



**Gemeente
Haarlem**



**Provincie
Noord-Holland**

Integrale visie

Stationsgebied Haarlem 2020-2040

Mei 2021

DE BOLWERKEN

Kennemerplein

N200

KENAUPARK

Kruisweg

Lange Herenstraat

Jansweg

RIPPERDAPARK

Parklaan





**De lat in het stationsgebied
ligt hoog. Een
toekomstbestendige ov-
knoop en aan aangename
stedelijke ruimte komen
samen. Het wordt een
betekenisvolle plek, een
gebied waar Haarlemmers
trots op zijn.**

Voorwoord

Dit is de integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied Haarlem. Het stationsgebied gaat op de schop. Deze visie vormt het kompas voor de stapsgewijze ontwikkeling en gaat over alle facetten die samenkomen in de stad. Mobiliteit, economie, woningbouw, duurzaamheid én openbare ruimte. De visie kwam tot stand in samenwerking met diverse experts, stakeholders, de klankbordgroep en vele geïnteresseerde Haarlemmers. Vervolgens hebben gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland de gezamenlijke ambities vertaald in een richtinggevend toekomstperspectief: een toekomstbestendige ov-knoop en een aangename stedelijke ruimte die samen komen in een betekenisvolle plek, een gebied waar Haarlemmers trots op zijn!

Voorafgaand werd in 2019 een uitgebreide analyse gemaakt van de knelpunten op gebied van mobiliteit en zijn oplossingsrichtingen verkend. Nu geven gemeente en provincie gezamenlijk handen en voeten aan de transformatie van het stationsgebied door deze visie voor te leggen voor inspraak door belanghebbenden in de stad. Daarna wordt de visie aangeboden voor besluitvorming aan de gemeenteraad van Haarlem. Hiermee krijgt deze visie ook formeel status als hét kompas voor verdere planvorming en uitvoering. Wij vragen u en andere partijen om uw deskundigheid in te zetten om het vervolg van deze visie samen vorm te geven en onze gezamenlijke ambities te verzilveren. Samen met de partners in het gebied willen we voortvarend werken aan de transformatie van het stationsgebied naar een hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt en een prachtig visitekaartje voor Haarlem.

Haarlem, 28 september 2020

Floor Roduner

Wethouder van de gemeente Haarlem voor Ruimtelijke Ontwikkeling



Deze visie is gemaakt door:

Urhahn | stedenbouw & strategie, Goudappel Coffeng
en APM Management Consultants

In opdracht van:

gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland

Tekst, afbeeldingen en vormgeving in deze visie zijn samengesteld door Urhahn | stedenbouw & strategie, Amsterdam. Enkele referentiefoto's zijn gevonden op internet. Deze visie is niet voor commercieel gebruik. Mocht er toch bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de gemeente Haarlem.

Inhoud

Samenvatting	8
1. Inleiding	10
2. Toekomstbestendige ov-knoop	14
Probleemanalyse	14
Uitgangspunten mobiliteit	20
Stedelijk en regionaal perspectief	24
Intermezzo historische ontwikkeling	26
3. Betekenisvolle plek	28
Haarlemse kwaliteiten	28
Inzetten op programmakwaliteit	34
4. Vijf ambities voor het stationsgebied	38
Een levendige plek voor iedereen	40
Voorrang voor fietsers en voetgangers	46
Reizigers bewegen zich moeiteloos en snel	52
Bolwerk en binnenstad komen samen	58
Duurzaam op elk vlak	64
5. Stedenbouwkundige mogelijkheden	70
Bolwerkzijde	70
Binnenstadzijde	72
6. Perspectief op uitvoering	88
Naar een uitvoerings- en ontwikkelstrategie	90
Specifieke uitwerkingen	93
Investerings, samenwerking en besluitvorming	95

Samenvatting

8 Kompas voor de toekomst

Het stationsgebied van Haarlem gaat op de schop. Deze integrale visie vormt het kompas voor de stapsgewijze ontwikkeling van dit beeldbepalende entreegebied van de stad. De visie is integraal omdat deze gaat over alle facetten die samenkomen in de stad. Duurzaamheid, mobiliteit, economie, woningbouw én openbare ruimte. Onze missie: het stationsgebied wordt een gebied waar de Haarlemmer trots op is.

Keuzes maken

Uit onderzoek blijkt dat er een toename van autoverkeer op de N200 is te verwachten, dat er nu al extra behoefte is aan fietsenstallingsplaatsen en ook dat het busverkeer verder zal groeien. De (autonome) groei van deze vervoersmodaliteiten die samenkomen in de historische en compacte Haarlemse binnenstad stelt ons voor fundamentele keuzes.

Een van de meest verstreckende keuzes is dat de toename van het busvervoer niet langer in het stationsgebied wordt gefaciliteerd. Nieuwe busroutes en bushubs op andere plekken, onder andere in OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid, ontlasten de binnenstad. Het busplein in het stationsgebied zal in omvang niet toenemen. In de visie hebben de voetganger en de fietser prioriteit. Dat betekent dat er op korte termijn extra fietsenstallingsplaatsen gerealiseerd worden, zowel aan de Jansweg als aan het Kennemerplein. Het Stationsplein en het Kennemerplein worden het domein voor de voetganger. In de visie wordt rekening gehouden met de komst van een tram.

Ook voor de N200 is niets doen geen optie. Deze doorgaande en intensief gebruikte N-weg doorsnijdt het stationsgebied en de binnenstad. Er wordt structureel gezocht naar manieren om het autoverkeer op de N200 te verminderen en de barrière voor langzaam verkeer te slechten. Dit

zijn opgaven die op stedelijke en regionale schaal doorwerken.

Hoogwaardige stadsentree

Naast het toekomstbestendig organiseren van mobiliteitsaspecten stelt deze visie zich ten doel om het stationsgebied te transformeren tot een hoogwaardige stadsentree. Een plek die voortbouwt op de kwaliteiten van de gewaardeerde Haarlemse binnenstad. Met een openbare ruimte van aangename straten, bescheiden pleinen en markante parken. Een bebouwing die zich kenmerkt door de menselijke maat, afgewisseld door bijzondere hoge laagbouw. De herontwikkeling van de bebouwing uit de jaren '70 van de vorige eeuw aan het stationsplein is nadrukkelijk de inzet. Hier kan bebouwing gerealiseerd worden die recht doet aan de genoemde kwaliteiten van de binnenstad. Ook de noordzijde transformeert tot een echte voorkant van de stad. Vanuit het treinstation manifesteert het unieke bolwerk zich onmiddellijk.

Hart van de visie

Het hart van deze visie wordt gevormd door vijf ambities die in samenhang bijdragen aan het realiseren van een betekenisvolle plek. Deze ambities zijn vertaald in tal van richtinggevende uitspraken. Een kleine greep daaruit. Het stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein met een verblijfsfunctie en een deel voor een busvoorziening. Dit kan een gebouwde voorzieningen zijn of een comfortabele voorziening (met overkapping) op maaiveld. De exacte positie ligt nog niet vast. Er is geen keuze gemaakt over de omvang van het verblijfsdeel van Stationsplein. Over de programmering van het stationsgebied wordt in de visie richting bepaald. Functiemenging is het uitgangspunt. Zakelijke dienstverlening, stedelijk wonen en voorzieningen wisselen elkaar af. Daarmee onderscheidt het gebied zich op



stedelijke en regionale schaal. Naast de Kruisweg zal ook de Jansweg een rode loper gaan vormen in de binnenstad. We stellen hoge eisen aan de uitstraling van de nieuwbouw in het gebied. Zowel qua maat en schaal als qua architectuur. Het monumentale stationsgebouw blijft te allen tijde een blikvanger.

Verskillende mogelijkheden

Voor de bolwerzijde wordt een uitnodigend perspectief geschetst en vertaald in uitgangspunten. In de visie etaleren we verschillende stedenbouwkundige uitwerkingen voor de binnenstadzijde. Deze kansrijke uitwerkingen hebben één belangrijk aspect gemeen: ze moeten voldoen aan de ambities uit deze visie. We sorteren nog niet voor op een keuze voor een voorkeursvariant. Deze zal in belangrijke mate bepaald worden door de samenwerkingsvorm. Vandaar dat deze samenwerkingsvorm de varianten ordent. De varianten Goed huwelijk, Goede buren

en Goede vrienden geven op verschillende manier invulling aan samenwerking tussen de betrokken publieke en private partijen in het gebied.

Werk in uitvoering

Deze visie is niet bedoeld voor de bureaulade of het digitale archief. Het gaat om uitvoering. In feite is deze trein al gaan rijden. Aan het herrouteren van buslijnen, de realisatie van OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid en het verminderen van de barrièrewerking van de N200 wordt op verschillende tafels gewerkt. Ook wordt snel onderzoek gestart naar de uitbreiding van de fietsenstallingsplaatsen. En de tram staat op de agenda van het regionaal OV Toekomstbeeld. De integrale herontwikkeling van het stationsgebied, de combinatie van een busvoorziening en vastgoed, is een proces van langere adem. Er wordt in het vervolg toegewerkt naar de keuze voor en de uitwerking van een voorkeursvariant. Dit doen we samen met de betrokken partijen en de inwoners van Haarlem.

1. Inleiding

- 10 **Het stationsgebied in Haarlem wordt steeds drukker. Treinen, bussen, auto's, taxi's, fietsers en voetgangers – en in de toekomst mogelijk een tram – woekeren in de stationsomgeving met ruimte. Ruimte om te groeien is in het stationsgebied, gelegen midden in de binnenstad, beperkt. Hoe zorgen we ervoor dat het stationsgebied van Haarlem ook in de toekomst een optimaal functionerende mobiliteitsknoop blijft?**

Naast de mobiliteitsopgave ligt er in de stationsomgeving ook een stedenbouwkundige opgave. Veel Haarlemmers vinden de jaren 70-bebouwing tegenover de entree van het monumentale station niet representatief voor de stad, terwijl de eerste indruk die bezoekers van Haarlem krijgen, wordt gevormd in het stationsgebied. Hoe maken we van het stationsgebied van Haarlem een plek voor Haarlemmers om trots op te zijn?

Een toekomstbestendige stationsomgeving vraagt om een integrale visie. In opdracht van en samenwerking met de gemeente Haarlem

Corridordialoog Kennemerlijn

Vanuit het provinciale programma ov-knooppunten is in mei 2016 de 'Corridordialoog Kennemerlijn' van start gegaan. Deze dialoog had als doel (ruimtelijke) ontwikkeling te stimuleren rondom de stations van de spoorlijn Haarlem – Uitgeest. Een groot aantal partijen heeft hieraan bijgedragen. Het eindrapport 'Corridordialoog Kennemerlijn' beschrijft de belangrijkste opgaven en kansen, vertaald in concrete maatregelen per knooppunt. Het eindrapport is op 6 februari 2018 vastgesteld door het college van GS van Noord-Holland en de colleges van B&W van de zes betrokken gemeenten. Ook NS en ProRail hebben zich als samenwerkingspartners geëngageerd. Het opstellen van een integrale visie en ontwikkelstrategie voor stationsgebied Haarlem is één van de vastgestelde maatregelen in het eindrapport.

en provincie Noord-Holland hebben Urhahn | stedenbouw & strategie, Goudappel Coffeng en APPM Management Consultants een integrale visie opgesteld waarin belangen op het gebied van mobiliteit, stedenbouwkundige kwaliteit, identiteit, verduurzaming en ontwikkelpotentie verenigd worden. In deze visie wordt de koers uitgezet voor het stationsgebied de komende decennia. We onderzoeken de mogelijkheden en stellen de kaders voor het vervolgproces. Dit alles is gedaan met intensieve participatie met stakeholders, klankbordgroep en bewoners van Haarlem.

Visie op hoofdlijnen

Dit document reikt een visie op hoofdlijnen en een voorstel voor een procesaanpak aan waarbinnen de gewenste ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. De betekenis van het gebied voor de stad en de regio staat centraal. Hoe is de situatie nu, wat is er mogelijk en wat heeft de stad nodig? Er wordt in tweede instantie gekeken naar wat we hier gaan bouwen. De visie geeft inzicht in denkrichtingen en verbeterkansen. Het biedt een aantrekkelijk toekomstperspectief voor partijen die ontwikkelen en investeren in het vastgoed, de openbare ruimte en in een nieuw busstation. Met de visie liggen uitgangspunten en ambities vast en worden stedenbouwkundige en programmatische kaders op hoofdlijnen weergegeven. De technische en financiële haalbaarheid van een aantal zaken moet in een volgende fase nog verder uitgezocht

en uitgewerkt worden. Ook is de visie geen opmaat naar een dichtgetimmerd masterplan. We werken toe naar een plan waarbij de stip aan de horizon duidelijk is, maar de weg daarnaartoe niet vastligt. De invulling en uitwerking zal gefaseerd worden aangepakt waarbij samenwerking met en inbreng van betrokken (markt)partijen en gebruikers noodzakelijk is.

Leeswijzer

In dit document starten we met een overzicht van de belangrijkste uitgangspunten op het gebied van mobiliteit. Vervolgens gaan we in op het tweede doel van de visie: een betekenisvolle plek maken voor Haarlem. We beschrijven de Haarlemse kwaliteiten waar we op voort willen bouwen en komen vervolgens tot vijf ambities die de basis vormen voor het stationsgebied. Deze ambities vertalen we in drie varianten met voorbeelduitwerkingen die een indruk geven van hoe de stationsomgeving eruit kan komen te zien. We sluiten de visie af met een perspectief op de uitvoering.

Groei van de stad

Haarlem groeit. De afgelopen jaren is er een flinke groei geweest in het aantal inwoners en deze groei zal zich de komende jaren verder doorzetten. Om aan de groeiende vraag naar woningen tegemoet te komen is het versnellen van woningbouw een prioriteit. Het woningaanbod moet in balans zijn en blijven met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur. Om een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare stad te blijven, wordt sterk ingezet op een mobiliteitstransitie. Dat wil zeggen dat het voor mensen vanzelfsprekender wordt om te voet, met de fiets en het ov te gaan in plaats van met de (eigen) auto. Aangezien veel inwoners buiten Haarlem werken, is een verbetering van het aanbod aan regionaal ov nodig om dit doel te bereiken. Het stationsgebied is de belangrijkste spil in het openbaar vervoer in Haarlem.



12



Een visie maak je samen!

Een visie voor een stationsgebied maken is geen eenvoudige opgave. In het stationsgebied van Haarlem komen belangen samen van onder andere reizigers, vervoersbedrijven, grondeigenaren en omwonenden. Daarbij is het stationsgebied een van de meest zichtbare locaties in de stad. Dit gaat alle Haarlemmers aan.

De integrale visie voor het stationsgebied is daarom gemaakt in samenwerking met diverse experts, stakeholders, de klankbordgroep en vele geïnteresseerde Haarlemmers. Het proces om tot de visie te komen is opgedeeld in verschillende stappen, waarbij we steeds kennis en feedback hebben opgehaald via real-life en online werksessies, ontwerp ateliers, een inloopavond en enquête en participatie middels het online Forum Stationsgebied.

Tijdens elke fase zijn sessies georganiseerd met een klankbordgroep en een stakeholdersgroep. Zij hebben in elke fase meegedacht over de analyses en tussenproducten. De klankbordgroep bestond uit organisaties als wijkraden, de fietsersbond, de ondernemersvereniging binnenstad, Rover en de actiegroep Buskruit. De stakeholdersgroep bevatte partijen als NS, ProRail, Connexion en bureau Spoorbouwmeester. Tijdens elke fase zijn naast deze twee vaste groepen ook sessies georganiseerd met belanghebbenden uit de hele stad.

Fase 1: Probleemanalyse en oplossingsrichtingen op het gebied van mobiliteit.

De eerste fase van het proces richtte zich nadrukkelijk op de mobiliteitsopgaven in het stationsgebied. Naast de klankbordgroep en de stakeholdersgroep hebben bewoners en belanghebbenden uit het gebied rond het station zich op een actieve en constructieve manier gemengd in het gesprek en de probleemanalyse en de oplossingsrichtingen aangescherpt.

Fase 2: Het onderzoeken van alle ingrediënten voor de visie, inclusief participatie.

Ook tijdens de tweede fase is veel input opgehaald. In kleinere bijeenkomsten in maart hebben zo'n vijftig bewoners en andere betrokkenen meegedacht over de functionele invulling van het stationsgebied. Welke combinatie van functies leveren een bijdrage aan de gewenste levendigheid? Het leverde tal van waardevolle inzichten op die een plek hebben gekregen in de ambities en uitwerkingen.

Na maart is het accent (noodgedwongen) verlegd naar online participatie. In digitale sessies met de klankbordgroep, de stakeholdersgroep en via het Forum Stationsgebied heeft een grote groep betrokkenen zich gemengd in de dialoog. Zowel op de ambities als op de varianten is zeer uitgebreid gereageerd. Er zijn ruim tweehonderd reacties aangeleverd, een groot deel heeft betrekking op de ambities en een ander deel op de varianten. Naast tal van specifieke voorstellen en suggesties geldt in het algemeen dat er weinig tot geen afwijzende reacties zijn binnengekomen, of reacties waaruit blijkt dat er zaken volledig zijn vergeten bij het opstellen van de visie. Wel worden er veel concrete suggesties gedaan hoe de ambitie uitgewerkt zou kunnen worden. Deze nemen we in de nadere uitwerking ter harte.

13

2. Toekomstbestendige ov-knoop

14 In het stationsgebied komen allerlei vervoersstromen samen. Er is in het kader van de integrale visie veel aandacht besteed aan de ontwikkelingen van deze stromen. Dat biedt veel inzicht in de toekomstige mobiliteitsvraag. Waar moeten we rekening mee houden? Hoe zorgen we ervoor dat het stationsgebied toekomstbestendig is? In dit hoofdstuk gaan we in op de probleemanalyse en geven we een overzicht van de uitgangspunten op het gebied van mobiliteit die daaruit voortvloeien. We plaatsen het stationsgebied ook in stedelijk en regionaal perspectief.

Probleemanalyse

In fase één van de integrale visie hebben we de opgave op het gebied van mobiliteit onderzocht. Hierin keken we naar de huidige mobiliteitsvraag, ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, de toekomstige mobiliteitsvraag en de beleving

van het stationsgebied. Uit de analyse zijn de volgende zes opgaven voor het stationsgebied naar voren gekomen. Meer over deze analyse kunt u teruglezen in het document *Integrale Visie Stationsgebied Haarlem, Probleemanalyse (2019)*.

Het busstation zit aan de maximale capaciteit



1. Het busstation zit aan de maximale capaciteit en kan de verwachte groei tot 2040 niet aan

In de spits doen op dit moment 175 bussen station Haarlem aan. Naar verwachting groeit het aantal bussen met 50% tot 2040. Hierdoor ontstaat er een tekort van 1.500 m2 ruimte indien de huidige configuratie wordt aangehouden. Hierbij is geen rekening gehouden met ruimte om de bussen elektrisch op te laden op het station. In 2040 zullen minimaal tien minuten nodig zijn om op te laden. Als alle bussen op station Haarlem laden, zal het totale ruimtegebruik bijna verdubbelen. Ook is er beperkte ruimte voor vervangend busvervoer (NS-bussen) indien er minder treinen rijden. Op dit moment gebeurt dit suboptimaal in de Jansweg.

2. Er wordt hinder ervaren in binnenstad door de vele én grote bussen

In de binnenstad van Haarlem wordt overlast ervaren van het grote aantal bussen, zo'n 1.600 per dag. De groei van de bussen door de binnenstad is niet zondermeer te faciliteren. Van de bussen die door de binnenstad rijden is 6% grote dubbeldekkers. De afgelopen twee jaar is het aantal reizigers explosief gegroeid, met zo'n 10% per jaar. Zo'n 50% van de reizigers moet in het centrum zijn, omdat ze er wonen, werken of recreëren. De andere 50% heeft geen bestemming of herkomst in de binnenstad en kan dus worden geherrouteerd. Dit zijn bijvoorbeeld busreizigers uit Schalkwijk die overstappen op de trein naar Amsterdam.

3. De fietsenstallingen zijn vol, in 2040 wordt een tekort verwacht

Er zijn momenteel achtduizend inpandige plekken rond het station, verdeeld over fietskelder onder het stationsplein, de fietsflat aan de noordzijde, het fietscarré onder het station en enkele kleine locaties ten oosten en zuiden van het stationsgebied. 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 is er in 2040 een tekort van vijfduizend stallingen. Voor bijzondere fietsen als e-bikes en bakfietsen zijn de stallingen moeilijk toegankelijk. Van de gestalde fietsen is momenteel 2 tot 4% een bijzondere fiets, deze fietsen hebben meer ruimte nodig. Het aandeel bijzondere fietsen stijgt naar verwachting naar 5 tot 10%.



De fietsenstallingen zijn vol. Er is te weinig plek voor ebikes en bakfietsen.





Niets doen aan de
barrièrewerking van
de N200 is geen optie.

4. De drukke N200 vormt een barrière aan de noordzijde

De weg N200 (Kennemerplein) aan de noordzijde van het station, vormt een belemmering voor fietsers en voetgangers die naar het station willen of van het station willen vertrekken. Momenteel rijden er op de N200 circa 22.500 auto's per dag in twee richtingen. Naar verwachting zal het aantal auto's groeien naar 25.500 per dag in 2040, als de genoemde maatregelen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) worden genomen. De gemiddelde wachttijd voor een voetgangers en fietsers om over te steken is 60 seconden.

5. De Rode Loper voor fietsers en voetgangers is niet optimaal

De doorgaande route voor fietsers en voetganger tussen Haarlem Noord, het stationsgebied en de binnenstad over de Kruisweg (de Rode Loper) is vrij smal en wordt op meerdere plekken met verkeerslichten doorbroken. Daarnaast is er beperkte ruimte voor voetgangers en fietsers doordat bussen over de Kruisstraat rijden.



De rode loper sluit niet goed aan op de fietsroutes naar Haarlem noord

6. Het stationsgebied is geen hoogwaardige entree voor de binnenstad

Haarlem heeft een stationsgebouw met monumentale kwaliteiten, maar geen stationsgebied om trots op te zijn. De noordzijde van het stationsgebied functioneert nu nog als achterkant. Het station ligt erg dicht op een drukke verkeersader, de architectuur heeft niet de uitstraling van een station, de ingangen van het station zijn lastig te vinden en er is te weinig plek voor bijzondere fietsen.

Ook de Jansweg voelt aan als een achterkant. Hier parkeren reizigers hun fietsen in de openbare ruimte, worden auto's in het zicht geparkeerd onder de Beijneshal, domineert het busvervoer het straatbeeld, is er weinig ruimte voor de fietser en blijven de programmatische invulling en staat van onderhoud van de panden achter ten opzichte van de Kruisweg. De Jansweg is tegelijkertijd een belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar de binnenstad.

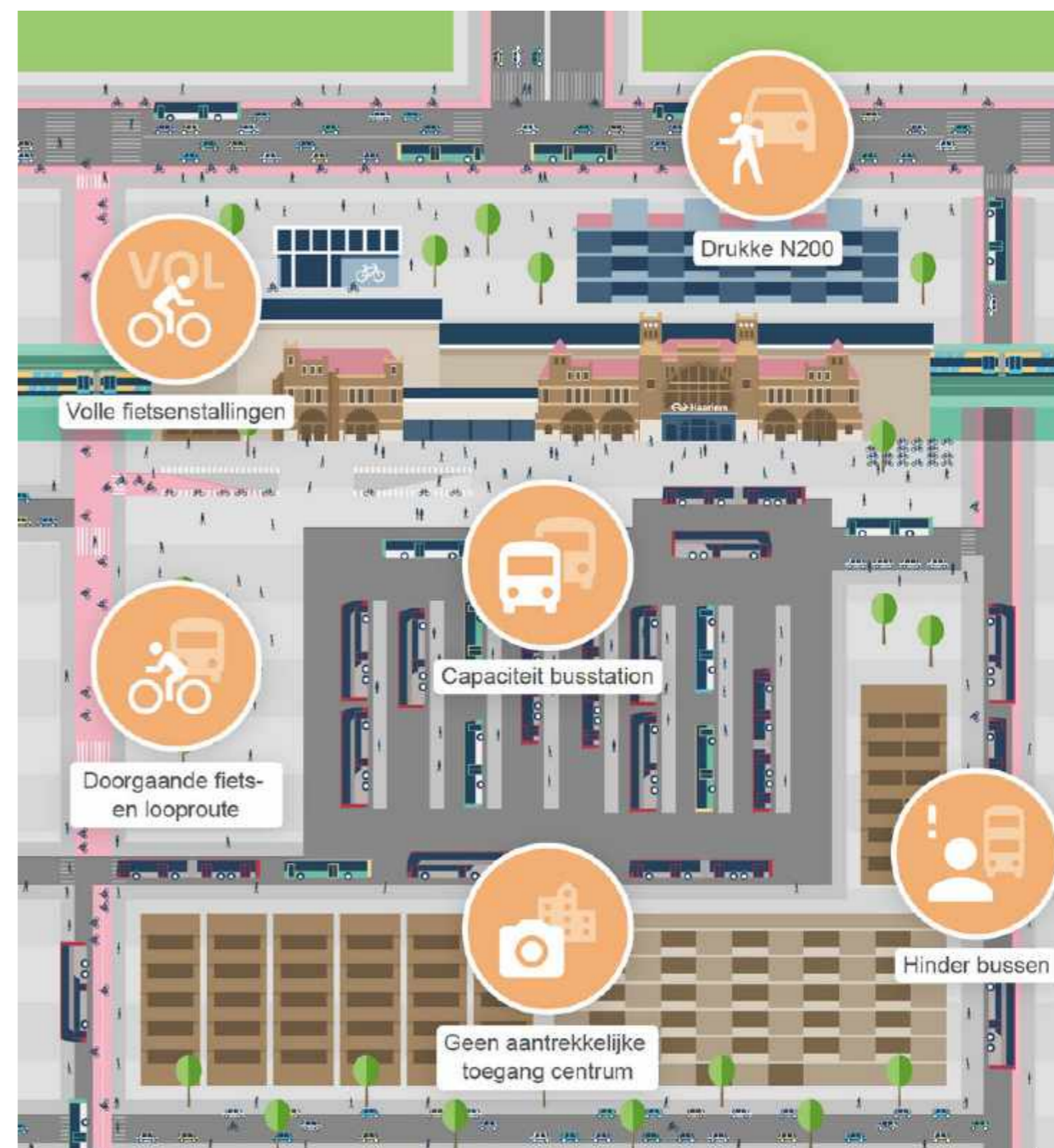
Het Beresteyncomplex en de Beijneshal, gebouwd in de jaren 70, ademen niet de sfeer en klasse van de historische binnenstad, maar bepalen wel de sfeer en uitstraling van het Stationsplein. De invulling van de plinten en de kwaliteit hiervan blijft achter bij die van de binnenstad. Veel Haarlemmers vinden de bebouwing niet representatief. De panden zijn ook toe aan verduurzaming. Hier liggen kansen.



Schrle en gedateerde uitstraling van de gebouwen aan het plein



De noordzijde van het stationsgebied functioneert nu nog als achterkant. De entree van het station zit verstopt.



De zes opgaven voor het stationsgebied

20 In het document *Integrale Visie Stationsgebied Haarlem, Oplossingsrichtingen voor Toekomstige Mobiliteit (2019)* zijn aan de hand van bouwstenen verschillende oplossingsrichtingen op het gebied van mobiliteit verkend. Op basis van deze verkenning zijn de volgende uitgangspunten op het gebied van mobiliteit vastgelegd in de *Startnotitie Integrale Toekomstvisie 2020 – 2040 Stationsgebied (2019)*, als vertrekpunt voor de visie.

1. Het aantal openbaarvervoerreizigers groeit tot 2040 met 2% per jaar

Dit komt overeen met het uitgangspunt in de bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en is afgestemd met NS, ProRail, Connexion en de Vervoerregio Amsterdam.

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

Dit betekent dat voetgangers het station op een veilige en prettige manier moeten kunnen bereiken en dat voldoende fietsenstallingen eenvoudig bereikbaar en toegankelijk zijn. Aanvullend moet er aandacht zijn voor een evenwichtige bezetting van de oostelijke en westelijke toegangstunnels (in het stationsgebouw) naar de perrons. De maatregelen die voortkomen uit de visie dragen bij aan een gebruikstoename van lopen, fietsen en het openbaar vervoer en een gebruiksafname van autobezit en -gebruik in het centrum van Haarlem. De openbare

ruimte rondom het trein- en busstation is bij uitstek een voetgangersgebied. Bij de inrichting staan de verblijfskwaliteit en comfort voor de reiziger centraal.

3. Er komen nieuwe busroutes en een OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid

Om overlast door busverkeer in de binnenstad niet verder te laten toenemen, groeit het aantal bussen dat naar het station rijdt niet en wordt het aantal haltes op het Stationsplein niet verder uitgebreid. Dat betekent dat de verwachte groei van het aantal bussen tot 2040 niet kan worden opgevangen op het Stationsplein. Het busplein blijft aan de zuidzijde van het station en een deel van de bussen wordt omgeleid. Om het openbaarvervoeraanbod voor reizigers zo groot mogelijk te houden, is de realisatie van OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid noodzakelijk.

Het busstation in het centrum groeit niet.

De omvang van het huidige busplein is het uitgangspunt voor deze visie. Door een efficiëntere inrichting of gebruik en kan het busstation mogelijk zelfs kleiner worden. Herrotering is noodzakelijk.

Gevolgen van corona op reizigersaantallen

Door het thuiswerken en de 1,5 metermaatregelen is het aantal reizigers in het openbaar vervoer flink gekrompen. Door ander reisgedrag en mogelijk economische neergang, duurt het naar verwachting nog een aantal jaren tot de reizigersaantallen weer op het niveau van 2019 zijn. Het eindbeeld voor de verwachte groei in 2040 blijft echter gelijk. Met deze visie bereiden we ons daarop voor.

Het busstation in het centrum groeit niet. Het huidige formaat is het uitgangspunt voor deze visie.



Er is snel actie nodig om de groei van het aantal fietsen in het stationsgebied op te vangen.

4. Een tram of lightrail is op de lange termijn urgent

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

Flexibiliteit omtrent het inpassen van een tram in het stationsgebied is een vereiste.

5. Maatregelen N200 zijn noodzakelijk om het gebruik van fiets en ov te stimuleren

Het handhaven van de huidige situatie van de N200 waarbij het aantal verkeersbewegingen groeit, is geen optie. Het station en de binnenstad moeten voor langzaam verkeer vanuit Haarlem-Noord beter bereikbaar worden.

Niets doen aan de barrièrewerking van de N200 is geen optie.

6. Het aantal fietsenstallingen rondom het station moet snel worden uitgebreid

De groei van het aantal fietsenstallingen rondom het station en de inpassing in het fietsnetwerk/rode loper, gaat gelijk op met de behoefte. Realisatie van fietsenstallingen kan vooruitlopend op de herontwikkeling van de stationsomgeving al worden uitgevoerd.

Er is snel actie nodig om de groei van het aantal fietsen in het stationsgebied op te vangen.

Elektrisch laden

Door de overstap naar zero emissiebusen is op korte termijn ruimte nodig voor het laadproces en bijbehorende infrastructuur. Vanwege de schaarse ruimte rondom station Haarlem is dit een aandachtspunt. In overleg met de vervoerders zijn in Haarlem al drie laadlocaties aangewezen: Delftplein, Waarderpolder en Schalkwijk. Als alternatieve oplossingen niet mogelijk blijken, dan zijn maximaal twee laadplekken (al dan niet tijdelijk) voorstelbaar. Deze komen dan op de plek waar nu de dienstauto's van Connexion staan. Het is niet de bedoeling meer laadplekken op het Stationsplein te maken. Als meer plekken nodig zijn dan moeten de concessieverleners en vervoerder daarvoor alternatieven voorstellen, in samenhang met een voorstel voor de nieuwe busroutes.

Stedelijk en regionaal perspectief

24 Stationsgebied Haarlem in de regionale context van de MRA

Dagelijks is sprake van een grote en toenemende woon-werkpendel in de ochtendspits richting Amsterdam doordat de woonfunctie in Haarlem dominant is ten opzichte van de werkfunctie. De komende jaren worden zo'n 10.000 woningen in de acht Ontwikkelzones van Haarlem gebouwd. Meer woningen betekent meer mobiliteit. Omdat het aantal woningen veel sterker toeneemt dan de werkgelegenheid, zal deze onbalans in de vervoersstroom tussen met name Haarlem, Schiphol en Amsterdam alleen maar groter worden. Andersom weten echter ook steeds meer bezoekers en toeristen uit de regio Haarlem te vinden. Veel reizigers maken hierbij

gebruik van station Haarlem. Het station vervult daarmee een belangrijke schakelfunctie binnen de MRA.

De toekomstige ontwikkeling van stationsgebied Haarlem staat niet op zichzelf. Om de regionale opgaven op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, landschap en recreatie, klimaat en energie het hoofd te bieden is de samenhang met de andere knooppunten in en rondom Haarlem minstens zo belangrijk. De ruimtelijke opgaven vragen om integrale knooppuntontwikkeling en een samenhangend ov-systeem van trein én bus en mogelijk in de toekomst een tram. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de leefbaarheid van de (binnen)stad en de vitaliteit van haar inwoners.

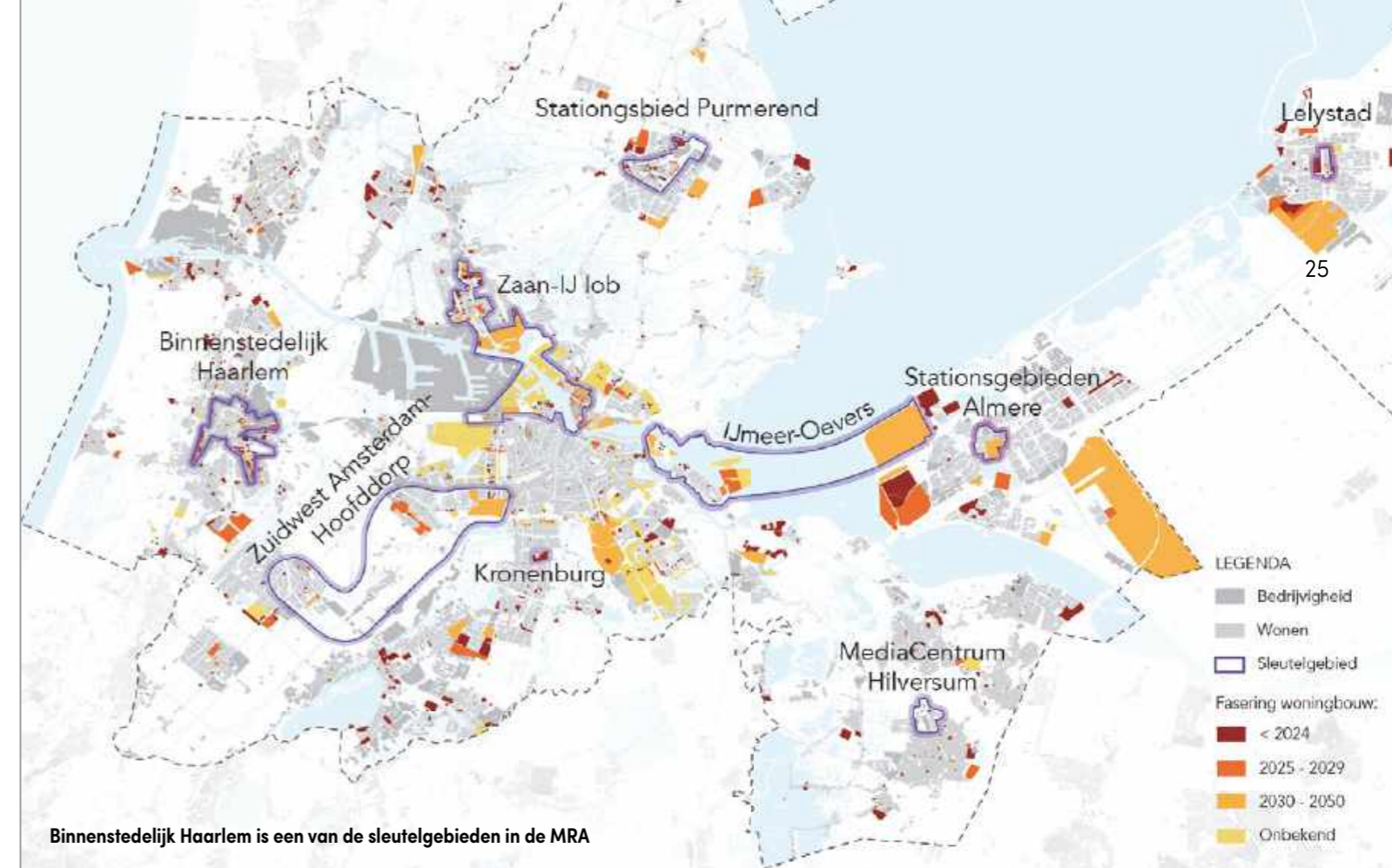
Haarlem Oostpoort

Haarlem Oostpoort is één van de acht ontwikkelzones waar in relatief korte tijd een substantieel aantal woningen gerealiseerd kan worden als onderdeel van het brede gemeentelijke programma 'Groeï van Haarlem'. Bovendien geldt het als één van de regionale sleutelprojecten binnen de metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de verstedelijkingsopgave op regionaal niveau. De ontwikkelvisie Oostpoort is gericht op duurzame gebiedsontwikkeling voor de lange termijn (2030). Het gaat om een visie op hoofdlijnen waarbij twee raamwerken worden geschetst als drager voor verschillende stedelijke ontwikkelingen: mobiliteit en infrastructuur en een netwerk van landschappelijke en groenstructuren. Om perspectief te bieden op uitvoering wordt er een mobiliteitsvisie en ontwikkelstrategie opgesteld. In de ontwikkelstrategie wordt rekening gehouden met de positie binnen het OV-netwerk. Het doel is dat programma en mobiliteitsfunctie van de drie OV-knooppunten in Haarlem elkaar versterken, in plaats van met elkaar concurreren.

Rol stationsgebied ten opzichte van knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Het busverkeer in Haarlem en de regio Haarlem groeit hard met 2% per jaar. Gezien de opgaven bij het stationsgebied en de beperkt beschikbare ruimte, maar ook de grote hoeveelheid bussen door de binnenstad, is in het najaar van 2019 door de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland

besloten om de omvang van het busstation bij station Haarlem niet toe te laten nemen. Uit deze studie is gebleken dat een nieuw busstation buiten het centrum, Haarlem Nieuw-Zuid, een voorwaarde voor de ontwikkeling is. Dit busstation zorgt er namelijk voor dat de groei in het OV kan worden opgevangen zonder de overlast van het busverkeer in de binnenstad verder toe te laten nemen en station Haarlem en het spoortraject Haarlem-Sloterdijk te ontlasten. Ook zorgt het busstation samen met een optimalisatie van het buslijnnet ervoor dat ook reizigers in andere gebieden (met name de Ontwikkelzones) beter bediend worden en makkelijker met de bus kunnen reizen. Het onderzoek naar optimalisatie van het buslijnnet wordt in regionaal verband uitgevoerd en sluit aan bij het regionale ov-beleid en het Haarlemse mobiliteitsbeleid dat gelijktijdig met de visie op het stationsgebied wordt opgesteld. In lijn met de vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte. Om deze reden is een verkennend onderzoek uitgevoerd (tevens een van de onderzoeken van de werkstroom Ketens en Knoep van het landelijke OV-toekomstbeeld) naar een geschikte locatie voor een busstation nabij de kruising Europaweg/Schipholweg. Het is de ambitie om ook hier een aantrekkelijk en integraal OV-knooppunt te realiseren. In het onderzoek is gekeken naar het benodigde ruimtebeslag en de mogelijkheden en kansen van verschillende locaties op het gebied van mobiliteit en stedenbouw. Er zijn verschillende varianten onderzocht die na bestuurlijke besluitvorming in een vervolgonderzoek nader worden uitgewerkt.



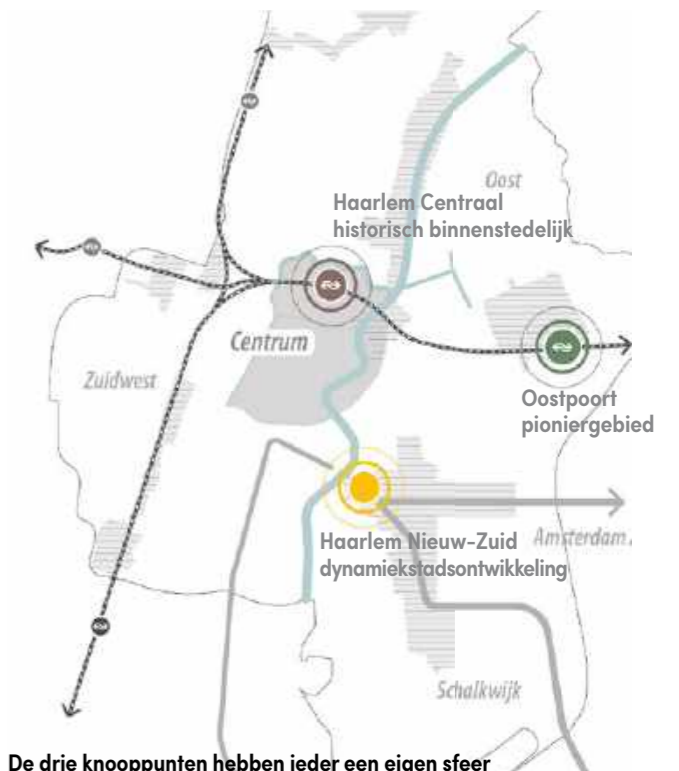
Binnenstedelijk Haarlem is een van de sleutelgebieden in de MRA

Drie knooppunten

De ontwikkeling van het stationsgebied is in afstemming met twee andere HOV-knoep in Haarlem die in betekenis groeien: 'Oostpoort' en 'Haarlem Nieuw-Zuid'. Tussen deze drie knoep ontstaat een (nieuw) evenwicht in knoepwaarde en vervoerswaarde. Ieder gebied heeft een eigen identiteit met bijbehorende verblijfsfuncties. De ontwikkelingen in de drie gebieden leiden tot nieuwe vervoerstromen in de stad en tot andere oriëntatie van reizigers. Ze kunnen alle drie ruimte bieden aan functies met een stedelijk-regionaal gemengd karakter. De knooppunten zijn alle drie multimodaal en fungeren als regionaal overstappunt.

De drie knoep dragen ook bij aan de beeldvorming van Haarlem, ze zijn elk een entreegebied. De sfeer en het type woon-werkmilieu verschilt per knoep en trekt andere bewoners en bedrijven. Aansluitend bij de beoogde

groei van Haarlem (10.000 woningen) biedt de ontwikkeling van de knoep kansen voor nieuwe werklocaties, voorzieningen en woningen.



De drie knooppunten hebben ieder een eigen sfeer

Intermezzo: historische ontwikkeling

26 Eerste spoorlijn van Nederland

Haarlem kreeg al vroeg een spoorlijn. De spoorlijn Amsterdam – Haarlem werd in 1839 geopend en was de eerste spoorlijn in Nederland. Het station van Haarlem, eerst gelegen net buiten de stadswallen, vond al snel een plekje in de Nieuwstad: de ruim opgezette, 17e-eeuwse Haarlemse stadsuitleg. De verkoop van kavels voor woningen in de Nieuwstad ging langzaam, vandaar ook dat er binnen de bolwerken ruimte was voor grootschalige functies als het station en fabrieken, zoals de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes tegenover het station. Het spoor liep dwars door het bolwerk en vormde enerzijds een barrière om van noord naar zuid te komen, anderzijds een welkome katalysator voor nieuwe functies. Het station bracht leven aan de Nieuwstad, met de komst van cafés, hotels en woningen voor welgestelden.

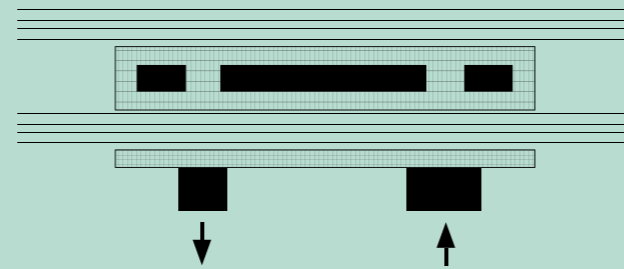


Tramlijnen

Al in 1878 werd de eerste (paarden)tramlijn in Haarlem in gebruik genomen. In fase werd dit netwerk uitgebreid en in 1913 geëlektrificeerd. Halverwege de 20ste eeuw is de tram uit het Haarlemse straatbeeld verdwenen, nadat het decennialang onderdeel is geweest van de Haarlemse en regionale vervoerssystemen.

Innovatief treinstation

Er was geen ruimte voor een groots opgezet Stationsplein. Het station van Haarlem zoals we het nu kennen werd ontworpen in 1906 met een symmetrische opzet, passend binnen de fijnmazige symmetrische structuur van de stad. Het was een innovatief station, met dienst- en wachruimten op het middenperron en een apart in- en uitgangsbouwwerk.



Zo werden de verschillende passagiersstromen efficiënt van elkaar gescheiden. Rijtuigen werden voorgereden en stonden te wachten onder de rijtuigkap, als een soort kiss en ride. Aan de perrons lagen verschillende functies als wachruimte en het stationscafé. Vanaf de perrons had men een prachtig uitzicht over de bolwerken.

Sanering en cityvorming

Tot aan de Tweede Wereldoorlog veranderde er niet veel in het stationsgebied. Wanneer in de jaren 50 het bedrijf van de Beijnesfabriek vertrekt naar buiten de stad, breekt er een periode aan van grootschalige sloop tegenover het station, te beginnen met de lege fabriekspanden. Ook de kleine pandjes in het blok tussen de Lange Molenstraat en Lange Herenstraat, inclusief de hofjes van Codde en Beresteyn, worden gesloopt om plaats te maken voor de modernistische dromen van Haarlem. Er worden verschillende plannen gemaakt voor het stationsgebied. Op de enorme, lege plek tegenover het station, worden een groot busplein en nieuwe, grootschalige bouwcomplexen gebouwd, passend bij de moderne stad Haarlem. Met de Beijneshal (sport- en parkeervoorzieningen) en het Beresteyncomplex (kantoren en appartementen) is ten opzichte van de omliggende historische bebouwing een grote schaa sprong gemaakt, zowel in bouwhoogte als in korrelgrootte.

Aanleg N200

In de jaren 50 wordt het station aan de noordzijde uitgebreid met een derde perron, inclusief overkapping en entreegebouw. Tot die tijd had het station aan de noordzijde geen ingang. Aan de noordzijde van het station wordt in

de jaren 60 ook de N200 aangelegd, als doorgaande route van Amsterdam naar Bloemendaal en Zandvoort. Het Kennemerplein is lang ingericht geweest als busstation (aan de oostkant). Ook was er enige tijd een Esso-station aan de westkant van het plein.

Masterplan Spoorzone

In 2004 maakt BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling het Masterplan Spoorzone. Diverse projecten uit het plan zijn inmiddels geheel of gedeeltelijk gerealiseerd. Zo is de Rode Loper aangelegd, een doorgaande fietsroute van het station naar de binnenstad, met bijbehorende ondergrondse stalling aan de Kruisweg en een fietsvoorziening aan het Kennemerplein. Het busplein is vernieuwd en het inkomende busverkeer is bijna volledig geconcentreerd op de Jansweg. Op verschillende plekken rond het station is de inrichting van de openbare ruimte vernieuwd. Het plan Spoorzone is echter niet volledig uitgevoerd zoals bedacht. Zo is het voorstel voor nieuwe bebouwing aan het Stationsplein nooit van de grond gekomen en is het busplein niet verplaatst naar de Jansweg.

Bronnen:

- Crimson (2017), Stationsgebied Haarlem, Cultuur- en Stedenbouwhistorische Analyse
- Crimson (2012), Station Haarlem, Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling



Het stationsgebied is een gebied waar Haarlemmers trots op zijn. We zijn schatplichtig aan de kwaliteit van de historische context.

3. Betekenisvolle plek

Het belang van mobiliteit in het stationsgebied is evident. Maar de lat ligt hoger. Het wordt een aangename stedelijke ruimte en betekenisvolle plek. Gelegen midden in de binnenstad, zijn we schatplichtig aan de kwaliteit van deze historische context. Het wordt een gebied waar Haarlemmers trots op zijn. Forenzen vinden hier comfortabel hun weg van en naar het station. Bezoekers ervaren de levendige, aangename en stijlvolle Haarlemse binnenstad zodra ze op het station gearriveerd zijn. In dit hoofdstuk beschrijven we de kwaliteiten van de binnenstad waar we op voortbouwen. We plaatsen het gebied in een historisch perspectief.

De Haarlemse kwaliteiten: hier bouwen we op voort

Pleinen, parken, levendige straten en volop ruimte voor voetgangers en fietsers. De kwaliteiten van de historische binnenstad van Haarlem vormen de inspiratie voor het nieuwe stationsgebied.

Het stationsplein van Haarlem ademt straks de sfeer van de Haarlemse binnenstad, van historische panden, statige herenhuizen en sfeervol groen van de bolwerken. Hiermee onderscheidt het plein zich duidelijk van andere stationspleinen in de MRA zoals die van Zaandam, Amersfoort, Amsterdam en Almere.

30 **Stijlvol, hoogwaardig en aangenaam**

De Haarlemse binnenstad kan worden beschreven als stijlvol, met hoogwaardige en aangename bebouwing en openbare ruimte. De pleinen en straten, historische bebouwing en statige herenhuizen in de bolwerken en langs de Nieuwegracht en de wandelroutes van tuinarchitect Zocher ademen een sfeer van klasse en stijl.

Unieke ligging binnen het bolwerk, direct verbonden met de binnenstad

Haarlem heeft een station om trots op te zijn, een rijksmonument. Het station van Haarlem is het enige station in Nederland dat binnen de vestingwerken van een stad ligt. Waar vroeger veel stations buiten het centrum werden aangelegd en een goede verbinding met de binnenstad niet vanzelfsprekend was, is het station van Haarlem via de Kruisweg en Jansweg direct met het centrum verbonden.



De stijlvolle straten van Haarlem



Het Kenaupark met links de bolwerken en de spoorlijn in 1867



Hotel Restaurant Cafe 'Royal' bij het Stationsplein (1919)

Levendige mix van wonen, werken en voorzieningen in de Nieuwstad

De binnenstad van Haarlem kent van oudsher een levendige functiemix. Woningen, hotels, cafés en bars en zelfs fabrieken hebben hun plaats gekend in de Nieuwstad. Ook vandaag de dag zien we in dit gebied een levendige mix van appartementen, eengezinswoningen, kantoren en voorzieningen.

Een fijnmazig netwerk van pleinen, straten en parken

Haarlem kenmerkt zich door een fijnmazig netwerk van pleinen, straten en parken. Zo ook het gebied rond het station, waar de Kruisweg en Jansweg de noord-zuidverbindingen naar de Grote Markt vormen. De Nieuwe Gracht, Parklaan en Lange Herenstraat en vroeger ook de Lange Molenstraat vormen de dwarsverbindingen in oost-westrichting. Er is een groene route van het Kenaupark, via de Parklaan, naar het Ripperdapark en de bolwerken.



Fijnmazig stratenpatroon met kenmerkende Kruisweg en Jansweg in noord-zuidrichting (Kaart openbare Werken 1920)



Panden van 3-4 lagen



Samengestelde pand van 3-4 lagen



Hofjes van 2-4 lagen

Typisch Haarlems: laagbouwstad met variatie van klein tot groot

Bijzondere complexen van 2 a 4 lagen

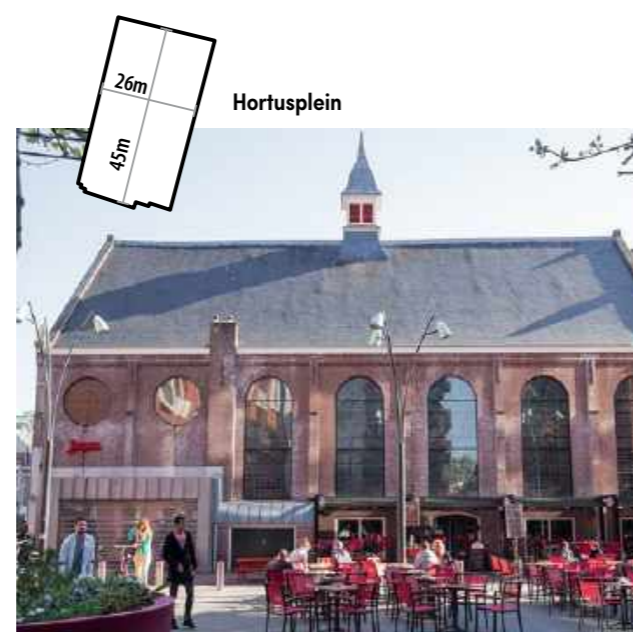


Stadsblok van 5-8 lagen

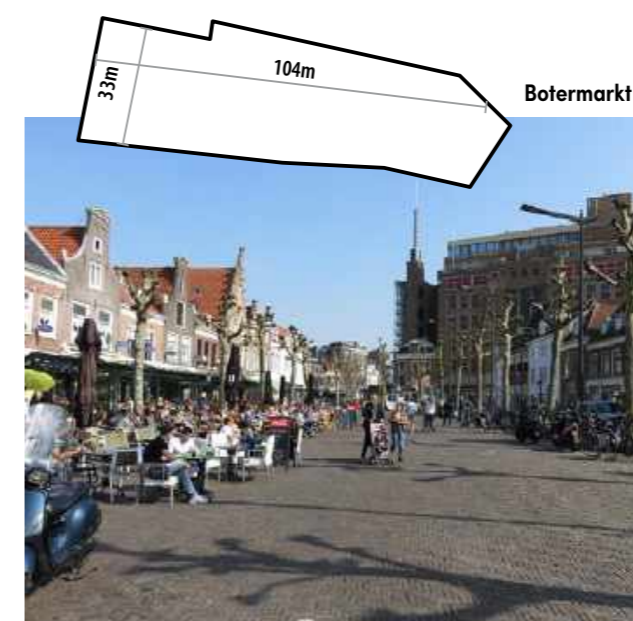


De Haarlemse maat en schaal van hoge laagbouw

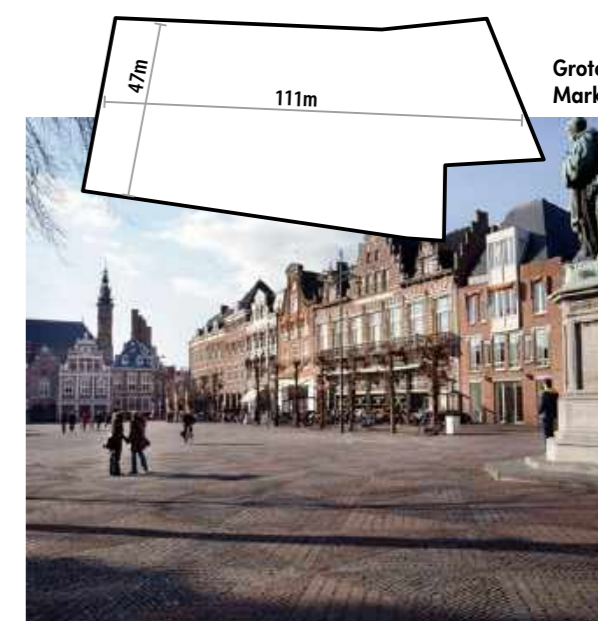
De Haarlemse binnenstad is vooral een laagbouwstad met een basis van drie à vier lagen hoog. Hierbinnen zien we een divers palet van kleine pandjes, middelgrote samengestelde panden en hofjes. In de geschiedenis van de Nieuwstad zijn zelfs grote complexen (zoals de Beijnesfabriek) niet vreemd.



Hortusplein



Botermarkt



Grote Markt

Uitschieters in bouwhoogte (5 à 8 lagen) markeren in de binnenstad vaak bijzondere functies, zoals van oudsher kerken, maar later ook het V&D-pand en postkantoor. Deze panden zijn een vorm van hoge laagbouw waarbij niet de hoogte doorslaggevend is, maar juist hoe het gebouw aansluit op de omliggende bebouwing en hoe het aan de straat staat, vaak als verbijzondering van de hoek. Deze bebouwing kent vaak een klassieke opzet van plint, middendeel en kap.

Haarlemse pleinen

De pleinen in de Haarlemse binnenstad variëren van klein, zoals het Hortusplein en de Botermarkt, tot een aangename middenmaat zoals de Grote Markt. Deze gewaardeerde Haarlemse pleinen hebben een sterke verblijfsfunctie en beschikken over een goed programma zonder dat één functie te dominant wordt. Niet de omvang van het plein is bepalend voor het succes. Het gaat om een combinatie van gebruik, inrichting en een heldere afbakening van de openbare ruimte door de aangrenzende bebouwing.

Inzetten op programmakwaliteit

34 **Kansrijk voor de zakelijke dienstverlening**

Haarlem heeft een krappe kantorenmarkt. Kwalitatief goede kantoorhuisvesting is schaars en er is kans dat een aantal Haarlemse bedrijven op termijn gaat vertrekken door tekort aan (courante) huisvesting. Daarnaast zullen om dezelfde reden nieuwe bedrijven van buiten Haarlem zich hier mogelijk niet vestigen.

Haarlem is onderdeel van de metropoolregio Amsterdam (MRA), de belangrijkste economische regio van Nederland. Het stationsgebied is het belangrijkste ov-knooppunt van Haarlem in het regionale stedelijke netwerk. Om die reden is functiemenging met kantoren hier zeer kansrijk, met name voor (kennisintensieve) zakelijke dienstverlening op stedelijk en regionaal niveau. Dit sluit ook aan op de gevraagde ruimte voor (stuwende) economie zoals in de economische visie (2020) van de gemeente Haarlem is toegelicht.

De gemeente wil haar positie als onderdeel van de MRA en het stationsgebied als regionale toplocatie versterken en blijft ruimte bestemmen in het gebied voor werken/kantoren. Opgeteld is de huidige kantoorruimte rondom het Stationsplein die op regionaal niveau een rol kan vervullen ongeveer 28.000 m². Haarlem wil bij toekomstige transformaties in het stationsgebied dit vloeroppervlak handhaven, als onderdeel van een gemengd programma.

Voor de nieuwe gebouwvolumes op het Stationsplein zal een flexibel ontwerp nodig zijn om zakelijke hoofdkantoren, toonaangevende bedrijven en instellingen en ook diverse kleinere

kantoorunits te kunnen huisvesten. Door hier te richten op de regionale kantorenmarkt ontstaat ook een habitat voor (afgeleide) kleinschalige bedrijvigheid, co-working, flexoffice-concepten en congresfuncties en kan hier een fijn en representatief gemixt werkmilieu gecreëerd worden. Bij een businesscentrum passen functies als grand café en rooftopbar.

Een tweede reden om de gebouwen flexibel inzetbaar te maken is dat op termijn - indien de kantorenvraag mogelijk weer afneemt als gevolg van demografie, vergrijzing, afname beroepsbevolking - ook andere functies in de gebouwen kunnen komen. Op termijn is bijvoorbeeld de stadsbibliotheek aan het plein vestigen een serieuze overweging.

Stedelijk woonprogramma

Het beleid 'wonen boven winkels', de te handhaven woontoren Beijnes en bebouwing langs de Bolwerken zorgen voor een aanzienlijk aandeel wonen in het stationsgebied. Ook in de direct omliggende buurten van het Stationsplein zijn veel woningen. Dit wordt nog verder uitgebreid door de ontwikkelingen in de Gonnetbuurt.

Afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen ontwikkeling kan het aandeel wonen in het stationsgebied toenemen, deels gericht op het Stationsplein (appartementen) en deels langs de Lange Herenstraat (stadwoningen, woon-werkwoningen). De doelgroepen voor de appartementen (compacte woningbouw) zijn jongeren en ouderen vooral vanwege de nabijheid van de vele stedelijke voorzieningen.

35

De gemeente wil haar positie als onderdeel van de MRA en het stationsgebied als regionale toplocatie versterken en blijft ruimte bestemmen in het gebied voor werken/kantoren.

Als er voldoende potentieel en nieuw elan wordt gecreëerd in dit gebied, ontstaan kansen om bijvoorbeeld een bijzonder stadsgebouw haalbaar te maken, vol met voor het publiek toegankelijke functies.

Ruimte voor een bijzonder stadsgebouw

Als er voldoende potentieel en nieuw elan wordt gecreëerd in dit gebied, ontstaan kansen om bijvoorbeeld een bijzonder stadsgebouw haalbaar te maken, vol met voor het publiek toegankelijke functies. Functies in de plint en op enkele verdiepingen die de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied verbeteren. En dagelijks van acht tot middernacht open, zodat zestien uur per dag levendigheid in het gebied ontstaat. Een architectonische eyecatcher met daarin een combinatie van bibliotheek, educatie, cursussen, co-working lounge, symposia, podia, kunst/expo & media. In het concept kan ook een aantal commercieel-maatschappelijke functies komen, zoals fitness, educatie, gezondheidscentrum i.c.m. kinderopvang.

Een brasserie/grand café op de begane grond van het gebouw met een uitnodigend terras is een belangrijke aanvulling voor levendigheid op het plein. Aan het Kennemerplein is al een succesvol en vergelijkbaar concept actief. Brasserie en terras hebben een zakelijke functie voor bedrijven en werknemers uit de omgeving, als meetingpoint voor reizigers en toeristen en als stedelijke functie voor de inwoners: ontmoetingsplek, gastvrijheid. Een openbare horecafunctie op een uitzichtpunt (rooftop en dakterras) is ook een uitstekende toevoeging voor dit gebied en letterlijk een bekroning.

Vitale aanloopstraten

De Kruisweg en Jansweg doen beide dienst als verbinding met de oude binnenstad. Ze zijn het verlengde van de Kruisstraat en Jansstraat die ooit werden begrensd door stadspoorten. Daarnaast zijn ze beiden onderdeel van het hoofdtriestelsel voor fietsers van en naar Haarlem Noord.

Voor beide straten zijn verbeteringen nodig om de aantrekkelijkheid als verblijfs- en routegebied te blijven borgen en te verhogen. Dat dit levendige straten blijven is essentieel. Een flexibel omgevingsbeleid en het bieden van mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik van de plinten (niet zijnde woonfuncties) kan helpen om de aantrekkelijkheid van deze straten te behouden. Aanvullend op de programmering van Stationsplein en Kruisweg, is de Jansstraat mogelijk interessant voor de vestiging van bijvoorbeeld creatieve werkplekken, experimentele restaurants, expositieruimten, antiquariaat etc.

Al enkele jaren is landelijk de retailsector vrij sterk in beweging, bijvoorbeeld als gevolg van bewuster consumeren, blurring en aankopen via internet. Er is in Haarlem een afname voorzien vanwege de online tendens. Echter door de groei van aantal inwoners is de prognose nog steeds (zeer lichte) groei. De beoogde ontwikkeling van het stationsgebied kan versterkend werken voor behoud en groei van voorzieningen in de aanlooproutes, bijvoorbeeld door zakelijke bezoekers te verleiden gebruik te maken van de vele voorzieningen in Haarlem.

4. Vijf ambities voor het stationsgebied

Het hart van de visie wordt gevormd door vijf ambities die worden toegelicht in dit hoofdstuk. De ambities slaan de brug tussen mobiliteit en een betekenisvolle plek in de stad. Er is geen prioriteit, de ene ambitie is niet belangrijker dan de andere. Het gaat in essentie om de samenhang. Per ambitie beschrijven we de richtinggevende uitspraken. Deze vormen de basis voor verdere planvorming.



Pleinen, parken, levendige straten en volop ruimte voor voetgangers en fietsers. De kwaliteiten van de historische binnenstad van Haarlem vormen de inspiratie voor het nieuwe stationsgebied.

40 **Een evenwichtige, stedelijke mix van wonen, werken en culturele voorzieningen maakt van het Haarlemse stationsgebied een levendige plek voor iedereen. Een plek met een diversiteit aan mensen en activiteiten. Niet alleen overdag, maar ook in de avonduren. Actieve en open plinten, balkons en loggia's zorgen voor dynamiek en ogen op straat. Het stationsgebied in Haarlem is een schone, aangename en veilige plek.**



Ambitie: Een levendige plek voor iedereen

41

In het toekomstige stationsgebied komen drie kwaliteiten samen: aantrekkelijk openbaar vervoer, een mooie openbare ruimte en uitnodigende functies. Er wordt gewerkt en gewoond, maar je kunt er ook een terrasje pakken of boodschappen doen. Op die manier maken we een levendige en prettige plek voor iedereen, zowel overdag als 's avonds. Op de begane grond willen we gebouwen die voor iedereen toegankelijk zijn en functies die aantrekkelijk zijn voor Haarlemmers en reizigers, zoals restaurants en winkels die passen bij de stationsfunctie. Op de verdieping kun je wonen, maar er blijft ook veel ruimte voor kantoren en bijvoorbeeld ruimtes die (flexibel) ingezet kunnen worden als conferentie- of businesscentrum met grand café en dakterras. Ook de uitstraling van de Lange Herenstraat moet beter worden, bijvoorbeeld door woningen en werkfuncties te maken op de begane grond. Op het Stationsplein wordt een fysieke scheiding gemaakt tussen vervoersfunctie en verblijfsfunctie. Dat betekent dat een deel van het plein omgevormd wordt tot stadsplein met ruimte voor terrassen, maar ook met groen en plekken waar je kunt zitten. Het plein markeert het begin van de binnenstad. We kijken ook of er een culturele of recreatieve publiekstrekker op het Stationsplein kan komen.

dynamiek



Vervoersdynamiek en stedelijke ruimte komen samen op het stationsplein (referentie: Zwolle)

Stationsplein wordt een Haarlems stadsplein

De Haarlemse binnenstad kent mooie stadspleinen die elkaar qua gebruik aanvullen. De Grote Markt vormt het culturele en historische epicentrum van de stad, op de Botermarkt worden naast de terrassen de marktkramen uitgesteld. Het Hortusplein in het Raakskwartier met de Jopenkerk heeft recenter weer een andere verblijfskwaliteit toegevoegd aan de binnenstad. Het Stationsplein wordt complementair in deze reeks: vervoersdynamiek en stedelijke ruimte komen hier samen.



Zichtbaarheid van mobiliteit is beperkt (referentie: Bordeaux)

Een fijne plek met verblijfskwaliteit

Het Stationsplein voegt kwaliteit toe aan de binnenstad als deze naast 'verplaatskwaliteit' ook 'verblijfskwaliteit' heeft, bijvoorbeeld ruimte voor ontmoeting, terrasjes of sport. Dat betekent dat op het Stationsplein beide functies hun eigen plek krijgen, maar ruimtelijk van elkaar gescheiden worden. Verblijfskwaliteit stelt onder andere eisen aan de bezonning op het plein en de grootte van het plein. Een te groot leeg plein kan ook als

'unheimisch' worden ervaren. Er is veel aandacht nodig voor een levendige programmering van de plinten. De functies in het stationsgebied zijn naar buiten gericht en dragen bij aan de levendigheid op straat. Het 'verblijfplein' wordt voornamelijk een voetgangersgebied, de zichtbaarheid van bussen en fietsen is beperkt, uitzondering is (op termijn) een tramhalte.



Verblijfskwaliteit (referentie: Leiden)



Levendigheid op straat (referentie: Marseille)



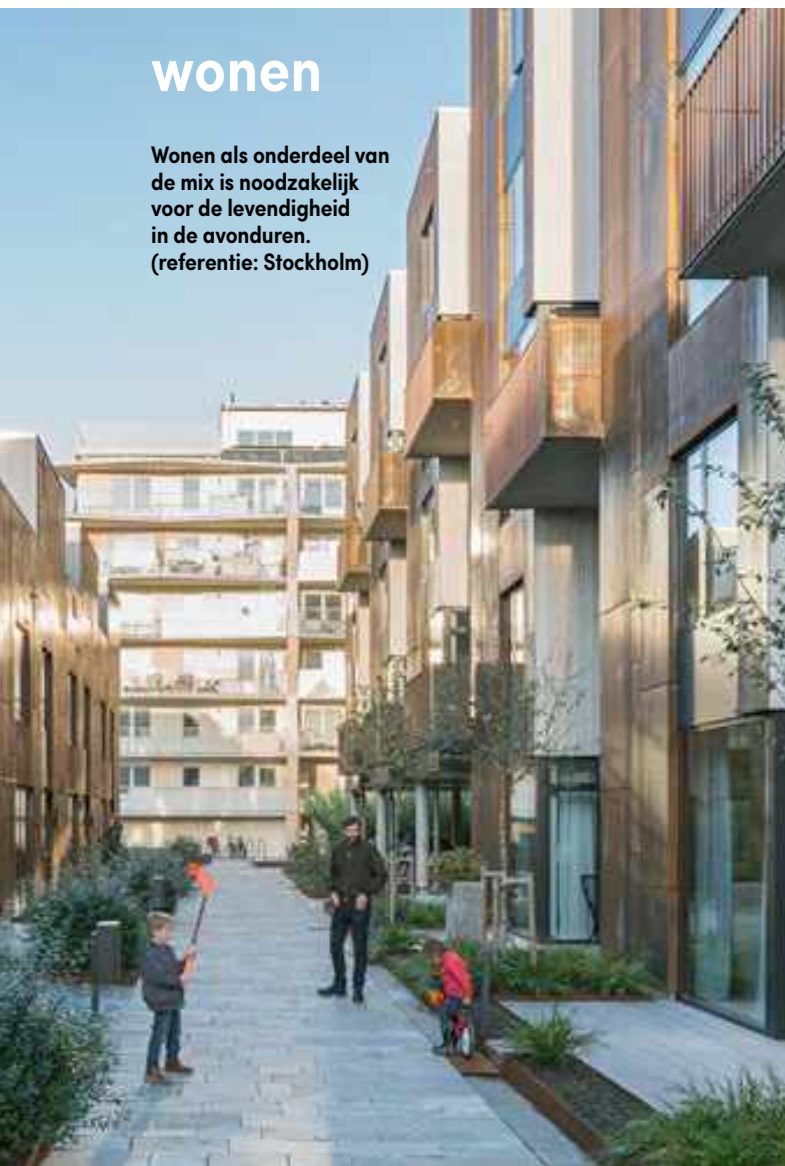
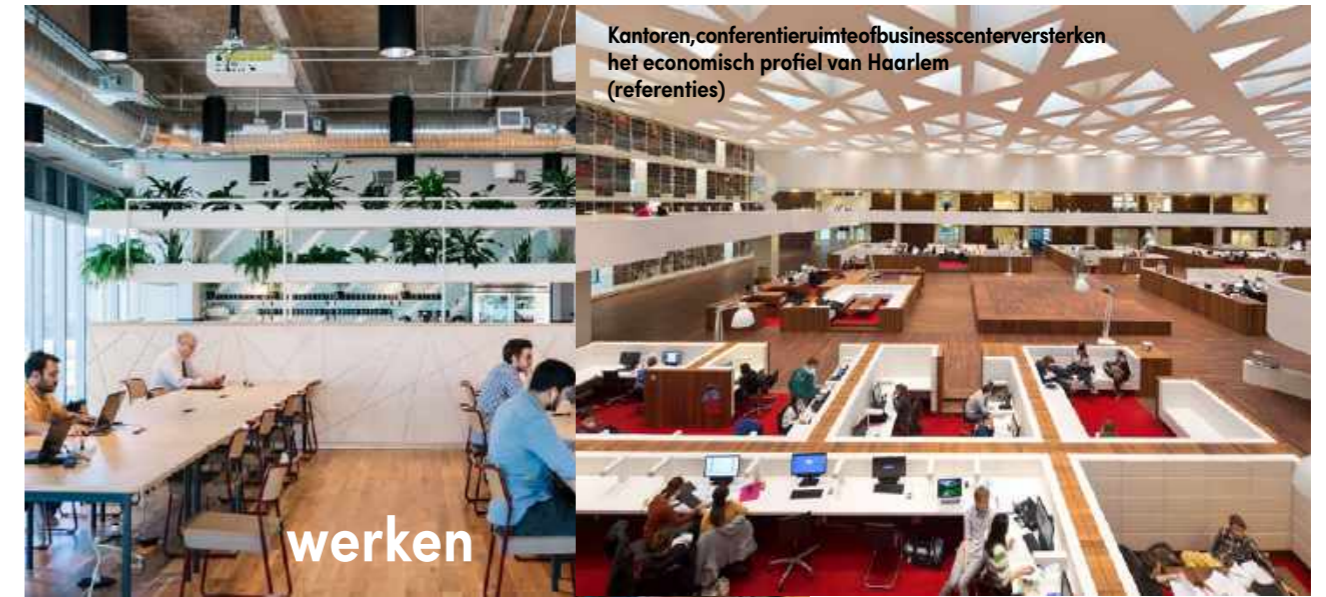
Levendige programmering van de plinten (referentie: Seoul)

44 **Een mix van wonen, werken en voorzieningen**

In het stationsgebied wordt gewerkt, gewoond en er komen (stedelijke) voorzieningen. Om een levendige mix te garanderen, wordt geen van deze functies in het gebied dominant. Het Beresteygebouw (al dan niet sloop nieuwbouw) behoudt haar voornamelijk commerciële functies. Hoogwaardige werkfuncties als kantoren, een flexibel in te zetten conferentieruimte, businesscenter met grand café, co-working, retail, horeca, rooftopbar en andere voorzieningen leveren een belangrijke bijdrage aan de versterking van het economische profiel van Haarlem. Functies die zo omvangrijk zijn dat er geen ruimte meer is voor een ander programma zijn uitgesloten.

Wonen als onderdeel van de mix is noodzakelijk voor de levendigheid in de avonduren. Het gaat om een woonomgeving met centrumkwaliteiten: betaalbaar, gestapeld en geschakeld wonen, voor stedelijke gezinnen, senioren en starters.

De kleinschalige functies ter ondersteuning van de reiziger, zoals de Kiosk en de Broodzaak, worden versterkt om het gemak van de reiziger te vergroten. (Culturele) voorzieningen, zoals onderwijs en cultuur (bibliotheek, cultureel centrum), horeca of een museum in het stationsgebied zijn wenselijk.



Met de N200 direct achter het station langs is de auto lange tijd dominant geweest. Het hernieuwde stationsgebied in Haarlem wordt een gebied waar voetgangers en fietsers centraal staan: zij hebben straks voorrang en vinden vanuit alle windrichtingen hun weg naar het station. Een fijnmazig netwerk van pleinen, straten en parken verbindt het station met de omgeving. Hoogwaardige fietsenstallingen maken het aantrekkelijk om met de fiets naar het station te komen. De beleving vanuit ooghoogte staat centraal. De openbare ruimte is aangenaam en groen. De plinten van de bebouwing zijn levendig en transparant.



Ambitie: Voorrang voor voetgangers en fietsers

Het stationsgebied wordt een prettige plek om te lopen en te fietsen. Het Stationsplein wordt het domein van de voetganger. De bedoeling is om op het plein een helder onderscheid te maken tussen het busstation en het verblijfs-/voetgangersgebied. We willen dat bussen en geparkeerde fietsen daar zo min mogelijk te zien zijn. Het Kennemerplein wordt een straat waar fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen en veilig en makkelijk hun bestemming kunnen bereiken. Dat kan betekenen dat auto's soms wat langer moeten wachten.

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. We denken na over een speciale tunnel voor fietsers onder het Kennemerplein. De Kruisweg en de Jansweg worden beide aantrekkelijke routes naar het centrum voor fietsers en voetgangers.

48 **Prioriteit voor langzaam verkeer**

Het Stationsplein is het domein voor de voetganger: de reiziger, bezoeker, bewoner, ondernemer, enzovoorts. In de binnenstad en rond het station hebben voetgangers en fietsers prioriteit en is de auto te gast. De N200 wordt een openbare ruimte waar langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer (meer) in evenwicht zijn. Ruimte die kan worden gewonnen door het profiel voor de auto te versmallen, komt ten goede aan het langzaam verkeer en groen.

Meer ruimte voor voetganger, fietser en groen

In deze visie wordt gepleit voor een aanzienlijke reductie van het aantal auto's op de N200. De ambitie is dat doorgaand verkeer wordt omgeleid. Dit wordt in breder verband bestudeerd in het traject van de mobiliteitsvisie. Het stationsgebied blijft toegankelijk voor lokaal verkeer,. Wanneer het profiel voor de auto wordt versmald dan komt de vrijkomende ruimte ten goede aan de voetganger, fietser en een groene inrichting passend bij het karakter van het bolwerk. Ook zijn er perrons voor taxi's, kiss & ride en NS-bussen. Auto's zijn onderdeel van de nieuwe inrichting, maar zijn niet langer overheersend.



aangename routes

Kruisweg en Jansweg vormen een aangename route naar de binnenstad (referentie: Leiden)



langzaam verkeer en groen

De Kruisweg en Jansweg als aangename routes

Zowel de Kruisweg als de Jansweg vormen een aangename route naar de binnenstad. In de Kruisweg is ruimte voor winkels, horeca, dienstverlening en wonen. Er is recent geïnvesteerd in de 'rode loper' kwaliteit van de Kruisweg. In de Jansweg ligt het accent op wonen, cultuur, maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid. Beide routes zijn voor fietsers in twee richtingen toegankelijk. Belangrijk is ook de uitstraling van de Jansweg. Het streven is een rustig beeld, passend bij het binnenstedelijke karakter en de monumentale panden. De uiteindelijke inrichting voor de Jansweg en de Kruisweg hangt samen met de keuze voor de ontsluiting van de busvoorziening en de busroutes.



50 **Toegang naar fietsenstalling uit alle windrichtingen**

In aanvulling op de huidige ondergrondse fietsenstalling aan de Kruisweg komt er aan de zuidoostzijde (Jansweg) en aan de noordzijde (Kennemerplein) toegang tot een hoogwaardige fietsenstalling. Deze zijn ook toegankelijk voor bijzondere fietsen.



Hoogwaardige fietsenstallingen, ook voor bijzondere fietsen

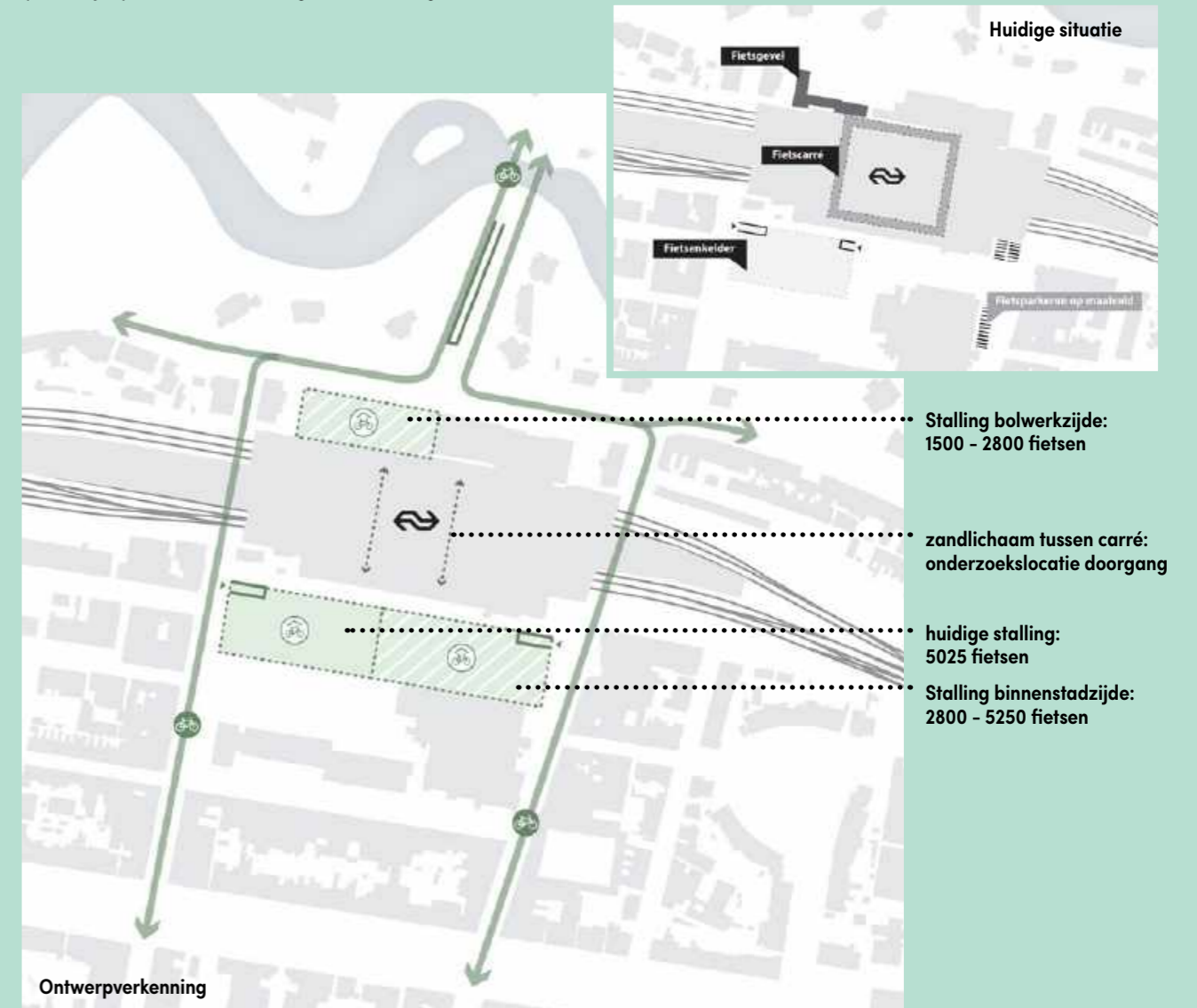
Ontwerpverkenningen fietsenstallingen

Uitgangspunt van de Startnotitie is dat het aantal in pandige fietsenstallingen in het stationsgebied meegroeit met de behoefte. Dit betekent dat er rekening gehouden moet worden met een uitbreiding van maximaal 5.000 fietsparkeerplekken in 2040. Deze toe te voegen plekken worden verdeeld over stallingen onder het Kennemerplein (noordzijde) en een stalling die ontsloten is vanaf de Jansweg (zuidoostzijde). De exacte verdeling ligt nog niet vast.

Het fietsparkeren in de stationsomgeving is momenteel onevenwichtig verdeeld en moeilijk toegankelijk voor bijzondere fietsen. Er is een structurele oplossing nodig, die hoogwaardig is en toegankelijk vanuit alle windrichtingen. Dit is mogelijk door de bestaande ondergrondse stalling onder het Stationsplein uit te breiden met een tweede ingang aan de Jansweg (zuidoostzijde), en aan het Kennemerplein (noordzijde) een tweede ondergrondse stalling te maken.

Aan de noordzijde van het Kennemerplein is ruimte voor een hellingbaan naar een ondergrondse stalling. Dit zou het voor fietsers mogelijk maken om een ondergrondse stalling te bereiken, zonder de N200 over te hoeven steken. Het is daarbij wenselijk om de bovengrondse stallingsplaatsen (fietsgevel) mee te nemen in het totale programma voor de ondergrondse stalling.

Het zandlichaam (de zandlaag waarop de sporen liggen) kan eventueel gecombineerd worden met een nieuwe noord-zuidverbinding voor voetgangers op maaiveld. Dit kan in potentie een derde transfertunnel voor het treinstation zijn, waarbij ook programmering met kleinschalige stationsvoorzieningen tot de mogelijkheden behoort. Ook kan deze verbinding toegang bieden tot de fietsparkeervoorzieningen aan de noord- en zuidzijde van het treinstation.



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.



Ambitie: Reizigers bewegen zich moeiteloos en snel

Het stationsgebied blijft natuurlijk dé plek in Haarlem om een reis te beginnen, te eindigen of te vervolgen met trein, bus, fiets of te voet. Dat betekent dat er voldoende ruimte blijft voor de bussen en de treinen én voor een tram in de toekomst. De routes rondom het station zijn comfortabel en prettig, ook voor (visueel) gehandicapten. De routes worden bijvoorbeeld niet doorkruist door andere verkeersstromen. Mogelijk kan een fietstunnel onder het Kennemerplein een directe toegang tot de fietsenstalling krijgen. Vanuit de fietsenstalling kom je snel en veilig bij de trein of de bus. Vanuit de trein kun je de route naar de bus of het centrum gemakkelijk vinden.

Het busstation krijgt ten minste een overkapping, zodat reizigers droog kunnen wachten. Ook kan het zo zijn dat het busstation in of onder een gebouw komt. Aan de noordzijde krijgen de kiss & ride en taxi's de ruimte, omdat het station daar via het Kennemerplein en de N200 per auto goed bereikbaar is.



Overkapping
(referentie: Tilburg)

een overkapping...

...of een gebouw

Busgebouw
(referentie: Breda)



Een hoogwaardig busstation

Het busstation is een hoogwaardige, veilige omgeving waar reizigers comfortabel kunnen wachten op de bus. Een overkapping is een minimumvereiste. Zowel bussen op maaiveld als bussen in een gebouwde oplossing zijn een optie. Een gebouwd busstation is royaal gedimensioneerd (ook in de hoogte) en er heerst een 'binnengevoel'. Het station heeft zo min mogelijk een buffer- of laadfunctie. Dat betekent dat ernaar gestreefd wordt het station minder als eindstation te laten functioneren voor verschillende buslijnen, door lijnen te koppelen

of door te laten rijden. Ook komen er bij voorkeur geen laadplaatsen voor elektrische bussen op het Stationsplein.

Snelle verbindingen en een evenwichtige bezetting

De verbindingen voor reizigers tussen fietsenstallingen, busstation en treinstation zijn comfortabel en frictieloos, ook voor (visueel) gehandicapten: de routes worden niet doorkruist door andere grote verkeersstromen. Reizigers zijn evenwichtig gespreid in het stationsgebied, waaronder in de transfertunnels naar de perrons aan de oost- en westzijde van het stationsgebouw.



frictieloze verbindingen



56 **Voorbereid op een tram**

In het stationsgebied anticiperen we op de komst van een tram. Uit vervolgonderzoek moet blijken of de tram daadwerkelijk haalbaar is. Ruimtelijk gezien moet een tram in het stationsgebied inpasbaar zijn. Er zijn nog geen keuzes gemaakt wat betreft de halteplaatsen aan de zuidkant. We weten ook nog niet of de tram doorrijdt naar Haarlem Noord. Dit wordt na vaststelling van de visie nader uitgewerkt.

De tram zal een flink deel van het busvervoer vervangen. De oplossing die nu gekozen wordt voor het busstation in het stationsgebied, moet dus flexibel en transformeerbaar zijn voor het geval het aantal bussen in de toekomst gereduceerd wordt.



Auto's aan de noordzijde

De autogerelateerde functies (zoals kiss & ride, taxi) worden zoveel mogelijk geconcentreerd aan de noordzijde van het station, waar het station als bestemming voor de auto goed bereikbaar is.

Laden en lossen binnen venstertijden

Een ruimte voor laden en lossen bij het stationsgebouw is noodzakelijk om de voorzieningen als winkeltjes en restauratie rond het station goed te laten functioneren. Omdat het gaat om een tijdelijk gebruik van de openbare ruimte op gezette tijden, kan laden en lossen eventueel in het voetgangersgebied plaatsvinden. Zowel aan de bolwerkzijde als aan de stadszijde dient rekening te worden gehouden met ruimte voor laden en lossen.

Minder parkeerplekken door slimme strategie

Een slimme parkeerstrategie is belangrijk voor het slagen van de stedelijke ontwikkeling. Hierbij spelen verschillende opgaven en belangen. In de volgende fase van het traject werken we aan een pakket aan maatregelen waarin met de verschillende betrokken partijen naar een maatwerkoplossing wordt gezocht. Uitgangspunt is dat zo min mogelijk ruimte wordt ingenomen door geparkeerde auto's. De gebruikers van het gebied reizen zo veel mogelijk met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer. De aanwezigheid van hoogwaardig ov en maatregelen als mobiliteitsmanagement voor bedrijven, deelauto's, beperken van het aantal parkeerplaatsen en stimuleren van het gebruik van e-bikes leiden tot een afname van het autogebruik. Daarnaast wordt parkeren op eigen terrein opgelost, niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte en bij voorkeur ondergronds.



De unieke ligging van het Haarlemse station binnen het bolwerk en de binnenstad komt straks goed tot zijn recht. 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.



Ambitie: Bolwerk en binnenstad komen samen

De stationsomgeving vormt de verbinding tussen de parken van de Bolwerken en de dynamische, historische binnenstad. Het station krijgt een voorkant aan beide zijden; het levendige Stationsplein aan de zuidzijde en het Kennemerplein aan de noordzijde. We willen van het Stationsplein een stadsplein met een historische en binnenstedelijke ambiance maken. Het Stationsplein wordt een prettige plek en een mooie en sfeervolle toegang tot het centrum, met ruimte voor reizigers én ruimte om te verblijven. De bebouwing aan het Stationsplein moet aansluiten bij de maat en sfeer van de binnenstad. Met uitzondering van de bestaande woontoren is er voor nieuwe hoogbouw geen ruimte op en rond het Stationsplein. Het stationsgebouw blijft goed zichtbaar. Ook de noordzijde van het station wordt een prettige omgeving, door onder andere een betere inrichting van het Kennemerplein voor voetgangers en fietsers en meer groen. Het is een klein plein dat als open ruimte zelf bijdraagt aan een positieve ervaring van deze plek. Het plein dient als verdeelpunt voor een vervolgstap die de passant hier wil maken. Feitelijk zijn het aangrenzende station en de Bolwerken de belangrijkste kwaliteitsbieders, als entrees naar een achterliggende waarde: ontmoeting, reizen, park. Dit kan nog versterkt worden door bijvoorbeeld beter ontworpen toegangen naar stationshal en fietsenstalling en beter zichtbare en toegankelijke parkingangen van de Bolwerken.



Maat en schaal Stationsplein sluit aan bij Haarlemse binnenstad

Het nieuwe Stationsplein past wat betreft maat en schaal in de Haarlemse binnenstad. Het in ere herstellen van de oorspronkelijke rooilijn van het Stationsplein (in het verlengde van de Rozenstraat) is mogelijk interessant. Een heldere afbakening van het Stationsplein is van belang: bebouwing markeert de wanden van de openbare ruimte, zoals gebruikelijk is in de Haarlemse binnenstad. Het monumentale stationsgebouw is nadrukkelijk de stedelijke blikvanger; de zichtbaarheid van het gebouw blijft gewaarborgd.

Hoogwaardig entreegebied aan de Bolwerkzijde

Aan de noordzijde krijgt het station ook een hoogwaardige entree, zowel de openbare ruimte als de functies en bebouwing van het station. Er komt meer ruimte voor de voetganger en de ingangen van het station worden duidelijk herkenbaar. De relatie met de Bolwerken wordt versterkt door de barrière van de N200 te verminderen en te vergroenen. Er wordt veel aandacht besteed aan de verbindingen naar en de entrees tot de Bolwerken.

Lessen uit ontwerpend onderzoek

In de totstandkoming van de visie zijn bij wijze van ontwerpend onderzoek diverse modellen voor het Stationsplein gemaakt. Deze modellen zijn met de experts, stakeholders en klankbordgroep besproken. Op basis van de lessen die hieruit naar voren zijn gekomen, zijn de ambities voor het stationsgebied aangescherpt.

Een paar voorbeelden van belangrijke lessen uit de modellenstudie:

- Het belang van de maat van het Stationsplein: niet te groot, maar ook niet te klein. Het plein moet passen bij de Haarlemse identiteit, maar ook groot genoeg zijn om

onvoorziene ontwikkelingen rond het station een plek te kunnen geven. Stationsomgevingen zijn complex, enige flexibiliteit is altijd nodig.

- Het belang van de aanrijroutes voor de bussen: cruciaal voor de beleving op het Stationsplein, maar ook voor het goed functioneren van het bussysteem.
- Waar worden de modellen op beoordeeld? Niet alleen op stedenbouwkundige kwaliteit en mobiliteitskwesties, maar ook op de programmatische mogelijkheden, kosten en opbrengsten, technische realiseerbaarheid, complexiteit in proces en flexibiliteit naar de toekomst.



Bebouwing sluit aan bij de Haarlemse maat

Nieuwe bebouwing en herontwikkeling in het stationsgebied sluit wat betreft bouwhoogte en korrelgrootte aan op de maat en schaal van de Haarlemse binnenstad. De Haarlemse binnenstad kenmerkt zich vooral als een laagbouwstad met een basis van drie à vier lagen hoog. Deze bouwhoogte is herkenbaar in het stationsgebied. Uitschieters in bouwhoogte (vijf à acht lagen) markeren in de Haarlemse binnenstad vaak bijzondere functies, zoals het voormalige V&D-pand en het voormalige postkantoor. Deze hoge laagbouw is ook voor het stationsgebied op markante plekken kansrijk, waarbij niet de hoogte doorslaggevend is, maar juist hoe het gebouw aan de straat staat, vaak als verbijzondering van de hoek.

Architectuur van pandjes, maar ook van bijzondere gebouwen en zelfs hallen, is mogelijk. Nieuwe bouwblokken in het stationsgebied sluiten aan op bestaande blokmatten in de Haarlemse binnenstad.

Strakke rooilijnen en heldere overgang openbaar-privé

Rond het station ontstaat een fijnmazig netwerk voor voetgangers. Het in ere herstellen van de oost-westverbinding (voormalige Lange Molenstraat) tussen Kenaupark en Ripperdapark, en/of het toevoegen van extra noord-zuidverbindingen kan daarin een bijdrage leveren. De structuur van de Haarlemse binnenstad kenmerkt zich door een straatgewijze bebouwing met strakke rooilijnen en een heldere overgang tussen openbaar en privé. Nieuwe bouwblokken in het stationsgebied sluiten hierop aan.



Intermezzo: ontwerpverkenningen N200

62

De N200 is de doorgaande route van Amsterdam naar Bloemendaal en Zandvoort en loopt dwars door de binnenstad van Haarlem, direct voor het station langs. De N200 vormt een grote barrière tussen noord en zuid, tussen stad en bolwerk. Niets doen is geen optie, een duidelijk uitgangspunt in de Startnotitie voor deze visie. Maar welke opties zijn er dan wel? In het kader van deze visie zijn verschillende opties om de barrièrewerking van de N200 te slechten onderzocht.

Tunnel N200

Grote infrastructurele ingreep, een ontkenning van het probleem

Een tunnel voor de N200 zou bedoeld zijn voor het doorgaande autoverkeer. Voetgangers en fietsers blijven bovengronds en moeten het tunneldek gemakkelijk kunnen oversteken. Het station blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer, wat betekent dat er ook auto's bovenop de tunnel rijden. Een andere randvoorwaarde is dat er bussen en auto's via de Jansweg en / of Kruisweg van noord naar zuid rijden.

Om de tunnel in en uit te kunnen rijden, is aan weerszijden een hellingbaan nodig van minimaal negentig meter. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de breedte van het straatprofiel. Aan de start van beide hellingbanen is een straatprofiel nodig van minimaal 25 meter (in twee richtingen een rijstrook voor auto's die de tunnel in rijden, in twee richtingen een rijstrook voor auto's die bovengronds blijven, aan weerszijde een fietspad en trottoir).

De straatbreedte aan de noordzijde van het station is beperkt. Wanneer we kijken naar de beschikbare breedte in het straatprofiel, kan een tunnel slechts op twee manieren worden ingepast:

- Een korte tunnel tussen Jansweg en Kruisweg: lengte circa vijftig meter.
- Een lange tunnel: lengte minimaal 575 meter. Deze lengte is minimaal, maar niet afgestemd op aansluiting op routes in de omgeving. Het beste zou zijn om de gehele lengte van het bolwerk te nemen.

Korte tunnel: voldoet niet aan de randvoorwaarden

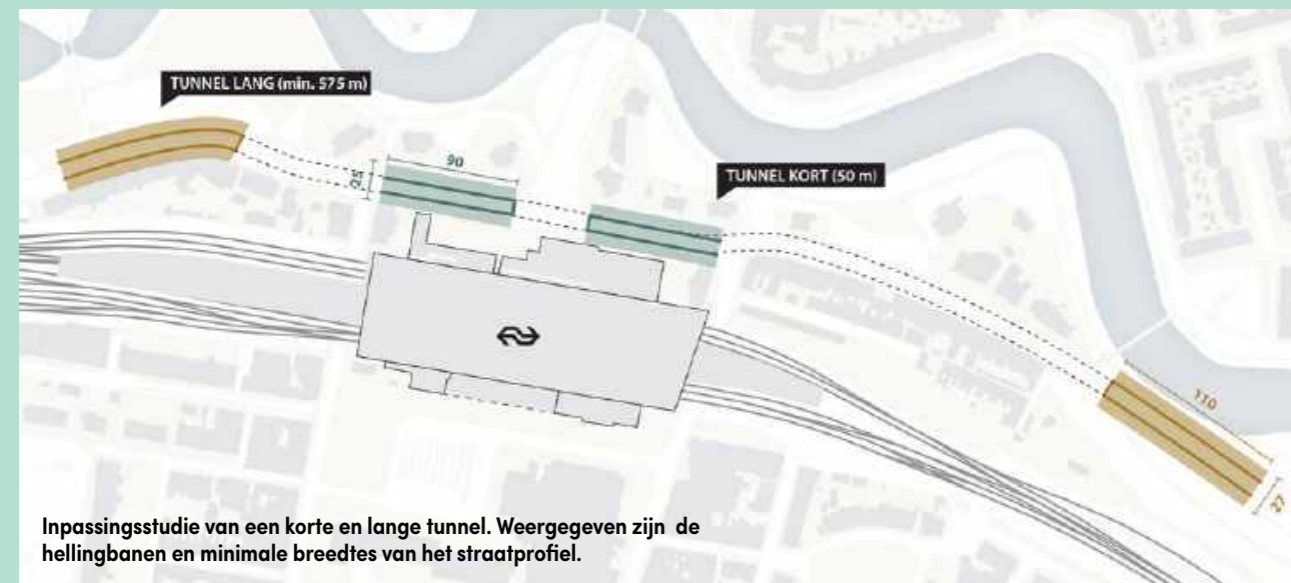
Bussen en auto's kunnen slechts in één richting van noord naar zuid rijden. Hiermee voldoet deze optie dus niet aan de randvoorwaarden. Ook is de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers beperkt. Het lijkt misschien een goede oplossing om auto's onder de grond te laten rijden, maar het is belangrijk om je te realiseren dat kruisend verkeer over de gehele lengte van de hellingbanen niet kan oversteken. Op zijn eigen manier vormt een tunnel dan een nieuwe barrière. Fietsers en voetgangers kunnen in dit scenario slechts op één centraal punt oversteken. Voor beide ingangen van het station ligt een hellingbaan.

Lange tunnel: onwenselijk

De lange tunnel, over de gehele lengte van het bolwerk is technisch gezien inpasbaar. Een grote tunnelbak door een deel van de binnenstad is echter een overmaatse ingreep met grote financiële consequenties. Ook is dit een ontkenning van het echte probleem: auto's blijven op deze manier dwars door de binnenstad rijden.



Architectuur van pandjes, met hier en daar een hoger



Inpassingsstudie van een korte en lange tunnel. Weergegeven zijn de hellingbanen en minimale breedtes van het straatprofiel.

Kansen voor voorzieningen achter de rijtuigenkap

De vernieuwing van het Stationsplein biedt kansen voor de rijtuigenkap van het station. De kap, momenteel ingezet als wachtruimte voor de busreiziger, heeft een bijzondere uitstraling en draagt bij aan de monumentale kwaliteit van het gebouw. Met de komst van een nieuw busplein is de wachtruimte onder de kap niet meer noodzakelijk voor busreizigers. De rijtuigenkap kan natuurlijk blijven dienen als verblijfsruimte, een verlengde van het stationsplein. Maar er zijn nog meer mogelijkheden. Als de fietsen geconcentreerd worden in een hoogwaardige stalling, komt ook de ruimte achter de rijtuigenkap vrij, waar nu het fietscarré ligt. Hier kunnen de winkeltjes en ondersteunende voorzieningen van het station een prominente, centrale plek in het stationsgebied te krijgen.

Nieuwe voetgangersverbinding van noord naar zuid

Als de rijtuigenkap beter benut wordt, kan overwogen worden een extra voetgangersverbinding van noord naar zuid te maken worden dwars door het (zandlichaam onder het) station. Vanuit deze derde tunnel in het stationsgebouw kunnen toegangen worden gemaakt naar de oostelijke en westelijke transfertunnel en een koppeling met ondergrondse fietsenstallingen.



De rijtuigenkap



In het stationsgebied wordt volop ingezet op duurzame mobiliteit, zoals langzaam verkeer, openbaar vervoer en het gebruik van deelsystemen. De bebouwing is adaptief en flexibel, zodat men in de toekomst kan inspringen op een veranderende vraag. De openbare ruimte is klimaatbestendig en groen ingericht en draagt bij aan een prettig verblijfsklimaat. We maken optimaal gebruik van hernieuwbare energiebronnen en circulaire materialen.



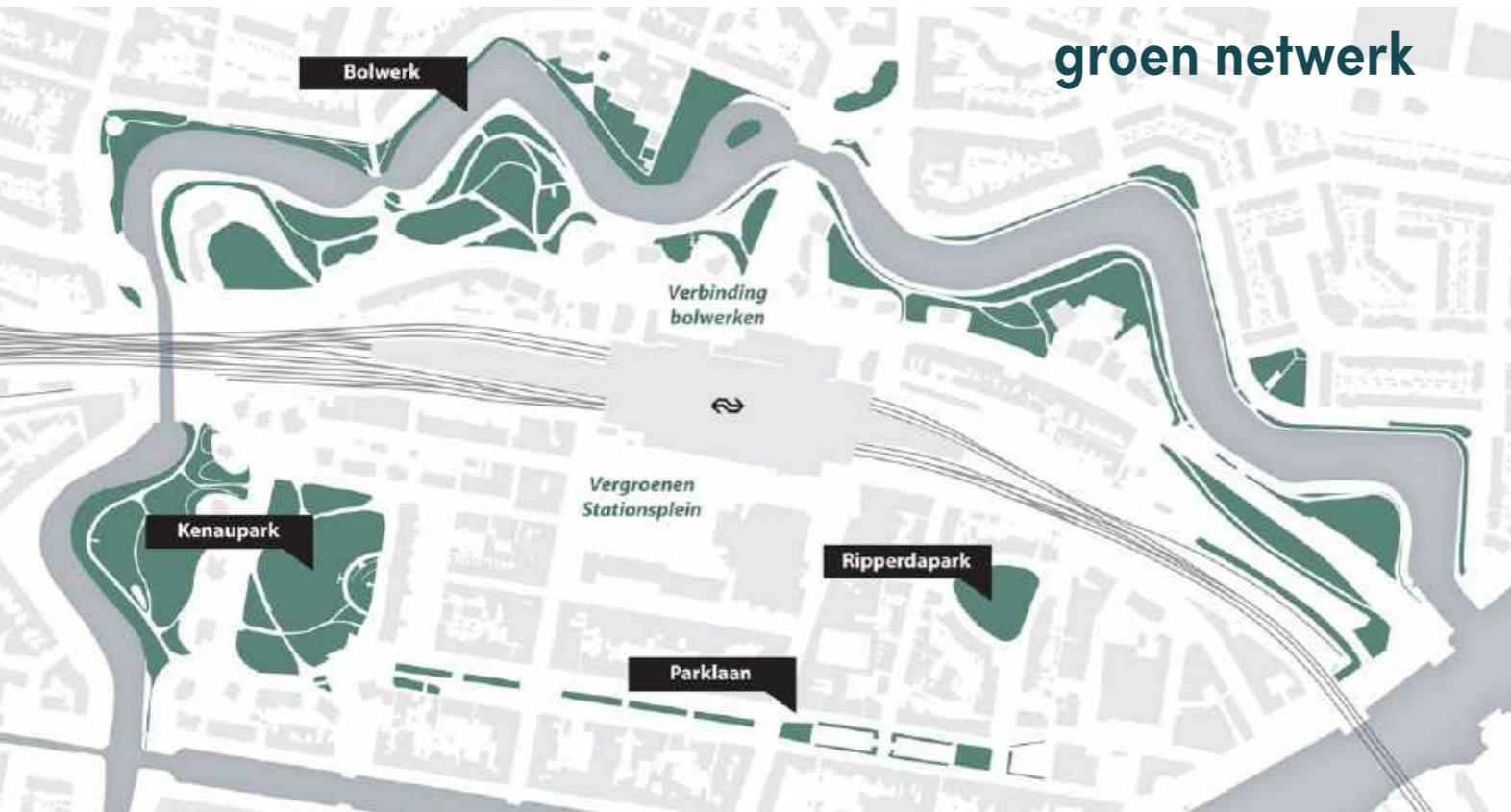
Ambitie: Duurzaam op elk vlak

Duurzaam op elk vlak houdt in dat er wordt gekozen voor duurzame manieren van vervoer. Het gebied wordt zo ingericht dat de keuze voor de fiets, het openbaar vervoer of de benenwagen een vanzelfsprekende is. Ook houden we nu al rekening met de mogelijke komst van een tram. De openbare ruimte wordt klimaatbestendig ingericht en er komt meer groen. Bij de nieuwe bebouwing houden we rekening met de mogelijkheid om er een andere functie in te plaatsen. Kantoren kunnen bijvoorbeeld later worden verbouwd naar woningen.

66 **Klimaatadaptatie door vergroening van de stationsomgeving**

Een klimaatadaptief gebied is noodzakelijk voor een aantrekkelijk, comfortabel en goed functionerend stationsgebied en stadsentree. Hittestress heeft bijvoorbeeld gevolgen voor gezondheid en comfort en wateroverlast kan de bereikbaarheid beperken. Daarom wordt de openbare ruimte in het stationsgebied wordt klimaatadaptief: kan pieken en dalen in neerslag doorstaan, levert een bijdrage aan een prettig

microklimaat in de stad en is hittebestendig. 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.



Groene verbinding tussen Kenaupark en Ripperdapark

De vergroening van de openbare ruimte rond het station, met een variatie in beplanting, draagt bij aan de stedelijke biodiversiteit. Doordat de groene ruimtes in contact staan met andere groene plekken en parken in Haarlem, zoals de bolwerken, het Kenaupark, de Parklaan en het Ripperdapark, wordt het ecologische netwerk versterkt. We gaan respectvol om met aanwezige bomen.

Duurzame mobiliteitstransitie: meer lopen, fietsen en openbaar vervoer

In het stationsgebied wordt volop ingezet op het gebruik van openbaar vervoer. Het gebied wordt zo ingericht dat de keuze voor de fiets, het openbaar vervoer of te voet een vanzelfsprekende is. Een hoogwaardig trein- en busstation maken de reis aangenaam en aantrekkelijk. Voor de nieuwbouw in het stationsgebied streven we naar op een autoparkeernorm voor gebruikers van nul. Het gebruik van slimme vormen van mobiliteit, als de e-bike en deelsystemen voor de auto, fiets en scooter wordt gestimuleerd.

68 Hoogwaardige materialen en tijdloos ontwerp

Bebouwing en openbare ruimte in het stationsgebied worden gemaakt voor een lange termijn en dienen de tand des tijds te kunnen doorstaan. Door gebruik te maken van hoogwaardige materialen en te streven naar een tijdloos ontwerp dat aansluit Haarlemse identiteit en deze zelfs versterkt, bouwen we niet alleen voor nu maar ook voor de toekomst.

Station(sgebied) als opwekker van duurzame energie

De nieuwe bebouwing is uiteraard aardgasvrij en mogelijk zelfs energieleverend. Alle nieuwbouw zal op het gebied van energie prestaties en materiaalgebruik voldoen aan de hoogste kwaliteits- en duurzaamheidseisen.



Bebouwing heeft Haarlemse identiteit, en kan de tand des tijds doorstaan (referentie: Haarlem)

Toekomstbestendig en flexibel door transformeerbare gebouwen

Een onderdeel van toekomstbestendigheid is flexibiliteit. Om in te kunnen springen op een veranderende mobiliteitsvraag in de toekomst moet de bebouwing in het stationsgebied transformeerbaar zijn. Dit is met name een aandachtspunt voor gebouwde busoplossingen. Deze zouden op termijn geschikt moeten zijn voor andere functies, bijvoorbeeld creatieve werkplekken, sport of indoor evenementen. Dat stelt eisen aan de constructie en de inrichting van het gebouw. Ook kantoor- en woonbebouwing dient transformeerbaar te zijn: indien de vraag naar kantoorruimte in de toekomst afneemt of de wensen op het gebied van wonen veranderen, moeten de gebouwen vrij eenvoudig een andere functie kunnen krijgen of aanpasbaar zijn naar de vraag. Een zekere flexibiliteit in de mobiliteitsoplossingen is noodzakelijk.



Transformatie busstation naar creatieve hub (referentie: Whitehaven)

Natuurinclusief en circulair bouwen

De nieuwe bebouwing in het stationsgebied wordt circulair gebouwd. Door rekening te houden met hergebruik van materialen en de nieuwe bebouwing te voorzien van een materialenpaspoort, dragen we bij aan een circulaire economie. De nieuwe bebouwing in het stationsgebied wordt ook natuurinclusief, wat betekent dat de bebouwing een positieve bijdrage levert aan de natuurwaarden. Ook de inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een rol. Een grote diversiteit aan planten en bomen trekt vogels, zoogdieren en insecten en schimmels. Zo ontstaat er rond het station een interessante stadsnatuur.



Een materialenpaspoort geeft inzicht in de circulariteitswaarde van een gebouw (referentie: Madaster)



Bebouwing levert een positieve bijdrage aan natuurwaarden (referentie: Bordeaux)

natuurinclusief en circulair

5. Stedenbouwkundige mogelijkheden

70

In dit hoofdstuk gaan we in op de stedenbouwkundige mogelijkheden voor het stationsgebied. De ambities vormen het fundament én het cement van de uitwerkingen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de bolwerkzijde en de binnenstadzijde, beide als onderdeel van een representatief entreegebied van de stad. Voor de bolwerkzijde noemen we de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten en aan binnenstadzijde etaleren we verschillende varianten en voorbeelden. Varianten die kansrijk zijn, mits ze bijdragen aan de ambities. In deze visie werken we niet toe naar een voorkeur.

Bolwerkzijde

Verminderen barrièrewerking N200

De ambitie is om de barrièrewerking van de N200 voor fietsers en voetgangers te verminderen. Daarvoor moet het aantal doorgaande auto's op de N200 aanzienlijk worden teruggebracht. Dat is een ambitieuze stedelijke en zelfs regionale opgave en dat raakt niet alleen de harde infrastructurele maatregelen, maar ook toekomstig mobiliteits- en parkeerbeleid.

Het reduceren van het aantal autobewegingen biedt de mogelijkheid om meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers. Het biedt de mogelijkheid om de (binnen)stad leefbaarder te maken. Ook kan de openbare ruimte vergroend worden. Dat versterkt het bijzondere karakter van het bolwerk. Het bolwerk wordt ruimtelijk meer verbonden met de binnenstad. De inrichting van de nieuwe openbare ruimte wordt in een latere fase nader uitgewerkt.

Kiss & ride aan de noordzijde

Aan de noordzijde blijft ruimte voor autogerelateerde functies, zoals (elektrische) taxi's, deelauto's en een kiss & ride-voorziening. Het stationsgebied blijft als bestemming goed bereikbaar. Ook is het denkbaar dat NS-bussen, bij calamiteiten of werkzaamheden op het spoor, aan de noordzijde halteren.

Ondergrondse fietsenstalling aan het Kennemerplein

Voor fietsers zetten we in op een nieuwe ondergrondse fietsenstalling onder het Kennemerplein. Deze kan worden vanuit de richting van het Franshalsplein worden verbonden via een royaal opgezette en veilige fietstunnel onder de N200. Deze fietsvoorziening biedt kansen om de bestaande (tijdelijke) fietsgevel aan het Kennemerplein te vervangen. De fietsvoorziening biedt ook ruimte aan bijzondere fietsen, zoals e-bikes, bakfietsen en kratjesfietsen. Dat stelt eisen aan de toegang tot de stalling. De exacte stallingscapaciteit

moet nader worden onderzocht. Op lange termijn kan deze ondergrondse fietsenstalling mogelijk gekoppeld worden met de bestaande fietskelder onder het Stationsplein of met een nieuwe noord-zuid verbinding centraal onder de sporen.

Tweede voorkant

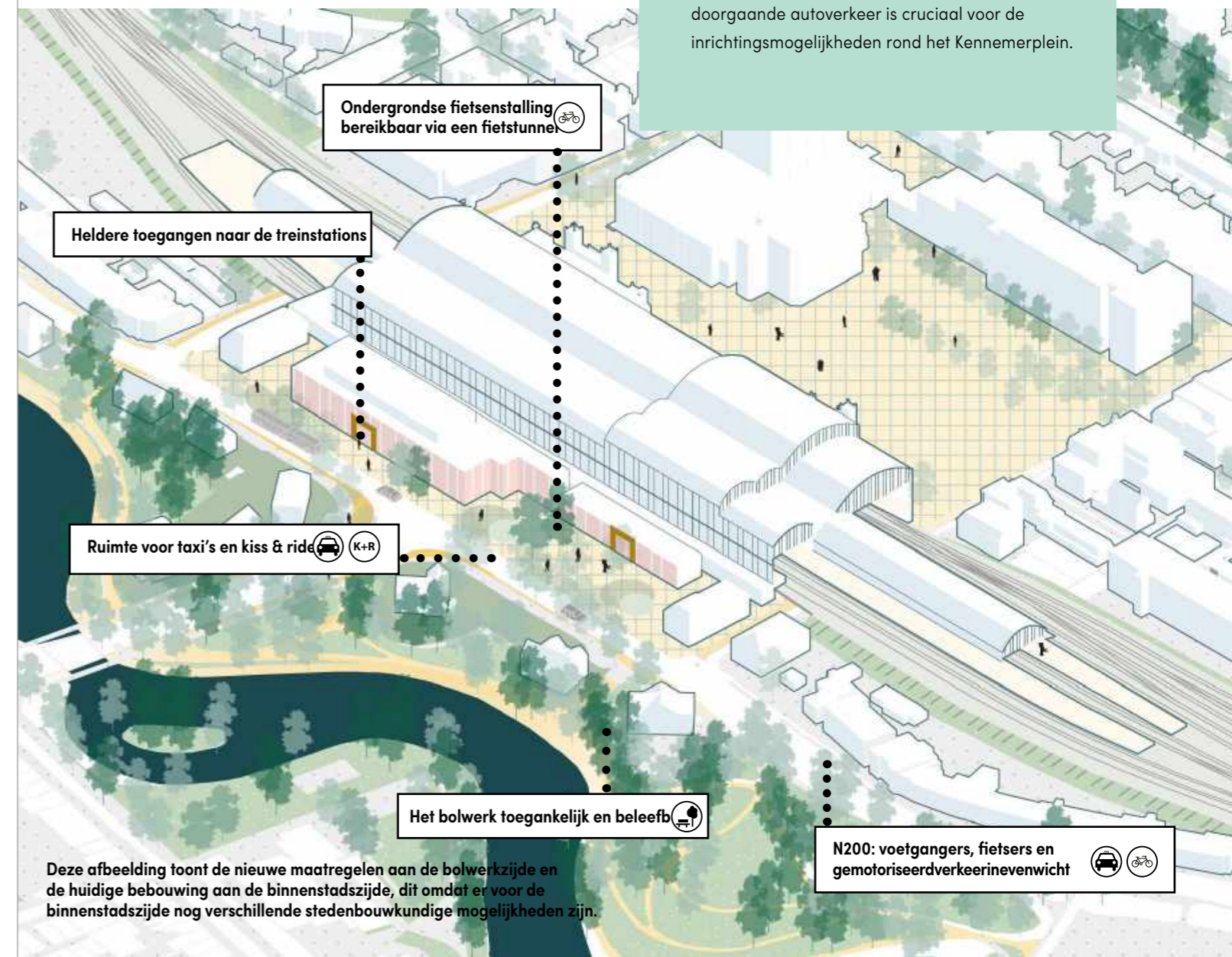
In lijn met ambities wordt de bolwerkzijde van het station een volwaardige tweede voorkant. Op termijn is het wenselijk om de uitstraling van de bebouwing aan de noordzijde te verbeteren. Dit gaat zowel om architectonische beeldkwaliteit van de stationsbebouwing als

om de zichtbaarheid van de stationsentrees. Het Kennemerplein wordt een hoogwaardig onderdeel van het stationsgebied. De openbare ruimte van het plein is aangenaam, de flanken zijn uitnodigend geprogrammeerd en het bolwerk is goed zichtbaar en toegankelijk. Het plein zelf kan ook verder vergroend worden. Dit vereist een aantal forse ingrepen in de verkeersstructuur, de inrichting van de openbare ruimte, de bebouwing van het station zelf en de aanvullende functies.

71

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

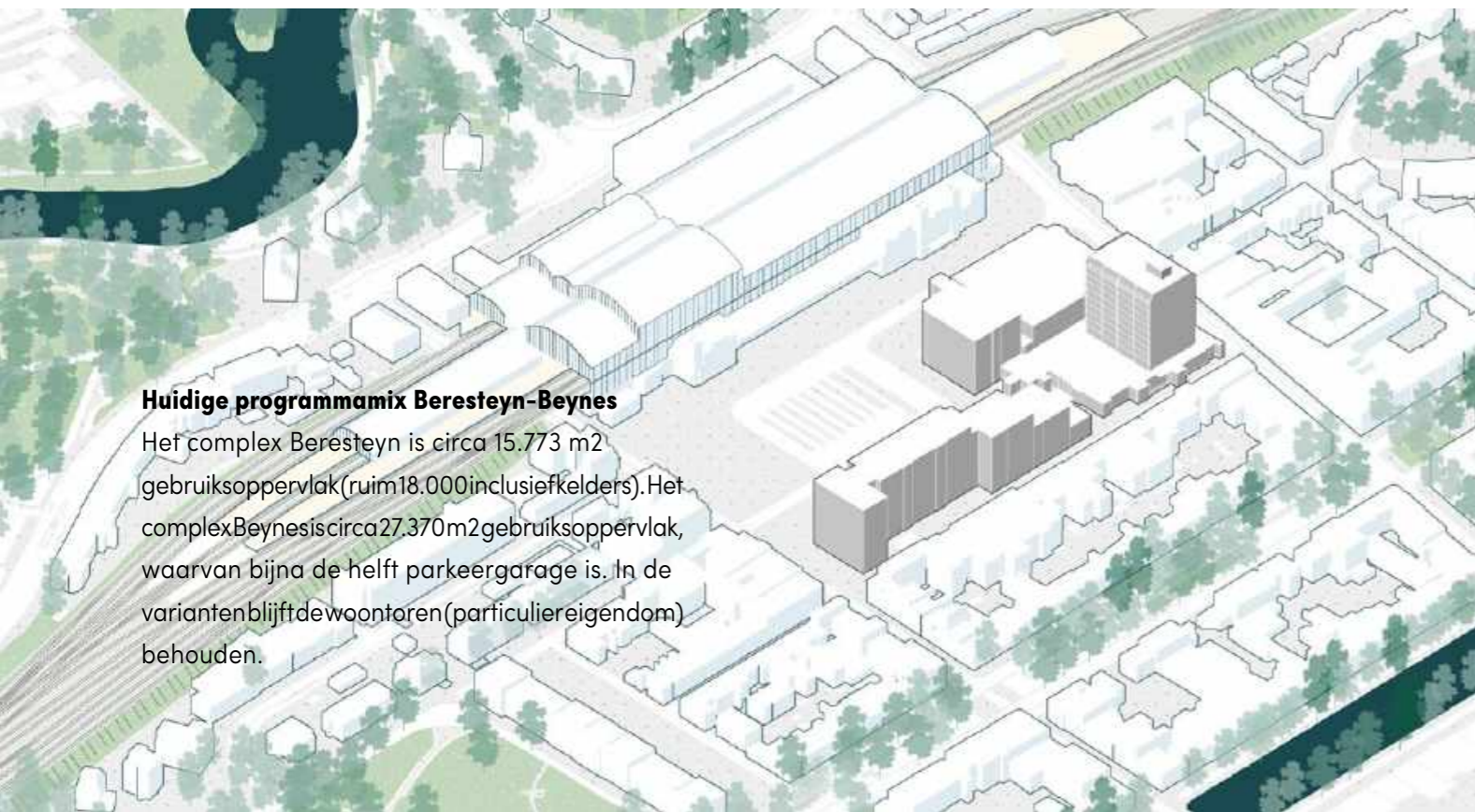
- Het aanzienlijk terugbrengen van het doorgaande autoverkeer is cruciaal voor de inrichtingsmogelijkheden rond het Kennemerplein.



Binnenstadzijde

72 Aan de binnenstadzijde wil de particuliere vastgoedeigenaar het Beresteyncomplex en de Beijneshal herontwikkelen. Er is onderzocht hoe de investeringen die nodig zijn in het vastgoed op een slimme manier gekoppeld kunnen worden aan de mobiliteitsopgave. Er zijn drie varianten voor de ontwikkeling van het vastgoed en de inrichting van de binnenstadzijde van het stationsgebied. Deze hebben de titel 'goed huwelijk', 'goede burens' en 'goede vrienden' gekregen. Die naam heeft betrekking op de relatie tussen busplein en vastgoed én op de manier van samenwerken. In het stationsgebied zijn namelijk meerdere partijen actief, zoals de gemeente Haarlem, de provincie Noord-Holland, NS, ProRail en vastgoedeigenaren, maar ook de oude en nieuwe bewoners en ondernemers. De manier waarop zij met elkaar gaan samenwerken heeft invloed op hoe het plein eruit komt te zien.

Het draait bij de varianten om een samenspel tussen mobiliteit, inrichting van de openbare ruimte en bebouwing. De positie van het Stationsplein en het toekomstige busstation zijn belangrijke variabelen. In de varianten gaan wij uit van sloop-nieuwbouw van de aanwezige bebouwing die bij het Beresteyncomplex hoort, met uitzondering van de woontoren die bestaat uit koopappartementen. Er zijn per variant meerdere uitwerkingen mogelijk. In het visiedocument worden twee voorbeelden uitgelicht. In alle voorbeelduitwerkingen wordt minimaal hetzelfde ontwikkelvolume mogelijk gemaakt als op dit moment aanwezig in het stationsgebied. In de visie wordt niet aangestuurd op een keuze voor een voorkeursvariant of uitwerking.



Huidige programmamix Beresteyn-Beynes

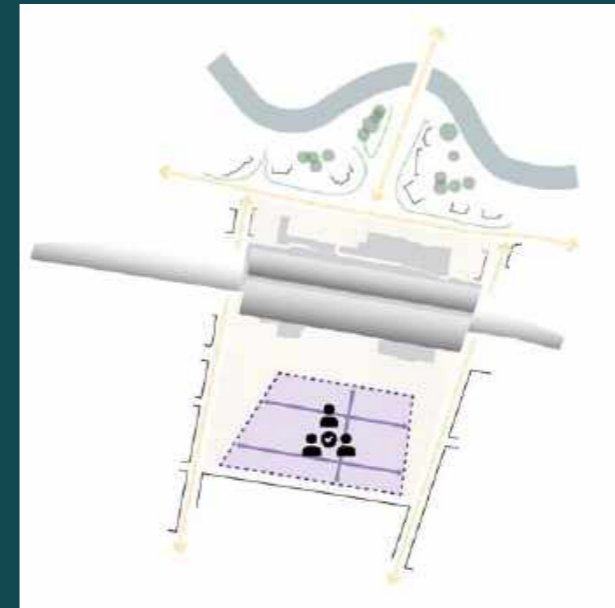
Het complex Beresteyn is circa 15.773 m² gebruiksoppervlak (ruim 18.000 inclusief kelders). Het complex Beynes is circa 27.370 m² gebruiksoppervlak, waarvan bijna de helft parkeergarage is. In de varianten blijft de woontoren (particuliere eigendom) behouden.

3 varianten

73

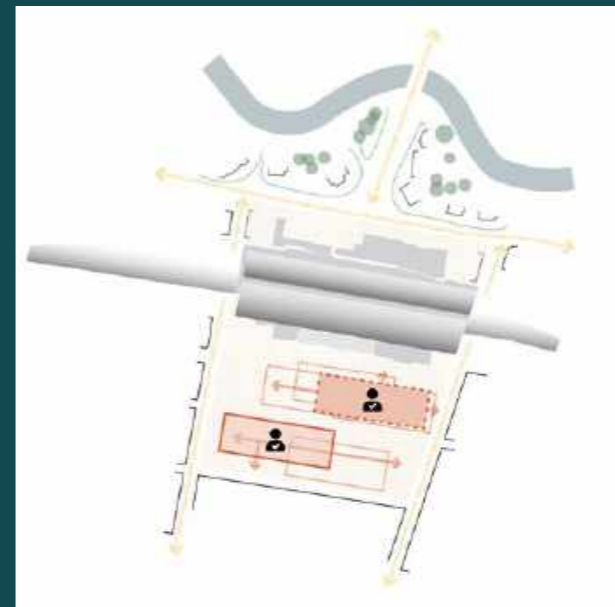
Goed huwelijk

Een integrale samenwerking tussen publieke en private partijen op het gebied van mobiliteit, openbare ruimte en vastgoed.



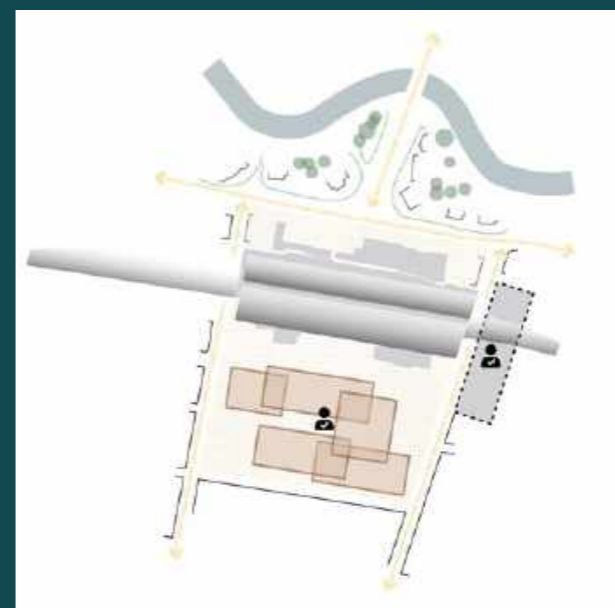
Goede burens

Na een gedeeltelijke grondruil gaan publieke en private partijen los van elkaar aan de slag.



Goede vrienden

Door het busstation aan de oostzijde te positioneren, zijn verschillende samenwerkingsvormen voor integrale herontwikkeling mogelijk.

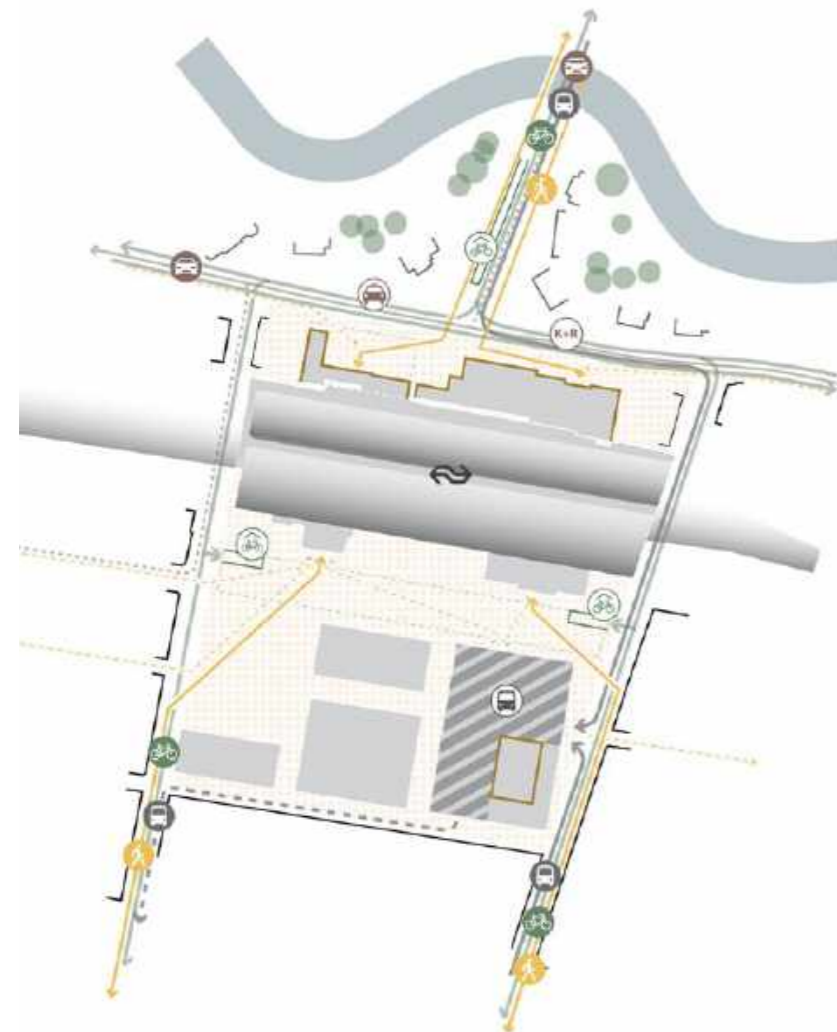
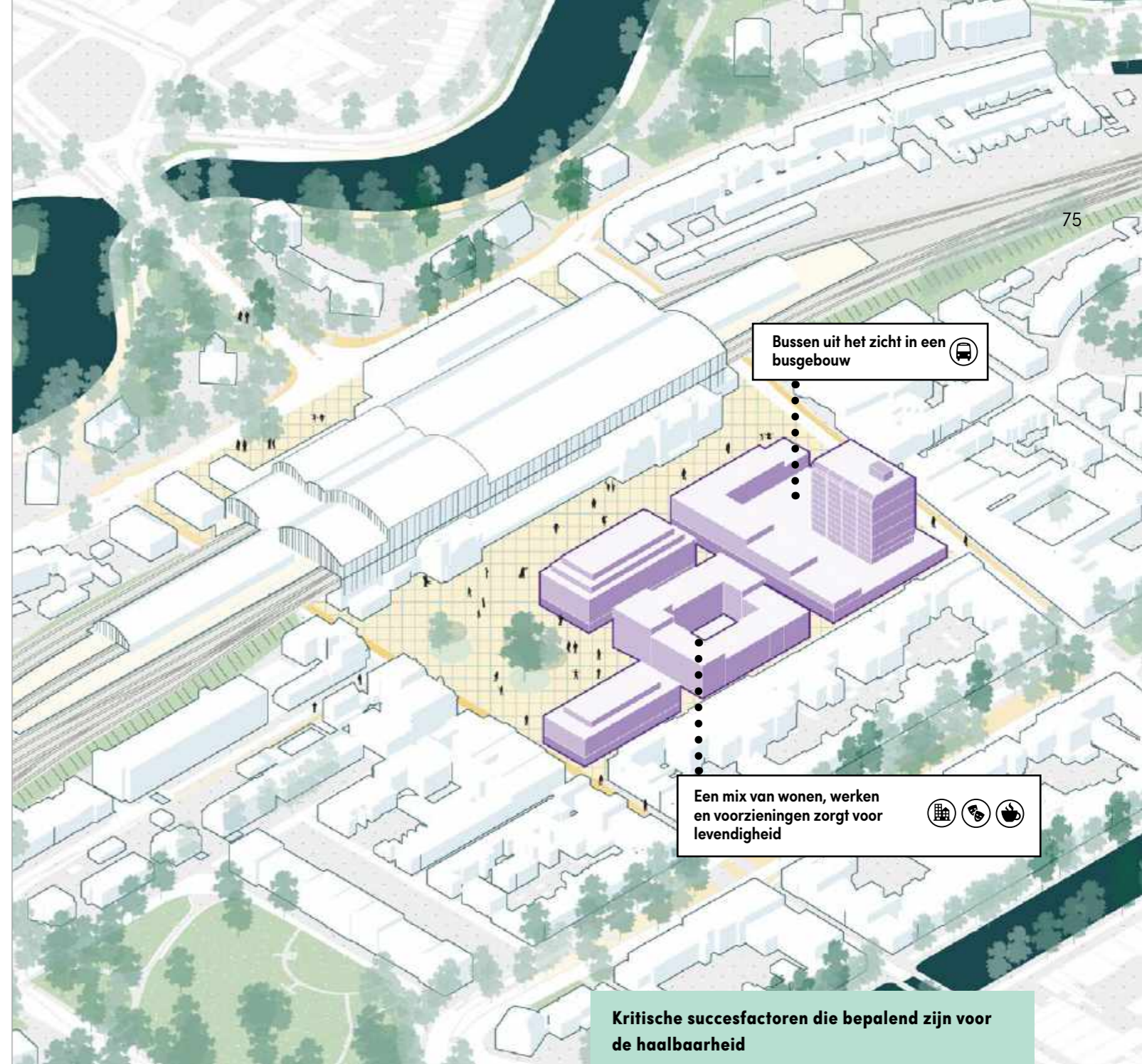


Goed huwelijk

74 In deze variant wordt het busstation opgenomen in nieuwbouw op het Stationsplein. Het busstation komt dan op de begane grond, met daarboven woningen en kantoren. In het gebouw zijn ook goede voorzieningen voor reizigers, zoals prettige wachtruimtes en kleinschalige voorzieningen. De bussen staan in deze variant in het gebouw en zijn niet meer prominent in het zicht vanaf het Stationsplein. Het Stationsplein wordt daardoor een voetgangersgebied met ruimte voor terrassen en groen. De publieke en private partijen trekken gezamenlijk op in de ontwikkeling. Er is tijd nodig om goede afspraken te maken over de samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheden.

1: Stadsblokken en een gebouwd busstation

In dit voorbeeld worden verschillende bouwblokken gemaakt die aansluiten bij de maat van de binnenstad. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk, zoals wonen aan de Lange Herenstraat en in de nieuwe binnenstraatjes tussen de blokken. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren en misschien een restaurant met dakterras. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. In één van de blokken bevindt zich het busstation. Het is belangrijk dat het busstation makkelijk te vinden en goed toegankelijk is, ook voor mensen die bijvoorbeeld slechtziend of slecht ter been zijn.



- fietsroute
- route voetgangers
- autoroute
- busroute
- verblijfsruimte
- busstation
- zoekgebied busstation
- vergroenen
- aandacht voor uitstraling
- taxi standplaatsen
- Kiss & Ride
- entree ondergrondse fietsenstalling

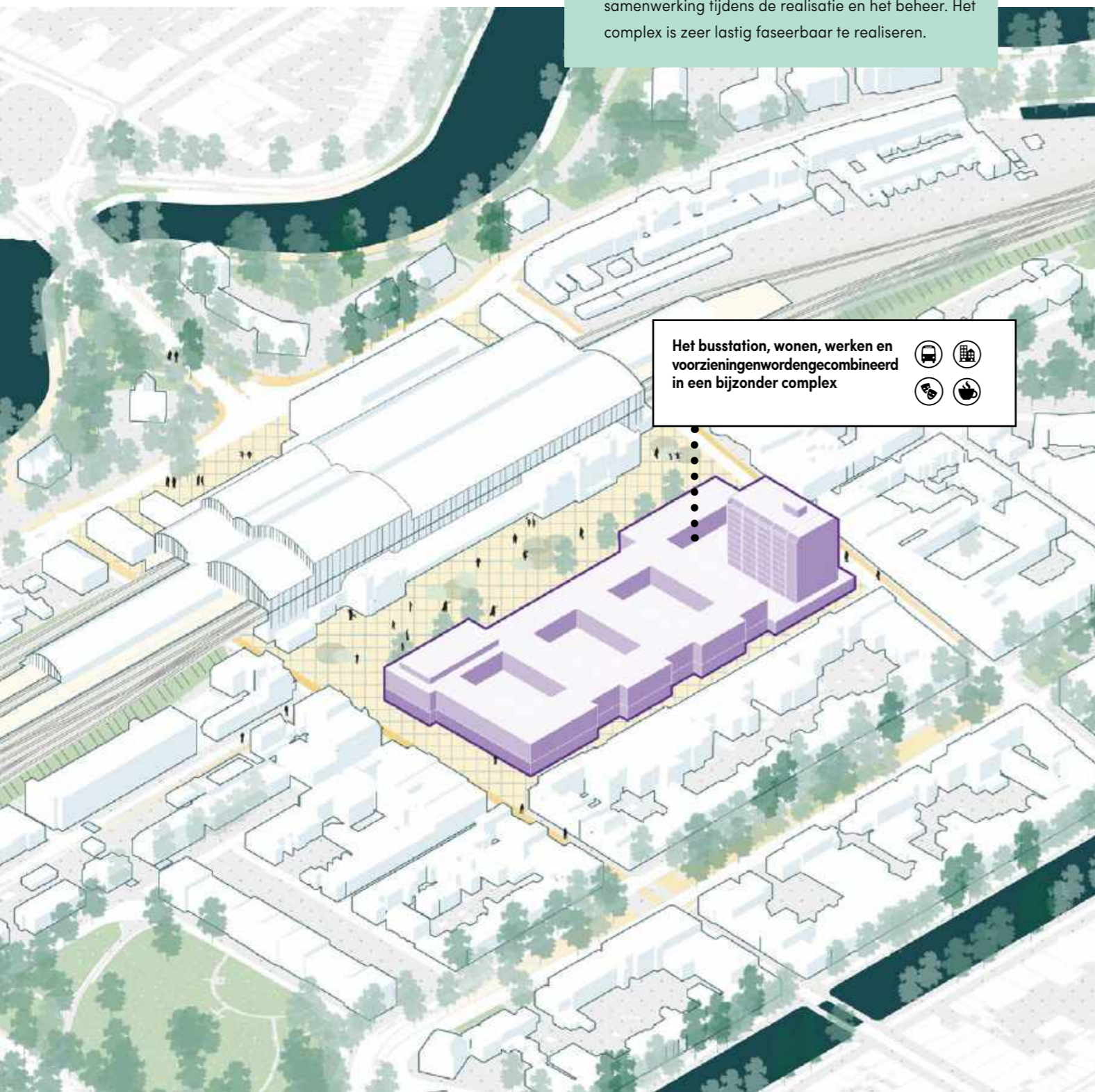
De bussen rijden niet meer over het Stationsplein, dat is een voetgangersgebied. Er zijn verschillende routes voor de bus mogelijk, in dit voorbeeld is dat door de Lange Herenstraat. Voor de tram is op het Stationsplein straks wel ruimte. Als er een tram komt zijn er vermoedelijk minder bussen nodig. We willen daarom dat het busstation flexibel is en later gedeeltelijk een andere functie kan krijgen. In dit voorbeeld is aan de westzijde van het plein ruimte vrijgehouden.

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- De flexibiliteit van het busgebouw is cruciaal. Als in de toekomst blijkt dat de mobiliteitsvraag verandert, bijvoorbeeld door de komst van een tram, dan is het belangrijk dat het busgebouw (gedeeltelijk) van functie kan veranderen.
- In dit voorbeeld worden de bussen ontsloten vanaf de Jansweg, mogelijk met een verbinding via de Lange Herenstraat naar de Kruisweg. Dit moet nader onderzocht worden.

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

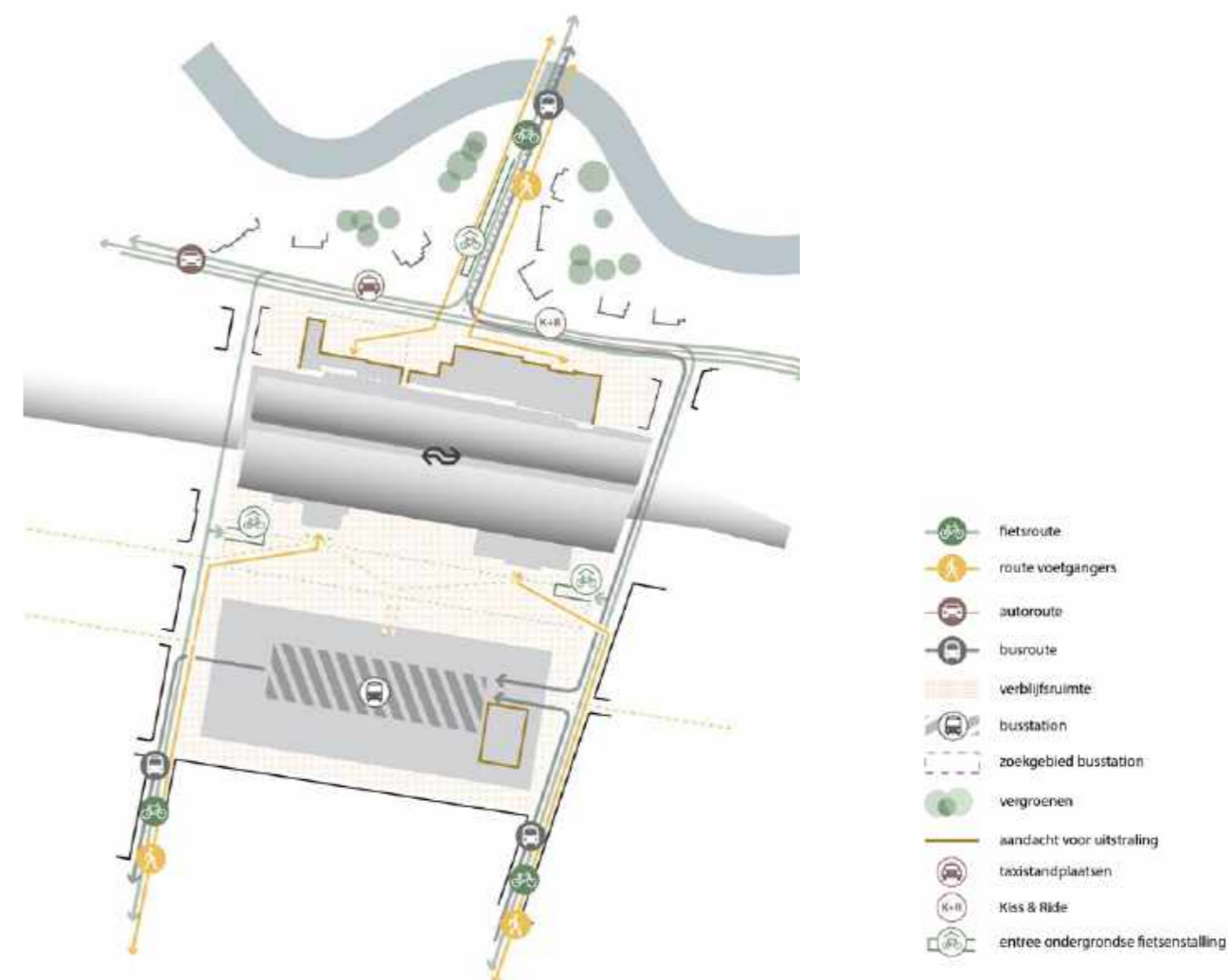
- De flexibiliteit van het busgebouw is cruciaal. Als in de toekomst blijkt dat de mobiliteitsvraag verandert, bijvoorbeeld door de komst van een tram, dan is het belangrijk dat het busgebouw (gedeeltelijk) van functie kan veranderen.
- Het grote complex dient zich te voegen naar de maat en schaal van de binnenstad. Dat is in alle gevallen een voorwaarde en bij een grootschalig complex een grote uitdaging.
- Dit voorbeeld vraagt om een verregaande vorm van samenwerking tijdens de realisatie en het beheer. Het complex is zeer lastig faseerbaar te realiseren.



2: Groot stadsblok

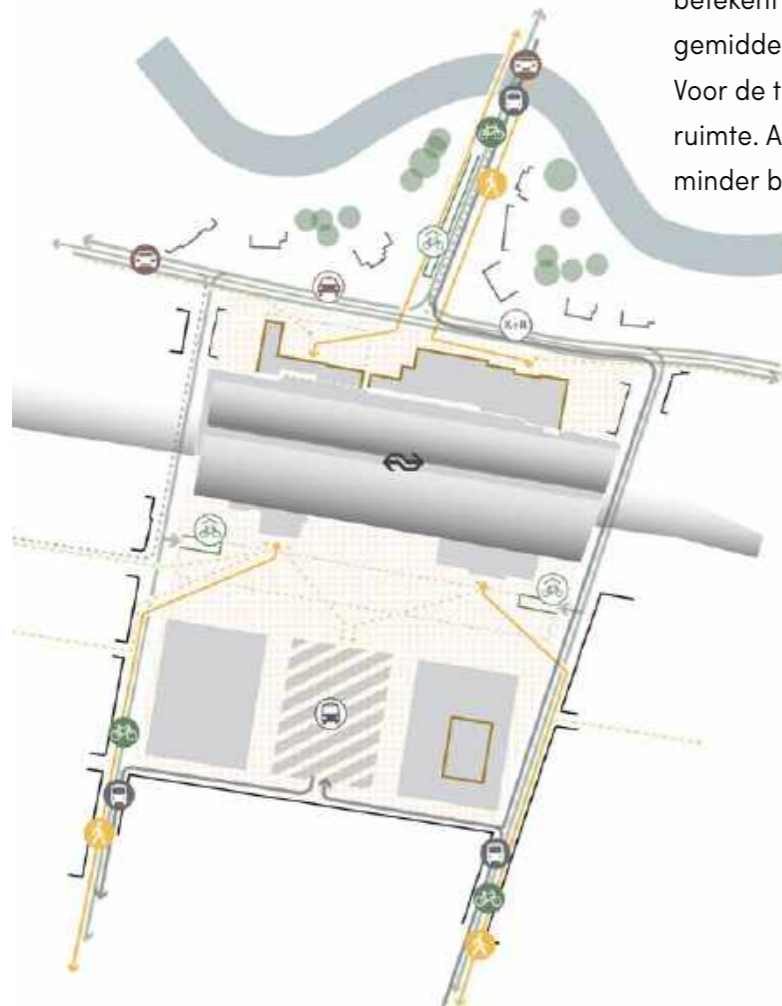
In dit voorbeeld wordt één groot bouwblok gemaakt voor alle verschillende functies. Het busstation, wonen, werken en voorzieningen worden gecombineerd in een bijzonder complex met een bijzondere architectuur. Het wordt een uitdaging om de samenwerking met alle betrokken partijen goed te organiseren, maar het is ook een kans om een bijzonder gebouw toe te voegen aan de stad. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. Aan de Lange Herenstraat wordt een fijne inrichting gemaakt door bijvoorbeeld woningen op de begane grond te realiseren. Een inspringende gevel of gebruik van verschillende materialen voorkomen dat het bouwblok er massaal en

saai uitziet. Middenin het blok, op de begane grond, is het busstation. De bussen rijden dwars door het gebouw van Jansweg naar Kruisweg en rijden niet meer over het Stationsplein. Daardoor ontstaat aan de kant van het station een breed voetgangersplein met ruimte voor groen en terrassen en in de toekomst ruimte voor de tram. Ook in dit voorbeeld moeten we zorgen voor een flexibel gebouw zodat er andere functies kunnen komen als er straks mogelijk minder bussen nodig zijn.



Goede buren

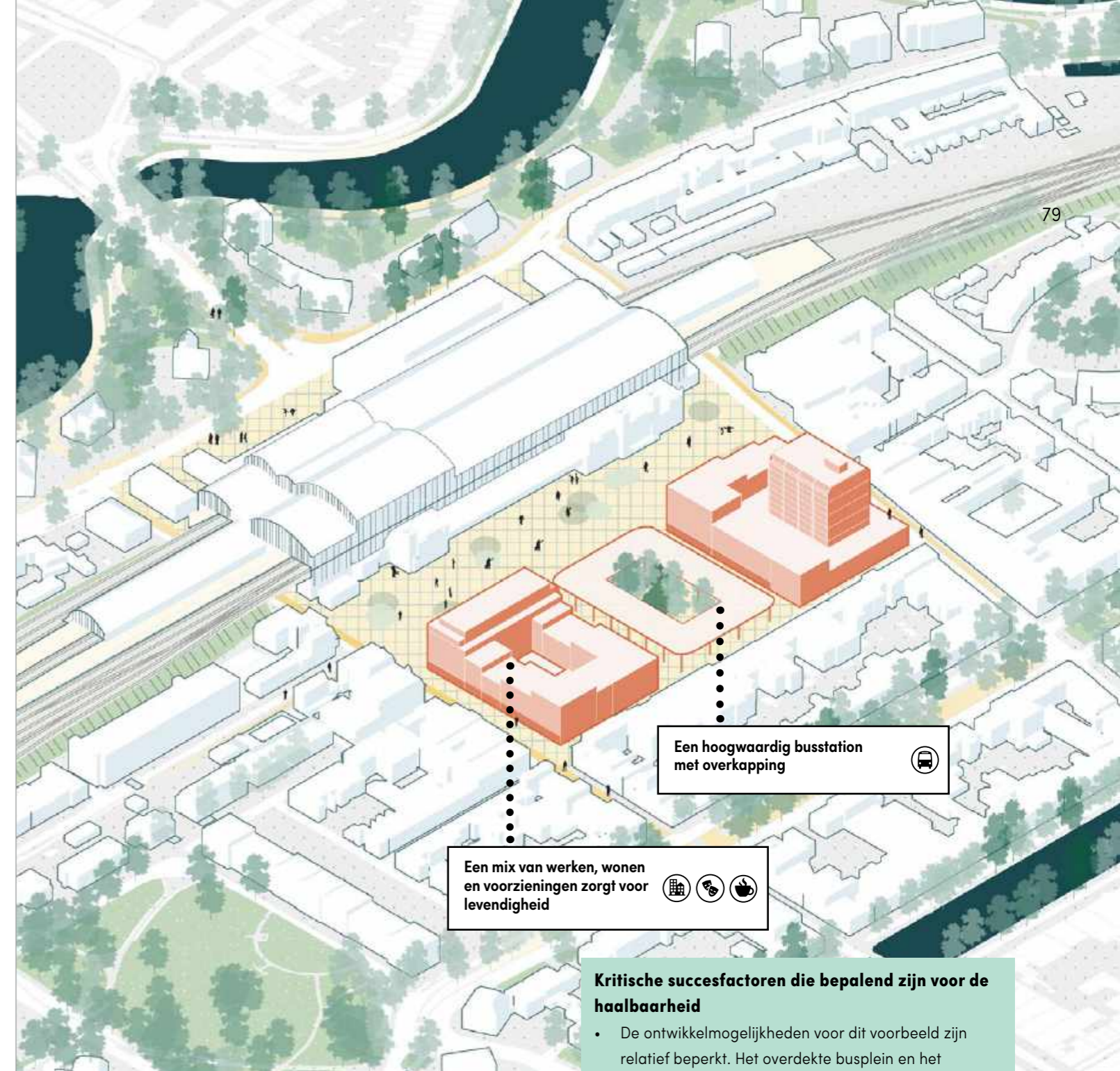
78 In deze variant staat het busstation los van de bebouwing. Aan de zuidzijde van het Stationsplein, waar nu het Beresteyngebouw staat, kan een blok met kantoren en woningen komen. Tussen deze bebouwing en het stationsgebouw liggen nu de sporthal Beynes en het busstation. In de variant 'goede buren' komen op deze plek een overkapt busstation en ruimte voor een levendig plein met groen en terrassen en kleinschalige bebouwing. Het langwerpige plein voor het station wordt een voetgangersgebied. In de optie 'goede buren' zijn de publieke en private partijen ieder verantwoordelijk voor het eigen deel, maar moeten zij goed samenwerken om ervoor te zorgen dat het Stationsplein een prettige plek wordt voor reizigers en Haarlemmers.



- fietsroute
- route voetgangers
- autoroute
- busroute
- verblijfsruimte
- busstation
- zoekgebied busstation
- vergroenen
- aandacht voor uitstraling
- taxi standplaatsen
- Kiss & Ride
- entree ondergrondse fietsenstalling

1: Overdekt busplein tussen twee stadsblokken

Er is centraal op het Stationsplein een overkapt busstation ingetekend met aan weerszijden bouwblokken. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk. De bedoeling is de begane grond van de gebouwen zoveel mogelijk toegankelijk te maken door daar winkels, horeca en dienstverlenende functies te realiseren. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren. In dit voorbeeld rijden de bussen door de Lange Herenstraat en niet direct voor het stationsgebouw langs. Zo ontstaat een heel ruim voetgangersplein voor het stationsgebouw met veel ruimte voor groen, terrassen en plek om elkaar te ontmoeten. De consequentie is dat er in dit voorbeeld minder ruimte is om woningen en kantoren toe te voegen. Om hetzelfde ontwikkelvolume te realiseren betekent dat bij deze variant de bebouwing gemiddeld hoger zal zijn dan in andere varianten. Voor de tram is op het Stationsplein straks ook ruimte. Als er een tram komt zijn vermoedelijk minder bussen nodig. Het overkapte busstation kan



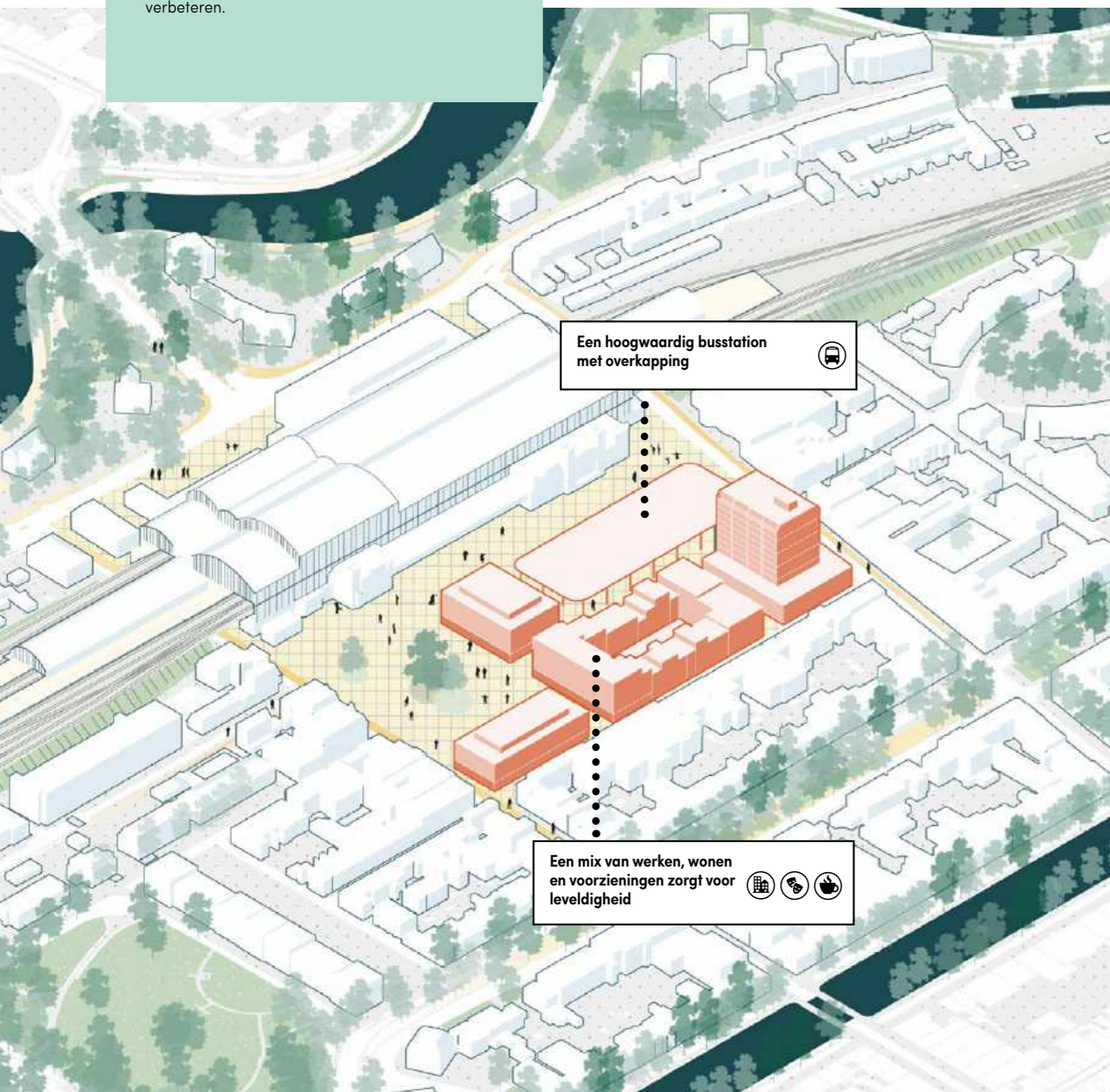
Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- De ontwikkelmogelijkheden voor dit voorbeeld zijn relatief beperkt. Het overdekte busplein en het Stationsplein nemen relatief veel ruimte in beslag.
- In dit voorbeeld worden het busstation ontsloten via de Lange Herenstraat. De haalbaarheid moet nader onderzocht worden.

gemakkelijk aangepast worden aan een nieuwe situatie of deels gaan functioneren als overdekte wachtruimte voor de tram. Er moet aandacht zijn voor een mooie architectuur van de kap en groen op het busstation. Ook moet er in dit voorbeeld veel aandacht zijn voor een veilige en bij voorkeur groene inrichting van de Lange Herenstraat. Een voordeel van een symmetrische plaatsing van busstation en bebouwing is dat straks de oostelijke en westelijke route naar de binnenstad even belangrijk en zichtbaar zijn.

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- De ontwikkelmogelijkheden voor dit voorbeeld zijn relatief beperkt. Het overdekte busplein en het Stationsplein nemen relatief veel ruimte in beslag.
- In dit voorbeeld worden de bussen volledig ontsloten via de Jansweg. De haalbaarheid moet nader onderzocht worden, mede in het licht van de ambitie om de kwaliteit van de Jansweg als verbinding voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad te verbeteren.



2: Stationsplein aan de Kruisweg, overdekt busstation aan de Jansweg

Ook in dit voorbeeld worden verschillende bouwblokken gemaakt die aansluiten bij de maat van de binnenstad. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk, zoals wonen aan de Lange Herenstraat. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren en misschien een restaurant met dakterras. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. In dit voorbeeld is een overdekt busstation ingetekend aan de oostzijde van het Stationsplein en rijden de bussen via de Jansstraat. Dat betekent dat er veel aandacht moet zijn voor een veilige en prettige inrichting van de Jansstraat, ook voor fietsers en voetgangers. De Kruisweg manifesteert

zich in dit voorbeeld als een rode loper gericht op langzaam verkeer. Er rijden geen bussen meer over het Stationsplein, dat geldt in ieder geval voor de westzijde, dat wordt voetgangersgebied. Voor de tram is op het Stationsplein straks wel ruimte. Als er een tram komt zijn vermoedelijk minder bussen nodig. Het overkapte busstation kan gemakkelijk aangepast worden aan een nieuwe situatie of deels gaan functioneren als overdekte wachtruimte voor de tram. Er moet aandacht zijn voor een mooie architectuur van de kap en groen op het busstation. We vinden het belangrijk dat bezoekers een goede indruk van Haarlem krijgen als ze het stationsgebouw uitstappen. Aan de westzijde van het plein is ruimte vrijgehouden.

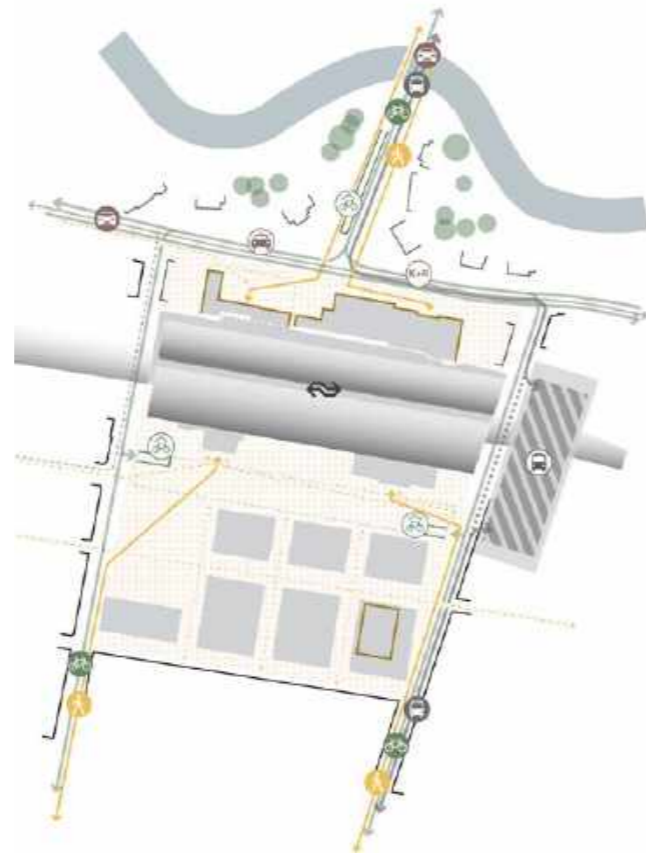


Goede vrienden

In deze variant wordt het busstation verplaatst naar de Jansweg, waar nu nog andere bebouwing staat, en gedeeltelijk onder het spoor. Zo komt er op het Stationsplein ruimte voor het toevoegen van bebouwing, maar ook voor een mooi Haarlems plein met verblijfskwaliteit door mooie architectuur, groen en gezellige terrassen. De bedoeling is dat het busstation deels overbouwd wordt, maar alleen een overkapping kan ook. De route van en naar het busstation is via de Jansweg. Het is belangrijk dat het busstation makkelijk te vinden en goed toegankelijk is, ook voor mensen die bijvoorbeeld slechtziend of slecht ter been zijn.

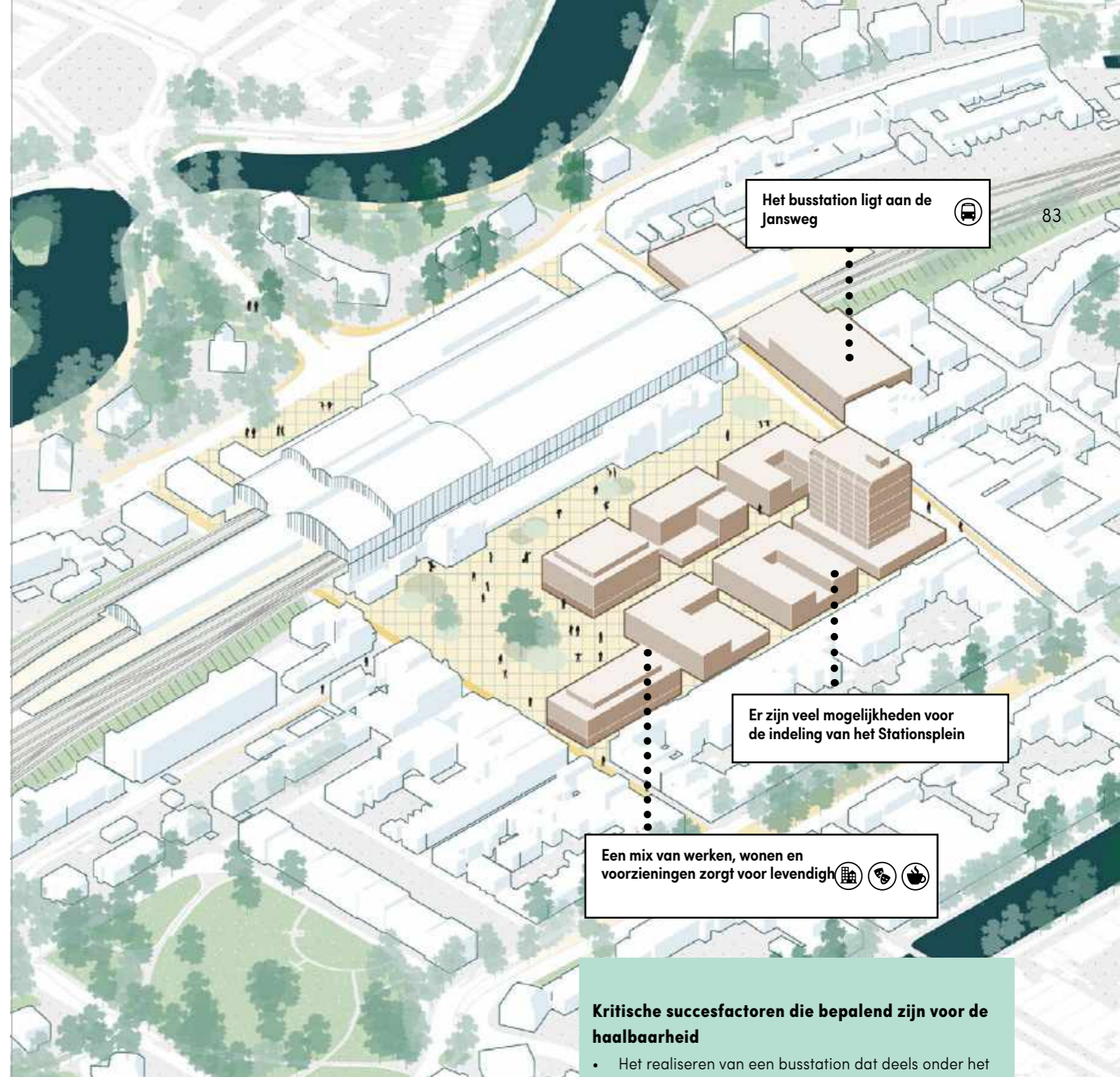
Het idee is dat er vanaf het busstation een directe en overdekte toegang naar de sporen en/of de stationshal is en een directe toegang tot een grote fietsenstalling. Er rijden in deze variant geen bussen meer over het Stationsplein, dat wordt een voetgangersgebied. In deze variant is de indeling van het Stationsplein vrij en kunnen uiteindelijk meer woningen en kantoren worden gebouwd. De gemeente en provincie vinden het interessant om de haalbaarheid van deze variant verder te onderzoeken. Er moet overlegd worden met de grondeigenaren en de technische mogelijkheden om onder het spoor te bouwen moeten verder worden uitgezocht.

-  fietsroute
-  route voetgangers
-  autoroute
-  busroute
-  verblijfsruimte
-  busstation
-  zoekgebied busstation
-  vergroenen
-  aandacht voor uitstraling
-  badstandplaatsen
-  Kiss & Ride
-  entree ondergrondse fietsenstalling



1: Een stationsplein aan de Kruisweg

In dit voorbeeld worden verschillende bouwblokken gemaakt die aansluiten bij de maat van de binnenstad. Dat betekent een combinatie van bouwblokken in verschillende hoogtes, onder andere door het principe van 'hoge laagbouw' toe te passen. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk, zoals wonen aan de Lange Herenstraat en in de nieuwe binnenstraatjes tussen de blokken. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren en misschien een restaurant met dakterras. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. Het busstation ligt aan de Jansweg. De bussen rijden niet meer over het Stationsplein, dat is een voetgangersgebied, net als de straatjes tussen de nieuwe bouwblokken.



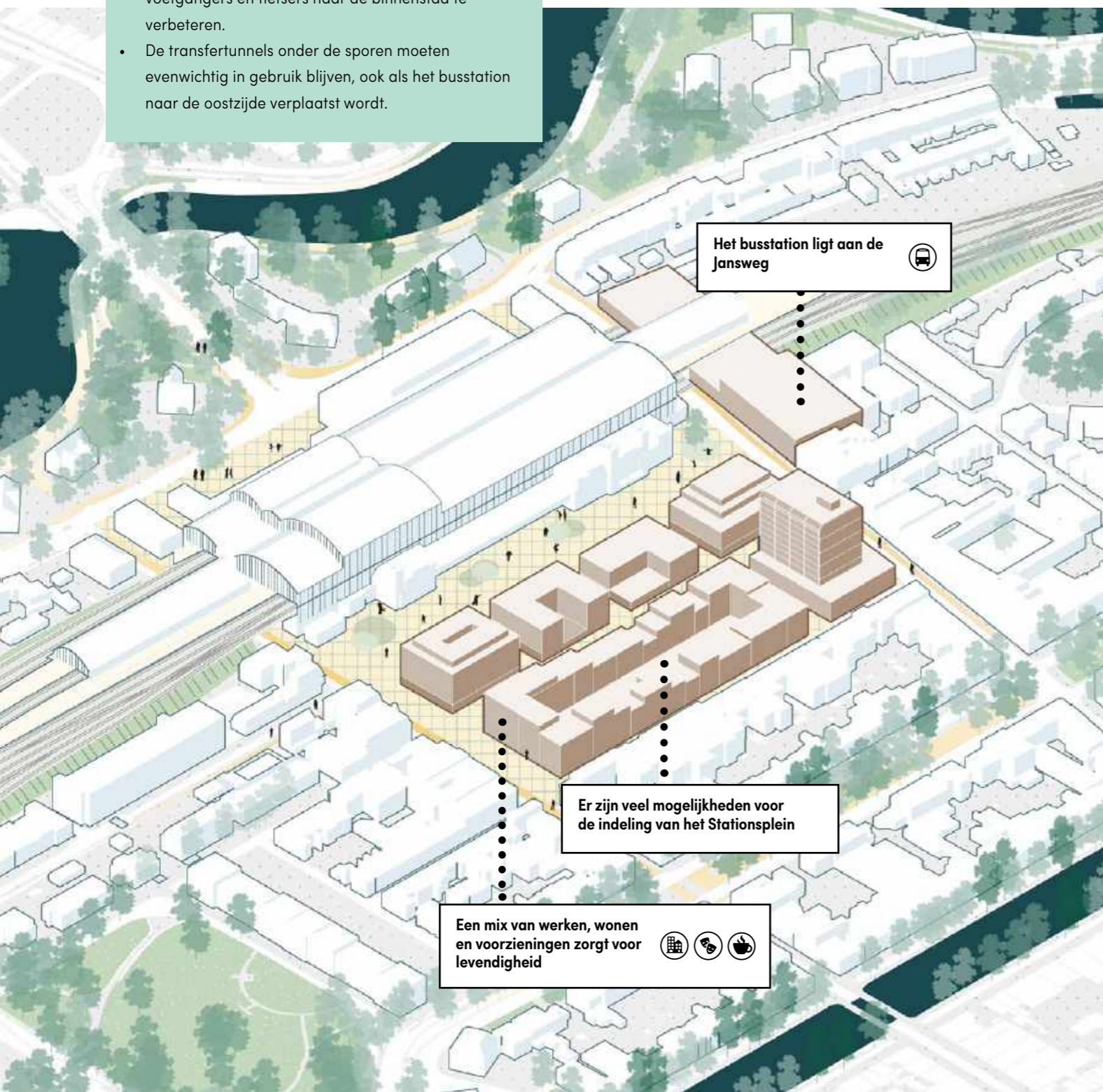
Voor de tram is op het Stationsplein straks wel ruimte. Een nadeel van de afstand tussen de toekomstige tramhaltes en het busstation is dat voorzieningen voor reizigers lastig gecombineerd kunnen worden. In dit voorbeeld is aan de westzijde van het plein ruimte vrijgehouden.

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- Het realiseren van een busstation dat deels onder het spoortalud ligt, is een technisch complex vraagstuk. Het moet voldoen aan strenge eisen omtrent veiligheid en comfort voor de reiziger. Ook is een rechtstreekse verbinding met de treinperrons en een ondergrondse fietsenstalling een voorwaarde.
- In dit voorbeeld worden de bussen volledig ontsloten via de Jansweg. De haalbaarheid moet nader onderzocht worden, mede in het licht van de ambitie om de kwaliteit van de Jansweg als verbinding voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad te verbeteren.
- De transfertunnels onder de sporen moeten evenwichtig in gebruik blijven, ook als het busstation naar de oostzijde verplaatst wordt.

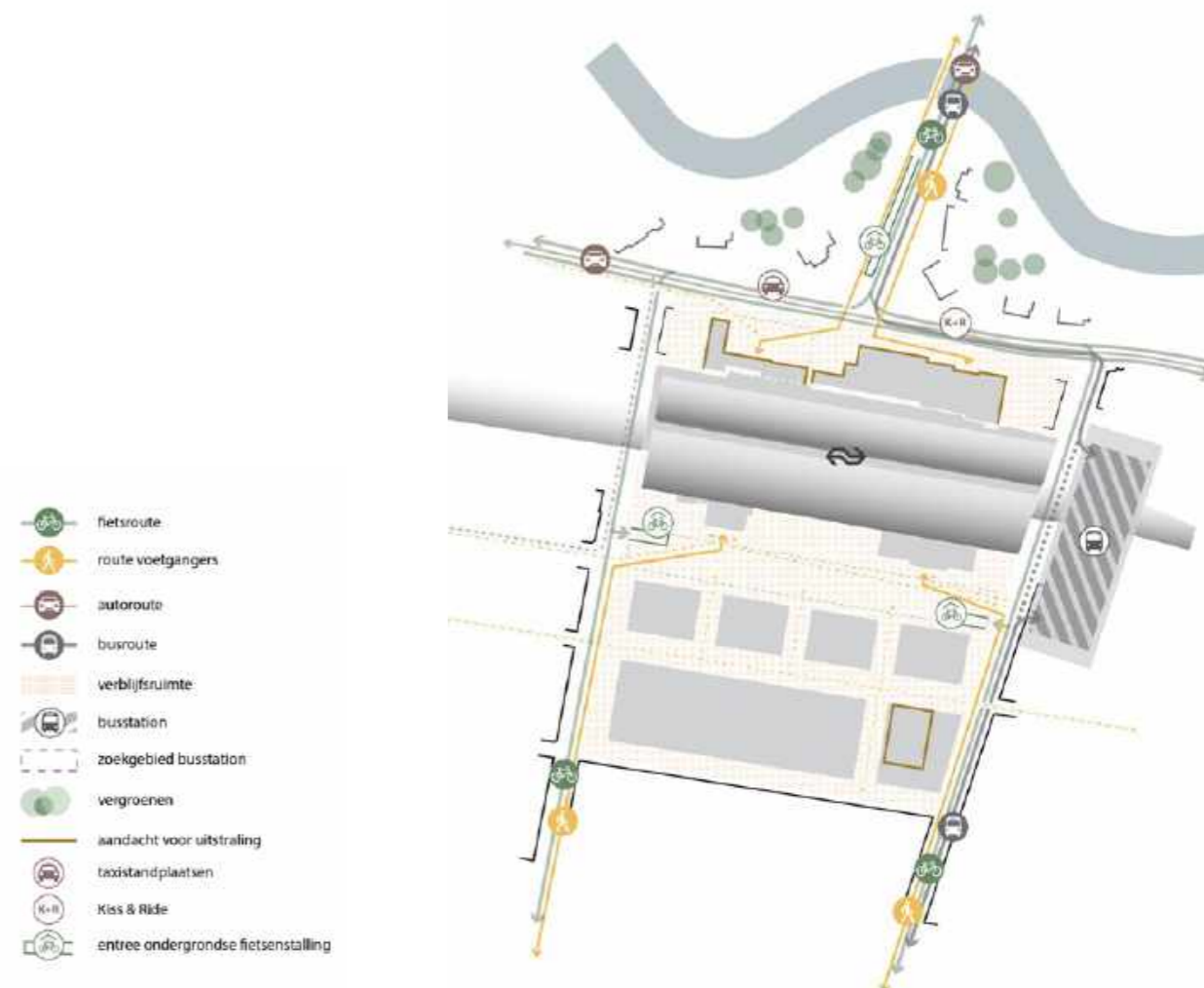
Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

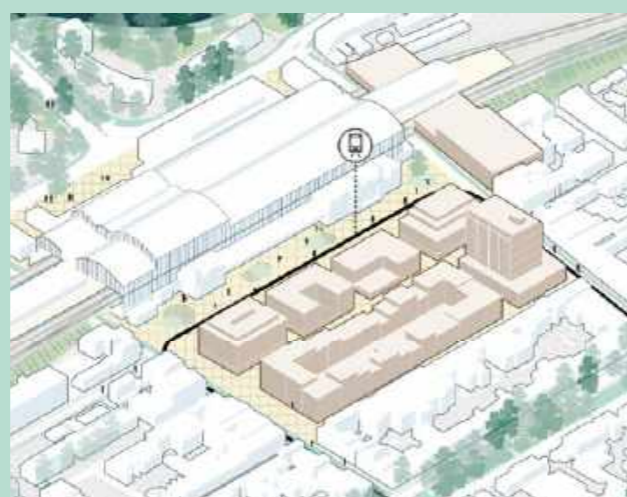
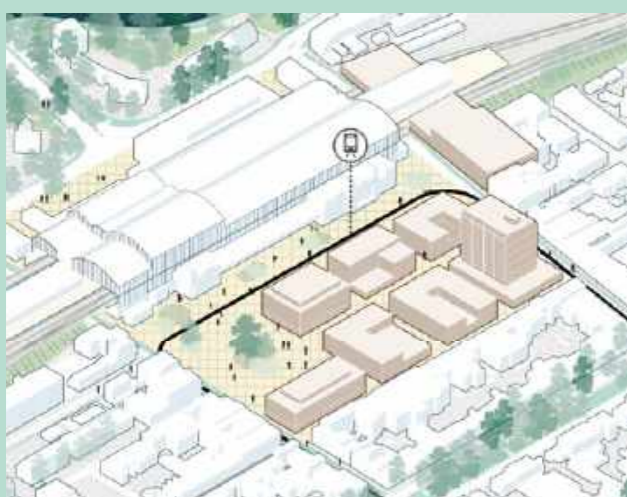
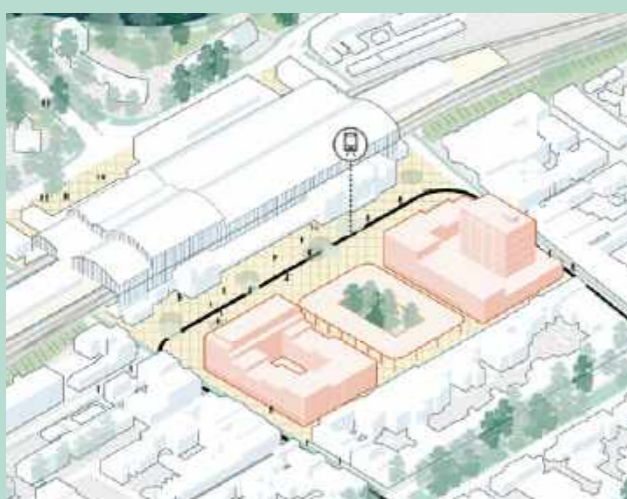
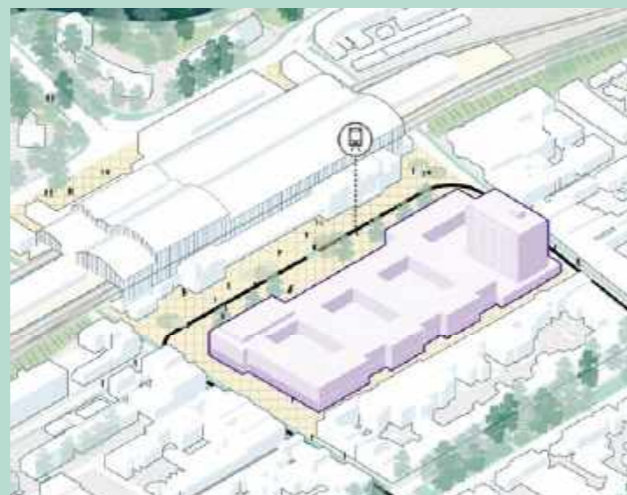
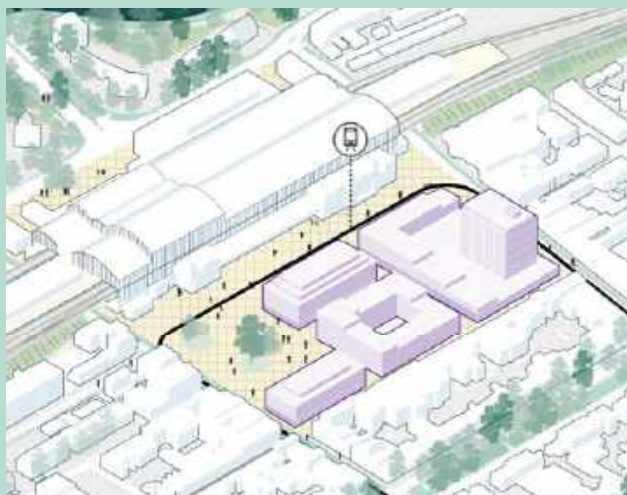
- Het realiseren van een busstation dat deels onder het spooratud ligt is een technisch complex vraagstuk. Het moet voldoen aan strenge eisen omtrent veiligheid en comfort voor de reiziger. Ook is een rechtstreeks verbinding met de treinperrons en een ondergrondse fietsenstalling is een voorwaarde.
- In dit voorbeeld worden de bussen volledig ontsloten via Jansweg. De haalbaarheid moet nader onderzocht worden, mede in het licht van de ambitie om de kwaliteit van de Jansweg als verbinding voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad te verbeteren.
- De transfertunnels onder de sporen moeten evenwichtig in gebruik blijven, ook als het busstation naar de oostzijde verplaatst wordt.



2. Oude stadsstructuur

Voor de variant 'goede vrienden' zijn veel uitwerkingen mogelijk, omdat de bussen niet meer op het Stationsplein komen. Het ligt voor de hand verschillende bouwblokken te maken die aansluiten bij de maat van de binnenstad. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk. In dit voorbeeld wordt de oude 19e eeuwse stadsstructuur in ere hersteld en komt de oude Lange Molenstraat weer terug. Het Stationsplein wordt smaller maar houdt nog steeds de breedte van bijvoorbeeld de Botermarkt (en is in het voorbeeld ruim twee keer zo groot als de Botermarkt). Een argument om voor deze uitwerking te kiezen is dat veel extra woningen en werkruimte kunnen worden gebouwd. Zo ontstaat een hele nieuwe buurt tussen stationsgebouw en Lange Herenstraat.





Vorbereid op een tram

In het stationsgebied anticiperen we op de komst van een tram. In alle voorbeelduitwerkingen is gezorgd dat de tram ruimtelijk inpasbaar is. Daarnaast betekent de komst van een tram dat er minder bussen zullen rijden. De oplossing die nu

gekozen wordt voor het busstation in het stationsgebied, moet dus flexibel en transformeerbaar zijn voor het geval het aantal bussen in de toekomst gereduceerd wordt.



In het stationsgebied anticiperen we op de komst van een tram. Ruimtelijk gezien moet een tram in het stationsgebied inpasbaar zijn.

Deze visie schetst een ambitieus, maar reëel toekomstperspectief voor de ontwikkeling van het stationsgebied, als belangrijke regionale mobiliteitsknoop en als aangename stedelijke ruimte en betekenisvolle plek.

6. Perspectief op uitvoering

De realisatie van de ambities voor het stationsgebied gebeurt niet over één nacht ijs. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de uitvoerings- en ontwikkelstrategie, de specifieke uitwerkingen en tot slot de mogelijkheden voor dekking van de kosten, samenwerking en besluitvorming.

Deze integrale visie schetst een ambitieus, maar reëel toekomstperspectief voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Als belangrijke regionale mobiliteitsknoop maar ook als aangename stedelijke ruimte en betekenisvolle plek. De visie ziet op de periode tot 2040 en is daarom nog globaal van karakter. Voordat er daadwerkelijk gebouwd kan worden, wordt de haalbaarheid van een aantal zaken nog uitgezocht en meer in detail uitgewerkt. Zoals de inpassing van het busvervoer, de ontwikkelpotentie van het Stationsplein en de inrichting van de N200. Het gaat hierbij om technische onderzoeken maar ook over strategische keuzes ten aanzien van financiering, fasering en benutting van

(ontwikkel)ruimte. Ook moeten uitspraken worden gedaan over de samenwerking met grondeigenaren en belanghebbenden en over de wijze van participatie in het vervolgproces. Dit is van belang voor een haalbare ontwikkeling en voor de huidige eigenaren, gebruikers en omwonenden. De ontwikkelstrategie voor het gebied wordt in het vervolgproces verder uitgewerkt en er worden diverse programma's van eisen opgesteld. Hierin worden de beleidsmatige kaders, kwaliteitsdoelen en randvoorwaarden uitgewerkt voor partijen die ontwikkelen en investeren in het vastgoed, de openbare ruimte en in een nieuw busstation. Zo geven we handen en voeten aan de ambities en doelstellingen uit de visie en wordt de basis gelegd voor het omgevingsplan en het uitvoeringsproces.

Een belangrijke keuze die voorligt na het vaststellen van de visie is het convergeren richting een voorkeursvariant voor de binnenstadzijde. Een keuze die samenhangt met de samenwerkingsvorm en de kritische succesfactoren die verder onderzocht moeten worden. Vastgoedontwikkeling en vernieuwing van de openbare ruimte gaan samen met het faciliteren van de reiziger en de mobiliteitsstromen in het gebied. De keuze voor een voorkeursvariant bepaalt in belangrijke mate de uitvoeringsstrategie voor vernieuwing van de binnenstadzijde. In alle gevallen geldt dat de ‘winkel openblijft tijdens de verbouwing’. Voor de bolwerkzijde zijn de mogelijkheden om het autoverkeer te reduceren van belang. Uit onderzoek moet blijken welke inrichtingsmogelijkheden voor de openbare ruimte mogelijk zijn. De realisatie zal uiteindelijk in stappen plaatsvinden. Hieronder volgt een overzicht van maatregelen:

Maatregelen die al gestart zijn:

- Rode Loper*
- 1. Verdubbelen fietsenrekken aan de Jansweg, naast de sporthal
- Bolwerk*
- 2. Aanpassen verkeersregelininstallatie om de wachttijd voor fietsers te verkorten
- Stationsplein*
- 3. Onderzoek naar herroutering van bussen.
- 4. Locatie onderzoek voor OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid
- Overige*
- 5. Onderzoeksopzet voor schaa sprong ov

Maatregelen korte termijn, 2020-2021

- Rode loper*
- 1. Kleine ingreep in openbare buitenruimte t.b.v. verbeterenbereikbaarheidsfietsenstallingenJansweg
- 2. Onderzoek naar (tijdelijk) benutten deel van de parkeergarageofkeldersvanhetBeijnescomplexvoor het stallen van fietsen.
- 3. Herinrichten openbare ruimte t.b.v. verbeteren fietsroute van het station, over de Kennemerbrug, naar de Schoterweg (opstarten in 2021, loopt door in 2022)
- 4. Planvorming uitbreiden ondergrondse fietsenstallingen (Stationsplein, Kennemerplein of onder de sporen)
- 5. Onderzoek optionele tunnelverbinding fietsenkelder met Frans Halsplein
- 6. Onderzoek langzaamverkeertunnel door het stationsgebouw van Kennemerplein naar Stationsplein
- Bolwerk*
- 7. Nader onderzoek verminderen autoverkeer op de N200 en verbeteren oversteekbaarheid Kennemerplein.
- Stationsplein*
- 8. OpstellenProgrammavanEisenvoorhetbusstation.
- 9. Nader onderzoek financiële en technische haalbaarheid drie varianten.
- 10. Nader uitwerken programmatische invulling stationsgebied/Stationsplein
- Overige*
- 11. Onderzoek en opstarten mogelijkheden voor placemaking op en rondom het Stationsplein.

Maatregelen middellange termijn, 2022-2025

- Rode loper*
- 1. Uitvoerenuitbreidingondergrondsefietsenstallingen
- 2. Optioneel uitvoeren fietstunnel
- Bolwerk*
- 3. Maatregelen zijn afhankelijk van nader onderzoek
- Stationsplein*
- 4. Vaststellen voorkeursvariant Stationsplein
- 5. Opstellen SPvE en stedenbouwkundig plan stationsgebied/Stationsplein als basis voor omgevingsplan
- Overige*
- 6. Integrale Toekomstvisie Stationsgebied opnemen in omgevingsvisie

Maatregelen lange termijn, na 2025

- Rode Loper*
- 1. Onderzoek en verbeteren fiets- en wandelverbinding over de Jansweg (in combinatie met busverkeer).
- Bolwerk*
- 2. Mogelijk vernieuwen bebouwing tegen de noordzijde van het stationsgebouw
- Stationsplein*
- 3. Planvoorbereiding en uitvoering herontwikkeling Stationsplein en vastgoed; afhankelijk van te kiezen variant.
- Overige*
- 4. Mogelijk een tram

Terugkoppeling op de mobiliteitsopgaven

In deze visie worden naar aanleiding van mobiliteitsopgaven (toegelicht in hoofdstuk 1) de volgende voorstellen gedaan.

92

Meerhoogwaardigefietsenstallingenrondomhetstation:

In aanvulling op de huidige ondergrondse fietsenstalling aan de Kruisweg,

- wordt de ondergrondse fietsenstalling uitgebreid, en
- komt er een nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de noordzijde (ter vervanging van de fietsflat)

De fietsenstallingen krijgen een toegang aan de zuidoostzijde (Jansweg) en aan de noordzijde (Kennemerplein).

Betere fietsroute naar Haarlem Noord

De ambitie is om het aantal auto's op de N200 sterk te verminderen. Daarvoor zijn forse maatregelen buiten het stationsgebied nodig, die ook van invloed zijn op het verkeerssysteem van de stad als geheel en de bereikbaarheid van de regio. Door herinrichting kan vaker voorrang worden gegeven aan fietsers. Een fietstunnel vanaf het Frans Halsplein naar het station is een optie.

Betere fiets- en wandelroutes naar het centrum

Het is de ambitie om de Kruisweg en Jansweg in twee richtingen toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers. De fietsenstallingen aan de Jansweg worden vanaf zowel de noord- als zuidzijde goed bereikbaar.

Nieuw busstation in Haarlem Nieuw-Zuid

Om de groei van het aantal reizigers op te vangen, zal een deel van de bussen worden omgeleid en wordt de OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid gerealiseerd. De toekomstige herontwikkeling van het Beresteyngebouw wordt aangegrepen om ook het bestaande busstation efficiënter in te richten.

Nieuwe busroutes

Om de binnenstad en het Stationsplein niet verder te belasten en andere gebieden in de stad beter te ontsluiten, komen er nieuwe busroutes.

Schaalsprong openbaar vervoer

Voor de toekomstige mobiliteit in Haarlem is een betere openbaarvervoerverbinding tussen Haarlem en Schiphol en Amsterdam-Zuid onontbeerlijk. Bijvoorbeeld door de komst van een tram of lightrail. Dat staat ook in het OV-Toekomstbeeld van de MRA en de provincie Noord-Holland. We willen immers dat het aandeel reizigers dat met het openbaar vervoer reist (ten opzichte van de auto) ook na 2040 blijft groeien. Voor de korte termijn wordt ingezet op optimalisatie van het huidige HOV. Voor de lange termijn verkennen de gemeente, provincie, de vervoerregio Amsterdam en de vervoerbedrijven in MRA-verband de mogelijkheden van verschillende vormen van vervoer, waaronder een tram of lightrail. Ook in relatie tot kosten en financiering. Dat betekent dat we een ruimtereservering voor trambaan en halteplaatsen opnemen in de visie. De mogelijke tracés, reistijden, vervoerswaarde, fysieke inpassing, kosten, ontwikkelpotentieel langs de lijn en mogelijke fasering worden onderzocht.

Specifieke uitwerkingen

93

Verschillende samenwerkingsvormen mogelijk

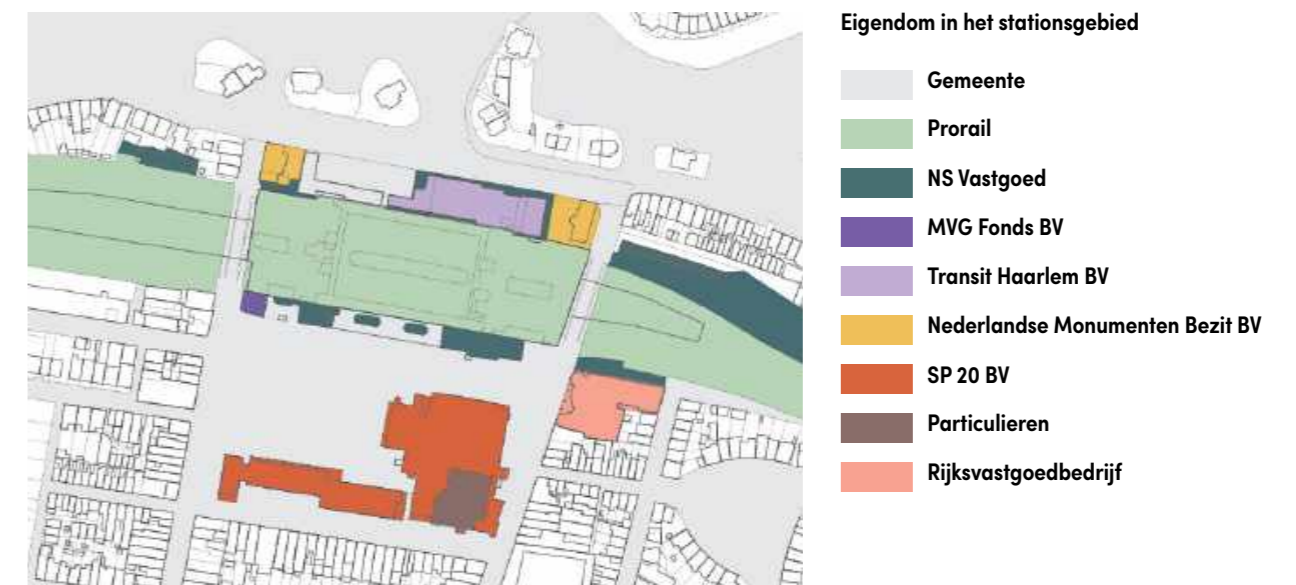
In de visie worden voor de binnenstadszijde verschillende varianten geschetst op basis van de samenwerkingsvorm:

'Goed huwelijk' gaat uit van verregaande publiek-private samenwerking. Er is een (gedeeltelijke) herziening van grondposities nodig om deze variant te realiseren. Zowel in de planvorming, uitvoering als in het beheer werken publieke en private partijen intensief samen. Primair omdat de (publieke) gebouwde busvoorziening wordt geïntegreerd met (private) vastgoedontwikkeling.

Bij de variant 'goede burens' is de samenwerkingsvorm lichter. Er is voor het deel van de Beyneshal een herziening van de grondposities nodig. Dit perceel wordt ingezet om de nieuwe

busvoorziening te realiseren. Het aangrenzende vastgoed, inclusief het Beresteijncomplex en ontwikkelingen op het huidige busplein, kan privaat ontwikkeld worden. Vooraf worden gezamenlijk randvoorwaarden vastgesteld. In beheer staan de busvoorziening en vastgoed los van elkaar.

In de variant 'goede vrienden' is het randvoorwaardelijk dat de kavels aan de oostzijde (deel van het spoortalud en het huidige UWV-pand) verworven worden om de busvoorziening te realiseren. Er ontstaat op deze manier een helder onderscheid tussen de publieke kant van de ontwikkeling, gericht op het realiseren van de busvoorziening, en een private kant, gericht op vastgoedontwikkeling. De ontwikkeling van de bebouwing aan het Stationsplein kan binnen de huidige eigendomsgrenzen plaatsvinden. Daarvoor is een herziening van grondposities niet noodzakelijk. In het beheer staat vastgoed en de busvoorziening los van elkaar.



Inpassing busstation en ontwikkelpotentie

Stationsplein concreet uitwerken

Het niet verder uitbreiden van het busstation draagt bij aan de ontwikkelpotentie van het Stationsplein. Door het busstation te bebouwen (goed huwelijk), efficiënter in te richten (goede burens) of elders te situeren (goede vrienden), wordt de gebruikswaarde van het Stationsplein substantieel verbeterd. Met deze visie zijn de kansen voor verbetering en verdichting onderzocht en is een integrale afweging omtrent mobiliteit (place to go) en programma (place to be) gemaakt.

Volgende stappen richting daadwerkelijke ontwikkeling zijn:

- Samen met concessieverleners en vervoerders opstellen van een Programma van Eisen voor het nieuwe busstation. Dat is inclusief de plek die nodig is voor de bussen die NS inzet voor vervangend vervoer en inclusief een onderzoek naar de aan- en afrijroutes.
- Samen met de vastgoedeigenaren nader onderzoeken van de financiële en technische haalbaarheid van de drie varianten en gezamenlijk keuzes maken voor verdere uitwerking en fasering.
- In samenspraak met vastgoedeigenaren en Haarlemmers/Haarlemse ondernemers nader uitwerken van de programmatische invulling voor de herontwikkelingsopgave op het stationsgebied/Stationsplein.
- In samenspraak met vastgoedeigenaren en Haarlemmers/Haarlemse ondernemers worden, voor de korte termijn, de mogelijkheden onderzocht voor placemaking op en rondom het Stationsplein. Placemaking legt verbinding tussen openbare ruimtes en haar gebruikers, met

als doel om met relatief beperkte middelen het gebied aantrekkelijker en leefbaarder te maken.

Keuze maken inrichting Kennemerplein/Bolwerk

Ingrepen op het Kennemerplein én op de N200 buiten het stationsgebied moeten ertoe leiden dat het Kennemerplein beter oversteekbaar is voor voetgangers en fietsers. De geringe ruimte in combinatie met het vele kruisende autoverkeer, beperken de mogelijkheden voor een herinrichting. Het ontmoedigen van doorgaand oostwest autoverkeer, het combineren van ruimte voor fietsers en voetgangers, ander materiaalgebruik en een groenere inrichting kunnen bijdragen aan een aantrekkelijke openbare ruimte. De aanpassingen kunnen stapsgewijs worden ingevoerd en zijn afhankelijk van hun effecten op de doorstroming en intensiteit van het verkeer elders. Een fietstunnel onder het Kennemerplein is een oplossing die op middellange termijn al doorgevoerd kan worden. Een voorstel daarvoor, in brede context en als onderdeel van de N200 discussie, zal in 2021 worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Afhankelijk van de plannen van de eigenaar kan, op de lange termijn, gedacht worden aan herontwikkeling van het bestaande pand aan de noordzijde tegen het station.

Uitbreiden fietsenstalling

Er zijn drie mogelijke locaties in beeld; uitbreiden van de bestaande ondergrondse stalling, onder het Kennemerplein en onder de sporen. De keuze voor een voorkeurslocatie wordt in het vervolg op deze visie bepaald op basis van veiligheid van de aanrijroutes, de technische haalbaarheid en de financiële haalbaarheid ten aanzien van realisatiekosten en exploitatie.

Investerings, samenwerking en besluitvorming

Financiële strategie

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. Nu de visie is vrijgegeven voor inspraak wordt een ontwikkelstrategie voor de middellange en lange termijn verder uitgewerkt. Het organiseren van adequate dekking voor de noodzakelijke investeringen is een cruciaal onderdeel in de ontwikkelstrategie. Voor grote ingrepen wordt ingezet op co-financiering door andere overheden en marktpartijen. Daartoe is overleg tussen gemeente en provincie, de MRA en het Rijk reeds gestart. Aanvullende mogelijkheden om de investeringen te bekostigen zijn: gronduitgifte door de gemeente; het verhalen van kosten op grondeigenaren middels anterieure overeenkomsten, fondsvorming etcetera. Ook met de concessiehouders voor het busvervoer, provincie Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam, worden afspraken gemaakt over de bekostiging.

Bouwsteen voor omgevingsvisie en omgevingsplan

De visie is straks een bouwsteen voor de omgevingsvisie en het omgevingsplan. Omdat de visie niet past binnen de vigerende regels moet het bestemmingsplan worden aangepast. Vanaf 1 januari 2022 heet dat omgevingsplan. Er kan een omgevingsplan worden opgesteld op het moment dat er overeenstemming is met de belanghebbenden over de te kiezen variant voor het Stationsplein. De visie wordt eerst opgenomen in de omgevingsvisie.

Samenwerking en besluitvorming

Voor het opstellen van de visie is door gemeente en de provincie intensief samengewerkt met belanghebbende partijen. Het doel is de visie ter besluitvorming voor te leggen aan het College van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Haarlem, en tevens ter besluitvorming aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Om tot vaststelling van deze visie komen, wordt nog een traject doorlopen. Als eerste dient het College van B&W de visie vrij te geven voor de inspraakprocedure. Daarna zal de visie voorgelegd worden aan de commissie Ontwikkeling van de gemeenteraad. Na behandeling in de commissie zal de visie in procedure worden gebracht voor de inspraakperiode van 6 weken. In deze periode wordt aan geïnteresseerden, Haarlemmers en reizigers de mogelijkheid geboden zich digitaal te informeren over de concept visie. Na inspraak worden de ingediende zienswijzen beantwoord en gebundeld in een Nota van Beantwoording. Indien nodig, zal de visie naar aanleiding van de zienswijzen bijgesteld worden. Beide documenten (de integrale visie en de Nota van Beantwoording) worden vervolgens via het College van B&W in procedure gebracht naar de commissie Ontwikkeling met als doel om de visie te laten vaststellen door de gemeenteraad. De definitieve visie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van Gedeputeerde Staten. Dit alles geeft de visie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het omgevingsplan en de uitwerking van een uitvoeringsstrategie. Daarnaast dient de visie als basis voor het zoeken naar aanvullende financiering bij regio en Rijk. Na het vaststellen van de visie breekt een nieuwe fase aan in het proces.

Colofon

96 Tekst, afbeeldingen en vormgeving in deze visie zijn samengesteld door Urhahn | stedenbouw & strategie, Amsterdam. Enkele referentiefoto's zijn gevonden op internet. Deze visie is niet voor commercieel gebruik. Mocht er toch bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de gemeente Haarlem.

APPM Management Consultants

Juliette van Baar, Erik van der Kooij, Paul Steeneken

Goudappel Coffeng

Aart de Koning, Freek Lier, Ellen van der Werff

Urhahn | stedenbouw & strategie

Sjoerd Feenstra, Lieke Robben, Georgia Ion

Deze visie is gemaakt door en met hulp van de volgende mensen en organisaties:

De projectgroep

gemeente Haarlem

Ricsi van Beek, Ruud Boetekees, Martijn Dekker, Debby Houtgraaf, Emma Huiberts, Wendy Dieben (projectleider),

provincie Noord-Holland

Wendy Dallinga, Anouk Distelbrink, Jan Wijkhuizen, Jelle Hengstmengel (projectleider)

De stakeholdersgroep

gemeente Haarlem

Karin Bodewes, Silvana Cornelius, Nadya Ensing, Ingrid Hamer, Kasper Janssen, Marson Jesus, Christien Jordaan, Aletta Koster, Marijn Leijten, Willem Hein Schenk, Joeri Stork, Belinde Vermeulen

provincie Noord-Holland

Dick Jacobs, Jan-Albert de Leur, Martijn Lelieveld, Maaike Alles

NS

Remco Aates, Niels Herber, Daan Klaasse

Bureau Spoorbouwmeester

Miguel Loos

ProRail

Luna Heringa, Folkert Piersma, Marije Wijga

Vervoerregio Amsterdam

Clive Ceder

Connexxion

Remmelt Jan Oosting

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

Bas Schimmel (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Anne Blankert (gemeente Amsterdam)

De klankbordgroep

wijkraad Binnenstad Bus-Kruit Fietsersbond

Centrum managementgroep oogvereniging Retina

Rover afgevaardigden voormalige wijkraad Frans-Hals

De digitale klankbordgroep

Bijna 600 betrokken Haarlemmers en reizigers namen deel aan de digitale klankbordgroep.

Zij bezochten workshops, vulden enquêtes in, discussieerden mee op het digitale forum en stelden goede vragen. Waarvoor veel dank!