

GEBIEDSPLAN HAARLEM

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN



Bereikbare Steden
actualisatie 17 maart 2022



**Gemeente
Haarlem**

GEBIEDSPLAN HAARLEM

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

INHOUD

0. INLEIDING	6
1. HET STADSHART NU EN STRAKS	8
2. ONTWIKKELSTRATEGIE	18
3. PROJECTENBESCHRIJVING	24
4. FASERING	38
5. ORGANISATIE, DRAAGVLAK EN COMMUNICATIE	40
6. RISICOMANAGEMENT	42



SAMENVATTING

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

Haarlem bouwt aan de stad. Tot 2030 neemt het totale geplande Haarlems woningbouw-aanbod toe met ruim vijftienduizend woningen. Haarlem kiest voor een gemengd (hoog)stedelijk milieu met een mix aan voorzieningen.

Daardoor ontstaan diverse agglomeratie-effecten, zoals:

1. Aantrekkelijke locaties voor werkgevers om zich te vestigen;
2. Betere match tussen (hoogopgeleide) Haarlemse werknemers en beschikbare banen in de stad;
3. Minder en kortere reisbewegingen, en met name een kleinere uitgaande pendel van werkende Haarlemmers richting Schiphol en Amsterdam en grotere tegenspits.

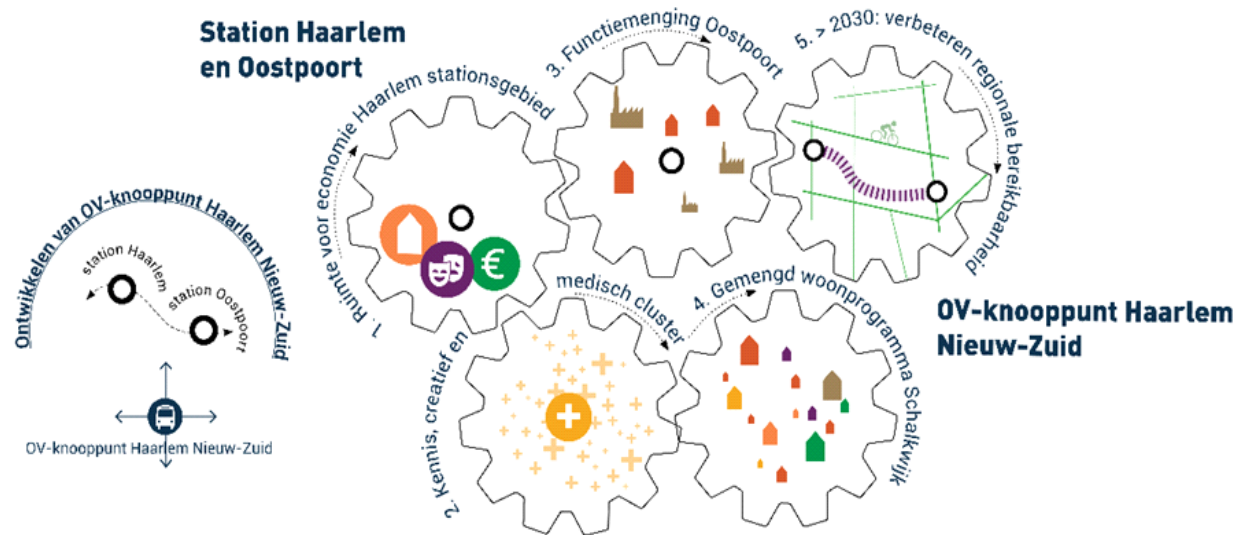
Haarlem levert deze bouwprestatie door zorgvuldige inpassing, passend bij de historische kwaliteiten van de stad en met veel aandacht voor behoud en versterking van het groen-ecologische netwerk door de stad.

Het Haarlemse stadshart is een belangrijke regionale ontwikkellocatie. Het stadshart bestaat uit het gebied rondom de drie OV-knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid. Zij zijn elk een entreegebied tot de stad en vliegwiel voor verdere ontwikkelingen in de stad en de regio. In dit gebied van 1.200 meter rondom de OV-knooppunten worden in de periode tot 2030 ruim tienduizend woningen en ruim achtduizend arbeidsplaatsen toegevoegd.

Daarvoor is het nodig om de investeren in de stad. In dit Gebiedsplan staan 26 projecten opgenomen in een straal van 1.200 meter rond de drie OV-knooppunten. Haarlem doet samen met de andere acht gemeenten een beroep op het rijk om te investeren in duurzame en integrale gebiedsontwikkeling in onze regio's. Onderzoek wijst uit dat de daarvoor benodigde investeringen zich ruimschoots terugbetalen.



INLEIDING



Figuur 1. Kern van de ontwikkelingen

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

Samenwerking negen gemeenten

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

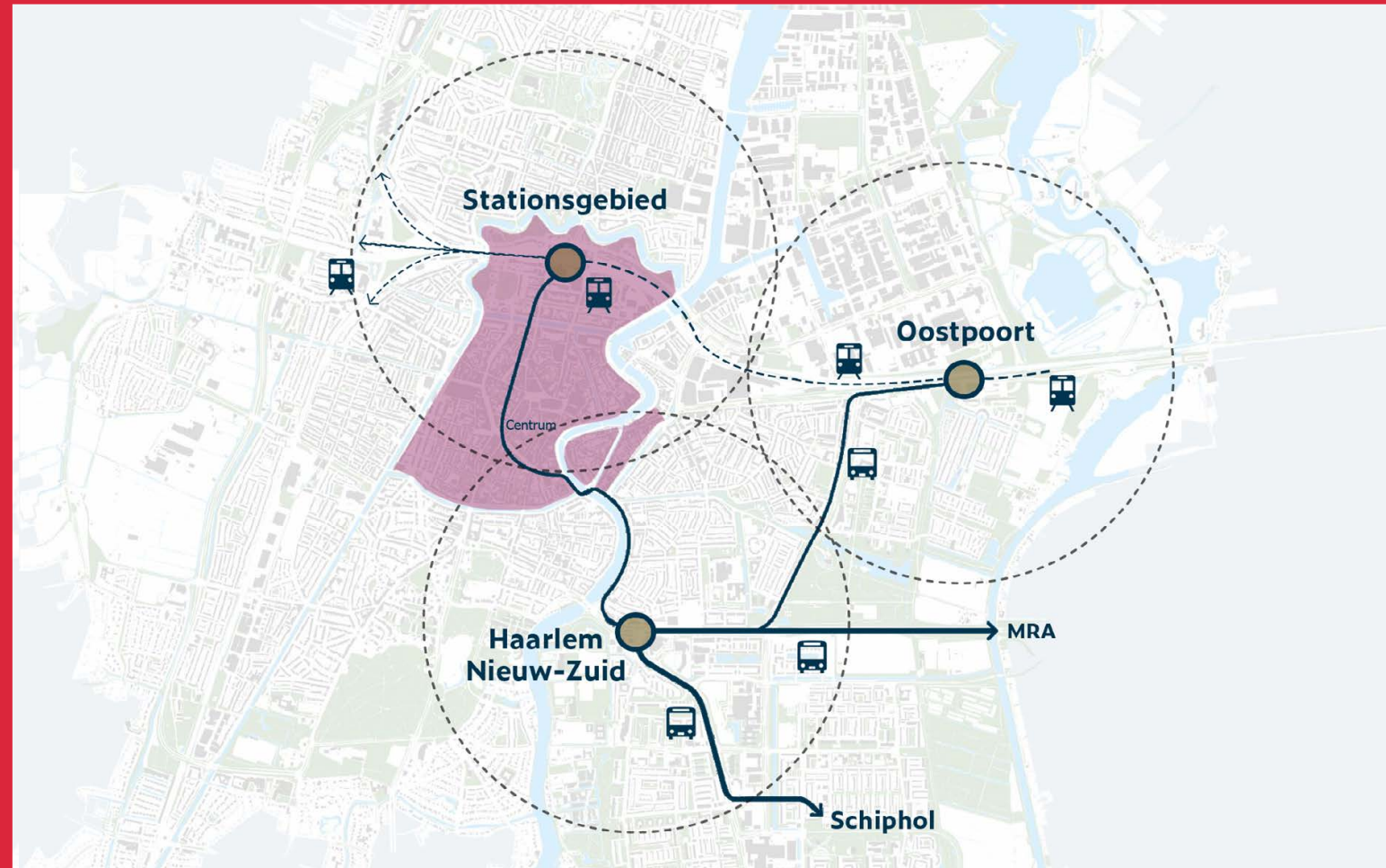
Doelen

De gezamenlijke partijen willen de volgende doelen bereiken:

1. **Versneld aanpakken van het woningtekort;**
2. **Optimaliseren van de ov-bereikbaarheid;**
3. **Stimuleren van de werkgelegenheid;**
4. **Verduurzamen en klimaatveranderingsbestendig maken; en**
5. **Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en inclusiviteit.**

Ontwikkeling rond OV-knooppunten

De negen gemeenten kunnen in hun stadsharten een substantiële bijdrage leveren van lokaal, regionaal en nationaal belang, waaronder gezamenlijk ruim vijftien duizend woningen en ruim eenentwintig duizend banen. Met het toevoegen van ruim tienduizend woningen en ruim achtduizend banen in het gebied van 1.200 meter rondom de OV-knooppunten heeft Haarlem een belangrijk aandeel in de groei van de MRA. Die ontwikkelingen vinden plaats in het stadshart, hier gedefinieerd op en met een cirkel van 1.200 meter rondom de drie HOV-knooppunten van Haarlem, waarmee de beoogde plannen ook effect hebben op omliggende ontwikkelingen.



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

De ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en leefbaarheid van de stad blijven daarbij centraal staan. De woningen worden betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam. Het woningaanbod wordt in balans met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur ontwikkeld.

Gebiedsplan

Het voorliggende Haarlemse Gebiedsplan (vastgesteld 18 oktober 2021, geactualiseerd 17 maart 2022) geeft op hoofdlijnen richting aan de uitvoering van de plannen. De gemeente Haarlem heeft in beeld gebracht welke infrastructurele maatregelen en investeringen binnen 1.200 meter rondom de OV-knooppunten noodzakelijk zijn om te zorgen dat Haarlem optimaal bereikbaar blijft met het openbaar vervoer, hoe de woonomgeving aantrekkelijk blijft en hoe aanzienlijk meer kennisintensieve werkgelegenheid aan de stad kan worden toegevoegd. Voor grotere ingrepen wordt het Rijk gevraagd financieel bij te dragen. Een overzicht van de projecten staat in hoofdstuk 3.

Kern van de ontwikkelingen

Figuur 1 laat de kern van de ontwikkelingen zien. Door het positieve effect op omliggende ontwikkelingen werken deze ingrepen als vliegwiel van de verdere verdichting en verstedelijking van Haarlem.

Leeswijzer

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

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

1. HET STADSHART NU EN STRAKS

1.1 De identiteit van Zuid-Kennemerland en Haarlem

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

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

Stadshart met drie OV-knooppunten

Haarlem bouwt aan de stad en heeft daarvoor diverse ontwikkellocaties. Het Haarlemse stadshart is de belangrijkste en aantrekkelijk voor functies met een stedelijk en regionaal gemengd karakter en een groot verzorgingsgebied. Het stadshart bestaat uit drie OV-knooppunten die in betekenis groeien: Stationsgebied, Oostpoort en Haarlem Nieuw-Zuid. In aansluiting op de beoogde groei van Haarlem is de verdere ontwikkeling van die OV-knooppunten zeer kansrijk voor nieuwe woningen, werklocaties en voorzieningen. De drie knooppunten zijn essentieel om de stedelijke opgaven en verdichting te laten slagen. Ze zijn de draaipunten in bereikbaarheid

van de stad en de regio en (gaan) fungeren als regionaal overstappunt, in een multimodale omgeving (fiets, OV, auto) met bijbehorende verblijfsfuncties. De drie OV-knooppunten dragen daarbij sterk bij aan de beeldvorming en identiteit van Haarlem, ze zijn elk een entreegebied.

Economische kracht en nieuwe woonambities

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

Zuid-Kennemerland is als woonregio zeer gewild. Tot 2030 neemt het totale geplande Haarlems woningbouw aanbod toe met ruim vijftienduizend woningen. Deze grote woningbouwopgave past bij de Rijksambities. Haarlem kiest voor een gemengd (hoog)stedelijk milieu met een mix aan voorzieningen. Daardoor ontstaan diverse agglomeratie-effecten, zoals:

1. **Aantrekkelijke locaties voor werkgevers om zich te vestigen;**
2. **Betere match tussen (hoogopgeleide) Haarlemse werknemers en beschikbare banen in de stad;**
3. **Minder en kortere reisbewegingen, en met name een kleinere uitgaande pendel van werkende Haarlemmers richting Schiphol en Amsterdam en grotere tegenspits.**

Haarlem levert deze bouwprestatie door zorgvuldige inpassing in het stadshart en de wijken, passend bij de historische kwaliteiten van de stad en met veel aandacht voor behoud en versterking van het groen-ecologische netwerk door de stad. De toekomstvisie per OV-knooppunt is beschreven in Figuur 3.

HAARLEM 2020

Stationsgebied

Het stationsgebied is onderdeel van de historische binnenstad met een gevarieerd aanbod in winkels en voorzieningen. Er zijn relatief veel woningen in een prettige verblijfsomgeving (straten, pleinen, horeca), maar relatief weinig en onderbenutte werkfuncties in de directe stationsomgeving.

Haarlem Nieuw-Zuid

Nieuw-Zuid is onderdeel van een typische weder-opbouwwijk waar bebouwing 'te gast' is in het groen. Nieuw-Zuid heeft potenties voor een centraal vervoersknooppunt, dichtbij het Spaarne Gasthuis als een van de grootste werkgevers van Haarlem.

Oostpoort

Het stationsgebied is nu nog een niemandsland met vooral een functionele rol (parkeren, IKEA). Het is geen verblijfsplek en het ontbreekt aan een duidelijke eigen identiteit.

HAARLEM 2030

Stationsgebied

De kwaliteiten van het stationsgebied zijn aangevuld met aanzienlijk meer werkfuncties voor met name de creatieve maakindustrie met internationaal profiel (buiten het Stationsplein), en met meer woningen. Door een deel van het groeiende busverkeer buiten het centrum op te vangen, gaat de benodigde schaa sprong OV niet ten koste van leefkwaliteit en ruimte voor ontmoeting, voetgangers en fietsers op deze bijzondere locatie.

Haarlem Nieuw-Zuid

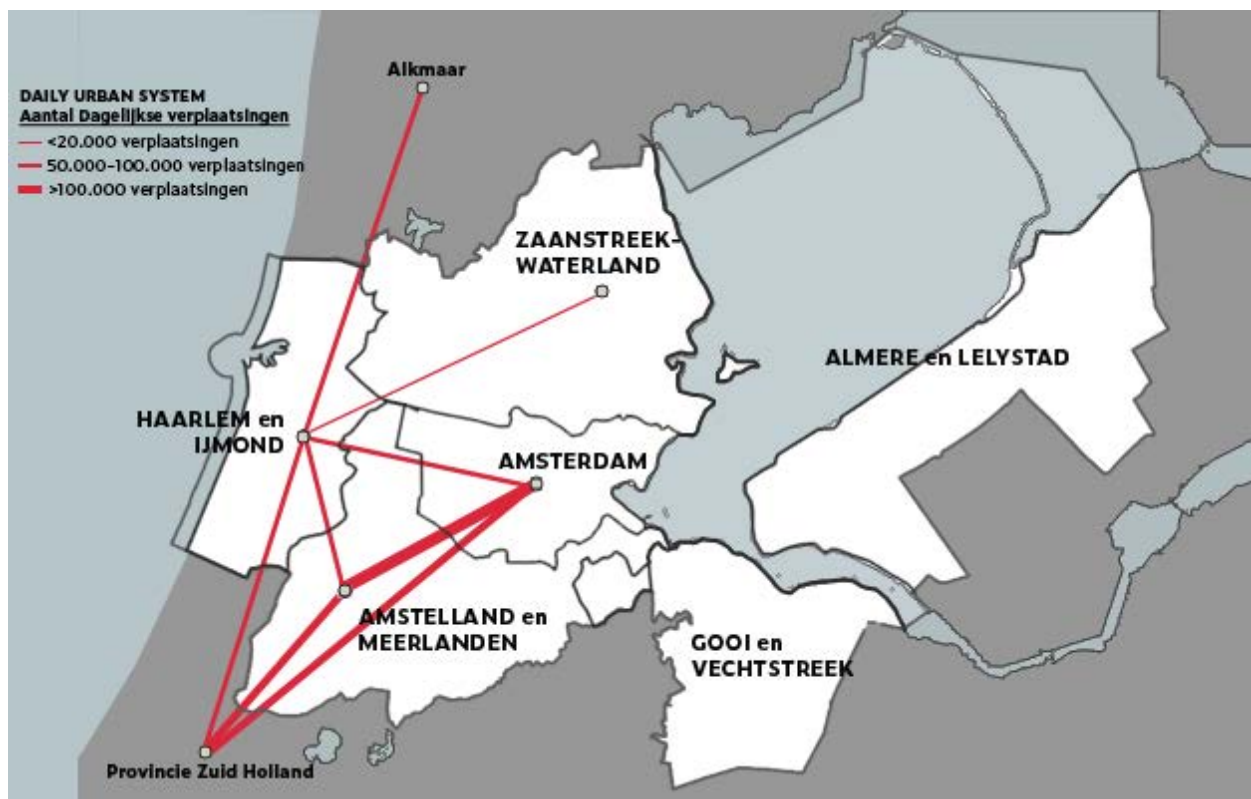
De nieuwe mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid vormt een schakel tussen de wijk, het ziekenhuis als één van de grootste werkgevers van de stad, en de historische binnenstad. De nieuwe hub komt te liggen in een compleet vernieuwde hoogstedelijke omgeving met woningen en voorzieningen. De openbare ruimte wordt in hoge kwaliteit vorm gegeven, aantrekkelijk voor reizigers, huidige en toekomstige bewoners en zakelijke bezoekers en werknemers.

Oostpoort

Het gebied is veranderd in een gemengd gebied waar wonen wordt gecombineerd met een groot aandeel economische functies. Het gebied is een prettige en logische entree naar de stad, met directe fietsverbindingen via de Veerplas naar Spaarnwoude en faciliteiten als P&R, deelmobiliteit en andere voorzieningen op het knooppunt, om op een comfortabele manier over te kunnen stappen om een ander vervoermiddel.

Figuur 3. Toekomstvisie per OV-knooppunt





Figuur 4. De rol van Haarlem binnen het Daily Urban System van de MRA, (bron: Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam, Goudappel Coffeng, 2018).

1.2 De rol van het stadshart

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

Daily Urban System

Zuid-Kennemerland en de MRA zijn sterk met elkaar verbonden. Haarlem is als centrumgemeente onderdeel van het Daily Urban System van Amsterdam, met dagelijks ruim negentigduizend verplaatsingen vanuit Haarlem-IJmond naar Amsterdam en nog eens zeventigduizend richting Amstelland-Meerlanden (zie figuur 4).

Polycentrische metropoolregio

Gezien de snelle ontwikkeling die deze regio doormaakt, heeft de MRA het principe van 'polycentrische verstedelijking' omarmd. Dat houdt in dat we de verstedelijking zo veel

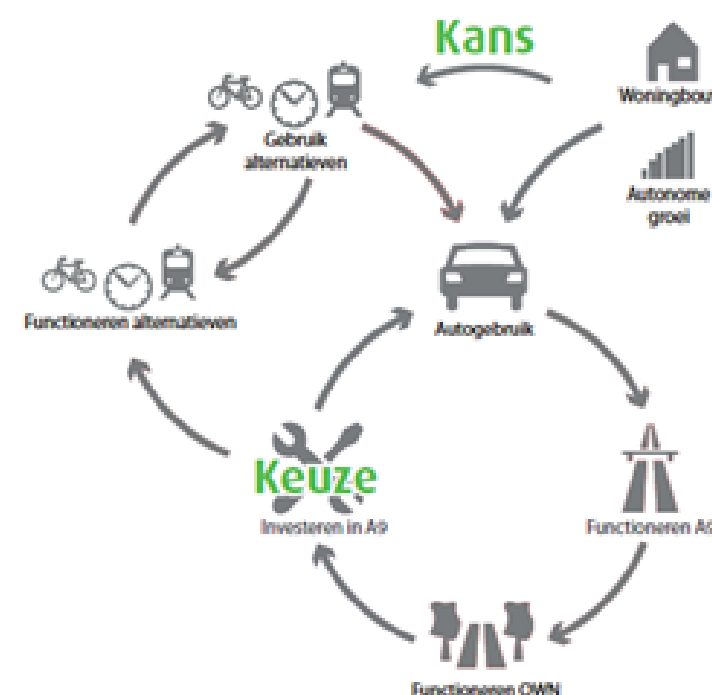
mogelijk proberen te realiseren binnen onze steden en kernen, dichtbij openbaar vervoer knooppunten, en dat wij deze verstedelijking combineren met economische versterking.

Binnen de polycentrische metropoolregio neemt Haarlem een bijzondere en onderscheidende positie in, als hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied met in de metropoolregio unieke cultuurhistorische waarden. Dagelijks is sprake van een grote woon- werkpendel in de ochtendspits richting Amsterdam en Haarlemmermeer doordat de woonfunctie in Haarlem dominant is ten opzichte van de werkfunctie.

Samenhang wonen, werken en bereikbaarheid

De komende jaren worden ruim tienduizend woningen en netto ruim achtduizend arbeidsplaatsen in de ontwikkelzones rond de drie Haarlemse OV-knooppunten gerealiseerd. In andere delen van Haarlem en in Zuid-Kennemerland komen nog eens ruim vierduizend woningen in de periode tot 2030. Het Stadshart Haarlem is benoemd als één van de negen sleutelgebieden in de MRA. Rijk, MRA, provincie, deelregio's en gemeenten werken daarin samen

vanwege de omvangrijke en complexe opgaven voor gebiedsontwikkeling. Meer woningen en werk betekent meer mobiliteit en een grotere druk op openbare ruimte en voorzieningen. In deze context zijn investeringen in het OV-systeem noodzakelijk om de stad überhaupt te kunnen verdichten. Tegelijkertijd neemt Haarlem maatregelen voor klimaatadaptatie en verbetering van de biodiversiteit, om een leefbare stad te houden.



Figuur 5. De wisselwerking tussen woningbouw, autogebruik, en OV-investeringen in de corridor A9

Systeemsprong OV ook nodig richting de verdere toekomst

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

DE ROL VAN DE HAARLEMSE OV-KNOOPPUNTEN IN HET REGIONALE EN LANDELIJKE NETWERK

In het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 (ROVT) zijn 5 zogenaamde systeemlagen in het Openbaar Vervoer benoemd die ieder op een ander schaalniveau zorgen dat reizigers van A naar B kunnen. Haarlem Station wikkelt het bovenregionale vervoer af richting bijvoorbeeld Zuid-Holland. Dit is de 3e systeemlaag.

Daarnaast komen op station Haarlem ook sprinters en HOV bussen (4e systeemlaag) en zijn er fietsfaciliteiten en lokale bussen voor het voor- en natransport (de 5e systeemlaag). Station Haarlem Spaarnwoude en mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid bedienen voornamelijk de regionale (4e) en lokale (5e) OV-systemen.

De 3 OV-knooppunten hebben dus ieder een andere rol in het (boven)regionale mobiliteitsnetwerk, maar zijn even belangrijk als bouwstenen in het geheel. Ze dragen bij aan het oplossen van knelpunten volgens uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (2017, IenM) en ontlasten het hoofdspoor. Ook dragen ze bij aan een robuust OV-systeem omdat ze de systeemsprong mogelijk maken die nodig is bij ontwikkeling van meer dan tienduizend woningen.

Tot slot signaleert het Rijk in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV zelf kansen voor Bus Rapid Transit (BRT) vanuit Haarlem (mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid) richting Amstelveen en Utrecht, om kernen te verbinden waar de ruimtedruk groot is. In opdracht van het Ministerie wordt dit momenteel in een werkgroep van het OV Toekomstbeeld nader onderzocht.

**OV-gebruik toenemend concurrerend voor
autogebruik**

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

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

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

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

**knooppunten is gunstig voor het creëren
van een tegenspits en maakt het OV-
systeem rendabeler.**

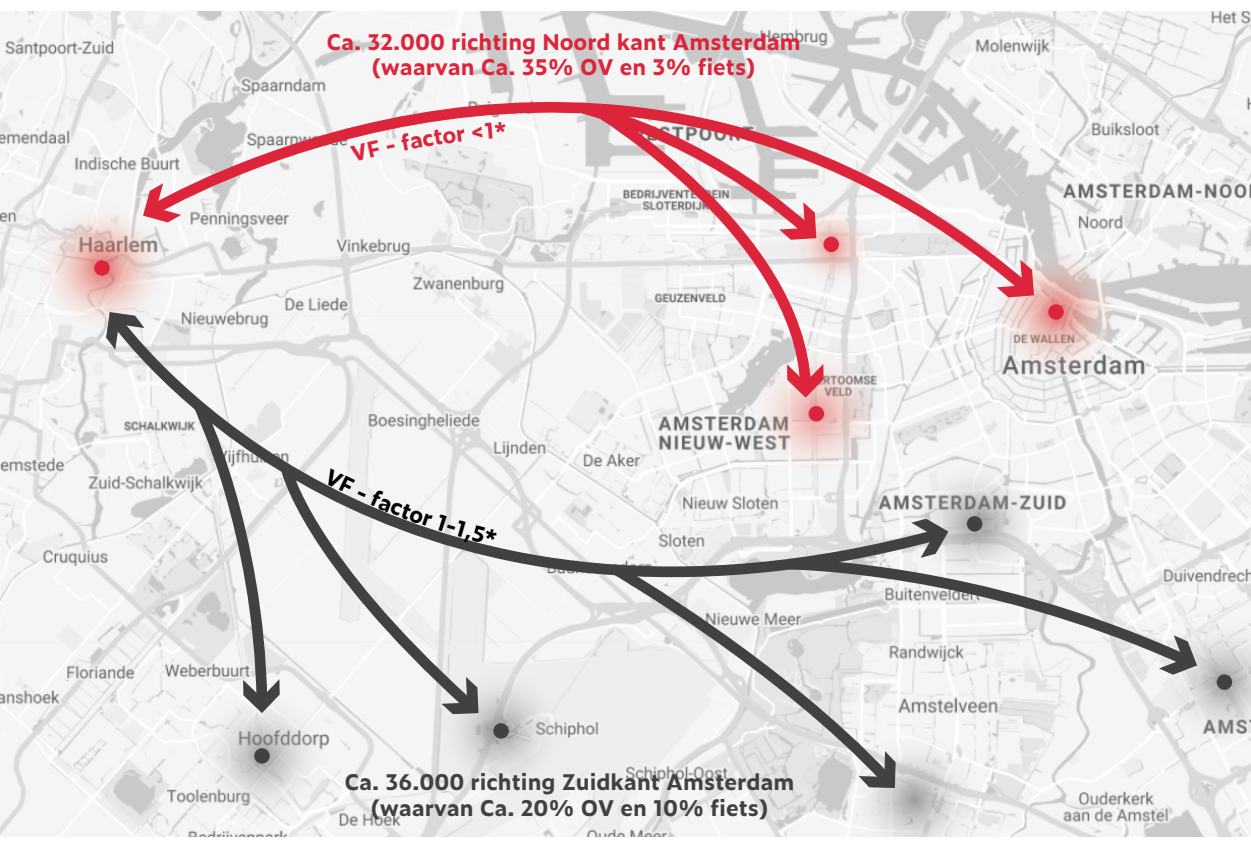
Op het NS Station van Haarlem komen spoor, regionale en lokale bussen, (deel) fietsers en voetgangers samen. De druk op die knoop is hoog. Haarlem wil de OV-capaciteit beter spreiden, met een positief effect op (ruimte voor) woningbouwopgave, ontlasten van het spoor tussen Haarlem en Sloterdijk en de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

Verduurzaming van het OV netwerk

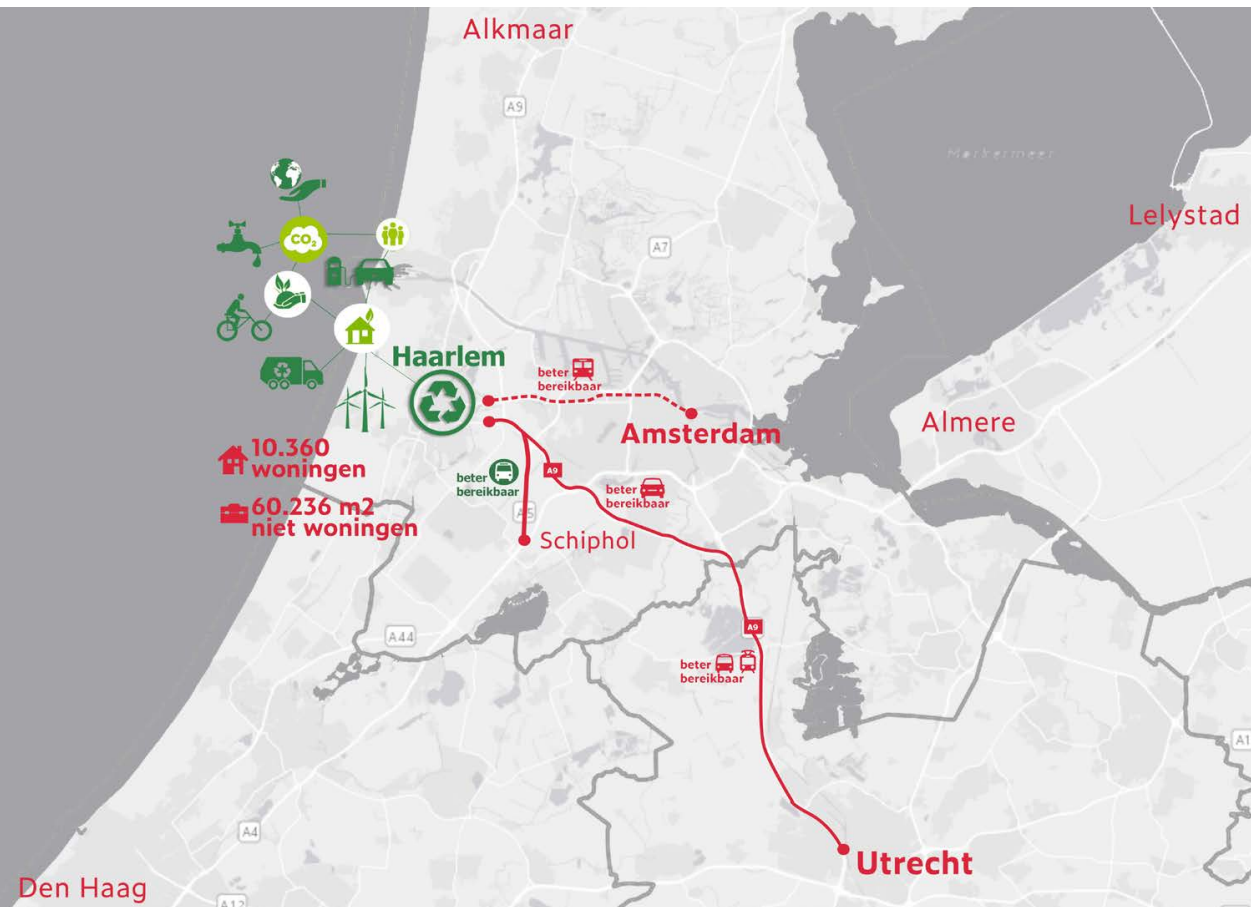
In dit Gebiedsplan staan veel maatregelen opgenomen die een duurzame modal split (minder auto, meer fietsen en meer openbaar vervoer) stimuleren. Hiermee dragen de maatregelen niet alleen bij een beter bereikbare stad, maar ook aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord.

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

¹ In de Integrale MobiliteitsAnalyse 2021 is het personenvervoer over spoor benoemd als capaciteitsopgave, en de A9 rond Haarlem als gebiedsgerichte opgave op het wegennet.



Figuur 6. De stromen vanuit Haarlem richting Amsterdam en Haarlemmermeer.



Figuur 7. Rijksopgave op verschillende gebieden



Station Spaarnwoude

2. ONTWIKKELSTRATEGIE

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

Werken aan knoopwaarde en plaatswaarde

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

Ambassadeursplekken

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

Betere infrastructuur als vliegwiel

Investerings in infrastructuur zijn een belangrijk vliegwiel voor de versnelling van de integrale gebiedsontwikkeling rondom de OV-knooppunten. Deze investeringen

kennen een lange aanloop-periode van planvoorbereiding. Daarbij wordt gestudeerd op toekomstige lijnvoeringen. Door te werken met scenario's kunnen we nú al stappen maken om de woningbouw en gebiedsontwikkeling te versnellen, rekening houdend met het eindbeeld.

2.1 Strategische interventies

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

Urgentie en faseerbaarheid

De projecten zijn allemaal nodig, maar urgentie of randvoorwaardelijkheid voor andere projecten verschillen (hoofdstuk 3). Zo is de ontwikkeling van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid (investering 18) direct nodig om wonen en werken zowel aan te jagen als te faciliteren en herontwikkeling van het Stationsplein mogelijk te maken. Het belang van bijvoorbeeld de doorfietsroute Haarlem-Amsterdam (investering 11) is meer getrapd: de fietsverbinding zorgt voor ontlastings van de OV-stromen op een overbelast traject. In de risico-inventarisatie in hoofdstuk 6 staat nader beschreven wat de risico's per project zijn indien ze later of niet worden uitgevoerd. Hieronder staat een korte nadere duiding per OV-knoop. In hoofdstuk 3 is het verder uitgesplitst in projecten en investeringen.

Haarlem Nieuw-Zuid

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt ontwikkeld tot een plek waar wonen en mobiliteit op elkaar zijn afgestemd. Zo wordt er naast woningen, in de buurt van het kruispunt Schipholweg-Europaweg



Figuur 8. Situatieschets Haarlem Nieuw-Zuid

een regionale multimodale mobiliteitshub gerealiseerd. De knooppuntontwikkeling rond Nieuw-Zuid bestaat uit een viertal projecten.

Het eerste project vormt het wooncomplex Spaarnepoort, wat een levendige plek wordt om te wonen en te werken. Het wooncomplex is bedoeld voor starters. Het tweede project is een wooncomplex genaamd Schonenvaert. Op de plek van een oud kantoorgebouw komt een modern wooncomplex met woningen voor studenten en jonge professionals. Op de begane grond komen horeca, winkels en andere voorzieningen. Als derde project worden er woningen gerealiseerd op de kop van de Schipholweg, onder de projectnaam van Schipholweg 1. Dit gebied verandert de komende jaren in een levendige woonwijk. Het wordt een dynamische plek van wonen, werken en ontmoeten.

Het vierde project wordt gevormd door de regionale multimodale mobiliteitshub. De mobiliteitshub wordt een plek met deelauto's, goede OV-verbindingen en fietsparkeerplaatsen. De hub biedt reizigers naast verplaatsingsmogelijkheden ook toegang tot horecavoorzieningen, sport en ruimte voor ontspanning. De komst van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid draagt daarnaast bij aan

toekomstbestendige versnelling van woningbouw en gebiedsontwikkeling. De realisatie van mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid draagt op een aantal manieren bij aan de mobiliteitstransitie en ruimte voor verstedelijking:

1. Ontlasten spoortraject Haarlem-Sloterdijk.

Het spoortraject is een NMCA2 knelpunt (in 2040) en kampt momenteel met krapte tijdens de hyperspits. Uit onderzoek is gebleken dat 40% van de busreizigers die aankomen op het station Haarlem met de bus doorreizen naar andere locaties en dus niet op het station of in het centrum hoeven te zijn. Dit biedt kansen voor het bieden van een alternatief via de HOV-corridor inclusief realisatie van mobiliteitshub Nieuw-Zuid.

2. Ontlasten Station Haarlem en de Haarlemse binnenstad.

Bij verdere groei neemt de druk toe op de perrontunnels en specifiek perron 8. Ook het maximum van het aantal bussen op Station Haarlem en op de routes door de binnenstad is bereikt. Een busroute via mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid is een snel en frequent alternatief voor de spoorverbinding Haarlem-Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Bovendien wordt de OV dekking in de stad vergroot en ontsluit het busnetwerk ook andere ontwikkelzones.

3. Een aantrekkelijker alternatief voor de auto (richting A9-gebied).

Uit het eerder genoemde onderzoek naar het Daily Urban System blijkt dat het aandeel OV op de verbinding Haarlem – Amsterdam Zuid/Schiphol < 10% is. Bovendien is een uitgestrekt gebied als Schiphol met een bussysteem ook beter te bedienen, niet iedereen werkt op Schiphol Centrum. Kijkend naar het totaal aantal verplaatsingen van zeventigduizend per etmaal, ligt op deze verbinding dus veel potentie voor een modal shift wanneer de totale reis, inclusief first (and last) mile, beter gefaciliteerd wordt door de ontwikkeling van het OV-knooppunt.

4. Een goede bouwsteen voor de ontwikkeling van Bus Rapid Transit (BRT) richting Amstelveen en Utrecht.

Bij realisatie zal de mobiliteitshub geschikt zijn voor BRT.

5. Meer potentie voor ontwikkeling van de plaatswaarde in het gebied.

Gedoeld wordt op het Spaarne Gasthuis, één van de grootste werkgevers en bezoekslocaties van Haarlem, en de verdere ontwikkeling van een gezondheidscluster. Dit is bovendien gunstig voor de creatie van een tegenspits en tegengaan van een verdere toename van de eenzijdige pendel van Haarlem naar Amsterdam.

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

Stationsgebied

Stationsgebied Haarlem moet ook in de toekomst een veilige en fijne plek zijn om doorheen te wandelen naar de stad, de fiets te pakken of op de trein te stappen. Het stationsgebied moet een levendige plek

voor iedereen zijn waar wordt gewerkt en gewoond, waar je een terrasje kunt pakken of boodschappen kunt doen. Hier krijgen voetgangers en fietsers voorrang, kun je makkelijk overstappen van bus op trein, verbinden we de Bolwerken in Haarlem met de binnenstad en houden we in de plannen rekening met klimaatverandering. Door toevoegen van arbeidsplaatsen zorgen we bovendien voor meer werk in Haarlem voor Haarlemmers, en een 'tegenspits' voor mensen van buiten Haarlem die hier komen werken. Dit is gunstig voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De belangrijkste maatregelen die gaan bijdragen aan de transformatie van het stationsgebied zijn:

1. Herontwikkeling van het Beresteyncomplex en Beyneshal met een gemengd programma;
2. Herinrichting van het Stationsplein in een (efficiënter ingericht) busstation en verblijfsplein;
3. Uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen en verbeteren fietsbereikbaarheid.

Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is een voorkeursvariant voor de binnenstadzijde een belangrijke te maken keuze.

Vastgoedontwikkeling en vernieuwing van de openbare ruimte gaan hier samen met het faciliteren van de reiziger en de mobiliteitsstromen in het gebied. De keuze voor een voorkeursvariant bepaalt 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 en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren van belang.

Oostpoort

Haarlem Oostpoort gaat een nieuwe toekomst tegemoet: van rommelige stadstrand naar nieuwe entree van de stad. Aantrekkelijk, duurzaam en toekomstgericht. Gemeente en provincie hebben een ontwikkelvisie (2019) voor de lange termijn vastgesteld: een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied met diverse voorzieningen, met een uitstekende bereikbaarheid, direct overlopend in een recreatief groene leefomgeving.

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



Figuur 9. Visualisatie Oostpoort

Een hoogwaardige stadsentree als visitekaartje van Haarlem. Om invulling te geven aan dit toekomstbeeld bezit Oostpoort een aantal sterke kernpunten die als basis gaan dienen:

1. De gunstige ligging biedt Haarlem Oostpoort veel kansen als mobiliteitsknooppunt en als stedelijk ontwikkelingsgebied.
2. De succesvolle treinverbinding Haarlem – Amsterdam wordt optimaal gebruikt door tussenstations op dit traject, zoals Haarlem Spaarnwoude, verder te ontwikkelen, zoals dit bij Halfweg-Zwanenburg en Sloterdijk reeds is gebeurd.
3. Het gebied Oostpoort is zeer goed bereikbaar binnen de MRA met station Spaarnwoude, diverse busverbindingen en via de snelweg A9.
4. Naast bereikbaarheid vraagt Haarlem Oostpoort ook ruimtelijk alle aandacht: er liggen grote kansen om kwaliteit toe te voegen en meer samenhang in het gebied te realiseren.

De kernpunten van Oostpoort maken kenbaar dat het gebied potentie heeft om uit te groeien tot een bijzondere, aantrekkelijke 'stadsentree' van Haarlem. Met perspectief voor de bestaande en nieuwe werkfuncties en voor nieuwe stedelijke woonvormen en voorzieningen in het gebied, op een steenworp van Spaarnwoude. De gewenste identiteit in de toekomst: een regionale 'stadspoort' met een duidelijke economische functie in de MRA. Voor ontwikkeling van zowel de woningen als de voorzieningen in het gebied, is het verleggen van het Kegge-

Stastokviaduct noodzakelijk (investering 13). Hierbij is het van wezenlijk belang dat er in de nieuwe situatie een goede noord-zuid-fietsverbinding terugkomt. Deze fietsverbinding hoeft niet per sé gekoppeld te zijn aan het aangepaste viaduct, maar kan op een andere locatie in het gebied terugkomen (zie investering 7). In hoofdstuk 3 worden deze maatregelen en de andere infrastructuurgrepen toegelicht die nodig zijn om het gebied in te richten voor woningbouw en voorzieningen.

2.2 Motivering gevraagde gezamenlijke inzet

Samen investeringen dragen

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

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



3. PROJECTENBESCHRIJVING

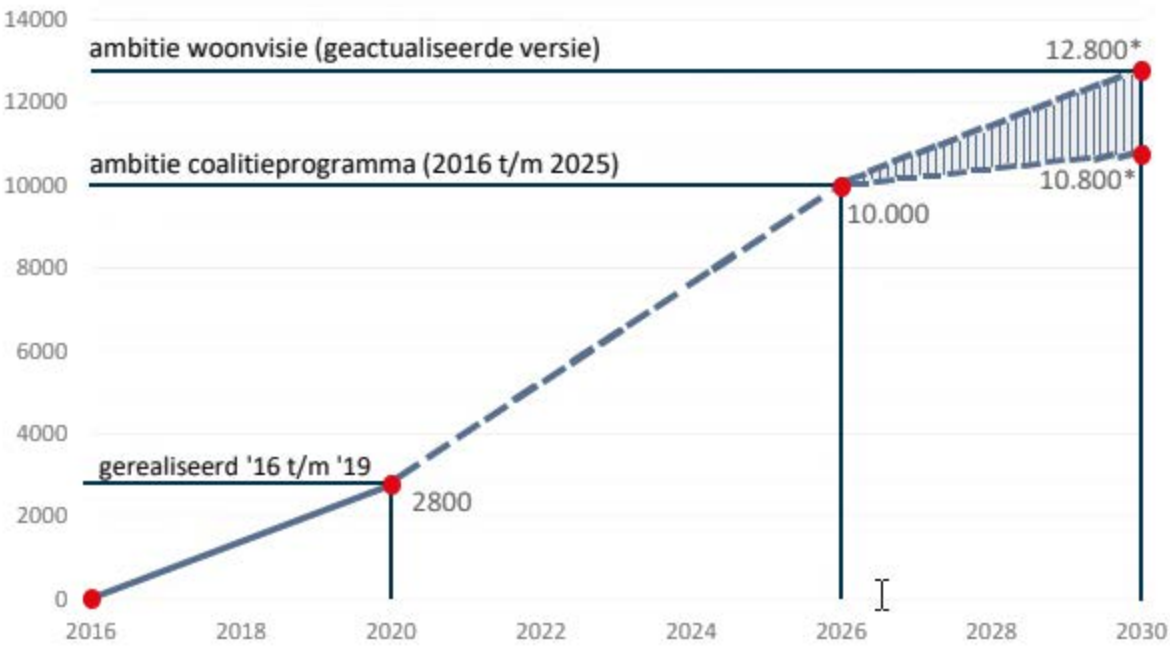
3.1 Toelichting ontwikkelingen wonen en economie

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

3.1.1 Woningbouwprojecten

De druk op de Haarlemse woningmarkt is en blijft onverminderd groot.

Het coalitieprogramma 2018-2022 (Duurzaam Doen) zet in op een fysiek en sociaal toegankelijke stad. Om dit te realiseren zijn aanzienlijk meer woningen nodig, waarbij voorzieningen in de pas lopen met de groei en waarbij wordt geïnvesteerd in gelijke kansen voor iedereen. Deze inzet vormt de basis voor een ambitieus programma dat in ontwikkelzones en gebiedsprogramma's zijn beslag krijgt. Haarlem heeft op basis van de Monitor Plancapaciteit ruim vijftienduizend woningen gepland. Het accent ligt op het toevoegen van betaalbare en middeldure woningen, zeker ook in die delen van de stad waar minder sociale huurwoningen staan. De gemeente heeft hiervoor spelregels voor woningbouw-ontwikkeling en een doelgroepenverordening woningbouw vastgesteld. De totale nieuwbouwplancapaciteit per februari 2021 tot en met 2030 bedraagt voor Haarlem ongeveer vijftienduizend woningen en varieert van concrete bouwplannen tot mogelijke locaties voor woningbouw.



* Gerekend over de periode 2016-2030 is de ambitie tot 2030 het bijbouwen van 10.800 tot 12.800. Dit betekent dat er vanaf 2020 nog 8.000 tot 10.000 woningen moeten worden gerealiseerd.

Figuur 10. Vastgestelde Bbouwambitie tot en met 2030, waarbij rekening wordt gehouden dat een deel van de 15.000 geplande woningen in de monitor Plancapaciteit, niet tot ontwikkeling zal komen.

Ervaring leert dat tenminste 70% daadwerkelijk tot productie komt. Daarnaast ligt het, gebaseerd op ervaringscijfers in het verleden, in de lijn der verwachting dat ook toevoegingen anderszins (woningsplitsing en transformatie van niet-wonen functies tot wonen) nog aan de groei van de woningvoorraad zullen bijdragen. Daarmee is de ambitie een toevoeging van (netto) ca. twaalfduizend woningen tot eind 2030 daadwerkelijk te realiseren. Binnen de OV-knooppunten worden hiervan tot en met 2030 ruim tienduizend woningen gerealiseerd (tabel 1, 2, 3). Voorwaarde hiervoor is dat met betrekking tot de mobiliteits- en parkeernormeringsvraagstukken gezocht en uitgeweken moeten worden naar kwalitatief goede oplossingen.

De woningen die rond de OV-knooppunten worden gerealiseerd hebben direct profijt van alle ingrepen die nodig zijn om de stad leefbaar en bereikbaar te houden; zie verder in dit hoofdstuk voor een toelichting op deze ingrepen. Deze ingrepen dienen echter een groter belang, omdat ook woningen in omliggende gebieden hiervan profiteren, bijvoorbeeld doordat straten rustiger worden en de parkeerdruk afneemt. Dat geldt ook voor woningen die na 2030 worden gerealiseerd. Daarom moet de onrendabele top ook (deels) over deze woningen worden gespreid. In tabel 1, 2 en 3 is daarom onderscheid gemaakt tussen de woningen die worden toegevoegd rond de OV-knooppunten, in de directe nabijheid, in de rest van de stad, en daarbuiten.

	Aantal woningen	2022-2024	2025-2029
Stationsgebied	3.397	1.584	1.813
Oostpoort	1.009	116	893
Haarlem N.Zuid	6.167	4.750	1.417
Totaal	10.573	6.450	4.123

Tabel 1. Gepland aantal woningen binnen de cirkels van de 3 knooppunten.

	Aantal woningen	2022-2024	2025-2029
Planetenlaan / Orionweg	465	465	0
Spaarned.weg	100	0	100
Europaweg	1.536	461	1.075
Spoorzone ZW	2.130	650	1.480
Zijlweg	146	0	146
Totaal	4.377	1.576	2.801

Tabel 2. Gepland aantal woningen buiten de cirkels van de 3 knooppunten, maar binnen de ontwikkelzones.

	Aantal woningen	2022-2024	2025-2029
Overig	561	328	233
Totaal	561	328	233

Tabel 3. Gepland aantal woningen buiten de cirkels van de 3 knooppunten en buiten de ontwikkelzones.

3.1.2 Economische projecten

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

Met de groei van de stad dient de huidige woon-werkbalans van 0,43 baan per inwoner te worden behouden (figuur 11). Op basis van de hoeveelheid toe te voegen woningen binnen de cirkel van 1.200 meter rondom de OV-knooppunten moeten er conform de Haarlemse Economische visie (2020) drieduizend arbeidsplaatsen worden toegevoegd. Echter zal in deze periode ook een aantal kantoren verdwijnen. Dit betekent dat er nog eens tweeduizend banen

vervangen moeten worden om de woon-werkbalans van 0,43 in stand te houden.

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

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

Stationsgebied

Het stationsgebied heeft dankzij de IC-status, de ligging in de historische binnenstad, hoogwaardige voorzieningen en goede bereikbaarheid internationale potentie en wordt daarom herontwikkeld tot een werkgebied voor ook het internationale bedrijfsleven. Binnen dit gebied valt het Berensteyncomplex (dat op korte termijn wordt herontwikkeld) en relevante werkgebieden als de Koepel (broedplaats voor o.a. het nieuwe werken), de Gonnetbuurt (met IT, mediabedrijven en een duurzame bedrijvenhub) en een aanzienlijk deel van de Haarlemse binnenstad. Ook zijn

gebieden als Haarlemmerstroom en Figeeterrein goed bereikbaar vanuit het stationsgebied, deze locaties kennen nog veel ontwikkelpotentieel.

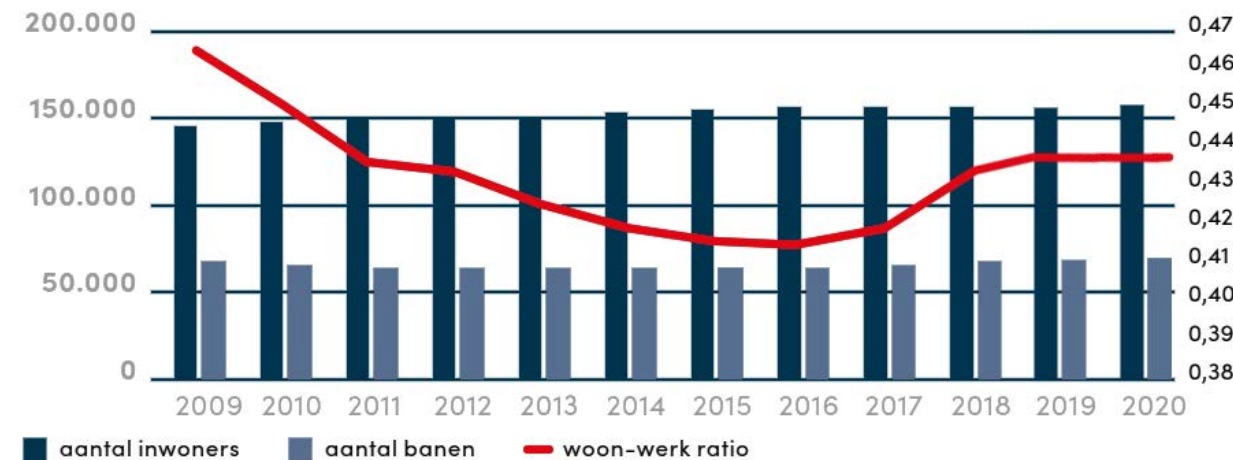
Oostpoort

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

bedrijventerrein, vanuit intensivering, verduurzaming en innovatie.

Haarlem Nieuw-Zuid

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



Figuur 11. Woon-werkratio Haarlem.

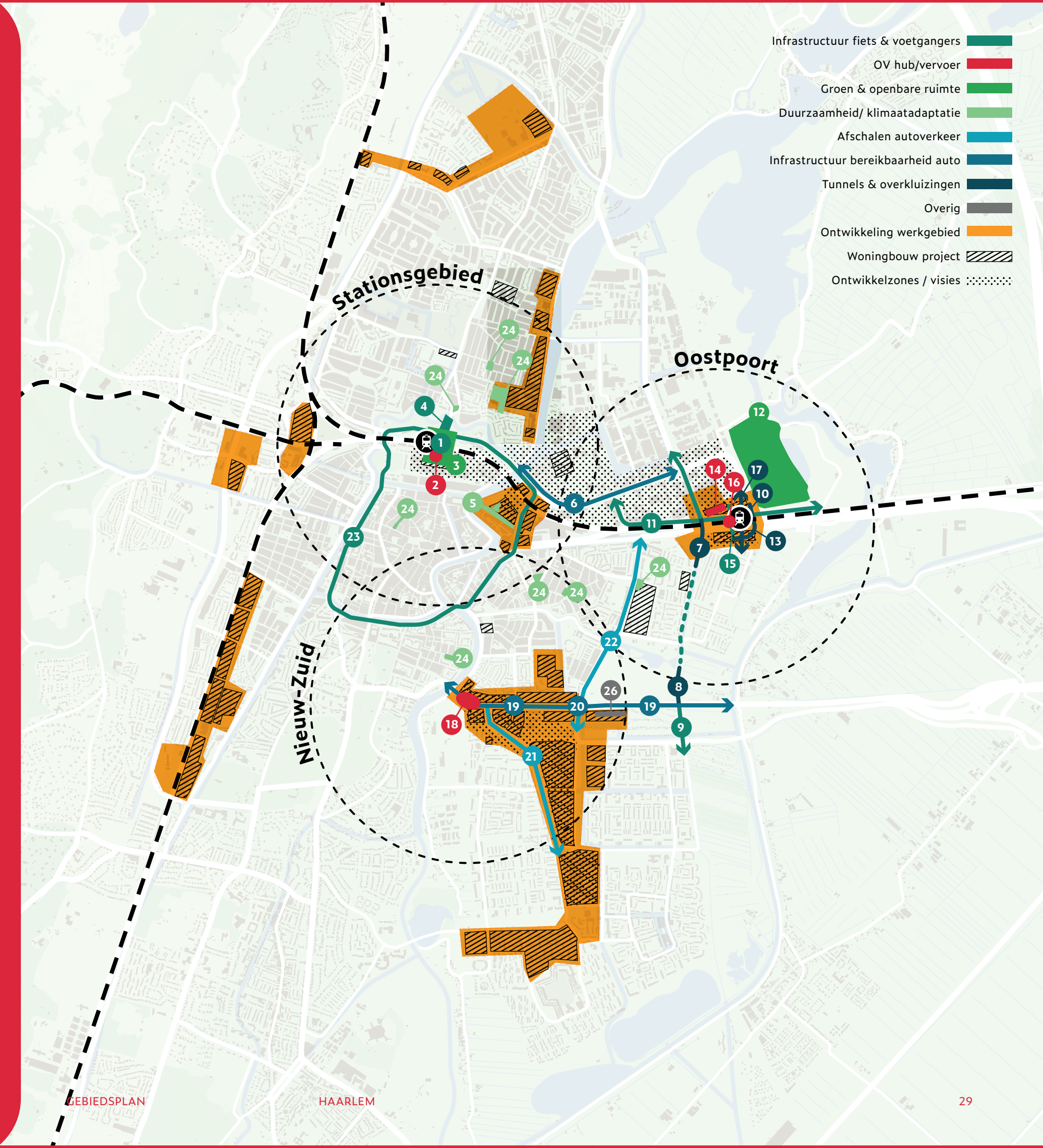


PROJECTENKAART

Projecten

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

*Klik op het project voor de toelichting



3.2 Projectenoverzicht

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

STATIONSGBIED
+3.397 woningen
+1.800 werkplekken

Investering 1

Uitbreiden fietsparkeren Stationsplein

Bij en onder het station zijn achtduizend inpandige fietsparkeerplekken. Daarnaast zijn er duizend plekken op straat, met name aan de oostkant van het station. Bij de laatste telling (2017) van de gemeente Haarlem werd 95% van de capaciteit bezet. Bij 2% groei per jaar van het aantal gestalde fietsen (Integrale visie Stationsgebied Haarlem) is er in 2040 een tekort van circa vijfduizend stallingen. Onder het Stationsplein en het Kennemerplein is daar ruimte voor. Voor bijzondere fietsen als e-bikes en bakfietsen zijn de stallingen moeilijk toegankelijk. 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 groei van het aantal fietsenstallingen rondom het station en de inpassing in het fietsnetwerk (Rode loper), gaat gelijk op met de behoefte. Realisatie van fietsenstallingen kan vooruitlopend op de herontwikkeling van de stationsomgeving worden uitgevoerd. Investering 1 is nauw verbonden met investering 2, 3 en 4. Bij investering 1 hoort ook het fietspad richting Haarlem-Noord, dit betreft specifiek de maatregelen voor het Frans Halsplein.

Investering 2

Vernieuwen busstation (Stationsgebied)

In de spits doen 175 bussen per uur station Haarlem aan (pre-corona). Naar verwachting groeit het aantal busreizigers tot 2040 met 50%. In verband met de leefbaarheid in de binnenstad en in het stationsgebied is besloten die groei buiten het busstation op te vangen (zie investering). Ook ontstaan er bij verdere toename van het aantal reizigers via station Haarlem knelpunten bij de treinen, bijvoorbeeld in de transfertunnels en ruimte op perrons. Ook zonder groei ligt er een grote kwaliteitsopgave.

Daarbij moet het busstation efficiënt en veilig worden ingericht en toegankelijk en comfortabel zijn voor reizigers. Investering 2 is nauw verbonden met investering 1 en 3.

Investering 3

Herinrichten Stationsplein

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

Omdat het aantal bussen op station Haarlem niet groeit (vanwege de ontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid), ontstaan kansen voor verandering. Het Stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein en een deel voor het busstation. Het stadsplein wordt ruim en uitnodigend vormgegeven met voldoende groen en ruimte voor activiteiten en terrassen. Er komen meer zitplekken en meer groen. De transformatie van het stationsgebied en met name de herontwikkeling van het Beresteincomplex - waarvan de kosten voor de herontwikkeling worden betaald door de ontwikkelaar - draagt sterk bij aan de verbetering van het woon, werk en verblijfsklimaat. Investering 3 is nauw verbonden met investering 1 en 2.

Investering 4

Herinrichting Kennemerplein en fietsparkeren

De noordzijde van het stationsgebied functioneert nu nog als achterkant. Het station ligt erg dicht op een drukke verkeersader (N200) en de architectuur heeft niet de uitstraling van een station. De ingangen van het station zijn niet goed herkenbaar en er is te weinig plek voor bijzondere fietsen. De N200 (Kennemerplein) aan de noordzijde van het station vormt een belemmering voor fietsers en voetgangers vanuit Haarlem-Noord naar het station en vice versa. Naar verwachting neemt het aantal dagelijkse autobewegingen op de N200 toe van nu tweeëntwintigduizend naar vijfentwintigduizend in 2040. Bij deze inschatting is rekening gehouden met



maatregelen voor mobiliteitstransitie (Structuurvisie Openbare Ruimte (2017)). Het station en de binnenstad moeten voor fietsers en voetgangers vanuit Haarlem-Noord beter bereikbaar worden. Om gebruik van fiets en OV te stimuleren zijn de volgende maatregelen nodig: afwaarderen van de N200, aanleggen van een (fiets)tunnel en de realisatie van meer fietsparkeerplekken (in samenhang met investering 1).

Investering 5

Watergang Papentorenvest

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

Investering 6

Herstructurering Oudeweg, incl. Prinsenbrug

De Oudeweg valt binnen de invloedssfeer van de knooppunten Haarlem Station en Haarlem Spaarnwoude en is de centrale verbinding tussen de twee stations voor diverse modaliteiten. De Oudeweg is samen met de Amsterdamsevaart de ontsluitende route voor autoverkeer naar het centrum (noordzijde) en Haarlem-Noord. Ook maken delen van de Oudeweg onderdeel uit van twee snelfietsroutes: de centrum route (Oudeweg/gedempte oostersingelgracht) en de fietsroute Amsterdam-kust (investering 11). De verkeersfunctie van de Amsterdamsevaart zal in combinatie met de Gedempte Oostersingelgracht en de Papentorenvest sterk worden afgewaardeerd en een groen en waterrijk onderdeel van de stad worden. De Oudeweg is vanaf dan dé ontsluitende route voor het autoverkeer aan deze kant van de stad. Om dit te faciliteren is een herstructurering van de Oudeweg nodig, in combinatie met een aanpassing van de Prinsenbrug (toevoegen linksafbeweging richting het centrum). Daarbij worden een betere oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de Oudeweg betrokken.

OOSTPOORT

+1.009 woningen

+5.400 werkplekken

Investering 7

Fietsverbinding noord-zuid ter plaatse van het spoor

Investering 8

Fietstunnel onder N205 door richting station Haarlem-Spaarnwoude

Investering 9

Fietsverbinding tussen fietstunnel N205 en de Boerhavelaan

Door het verleggen van het Kegge- en Stastokviaduct in de Camera Obscuraweg (zie investering 13) ontstaat de noodzaak, maar ook de kans, om de huidige fietsverbinding op een andere en betere locatie in het gebied terug te laten komen. In het hart van het project mist een aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers. Het spoor, de N200 en de Amsterdamse Vaart doorkruisen het gebied en zorgen voor een barrière tussen Haarlem-Oost en de Waarderpolder (met Oostpoort). Deze fietsverbinding is tevens ontbrekende schakel van een gewenste regionale fietsverbinding tussen Hoofddorp-Haarlem (en uiteindelijk Velsen), waar investering 8 en 9 betrekking op hebben. De fiets- en voetgangerstunnel (investering 8) en verbinding (investering 9) zijn ontbrekende schakels in het fiets-netwerk in de regio Zuid-Kennemerland en in het metropolitane fietsnetwerk van de MRA.

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

Investering 10

Verbinding naar Veerplas

Investering 11

Regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam

Investering 12

Ontvangstgebied recreatieplas Veerplas
Oostpoort grenst direct aan het Veerplasgebied in het recreatiegebied Spaarnwoude. Het doel van investering 10 is de verbinding tussen Oostpoort en

Veerplas te versterken (vizier naar het groen) en via station Haarlem-Spaarnwoude als 'Buitenpoort' een directe toegang tot dit uitgestrekte natuur- en recreatiegebied te bieden. Uitgangspunt daarbij is dat het gebied beter moet aanhaken op het stedelijke gebied om zo bij te dragen aan de identiteit en leefbaarheid in Oostpoort en een betere ontsluiting van het buitengebied en de regionale fietsroute naar Amsterdam (investering 11) ontstaat. Concreet omvat investering 10 de aanleg van een 16 meter brede onderdoorgang onder de N200. Deze onderdoorgang maakt naast de bereikbaarheid van het recreatiegebied ook de regionale doorfietsroute Haarlem-Amsterdam (investering 11) mogelijk op het moment dat er in de toekomst sprake is van een spoorverdubbeling.

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

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

Investering 13

Verleggen Kegge- en Stastokviaduct

Het verleggen van het viaduct is een belangrijke ingreep bij knooppunt Oostpoort, omdat hierdoor ruimte ontstaat voor woningbouw en andere ruimtelijke

ontwikkelingen, terwijl de verbinding tussen de woonwijk Zuiderpolder en de Waarderpolder wel gehandhaafd blijft. Dit verbetert ook de leefbaarheid voor de bewoners van de huidige wijken in Oost. Het viaduct is het zuidelijke gedeelte van de Camera Obscuraweg (niet de naastgelegen fly-over van de N200).

Investering 14

Uitbreiden P+R

Investering 15

Uitbreiden fietsparkeren station

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

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

Investering 16

Versterken busstation

In Oostpoort halteren momenteel drie buslijnen op drie verschillende locaties in het gebied. Deze locaties zijn zowel aan de noord- als zuidzijde van het spoor gesitueerd. Op dit moment halteert één (lokale) buslijn aan de noordkant van het spoor en twee buslijnen (lokaal en regionaal) halteren aan de zuidkant. Er is geen doorgaande buslijn van noord naar zuid. Het beter verknopen van deze buslijnen met elkaar en met het station, mogelijk in combinatie met een aanvullende HOV-verbinding tussen Velsen/Haarlem-Noord en

Haarlem Nieuw-Zuid, zorgt bij de reiziger voor een aantrekkelijker OV-product. Het faciliteren van het voor- en natransport met de fiets (investering 15) is hier uiteraard ook een essentieel onderdeel van.

Investering 17 **Spoortraverse Oostpoort**

In Oostpoort vinden ontwikkeling plaats die samen een aantrekkelijk, compact en gemengd stedelijk woon- en werkgebied gaan creëren. Een aantal van deze ontwikkelingen hebben betrekking op de directe omgeving van station Haarlem Spaarnwoude. Zo ondergaat de Veerplas een ontwikkeling (investering 12), wordt het P+R uitgebreid (investering 14) en wordt het busstation versterkt (investering 16). Het is daarom van belang dat de verschillende reizigersstromen die op en rondom het station samenkomen in goede banen worden geleid. Om dit voor de voetganger te bewerkstelligen wordt er een spoortraverse gerealiseerd. De traverse dient ervoor te zorgen dat voetgangers op een comfortabele wijze het spoor kunnen passeren.

HAARLEM NIEUW-ZUID
+6.167 woningen
+900 werkplekken

Investering 18
Ontwikkelen regionale mobiliteitshub
Tot 2040 wordt een groei van 50% OV-reizigers verwacht (bron: [Integrale visie Stationsgebied Haarlem](#)). Haarlem wil dit busvervoer op een snelle en hoogwaardige manier afwikkelen, zonder de overlast door busverkeer in de binnenstad te laten toenemen. Daarom groeit het aantal bussen dat via de binnenstad naar het station rijdt (en vice versa.) niet en wordt het aantal haltes op het Stationsplein niet verder uitgebreid. Om de groei van het aantal OV-reizigers toch op een snelle en kwalitatief hoogwaardige manier af te wikkelen wordt Haarlem Nieuw-Zuid ontwikkeld. Bovenstaande is de conclusie van een uitgevoerde probleemanalyse (2019) en o.a. de resultaten uit de Ontwikkelagenda OV-Toekomst-beeld 2040. Op basis daarvan hebben de MRA-partijen gezamenlijk besloten op zoek te gaan naar de mogelijkheden voor een mobiliteitshub buiten het centrum van Haarlem om de toekomstige reizigersgroei te faciliteren.

Hierbij wordt rekening gehouden met de eventuele komst van BRT (Bus Rapid Transit) en een mogelijke vertraming op lange termijn. De nieuwe mobiliteitshub levert vervoerskundige verbeteringen op, zoals tijdwinst voor diverse lijnen (die niet meer in het stationsgebied halteren), ontlasting van de spoorlijn Haarlem-Sloterdijk, een betere bediening van de ontwikkelzones in Haarlem en de goede verbinding met de regio. Tevens is knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid een locatie met veel elkaar versterkende potenties. Zo zullen hier op korte termijn minimaal zestienhonderd woningen gerealiseerd worden en zijn er in de plinten van deze nieuwbouw rondom de mobiliteitshub werkfuncties en voorzieningen gepland. Deze woningen en arbeidsplaatsen zijn meegenomen in de financiële doorrekening van dit plan.

Investering 19
Herinrichting N205/Schipholweg
De N205 (Schipholweg) maakt een belangrijk onderdeel uit van de regioring voor het autoverkeer rondom Haarlem. Deze ringweg is bedoeld om het autoverkeer in de binnenstad te verminderen en daar meer ruimte te creëren voor de actieve vormen van mobiliteit (fiets en voetganger) en het OV. Tegelijkertijd vormt deze oost-west autoverbinding een belangrijke barrière voor de noord-zuid fiets- en voetgangersverplaatsingen. Een tunnel over de gehele lengte van dit tracé (om de doorstroming op de ring te verbeteren en de barrièrewerking op te heffen) bleek niet haalbaar. Als alternatief wordt herstructurering van dit tracé onderzocht, inclusief verbeteren en verkeersveiliger maken van de noord-zuid verbindingen. De exacte ingreep volgt uit dit onderzoek.

Investering 20
Aanpassen Schipholweg en kruispunt Amerikaweg
De ontwikkeling van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid houdt direct verband met de Schiphol-weg en het kruispunt met de Amerikaweg. Het herinrichten en aanpassen van het kruispunt is nodig om de schaa sprong van Haarlem Nieuw-Zuid te kunnen faciliteren. De inrichting van de Schipholweg tussen de mobiliteitshub en kruispunt Amerikaweg is afhankelijk van de variant die wordt gekozen voor de ruimtelijke opzet van de mobiliteitshub.



Investering 21

Stadsstraat Europaweg

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

Investering 22

Stadsstraat Prins Bernhardlaan

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

OV-KNOOPPUNT OVERSTIJGEND

Investering 23

Fietsring

De fietsring rond de binnenstad verknoopt regionale doorfietsroutes met elkaar en met binnen-stedelijke hoofdroutes. Daarnaast biedt de ring de fietser een goed alternatief voor routes door de drukke binnenstad. Dit

zorgt voor een betere doorstroming van fietsers die niet in de binnenstad hoeven zijn en voor meer ruimte voor voetgangers die juist wel in de binnenstad willen verblijven.

Investering 24

Vergroenen buurt / Ambassadeursplekken

Een hogere verdichting van de stad vraagt om veel aandacht voor investeringen in leefbaarheid. Het creëren van groene ambassadeursplekken is noodzakelijk om de leefbaarheid te behouden en te versterken. Verdeeld over de stad zijn hiervoor negen plekken aangewezen (Frans Halsplein, Mandelapark, Pretoriaplein, Voortingplantsoen, Voorplein Koepel aan de Harmenjansweg, Nieuwe Groenmarkt, Teylerplein, Beatrixplein, Drilsmaplein) waarvan er drie al gereed zijn. Het ontwerp van de plekken wordt op een later moment nader gespecificeerd.

Investering 25

Stikstof

n.t.b.

Investering 26

Geluidsvoorziening

n.t.b.



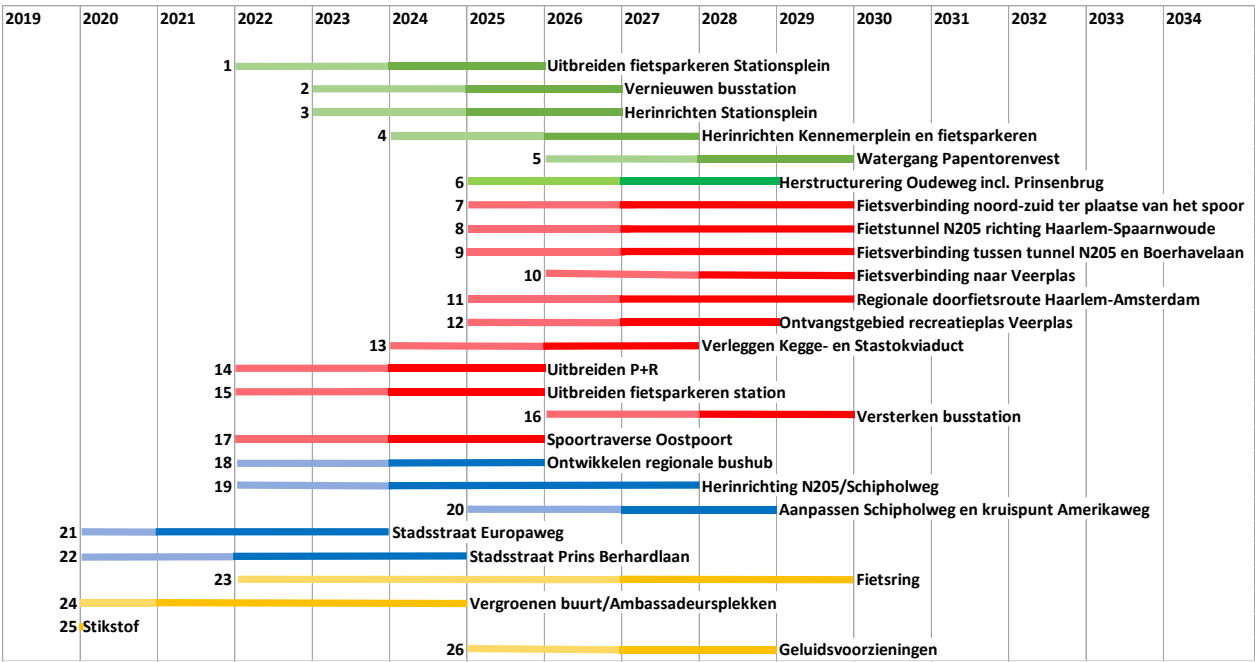
4. FASERING

4.1 Fasering van projecten

Tussen de infrastructurele projecten zitten afhankelijkheden. Zo kunnen projecten die gelijktijdig worden uitgevoerd leiden tot opstoppingen of overlast voor bewoners en bezoekers. Dit willen wij zo veel mogelijk voorkomen. Anderzijds zijn projecten ook afhankelijk van bijvoorbeeld lopende onderzoeken, politieke keuzes, impuls gelden en cofinanciering.

Hieronder is de beoogde fasering per investering opgenomen. In de planning zijn bovengenoemde afhankelijkheden en

onafhankelijkheden middels het kritieke pad aangegeven. De investeringen/ projecten zijn grotendeels onderverdeeld naar het OV-knooppunt waar ze geografisch het dichtstbij liggen. Sommige investeringen hebben betrekking op meerdere OV-knooppunten en hebben een verbindende functie. Deze zijn gegroepeerd onder de noemer OV-knooppunt overstijgend / - verbindend. In de toekomst zullen meer van deze verbindende projecten/ investeringen volgen. Deze projecten komen voort uit lopende onderzoeken zoals de HOV-studie Haarlem Schiphol Amsterdam.



Figuur 12. Fasering projecten

4.2 Onderbouwing en kansen van fasering

De ambitie van de partijen is om de verschillen in fasering en informatie van de drie OV-knooppunten te bundelen zodat de besluitvorming over inhoudelijke opgaven en financiering (hoogte en timing van investeringen) in samenhang kan plaatsvinden. Bij het inschatten van de fasering is met een aantal zaken rekening gehouden. Zo zijn ontwikkelingen die de meeste tijd kosten qua planvorming zo vroeg mogelijk in de planning opgenomen zodat eventuele uitloop de doelstelling voor 2030 niet belemmert. Tegelijkertijd wordt ook het

“laaghangend fruit”, zoals het realiseren van de ambassadeursplekken, zo vroeg mogelijk benut. De stad moet tijdens het bouwen bereikbaar en leefbaar blijven. Er is daarom nauwgezet en in samenhang gekeken naar de volgorde van de uitvoering van de maatregelen. Zo worden de werkzaamheden aan de (bus)stations in ieder OV-knooppunt niet tegelijkertijd uitgevoerd.



5. ORGANISATIE, DRAAGVLAK EN COMMUNICATIE

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

5.1 De gemeentelijke organisatie

Interne afstemming

Haarlem kent zeven ontwikkelzones en vijf deelgebieden. Voor elk van deze zones en gebieden is een opdrachtgever. De OV-knooppunten mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid en station Spaarnwoude maken onderdeel uit van respectievelijk de ontwikkelzones Europaweg en Oostpoort. Het OV-knooppunt Haarlem Station valt binnen het gebied Centrum. De projecten rondom de drie OV-knooppunten worden integraal aangestuurd op inhoud en fasering door een projectteam met een project/procesmanager en adviseurs vanuit de verschillende vakdisciplines. Het Gebiedsteam Bereikbare Steden is verantwoordelijk voor het in samenhang brengen en voorbereiden van alle projecten. Daartoe is dit Gebiedsplan een belangrijk document. In de huidige fase wordt het Gebiedsplan opgesteld door een klein gebiedsteam op basis van actuele informatie uit zowel beleid als projecten. Dit team bestaat uit een projectleider, projectsecretaris en inhoudelijk experts openbare ruimte en mobiliteit. Naast afstemming met de opdrachtgevers en procesmanagers van de drie OV-knooppunten heeft het team intensief contact met adviseurs van de afdelingen wonen, economie, RO, beleid en beheer openbare ruimte, aangevuld met kennis van financiën, control en communicatie. Deze afstemming gebeurt in overleggen rondom specifieke gebieden en thema's, en door integrale reviews op verschillende versies van het Gebiedsplan. Op die manier ontstaat een Gebiedsplan dat goed afgestemd is op alles dat al gaande is in de stad en op draagvlak voor een snelle realisatie kan rekenen.

Opschaling richting realisatie

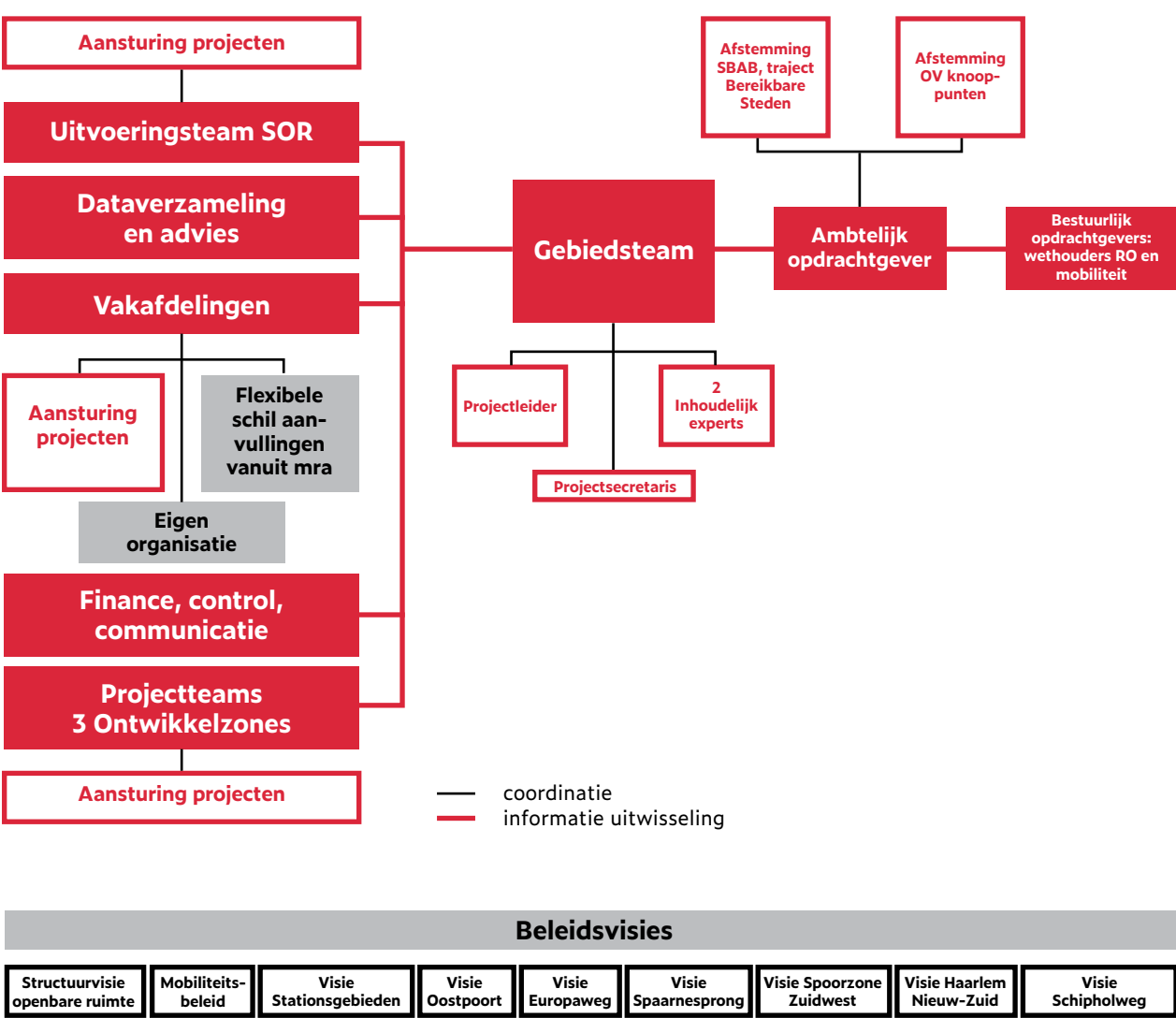
Afhankelijk van het beschikbaar komen van extra middelen wordt het gebiedsteam in het najaar van 2021 opgeschaald. De fase richting realisatie vraagt om een ander sturingsmodel dan de huidige fase van planvoorbereiding. Enerzijds komen in dat model projectleiders/programmamanagers met andere competenties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

Sturing en monitoring

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

5.2 Verbinding bestuur, samenleving en markt

Uit eerdere trajecten ligt een stevig fundament voor samenwerking met bewoners en ondernemers. Voor bijvoorbeeld de ontwikkelvisies voor de zeven zones, de visies voor het stationsgebied en Haarlem Nieuw-Zuid, de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), de Woonvisie en de Economische visie Haarlem is uitgebreid van gedachten gewisseld. Met bewoners en ondernemers binnen Haarlem, zoals de wijkraden, reizigersorganisatie Rover, stichting milieu-



Figuur 13. Organogram van de aansturing en organisatie van het Gebiedsplan

en natuurbescherming Kennemerland, de ambassadeur toegankelijkheid en de centrum management groep. Ook heeft afstemming plaatsgevonden met de buurgemeenten in regio Zuid-Kennemerland, provincie, MRA, corporaties en marktpartijen, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail.

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

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

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

6. RISICOMANAGEMENT

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

Bij risicoidentificatie wordt gekeken naar interne en externe risico's en financiële en niet-financiële (strategische) risico's.

In het derde kwartaal van 2021 wordt een risicosessie georganiseerd om de risico's en beheersmaatregelen goed in kaart te brengen.

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

Markttechnische Risico's

Macro-economische ontwikkelingen

Verschillende macro-economische ontwikkelingen waaronder ontwikkelingen op de woning/ arbeidsmarkt of een stijging van bouwkosten kunnen ertoe leiden dat projecten financieel niet meer rendabel zijn. Het kan zijn dat er onvoldoende werkgelegenheid rond de OV-knooppunten aangetrokken kan worden. Ook door verschillende financiële redenen, zoals bijv. stijgende rentelasten en dalende grondprijzen kan vertraging ontstaan bij ontwikkeling van programma's, plannen en projecten. Zowel ontwikkelprojecten als projecten in de openbare ruimte.

Beheersmaatregel

Ondanks dat macro-economische ontwikkelingen moeilijk te beheersen zijn is monitoren en bijsturen nodig om plannen bij te stellen en/of andere strategische keuzes te maken. Het gebiedsteam signaleert en anticipeert op ontwikkelingen die effect (kunnen) hebben op het project Bereikbare Steden.

Financiële Risico's

Het lukt niet of onvoldoende om baten te verwerven bij derden

Naast de investeringen die de gemeente Haarlem zelf doet is ook een bijdrage nodig van derden. Wanneer deze partijen onvoldoende mee willen of kunnen investeren wordt de haalbaarheid van projecten onzeker.

Beheersmaatregel

-In beeld brengen van belangen d.m.v. een stakeholderanalyse
-In gesprek blijven met (potentiële) investeerders
-Niet "wedden op 1 paard" maar in gesprek gaan met meerdere partijen.

Kosten (realisatie zijn hoger en/of baten zijn lager dan geraamd

Vanwege te lage ramingen, vertraging of marktontwikkelingen kunnen kosten hoger uitvallen. Er worden minder baten gerealiseerd dan geraamd. Dat kan bijvoorbeeld doordat de grondopbrengst lager uitvalt door de onrendabele top van het parkeren of indien gemeentelijke kavels niet worden opgekocht.

Beheersmaatregel

-Aan de voorkant ramingen zo concreet mogelijk maken
-Monitoren en bijsturen bij wijzigingen of nieuwe inzichten

De pandemie leidt tot minder of andere reisbewegingen

Vanwege Corona is de kans aanwezig dat 50% thuiswerken de nieuwe norm wordt. Hierdoor zal het aantal OV bewegingen mogelijk dalen. Deze daling kan ervoor zorgen dat er minder stimulans is voor de provincie of het Rijk om bij te dragen aan de benodigde investeringen in het OV. Het daadwerkelijke lange-termijn effect van Corona is echter nog zeer onzeker en onvoorspelbaar.

Beheersmaatregel

Geen invloed op

Bestuurlijke Risico's

Gedurende uitvoering andere bestuurlijke prioriteiten (bijv. na verkiezingen)

Toekomstige colleges en/of kabinet voeren geprogrammeerde projecten niet uit of selecteren alleen specifieke projecten in plaats van het gehele pakket. Dit kan leiden tot vertraging, hogere kosten en imago schade.

Beheersmaatregel

-Het belang van (de projecten uit) Bereikbare Steden en de doelstellingen onder de aandacht blijven brengen.
-Inzichtelijk maken van urgentie en samenhang met andere programma's en projecten.
-Op een koerswijziging van een nieuw kabinet heeft de gemeente Haarlem geen invloed.

Aanvullende regelgeving na de pandemie

Een pandemie leidt tot aanvullende regelgeving voor de bebouwde en onbebouwde ruimte (De anderhalve metersamenleving vraagt mogelijk om 'meer' openbare ruimte, zoals bredere stoepen en fietspaden en meer groen, en een andere inrichting van bestaande en nieuwe (semi-)openbare gebouwen, mogelijk ook andere toegangen).

Beheersmaatregel

Geen invloed op

Wet- en regelgeving zoals klimaatakkoord of stikstof	Een grote vertragende factor is op regionale schaal de stikstofproblematiek. Dit speelt als vertragende factor bij de Haarlemse planontwikkeling op dit moment nog nauwelijks maar in omliggende gemeenten al wel.
Beheersmaatregel	Geen invloed op. Wel monitoring en bijsturen
Ambtelijke Risico's	
Beperkte capaciteit	Er is te weinig capaciteit binnen de gemeente om vorm te geven aan de plannen. Hierdoor kan het project vertraging oplopen.
Beheersmaatregel	-Tijdig inzichtelijk maken van de benodigde capaciteit (onderdeel van Gebiedsplan) -Inventariseren van extra capaciteit vanuit flexibele schil/ MRA -Begroten van middelen om externe capaciteit in te huren
Maatschappelijk Risico's	
Geen draagvlak	Bij ontwikkelplannen en -projecten kan een bewoner of ondernemer hinder ondervinden van de plannen. Bij het opstellen van ontwikkelvisies, ontwikkelplannen en -projecten kan de inbreng uit de stad de plannen en uitvoering inhoudelijk verrijken, maar ook tot hogere kosten en vertraging leiden.
Beheersmaatregel	-Draagvlak creëren en communicatie -Participatie en communicatie, uit te werken in Communicatieplan -Mensen vroeg betrekken en eigenaar maken -Ambassadeurs van de stad die al initiatieven nemen op mobiliteit betrekken bij de communicatie
Planschade door ontwikkelplannen	Bij ontwikkelplannen en -projecten kan een bewoner of ondernemer planschade of nadeelcompensatie claimen. Dit wil niet zeggen dat de claim ook wordt toegekend.
Beheersmaatregel	Draagvlak creëren en communicatie
Technische- / Uitvoeringsrisico's	
Herontwikkeling verontreinigingen	In geval er bij de herontwikkeling verontreinigingen worden aangetroffen die conform de afspraken voor rekening van de gemeente gesaneerd dienen te worden, dan leidt dit voor de gemeente tot extra saneringskosten.
Beheersmaatregel	Zo vroeg mogelijk in beeld brengen door verkennende bodemonderzoeken uit te voeren. Wanneer een verontreiniging tijdig bekend is kan hierop nog enigszins worden gestuurd.

Tabel 4. Belangrijkste risico's doorontwikkeling stadshart.



HAARLEM

COLOFON

Gemeente Haarlem

In samenwerking met:

Provincie Noord-Holland

NS

Prorail

Vervoersregio Amsterdam

Metropoolregio Amsterdam

met bijdrage van:

Inbo

Metafoor