsturing (inhoudelijk, financieel, planning).

Ook buiten de scope van dit Gebiedsplan gebeurt veel om de doelen uit de aanpak Bereikbare Steden te bereiken. Zo worden ook buiten het stadshart woningen gebouwd en banen gerealiseerd. De programma's en projecten worden doorgezet ná 2030. De effecten van het Gebiedsplan zijn dus niet alleen op korte termijn merkbaar, maar vormen ook een basis om op lange termijn door te blijven bouwen.

6. Risicomanagement

In de doorontwikkeling van het stadshart schuilen risico's die kunnen leiden tot kostenoverschrijding en/of vertraging. Deze kunnen zowel bij de gemeente als bij de ontwikkelende en bouwende partijen optreden. Te denken valt aan overkoepelende risico's zoals de economische situatie en marktontwikkelingen, maar ook risico's die specifiek gelden voor Haarlem. Om de risico's die beïnvloedbaar zijn te kunnen beheersen heeft de gemeente Haarlem haar eigen risicomanagement methodiek ontwikkeld. Dit risicomanagementproces is een continue proces van risico's in beeld krijgen en kwantificeren, en afwegen van beheersmaatregelen.

Bij risico-identificatie wordt gekeken naar interne en externe risico's en financiële en niet-financiële (strategische) risico's. In het derde kwartaal van 2021 wordt een risicosessie georganiseerd om de risico's en beheersmaatregelen goed in kaart te brengen.

Vooruitlopend op sessie met alle projectverantwoordelijken, is in deze versie van het Gebiedsplan een eerste inventarisatie gedaan van risico's (zie tabel 3). In aanloop naar de uitvoering van het Gebiedsplan worden afspraken gemaakt over de controle op de uitvoering (beheersstrategie). Daarbij wordt aangesloten bij de reguliere planning- en control-cyclus en rapportagemomenten. Het doel is niet om kosten wat kost risico's te vermijden of te voorkomen, maar om vooraf te overwegen wat je met een mogelijk risico doet (vermijden, verminderen, aanvaarden of overdragen).

Markttechnische risico's	
Macro-economische ontwikkelingen	Verschillende macro-economische ontwikkelingen waaronder ontwikkelingen op de woning/ arbeidsmarkt of een stijging van bouwkosten kunnen ertoe leiden dat projecten financieel niet meer rendabel zijn. Het kan zijn dat er onvoldoende werkgelegenheid rond de OV-knooppunten aangetrokken kan worden. Ook door verschillende financiële redenen, zoals bijv. stijgende rentelasten en dalende grondprijzen kan vertraging ontstaan bij ontwikkeling van programma's, plannen en projecten. Zowel ontwikkelprojecten als projecten in de openbare ruimte.
Beheersmaatregel	Ondanks dat macro-economische ontwikkelingen moeilijk te beheersen zijn is monitoren en bijsturen nodig om plannen bij te stellen en/of andere strategische keuzes te maken. Het gebiedsteam signaleert en anticipeert op ontwikkelingen die effect (kunnen) hebben op het project Bereikbare Steden.
Financiële Risico's	
Het lukt niet of onvoldoende om baten te verwerven bij derden	Naast de investeringen die de gemeente Haarlem zelf doet is ook een bijdrage nodig van derden. Wanneer deze partijen onvoldoende mee willen of kunnen investeren wordt de haalbaarheid van projecten onzeker.
Beheersmaatregel	- In beeld brengen van belangen d.m.v. een stakeholderanalyse - In gesprek blijven met (potentiële) investeerders - Niet "wedden op 1 paard" maar in gesprek gaan met meerdere partijen
Kosten (realisatie zijn hoger en/of baten zijn lager dan geraamd)	Vanwege te lage ramingen, vertraging of marktontwikkelingen kunnen kosten hoger uitvallen. Er worden minder baten gerealiseerd dan geraamd. Dat kan bijvoorbeeld doordat de grondopbrengst lager uitvalt door de onrendabele top van het parkeren of indien gemeentelijke kavels niet worden opgekocht.
Beheersmaatregel	- Aan de voorkant ramingen zo concreet mogelijk maken - Monitoren en bijsturen bij wijzigingen of nieuwe inzichten
De pandemie leidt tot minder of andere reisbewegingen	Vanwege Corona is de kans aanwezig dat 50% thuiswerken de nieuwe norm wordt. Hierdoor zal het aantal OV bewegingen mogelijk dalen. Deze daling kan ervoor zorgen dat er minder stimulans is voor de provincie of het Rijk om bij te dragen aan de benodigde investeringen in het OV. Het daadwerkelijke lange-termijn effect van Corona is echter nog zeer onzeker en onvoorspelbaar.
Beheersmaatregel	Geen invloed op

Bestuurlijke risico's	
Gedurende uitvoering andere bestuurlijke prioriteiten (bijv. na verkiezingen)	Toekomstige colleges en/of kabinet voeren geprogrammeerde projecten niet uit of selecteren alleen specifieke projecten in plaats van het gehele pakket. Dit kan leiden tot vertraging, hogere kosten en imagoschade.
Beheersmaatregel	- Het belang van (de projecten uit) Bereikbare Steden en de doelstellingen onder de aandacht blijven brengen - Inzichtelijk maken van urgentie en samenhang met andere programma's en projecten. - Op een koerswijziging van een nieuw kabinet heeft de gemeente Haarlem geen invloed
Aanvullende regelgeving na de pandemie	Een pandemie leidt tot aanvullende regelgeving voor de bebouwde en onbebouwde ruimte (De anderhalve metersamenleving vraagt mogelijk om 'meer' openbare ruimte, zoals bredere stoepen en fietspaden en meer groen, en een andere inrichting van bestaande en nieuwe (semi-)openbare gebouwen, mogelijk ook andere toegangen.
Beheersmaatregel	Geen invloed op
Wet- en regelgeving zoals klimaatakkoord of stikstof	Een grote vertragende factor is op regionale schaal de stikstofproblematiek. Dit speelt als vertragende factor bij de Haarlemse planontwikkeling op dit moment nog nauwelijks maar in omliggende gemeenten al wel.
Beheersmaatregel	Geen invloed op. Wel monitoring en bijsturen
Ambtelijke risico's	
Beperkte capaciteit	Er is te weinig capaciteit binnen de gemeente om vorm te geven aan de plannen. Hierdoor kan het project vertraging oplopen.
Beheersmaatregel	- Tijdig inzichtelijk maken van de benodigde capaciteit (onderdeel van Gebiedsplan) - Inventariseren van extra capaciteit vanuit flexibele schil/ MRA - Begroten van middelen om externe capaciteit in te huren
Maatschappelijk risico's	
Geen draagvlak	Bij ontwikkelplannen en -projecten kan een bewoner of ondernemer hinder ondervinden van de plannen. Bij het opstellen van ontwikkelvisies, ontwikkelplannen en -projecten kan de inbreng uit de stad de plannen en uitvoering inhoudelijk verrijken, maar ook tot hogere kosten en vertraging leiden.
Beheersmaatregel	- Draagvlak creëren en communicatie - Participatie en communicatie, uit te werken in Communicatieplan - Mensen vroeg betrekken en eigenaar maken - Ambassadeurs van de stad die al initiatieven nemen op mobiliteit betrekken bij de communicatie
Planschade door ontwikkelplannen	Bij ontwikkelplannen en -projecten kan een bewoner of ondernemer planschade of nadeelcompensatie claimen. Dit wil niet zeggen dat de claim ook wordt toegekend.
Beheersmaatregel	Draagvlak creëren en communicatie
Technische- / Uitvoeringsrisico's	
Herontwikkeling verontreinigingen	In geval er bij de herontwikkeling verontreinigingen worden aangetroffen die conform de afspraken voor rekening van de gemeente gesaneerd dienen te worden, dan leidt dit voor de gemeente tot extra saneringskosten.
Beheersmaatregel	Zo vroeg mogelijk in beeld brengen door verkennende bodemonderzoeken uit te voeren. Wanneer een verontreiniging tijdig bekend is kan hierop nog enigszins worden gestuurd.

Tabel 3 | Belangrijkste risico's doorontwikkeling stadshart