

Haarlem

Knooppuntnotitie - Verslag Knooppuntdag

Nieuwe perspectieven voor stationsgebied Haarlem

Mei 2017



Gemeente Uitgeest



gemeente beverwijk



GEMEENTE
VELSEN



Haarlem

Maatregelen voor een beter stationsgebied

KORTE TERMIJN MAATREGELEN

- ▶ **Ontwikkel een integrale visie voor het stationsgebied (zuid- én noordzijde)**
- ▶ **Breid het aantal fietsparkeerplekken uit (o.a. door een betere benutting NS-fietsenstalling), ook met aandacht voor buitenmodel fietsen**
- ▶ **Verbeter bewegwijzering op het stationsplein; verken mogelijkheden voor aankondiging van evenementen. Verplaats het informatiebord voor de bussen richting hoofdingang**
- ▶ **Verbeter verlichting rondom station en in tunnels**
- ▶ **Haal nissen en donkere hoeken weg op het station; verbeter de sociale veiligheid. Onderzoek mogelijkheden openbaar toilet in de fietsenkelder**

LANGE TERMIJN MAATREGELEN

- ▶ **Verbeter bereikbaarheid station vanaf Haarlem-Noord voor langzaam verkeer (en bussen?)**
- ▶ **Creëer een efficiëntere inpassing van het busstation**
- ▶ **Zet in op verdichting met gemengde functies en herstructurering Stationsplein, waarbij de oude structuur (Stationsstraat en verbinding Kenau- en Ripperdapark) hersteld wordt**
- ▶ **Verminder barrièrewerking Bolwerkroute aan de noordzijde station; betere inpassing van de N200**
- ▶ **Verbeter de ruimtelijke aansluiting op langzaam verkeersroutes naar het centrum en de uitstraling van de Jansweg**

Over deze Knooppuntnotitie

Ter verbetering van de kwaliteit van stationsgebieden langs de Kennemerlijn vinden Knooppuntdagen plaats. Doel van deze dagen is het benoemen van een concreet pakket aan maatregelen – voor de korte én lange termijn – voor de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder.

Corridordialoog Kennemerlijn

Provincie Noord-Holland heeft samen met de zes gemeenten langs de Kennemerlijn het initiatief genomen voor de 'Corridordialoog Kennemerlijn'. Op 20 mei 2016 vond de eerste Brede Dialoog plaats over de ontwikkeling van OV-knooppunten op de Kennemercorridor (traject Haarlem-Uitgeest). Met een breed gezelschap van publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen zijn vijf urgente kwesties benoemd met hieraan verbonden vijf concrete acties. Doel van de Corridordialoog is om gezamenlijk te komen tot nieuwe, inhoudelijke oplossingsrichtingen en hiervoor de kansen voor samenwerking te verkennen.

Stationsgebieden: kwaliteit en ruimtelijke ontwikkeling

Een breed gedragen opgave uit de Corridordialoog is het stimuleren van ruimtelijke ontwikkeling (wonen, werken, voorzieningen) en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van stationsgebieden. De ruimte rondom stations kan beter benut worden. Door het toevoegen van een mix aan functies en het verhogen van het

voorzieningsniveau wordt de aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit vergroot. Stations kunnen naast functionele vervoersknooppunten ook aantrekkelijke verblijfsgebieden zijn.

Knooppuntdag Haarlem: doel en opzet

Een van de benoemde concrete acties in de Corridordialoog is de Knooppuntdag, die in verschillende stationsgebieden georganiseerd is. Op de Knooppuntdagen stellen we met een breed gezelschap een pakket maatregelen op middels verschillende activiteiten: de **Brede Schouw** - een wandeling door de stationsomgeving op zoek naar kwaliteitsverbeteringen voor de korte termijn - en de **Werkplaats** - een ontwerpend atelier voor nieuwe ontwikkelperspectieven voor de lange termijn. Tijdens het **Publiek Debat** aan het einde van de dag hebben we de resultaten van de Knooppuntdag bediscussieerd met onder meer de verantwoordelijke wethouder en de stadsbouwmeester. Deze Knooppuntnotitie is het resultaat van deze activiteiten.



Een breed gezelschap partijen komt samen op de Knooppuntdag



Rondwandeling door het stationsgebied tijdens de Brede Schouw



Presentatie van de toekomstvisies voor het stationsgebied



De deelnemers gaan in groepen uiteen, op zoek naar 'quick wins' ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied

Quick wins voor een aantrekkelijk stationsgebied

Doel van de Brede Schouw is het verkennen van 'quick wins' voor het stationsgebied van Haarlem: korte termijn maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Een breed gezelschap beoordeelt zaken rond beheer, onderhoud, handhaving en inrichting.

Beoordeling van drie deelgebieden

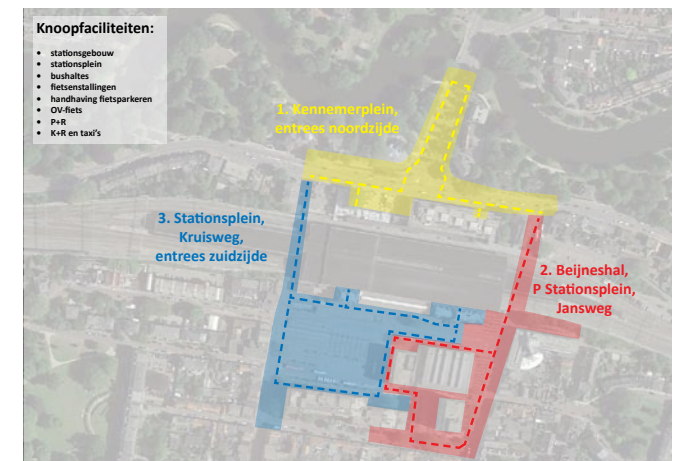
De Brede Schouw is een rondgang door het stationsgebied, waarbij de omgeving gestructureerd wordt beoordeeld. We kijken hierbij niet enkel naar het station, maar vooral naar het direct omliggende gebied. Verdeeld over drie groepen beoordelen deelnemers drie deelgebieden: Kennemerplein en entrees noordzijde; Stationsplein, Kruisweg en entrees zuidzijde; en Beijneshal, parkeergarage en Jansweg. Elke groep bezoekt twee deelgebieden en geeft daarnaast een beoordeling van zogenoemde 'knoopfaciliteiten' - voorzieningen waarvan verwacht mag worden dat ze in orde zijn in een stationsgebied. Bewoners, particuliere, private, maatschappelijke en publieke partijen geven zo hun persoonlijke oordeel over de staat van de stationsomgeving.

Brede Schouw: opzet

Centraal in de aanpak staan het invullen van schouwformulieren en het maken van foto's. De deelgebieden worden hierbij in hun geheel beoordeeld op **aantrekkelijkheid, oriëntatie, uitstraling/handhaving** en een algeheel eindoordeel. Daarnaast beoordelen deelnemers 'knoopfaciliteiten': het stationsgebouw, stationsplein, bushaltes, fiets, P+R, K+R en taxi's. Deelnemers scoren specifieke onderdelen van de thema's met een goed, ruim voldoende, voldoende, matig of onvoldoende. Zij maken foto's van opvallende zaken ter ondersteuning. Bij de beoordeling staat de persoonlijke mening van iedere deelnemer centraal.

- Onvoldoende
- Matig
- Voldoende
- Ruim voldoende
- Goed

Deelnemers geven verschillende onderdelen in het stationsgebied een score tussen goed en onvoldoende



Drie deelgebieden in de stationsomgeving

Gebied 1: Kennemerplein en entrees noordzijde

Direct aan de noordzijde van het station bevinden zich nog deels leegstaande kantoorpanden, de fietsenstalling en drukke weg N200 Kennemerplein. Qua aantrekkelijkheid, levendigheid en bewegwijzering scoort het gebied matig.

Kennemerplein vormt barrière

De N200 ligt vlak langs het stationsgebouw en vormt een forse barrière voor overstekende fietsers, voetgangers en bussen die van noord naar zuid of vice versa reizen. De grote drukte op de weg, zeker in de zomerperiode door de verbinding met de badplaatsen, zorgt voor lange wachttijden bij de stoplichten. Bovendien zorgt de smalle Kiss&Ride-plek dicht langs de weg voor gevaarlijke situaties bij het openen van de autodeuren. Deelnemers ervaren de weg als te druk voor een centrumgebied.

Beperkt voorzieningenaanbod

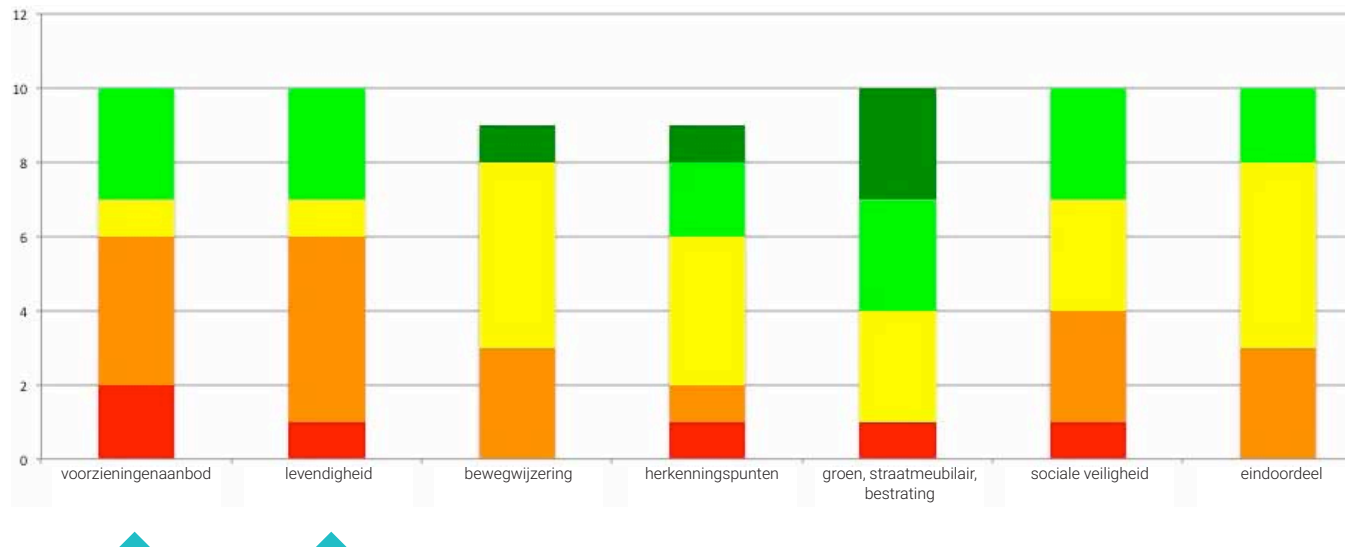
De noordzijde wordt als een 'typische' achterkantsituatie van een station gezien; het gebied heeft een beperkt voorzieningenaanbod en enkele panden in de plint staan (nog) leeg wat voor weinig levendigheid zorgt. Wel worden het groen rond de Schoter- en Kloppersingel en de karakteristieke historische bebouwing als positief ervaren. Deelnemers geven aan dat deze locatie zich beperkt leent voor extra voorzieningen. Wellicht zijn kleinschalige voorzieningen mogelijk in de 'plinten' van gebouwen aan de stationszijde.



De drukke doorgaande weg vormt een barrière



Typische achterkantsituatie met beperkte voorzieningen



Gebied 2: Beijneshal, parkeergarage en Jansweg

De tweede route betreft het gebied rondom de Beijneshal en de tunnel aan de oostzijde van het station. Het gebied scoort zeer matig en haalt de gemiddelde score van het stationsgebied flink omlaag. Dit gebied vraagt om forse verbetering.

Sociale veiligheid onvoldoende

Rondom de Beijneshal zijn veel donkere, naargeestige hoeken met vuilnis. De openbare ruimte oogt gedateerd en versleten. Deelnemers geven aan dat het gebouw en de parkeergarage onveilig aanvoelen. Dit trekt de verkeerde soort levendigheid aan - zwervers en dealers.



Logge Beijneshal en parkeergarage belemmeren het zicht richting het centrum



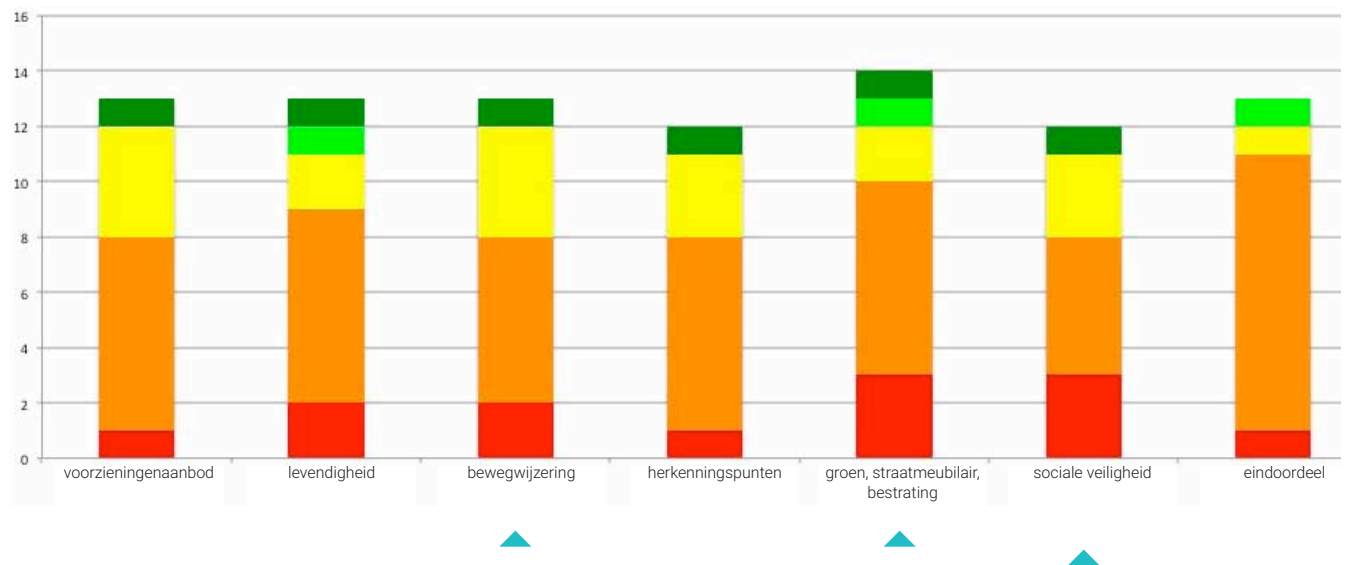
Ongure openbare ruimte rond de Beijneshal

Onaantrekkelijke Jansweg

De Jansweg lijkt niet mee te gaan met de positieve stadsontwikkeling van Haarlem. De straat is volgens de deelnemers niet aantrekkelijk ingericht. De bij calamiteiten halterende NS-bussen belemmeren bovendien het zicht voor overige verkeersdeelnemers en zorgen voor onveilige verkeerssituaties. De onduidelijke bestrating helpt niet mee. Deelnemers hopen dat de gemeente meer prioriteit zal geven aan de Jansweg.

Matige oriëntatie op het station en centrum

De Beijneshal belemmert het zicht vanaf de Jansweg op zowel station als centrum. Omdat duidelijke bewegwijzering ontbreekt, kunnen bezoekers moeilijk het station of het centrum vinden. Er zijn geen logische zichtlijnen, hetgeen het gevoel van onveiligheid, vooral 's avonds, versterkt. Ook de verkeerssituatie met geparkeerde fietsen en passerende bussen belemmert een goede relatie tussen station en centrum.



Gebied 3: Stationsplein, Kruisweg en entrees zuidzijde

De gemeente heeft de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd in het stationsplein. Het gebied wordt gekenmerkt door de vele bussen die hier af- en aanrijden. Het recentelijk opgeknapte stationsplein biedt meer verblijfskwaliteit, maar kan (nog) beter.

Onvoldoende bewegwijzering richting centrum

De huidige bewegwijzeringborden zijn moeilijk zichtbaar en ook aan vervanging toe. Ook de hoge bebouwing rondom het plein zorgt voor een matige oriëntatie. Vooral voor bezoekers aan de stad voelt de looproute van station naar centrum niet als logisch.

Gevaarlijke kruising voor bus en langzaam verkeer

Door de koppeling van het busplein aan de Kruisweg voor uitrijdend bussen mengen het busverkeer en de doorgaande fiets- en looproutes naar het stadscentrum. Er is al het nodige gedaan voor een veilige overstek over de busuitrit, maar deelnemers zien het loskoppelen van de bus van de Kruisweg (en alleen bussen via de Jansweg) als een veiligere optie.

Minimaal groen en straatmeubilair

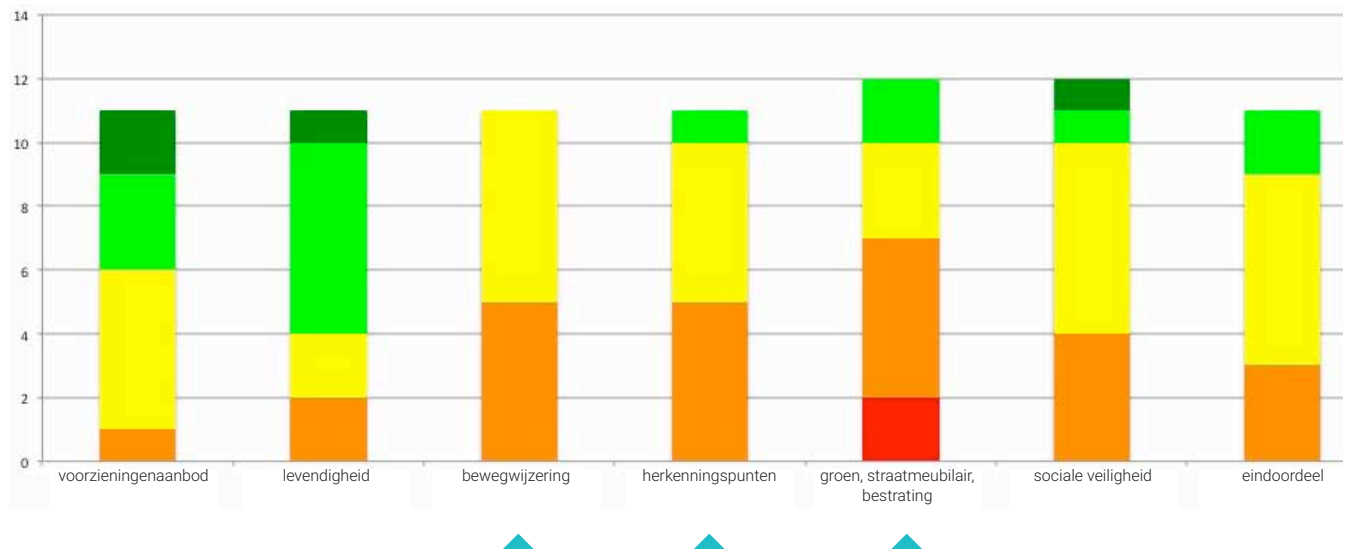
Het stationsplein wordt door de deelnemers als kaal ervaren. De grote maat en het minimalistische groen en straatmeubilair nodigen niet uit om langer te verblijven dan nodig. De schouw vond plaats op een regenachtige dag, maar wanneer de zon schijnt is het plein nog steeds niet het visitekaartje van de stad dat het zou kunnen zijn. De fietsparkeervakken naast het stationsgebouw zorgen daarnaast voor een rommelig beeld.



Het recentelijk opgeknapte stationsplein heeft weinig verblijfskwaliteit



Informatiebord van de bussen staat ver van de hoofdingang



Knoopfaciliteiten

De uitstraling van het stationsgebouw en de vindbaarheid van de bushaltes en fietsenstallingen worden grotendeels als positief ervaren door de deelnemers. Wat betreft verblijfskwaliteit van het stationsplein en de P+R/K+R zijn er verbeteringen mogelijk.

Verbeteren parkeermogelijkheden auto en fiets

De autoparkeergarage staat deels leeg en wordt als slecht bereikbaar en vindbaar gezien. De zeer smalle K+R aan de noordzijde biedt weinig ruimte voor het openen van autodeuren.

Ook de verschillende fietsenstallingen worden niet optimaal gebruikt. Enkele stallingen staan gedeeltelijk leeg, zoals de betaalde fietsenkelder van de NS. Andere stallingen staan juist overvol, zoals de fietsflat aan de noordzijde van het station. Hier is geen plek voor buitenmodel fietsen. De stalling is bedoeld voor forenzen, maar ook bewoners lijken gebruik te maken van de mogelijkheid.

Faciliteiten buiten de OV-poortjes

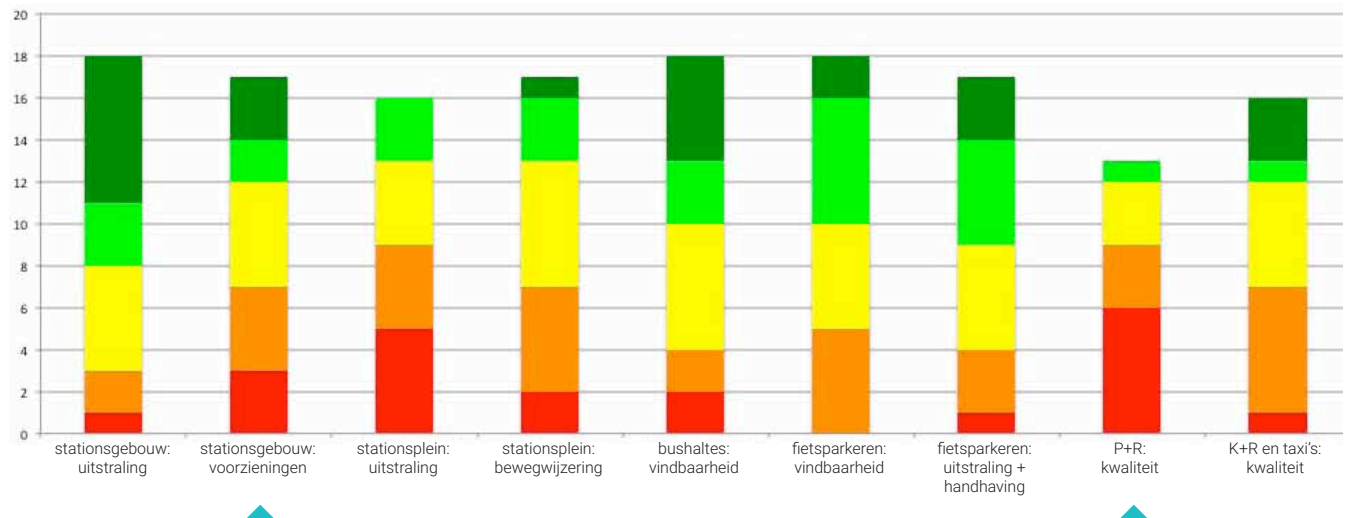
Deelnemers geven aan dat een openbaar toilet buiten de OV-poortjes een toegevoegde waarde zou zijn voor het stationsgebouw. Ook ontbreekt het station aan een beschutte wachtruimte voor de overstap naar het busvervoer. Bij guur weer blijven reizigers in de stationshal wachten wat het zicht op de bussen vermindert en andere reizigers kan hinderen.

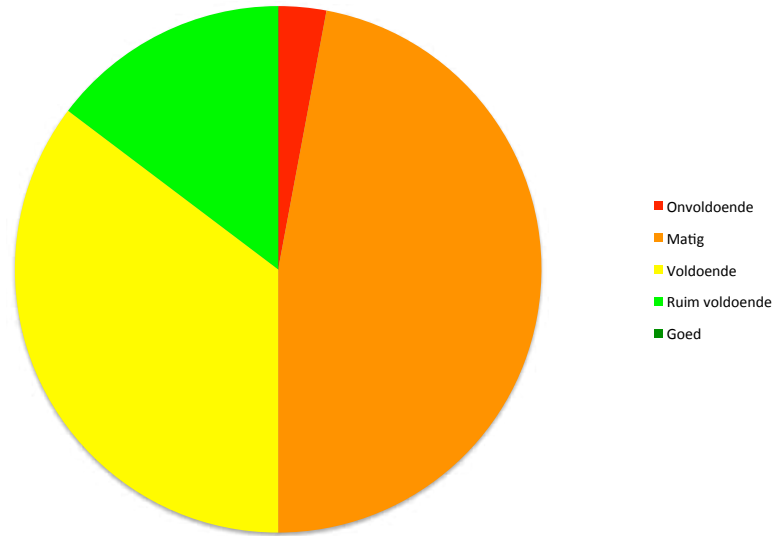


De fietsenstalling langs de spoordijk wordt niet optimaal gebruikt, omdat deze 's avonds als onveilig wordt ervaren

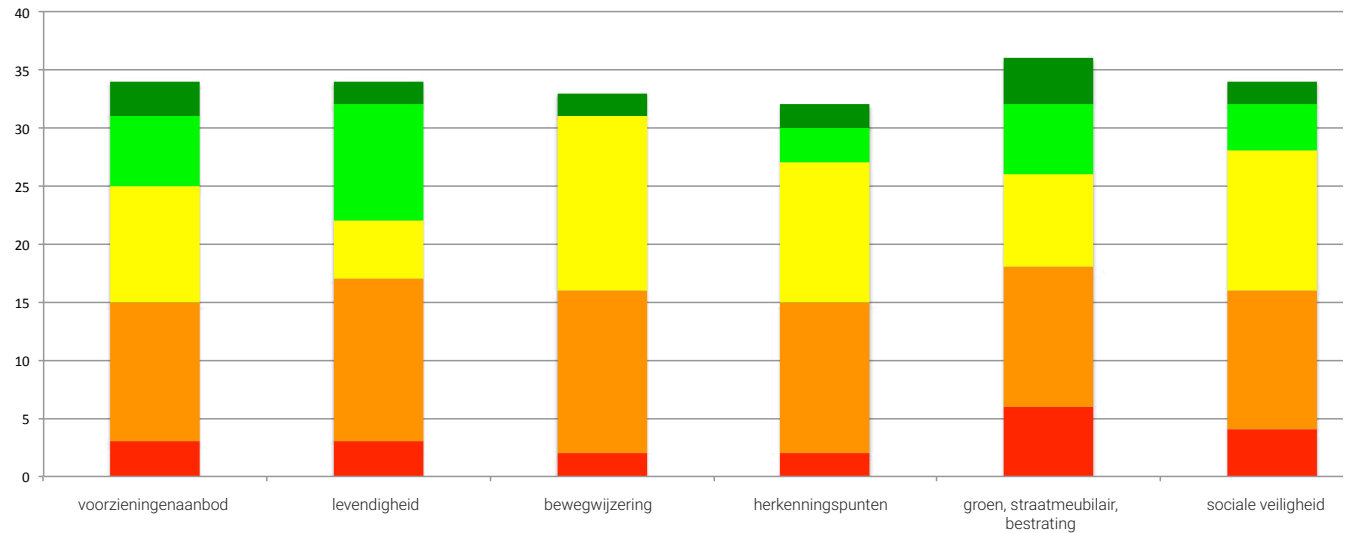


De donkere, vuile nissen rond het stationsgebouw vormen geen prettige plek om te wachten op de bus





Eendoordeel voor het hele stationsgebied



Eendoordeel per thema voor het hele stationsgebied

Vijf maatregelen voor de korte termijn

De Brede Schouw toont concrete kansen voor verbetering van het stationsgebied op korte termijn. Gekoppeld aan een aantal concrete opgaven die voortkomen uit de schouw, hebben we met deelnemers een top vijf van maatregelen opgesteld.

Maak het station het visitekaartje van Haarlem

De aantrekkelijkheid van de stationsomgeving wordt als wisselend ervaren en het Stationsplein wordt niet als een 'verblijfsplein' gezien. De gebouwen aan de zuid- en oostkant van het Stationsplein hebben weinig uitstraling en de samenhang met de rest van het centrum ontbreekt. In de herontwikkeling is de opgave om de Jansweg meer identiteit te geven. Door een integrale visie te ontwikkelen wordt bijgedragen aan het functioneren en de aantrekkelijkheid van het stationsgebied.

Vergroot de parkeermogelijkheden voor fietsen

De fietsenstalling aan de noordzijde van het spoor staat helemaal vol. Deze dient uitgebreid te worden met plekken voor buitenmodel fietsen.

Het huidige fietsparkeren op maaiveld aan de Jansweg is verre van optimaal. Een quick-win waar aan gewerkt wordt, is een elektronisch detectiesysteem, waarbij fietsen na 10 dagen worden verwijderd. De betaalde fietsenstalling van de NS (onder de perrons) met capaciteit voor 1000 fietsen staat voor de helft leeg. Wanneer deze stalling de eerste 24 uur gratis zou zijn, zou deze de 500 fietsenplekken van de Jansweg kunnen opvangen.

Optimaliseer de verkeersveiligheid

De Kiss&Ride-stroken zijn smal, wat bij het openen van een deur aan de weggkant oplettendheid vergt bij het verlaten van de auto. Ook de verkeersveiligheid aan de Jansweg vergt aandacht. Het zebra-pad vlakbij wordt nauwelijks

gebruikt en lijkt daarmee op de verkeerde plek te liggen. En de onoverzichtelijke verkeerssituatie bij vervangend NS busvervoer zorgt voor gevaarlijke situaties door het slechte zicht op voetgangers.

Zet in op een betere bewegwijzering

Vanaf de Jansweg is het station niet goed zichtbaar en daardoor voor bezoekers aan de stad niet goed vindbaar. Ook de bewegwijzeringsbordjes naar het centrum zijn klein en moeilijk te zien. Het verkennen van mogelijkheden van een elektronisch scherm kan hierbij passen waarop ook evenementen in de stad aangegeven kunnen worden. Door bewegwijzering toe te voegen en te vervangen wordt de oriëntatie versterkt.

Investeer in sociale veiligheid

Enkele plekken in het stationsgebied worden als sociaal onveilig aangeduid. De fietsenstalling aan de Jansweg ligt in een donkere hoek waardoor hier relatief veel fietsendiefstallen plaatsvinden en ook de tunnels zijn vrij donker. Ook wordt er in de avond op de donkere plekken van het stationsgebied geblowd en geürineerd. Door het met hekken afdekken van donkere, uit het zich liggende hoeken wordt de sociale veiligheid verbeterd.

- ▶ **Ontwikkel een integrale visie voor het stationsgebied (zuid- én noordzijde)**
- ▶ **Breid het aantal fietsparkeerplekken uit (o.a. door een betere benutting NS-fietsenstalling), ook met aandacht voor buitenmodel fietsen**
- ▶ **Verbeter bewegwijzering op het stationsplein; verken mogelijkheden voor aankondiging van evenementen. Verplaats het informatiebord voor de bussen richting hoofdingang**
- ▶ **Verbeter verlichting rondom station en in tunnels**
- ▶ **Haal nissen en donkere hoeken weg op het station; verbeter de sociale veiligheid. Onderzoek mogelijkheden openbaar toilet in de fietsenkelder**



Deelnemers werken aan een ontwikkelingsbeeld met concrete ingrepen voor de komende 15 tot 20 jaar

Ontwikkelperspectief voor stationsgebied Haarlem

Doel van de Werkplaats is het verkennen van ruimtelijke ontwikkelperspectieven voor de lange termijn. In breed gezelschap werken we aan een ontwikkelingsbeeld met concrete ingrepen voor de komende 15 tot 20 jaar.

Werkplaats: doel en opzet

Vier deelgroepen maken een ontwikkelingsbeeld voor de komende 15 tot 20 jaar. Centraal staat hoe om te gaan met de door de gemeente geschetste strategische opgaven voor het stationsgebied. Bij het opstellen van het ontwikkelingsbeeld worden de groepen ondersteund door een ontwerper. Uitkomst van elke groep is een ontwikkelingskaart en een 'persbericht' met een top vijf van ingrepen of maatregelen.

Publiek debat: presentatie en discussie

In breed gezelschap gaan we in discussie over de vier ontwikkelingsbeelden, met onder meer de verantwoordelijk wethouder. Hierbij gaan we op zoek naar rode draden en verschillen. Na de Knooppuntdag brengen we de vier ontwikkelingsbeelden samen tot één ontwikkelperspectief voor het stationsgebied van Haarlem. Op de Knooppuntdag Haarlem hebben wethouder Cora-Yfke Sikkema, NS-directeur Heike Luiten en Stadsbouwmeester Max van Aerschot persoonlijk gereflecteerd op de resultaten van de Knooppuntdag.



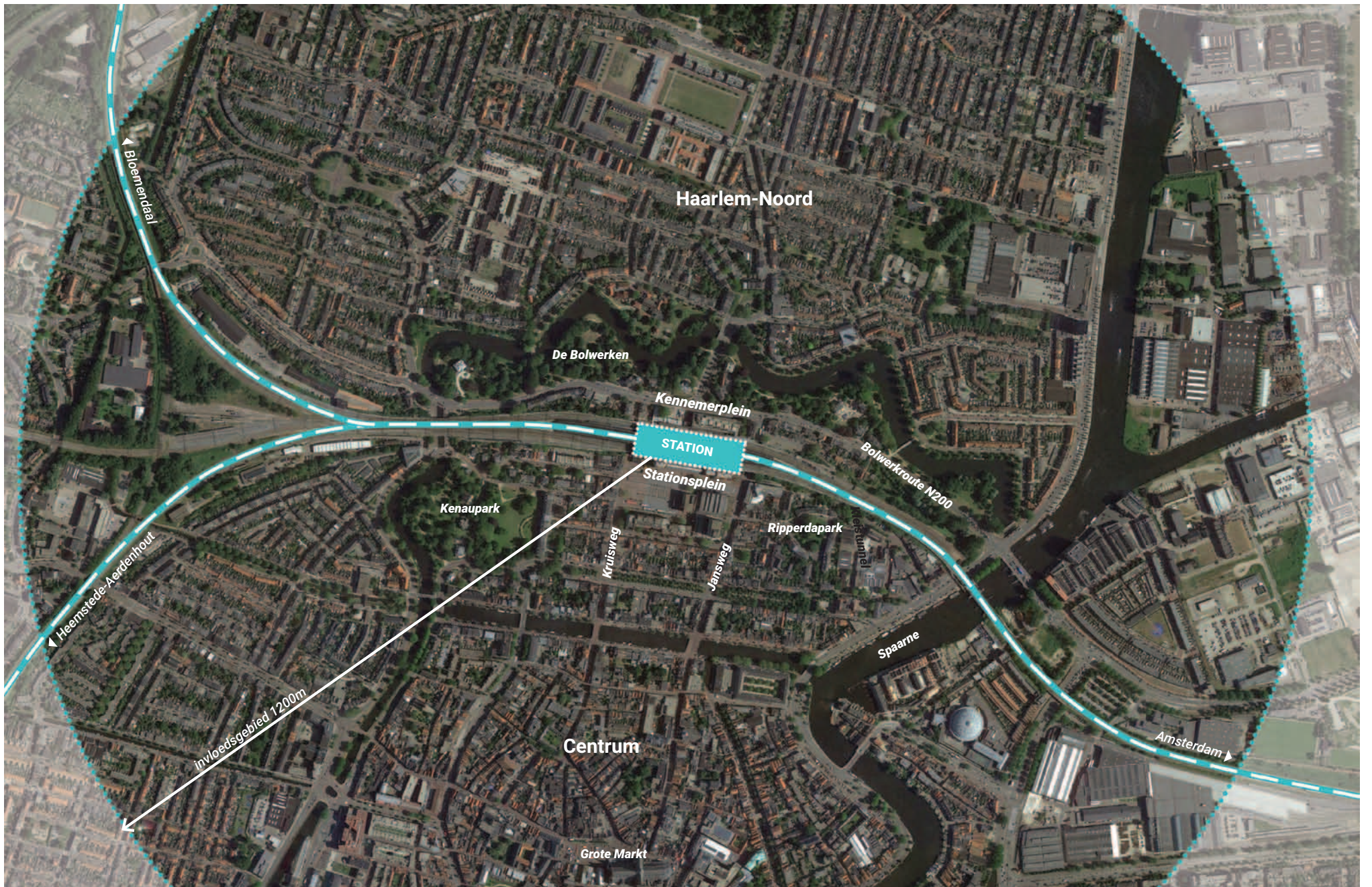
De gemeente presenteert de opgaven voor het stationsgebied Haarlem



Deelnemers tekenen samen ideeën in de ontwikkelingskaart



Elke groep presenteert de opgehaalde ideeën voor de lange termijn



Ruimtelijke context van stationsgebied Haarlem

Vijf strategische opgaven voor de lange termijn

Het stationsplein is recentelijk opnieuw ingericht waarmee de verkeerscirculatie en busroutes zijn veranderd. De stationsomgeving en verkeersstromen zijn hierdoor sterk verbeterd. Deze investeringen in combinatie met de centrale ligging in de groeiende Metropoolregio Amsterdam biedt volop potentie voor een verdere ontwikkeling.

Capaciteit en functioneren van de vervoersknoop

Wat betreft het functioneren van het stationsgebied als vervoersknoop zijn er nog verbeteringen mogelijk. Dit gaat over de optimalisatie van het busstation en over de ruimtevraag naar fietsenstallingen - de capaciteit moet ongeveer verdubbeld worden aan zowel de noord- als centrumzijde. De ruimte moet gevonden worden binnen de huidige openbare ruimte. Het functioneren van het knooppunt kan tevens worden versterkt door een goede aansluiting op doorgaande fietsverbindingen.

Groeiende verdichtingsopgave in de regio

De Metropoolregio Amsterdam kent een enorme woningbouwopgave, waar Haarlem een deel van te verwerken zal krijgen. De directe verbinding met Amsterdam maakt het stationsgebied van Haarlem een ontwikkellocatie met potentie. Voor Haarlem betekent de druk op de woningmarkt van 7.500 extra woningen in de periode tot 2025.

Aansluiting stationsgebied op binnenstad

De gemeente wil een 'place to stay' creëren in plaats van een 'place to go'. Dit kan door het binnenstadsmilieu door te trekken tot aan het station en niet alleen tot Beijnestijn. Dit versterkt de relatie van het station met de stad en zorgt ervoor dat het station weer een visitekaartje wordt voor Haarlem. Kernwoorden zijn ontmoeting, groen, bredere straten, slenteren en kleinere weggetjes. Omdat het station binnen de voormalige vesting ligt, wat uniek is, zou deze verbinding goed te maken moeten zijn.

Barrièrewerking van de Bolwerkroute

Als extra vierde opgave wordt de Bolwerkroute genoemd. De N200 snijdt Haarlem, en het stationsgebied in het bijzonder, als het ware doormidden. Het is een zeer drukke weg wat de barrière versterkt voor fietsers en voetgangers om van noord naar zuid te komen en andersom. Hoe kunnen we op lange termijn omgaan met deze fysieke barrière?



Er is behoefte aan verdubbeling van fietsparkeerplekken



Er is veel te winnen bij het versterken van de relatie station - centrum



De Bolwerkroute snijdt Haarlem als het ware doormidden

Groep 1: een nieuw groen, binnenstedelijk woonmilieu

Een herstel van de historische structuur van Haarlem qua bouwstijl en bouwblokken en het toevoegen van een markthal op het stationsplein moeten het stationsgebied als 'place to stay' weer aantrekkelijk maken.

Ondertunneling Bolwerkroute

De Bolwerkroute wordt als een barrière gezien tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het stationsgebied. Deze doorgaande weg ondergronds brengen levert dit veel ruimte op voor andere activiteiten zoals het verplaatsen van het busstation naar de noordzijde.

Tweezijdig busstation

Omdat het stationsplein 'dure' grond van Haarlem is, is het zonde om hier bussen te parkeren. Groep 1 stelt dan ook een tweezijdig busstation voor waarin aan de noordkant de bussen wachten die richting het noorden vertrekken en aan de zuidkant bussen wachten richting het zuiden. De vrijgekomen ruimte door de ondertunneling van de bolwerkroute maakt dit mogelijk.

Binnenstedelijk woonmilieu

Groep 1 pleit voor groene verbindingen tussen noord en zuid en tussen oost en west. Groene promenades zorgen voor een aantrekkelijk verblijfs- en verkeersklimaat. Het groene milieu in combinatie met nieuwbouw met een gemengd programma van bedrijvigheid, woningen en voorzieningen (zoals horeca) maakt het stationsplein minder wijds. De nieuwe blokken sluiten aan op het historische stratenpatroon. Ook het aantal parkeerplekken kan verminderd worden.



Groene promenades verbinden noord met zuid en oost met west

Groep 2: verkeer wijkt voor het nieuwe wonen in de stad

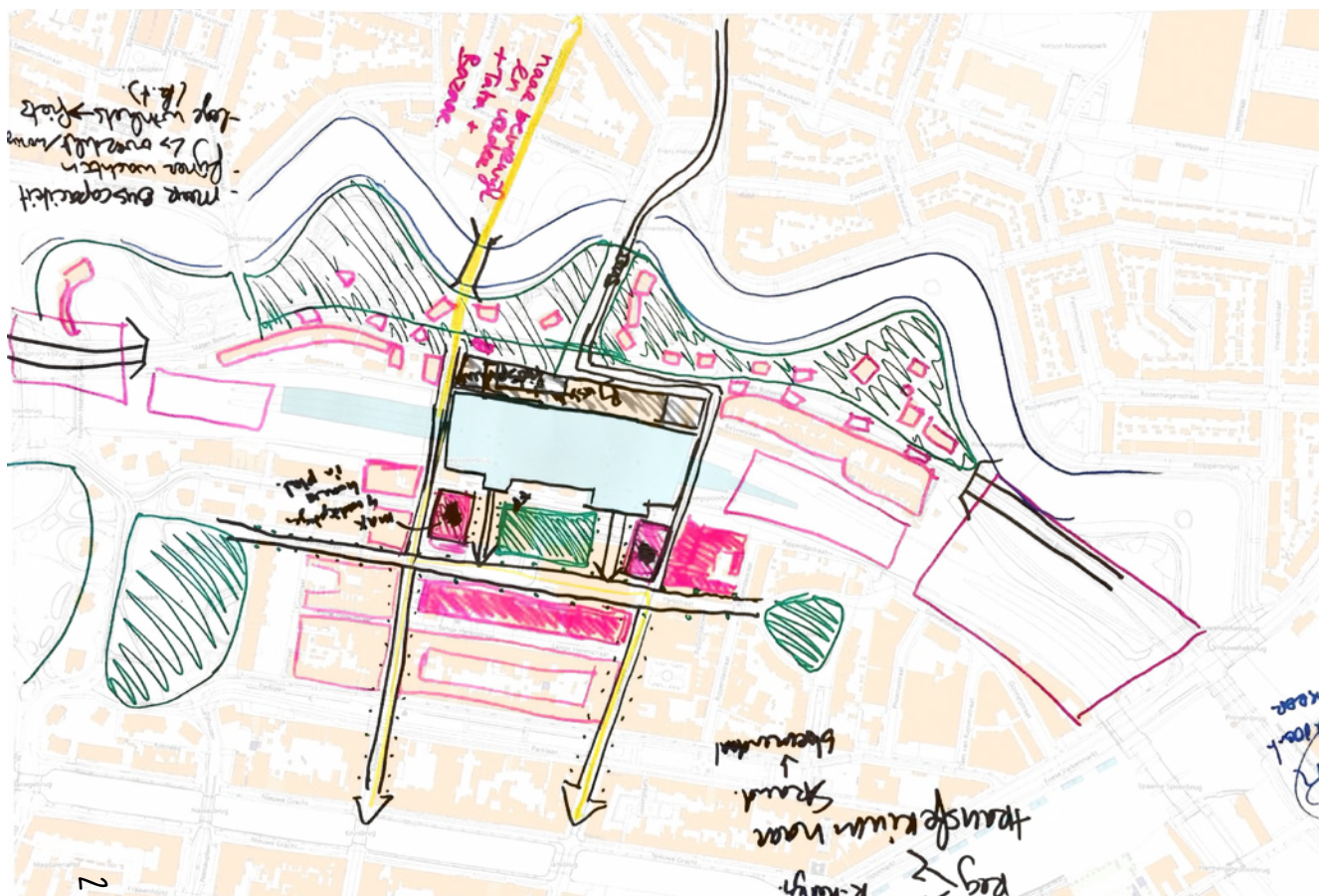
De groep stelt een grote herstructurering voor door een groot gedeelte van de infrastructuur te ondertunnelen. De vrijgekomen ruimte biedt kansen voor groen en voor een antwoord op de grote woningbouwopgave.

Ondertunneling Bolwerkroute en spoor

Net zoals groep 1 pleit ook deze groep voor een ondertunneling van de Bolwerkroute, maar in dit scenario begint deze ondertunneling al een stuk eerder en komt zelfs het spoor ondergronds te liggen. Als voorbeeld wordt het station in Delft en Rijswijk genoemd waar ook het spoor onder de grond is gebracht. De vrijgekomen ruimte rondom het station kan met woningen en kantoren ingevuld worden om aan de grote (toekomstige) vraag te kunnen voldoen. Ter referentie voor de bebouwing en groenvoorzieningen wordt het Funenpark in Amsterdam genoemd. De fietsenstalling blijft wel op dezelfde plek, maar wordt verdubbeld.

Groen Stationsplein

Het busstation wordt met de vrijgekomen ruimte naar het noorden van het station verplaatst en de nadruk komt te liggen op een tussenstation in plaats van een eindstation. De bussen kunnen via de Jansweg naar de zuidzijde van het station. Hierdoor kan het Stationsplein auto- en busvrij worden gemaakt, wat ruimte biedt voor een groen levendig plein en met woningbouw. Gedacht wordt aan typische stationsvoorzieningen in de plint met daarboven twee of drie woonlagen. De nieuwe bebouwing dient zo geïmplementeerd te worden, dat de oude stratenstructuur hersteld wordt en het Kenau- en Ripperdapark met elkaar verbonden worden. Het Stationsplein vormt een nieuwe groene stepping stone in de wijk.



Het park van de Bolwerken reikt tot het stationsgebouw en biedt ruimte voor woningen en kantoren in het groen

Groep 3: nieuwe stationsdoorgang met grijze en rode 'lopers'

Groep 3 stelt de vraag of de twee huidige spoortunnels voldoende kwaliteit voor de toekomst bieden. Zij stellen een grote voetgangersonderdoorgang voor recht onder het station door met een grijze OV-loper via de Jansweg en een rode loper via de Kruisweg.

Gemixt programma met wonen/werken/recreëren

Ook deze groep pleit voor een ondertunneling van de Bolwerkroute om een 360 graden voetgangersgebied met verblijfskwaliteit te creëren. Aan de noordzijde komt door de ondertunneling van de Bolwerkroute ruimte vrij voor een busbaan op maaiveld. Ook kan daar de groene kwaliteit van de Bolwerken versterkt worden. Aan de zuidzijde is door het slopen van de Beijneshal en de parkeergarage ruimte voor een gemixt programma met wonen, werken en recreëren. Een concentratie van activiteiten rond het station kan bijdragen aan tegenspits-forenzenverkeer.

Toevoeging stationstunnel en OV-loper

De focus ligt op langzaam verkeer en openbaar vervoer en het autoluw maken van het stationsgebied. Als toevoeging aan de bestaande rode loper kan er gedacht worden aan een grijze OV-loper via de Jansweg, waar bussen zullen halteren. Ook groep 3 pleit voor de Jansweg als tussenstation en niet als eindstation. Tevens ziet de groep kansen voor een monumentale voetgangersdoorgang, recht door het stationsgebouw. Tussen de nieuwe bouwblokken kunnen voetgangers via aantrekkelijke stegen richting centrum lopen, of via de rode loper. De toevoeging van deze voetgangersdoorgang, stegen en de ondertunneling van de Bolwerkroute verbeteren de noord-zuidverbinding.



Focus op 360 graden rondom het station als voetgangersgebied met verblijfskwaliteit

Groep 4: knooppunt versterken via slim buscircuit

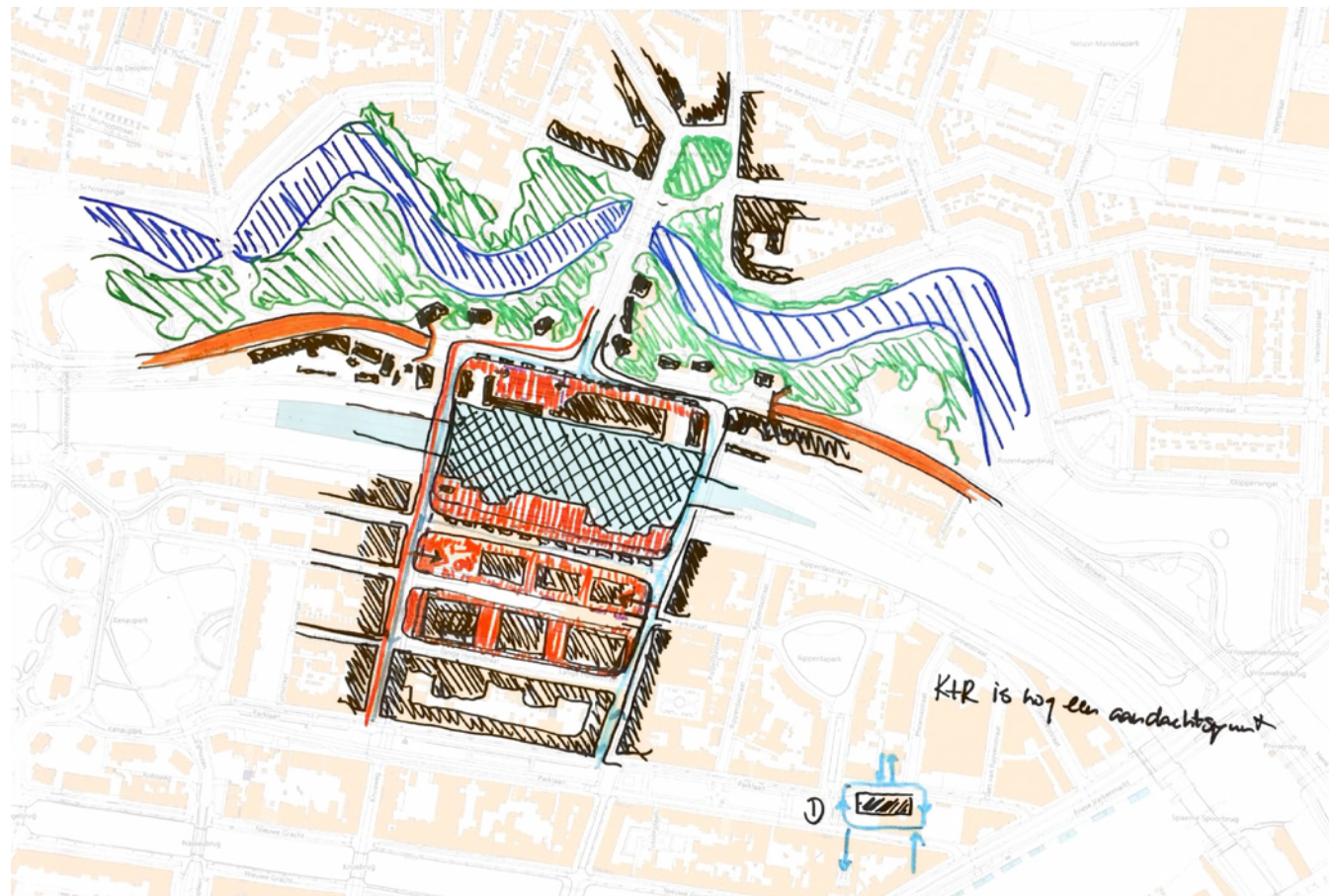
De vierde groep legt de nadruk op de overstap tussen de verschillende vervoersmodaliteiten en 'last mile' voor de gebruikers. Ook zien zij andere mogelijkheden voor een buscircuit.

Varianten voor de busroutes

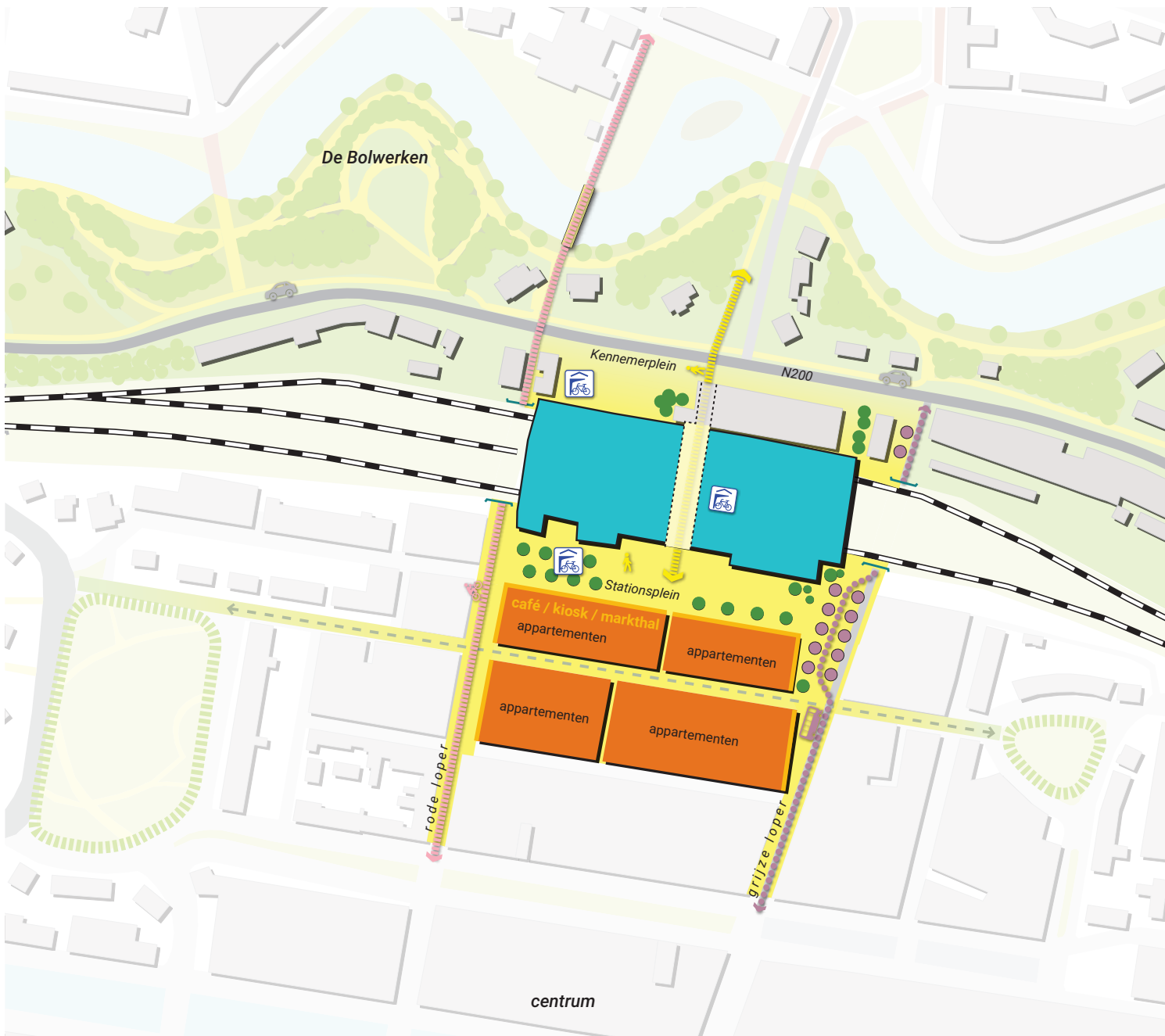
Ook deze groep knipt de weg aan de noordzijde van het station los van de Bolwerkroute. De huidige bushaltes aan de centrumzijde kunnen hierdoor zoveel mogelijk naar het noorden verplaatst worden. De overstap tussen de verschillende vervoersmodaliteiten wordt versterkt door het busstation direct aan te laten sluiten aan het station, waardoor het oversteken van een weg niet nodig is. De groep stelt een buscircuit voor rondom het station, langs de noordzijde, de Kruisweg en Jansweg, of langs de noordzijde en Jansweg.

Trechtereffect richting het centrum

De huidige route van station naar centrum wordt niet als logisch ervaren. Vooral voor bezoekers aan de stad kan dit problemen geven. Groep 4 pleit dan ook voor een trechtereffect in de bebouwing. Het trechtereffect houdt in dat doordat de straat steeds smaller wordt bezoekers vanuit het brede stationsplein automatisch richting de Kruisweg geleid worden.



De voetganger wordt door een 'trechter' van bebouwing en openbare ruimte richting centrum geleid



- station
- doorgang voetgangers
- hoogwaardige kwaliteit openbare ruimte
- parkachtig stationsplein noordzijde
- nieuwbouw met voorzieningen in plint
- B uitbreiding gebouwde fietsenstalling
- bushalte
- verbinding voetganger
- verbinding fiets
- route bus
- beter ingepaste doorgaande weg
- herstellen historische structuur

De vier ontwikkelingsbeelden uit de Werkplaats samengevoegd tot een lange termijn perspectief voor het stationsgebied van Haarlem

Vijf maatregelen voor de lange termijn

De resultaten uit de werkplaatst werden gepresenteerd aan en besproken met Cora-Yfke Sikkema (wethouder gemeente Haarlem), Heike Luiten (NS) en Max van Aerschot (Stadsbouwmeester). In de voorstellen van de vier groepen komen enkele ideeën meerdere malen terug. Vooral het herinrichten van infrastructuur en verkeersroutes wordt als een interessante optie gezien om ruimte vrij te spelen voor nieuwe stedelijke functies.

Ondertunneling of downgrading Bolwerkroute

Het noordelijk deel van de stationsomgeving wordt als een typische achterkantsituatie gezien. De drukke N200 verlaagt de ruimtelijke kwaliteit en het reizigersgemak. Veel deelnemers aan de werkplaats stellen een ondertunneling van de doorgaande route voor om de barrièrewerking tegen te gaan en een transformatie in te zetten van het gebied naar bushaltes. Van een daadwerkelijk ondertunneling zal waarschijnlijk geen sprake zijn, maar 'de kraan' van het verkeer dichtdraaien door in te zetten op de Kennemertunnel kan ook bijdragen aan het wegnemen van de barrière aan de noordzijde.

Pas de inrichting aan of verplaats het busstation

De aantrekkelijkheid van het stationsplein wordt als laag ervaren door de aanwezigheid van het busstation. Door de verplaatsing van bushaltes naar het noordzijde van het station biedt de zuidzijde ruimte voor andere functies en groen. Ook wordt hierdoor het massale, ongezellig karakter van het plein verbeterd. Een alternatief met een minder grote ruimtelijke impact is het aanpassen van de huidige inrichting van het busstation. Hoe kan het huidige ruimtebeslag verminderd worden? Bijv. busstation koppelen aan de Jansweg?

Focus op een gemixt stedelijke programma

(Kantoor)functies concentreren rondom het station kan bijdragen aan het gebruik van het OV tegen de grootste forenzenstroom (Amsterdam-Haarlem) in. Toevoegen van bebouwing met een gemengd stedelijk programma aan het Stationsplein wordt als een grote toegevoegde waarde gezien. De bebouwing dient in de 'Haarlemse stijl' te worden vorm gegeven - passend in de omgeving en met een stedelijke uitstraling. Op deze manier kan het stationsgebied ook bijdragen aan de grote woningopgave voor Haarlem, juist op een plek met een goede OV-bereikbaarheid. De nieuwe stedelijke functies dragen bij aan een sterkere stadsentree.

- ▶ **Verbeter bereikbaarheid station vanaf Haarlem-Noord voor langzaam verkeer (en bussen?)**
- ▶ **Creëer een efficiëntere inpassing van het busstation**
- ▶ **Zet in op verdichting met gemengde functies en herstructurering Stationsplein, waarbij de oude structuur (Stationsstraat en verbinding Kenau- en Ripperdapark) hersteld wordt**
- ▶ **Verminder barrièrewerking Bolwerkroute aan de noordzijde station; betere inpassing van de N200**
- ▶ **Verbeter de ruimtelijke aansluiting op langzaam verkeersroutes naar het centrum en de uitstraling van de Jansweg**



Haarlem en de Kennemerlijn

Haarlem is één van de belangrijke subcentra van de Metropoolregio Amsterdam. Door de nabije ligging van Amsterdam en de directe verbindingen biedt het stationsgebied van Haarlem veel potentie om een gedeelte van de groei in de metropoolregio op te vangen.

Regionaal profiel: metropolitaan subcentrum

Haarlem is één van de subcentra van de MRA. Haarlem heeft vooral een oriëntatie op Amsterdam en op de zuidelijke Randstad (Leiden, Den Haag). De betekenis van de Kennemerlijn is beperkt, maar de centrumfunctie van Haarlem kan verder worden versterkt door een goede OV-verbindingen met de IJmond en Zuid-Kennemerland en een goede verknoping van de verschillende OV-stromen.

Regionale opgave: ontwikkel een gemengd (hoog) stedelijk gebied

De opgave voor Haarlem is om meer tegenspits en dalurenverkeer te genereren. Haarlem is nu vooral een woonstad waarvan de meeste inwoners buiten Haarlem (zoals Amsterdam en Haarlemmermeer) werken. Gevolg is dat er sprake is een onevenwichtige bezetting van de trein; volle treinen richting Amsterdam, minder volle treinen richting Haarlem.

De stationsomgeving van Haarlem kan hieraan een bijdrage leveren door hier in te zetten op een gemengd ruimtelijk programma van (hoog)stedelijk wonen in combinatie met werken (kantoren, vergaderfaciliteiten zoals Regus, flexplekken voor ZZP-ers) en voorzieningen (horeca, hotel, winkels). Een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte is nodig om het ook daadwerkelijk een aantrekkelijke plek te laten zijn om te wonen, werken en te verblijven.

Daarnaast is een optimalisering van het busstation en extra fietsparkeercapaciteit nodig om in de toekomst ook optimaal als subcentrum te kunnen functioneren.



Regionaal Perspectief Kennemerlijn: opgaven voor Haarlem

LEGENDA

Wonen

Onbenutte potentie woningbouw

Werken

Realiseren van een gemengd programma
 Gebiedstransformatie

Ketenmobiliteit

Capaciteit fietsenstalling uitbreiden
 Verbinding langzaamverkeer tussen beide zijden station

Optimaliseren busstation

Capaciteit P+R uitbreiden

Kwaliteit station en omgeving

Toevoegen van stationsvoorzieningen
 Kwaliteit van de stationsomgeving verbeteren

Voorzieningen

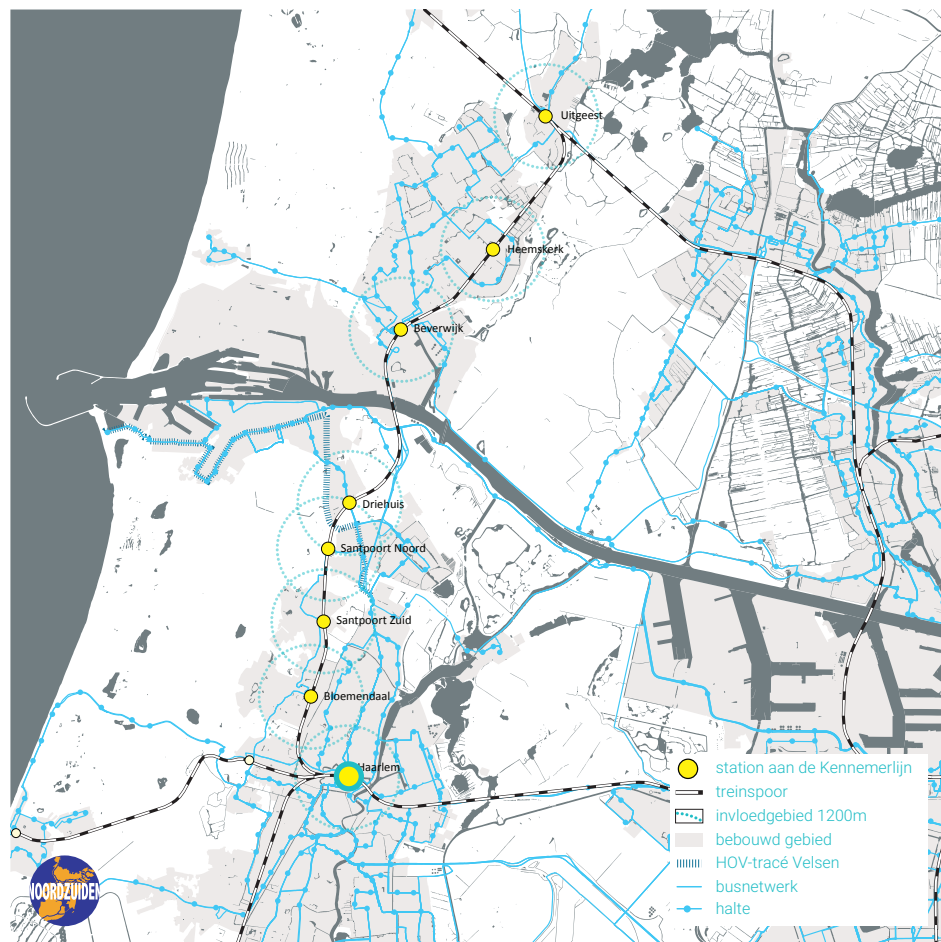
Potentie voor het toevoegen van voorzieningen (musea, scholen, horeca, winkels etc.)
 Potentie voor het toevoegen van kleinschalige voorzieningen (fietswinkel, pannenkoekenrestaurant etc.)

Landschap

Ontwikkeling van toegangspoor naar het landschap

Busnetwerk

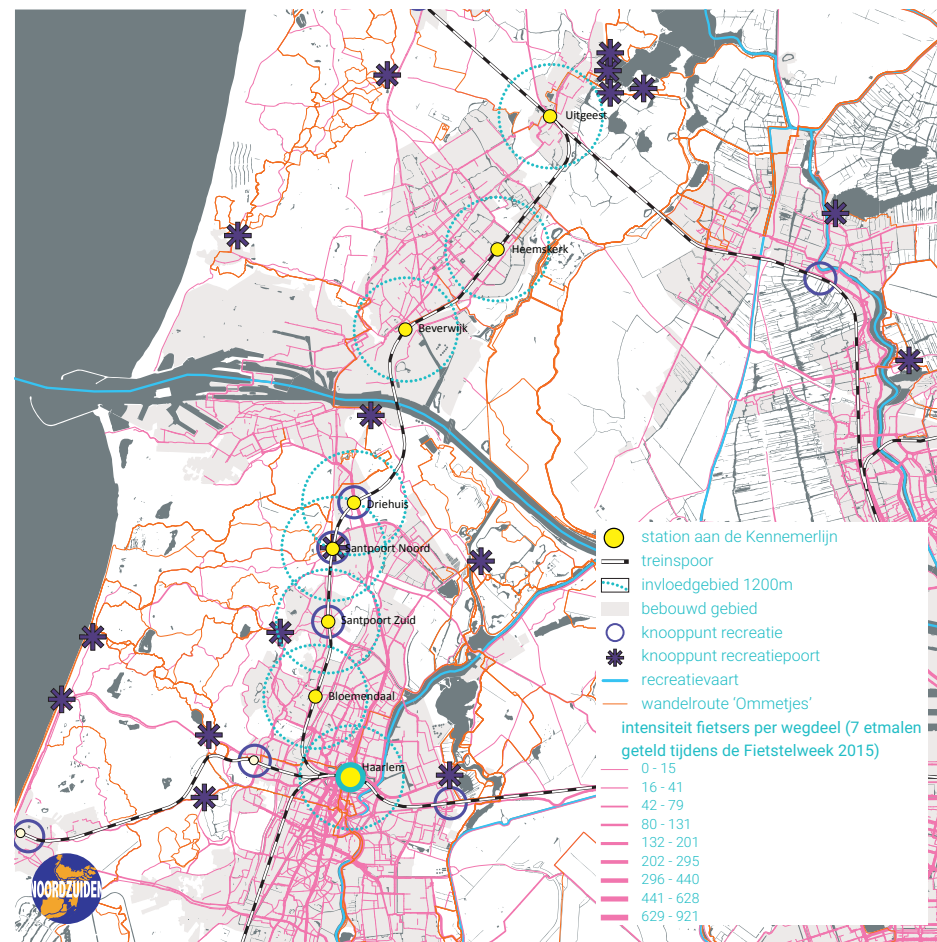
bronnen: data.openov.nl 2013, Provincie Noord-Holland 2016



Het stationsgebied van Haarlem heeft, naast de goede treinverbindingen, een belangrijke betekenis als knooppunt voor regionale buslijnen die vooral de wijken in Haarlem-Noord en Velsen bedienen. De overstap tussen bus en trein dient zo goed mogelijk gefaciliteerd te worden in het stationsgebied van Haarlem.

Recreatief netwerk

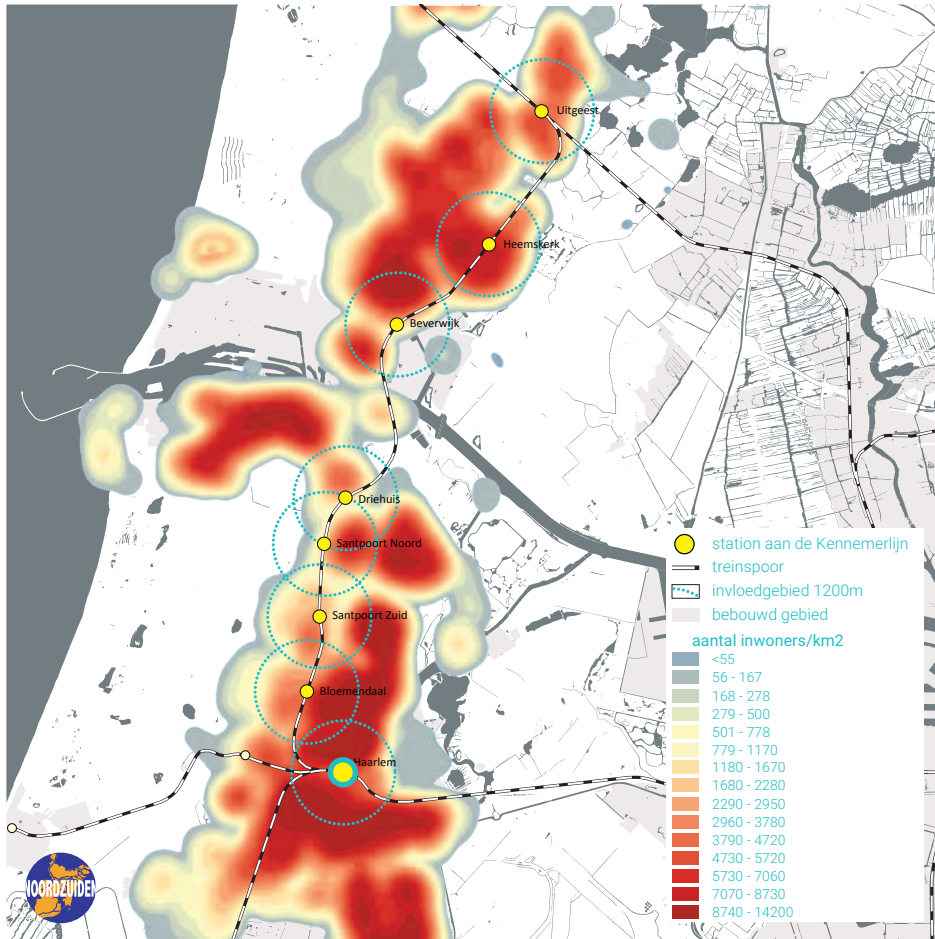
bronnen: Fietstelweek 2015, LISA 2014, Structuurvisie Noord-Holland 2040, 2016



Het stationsgebied van Haarlem is ook een belangrijk knooppunt van doorgaande regionale fietsroutes van en naar het centrum van de stad, met alle culturele, commerciële en stedelijk-recreatieve voorzieningen. De kwaliteit van de 'lopers' door het stationsgebied zijn van strategische betekenis op regionale schaal.

Inwoners/km²

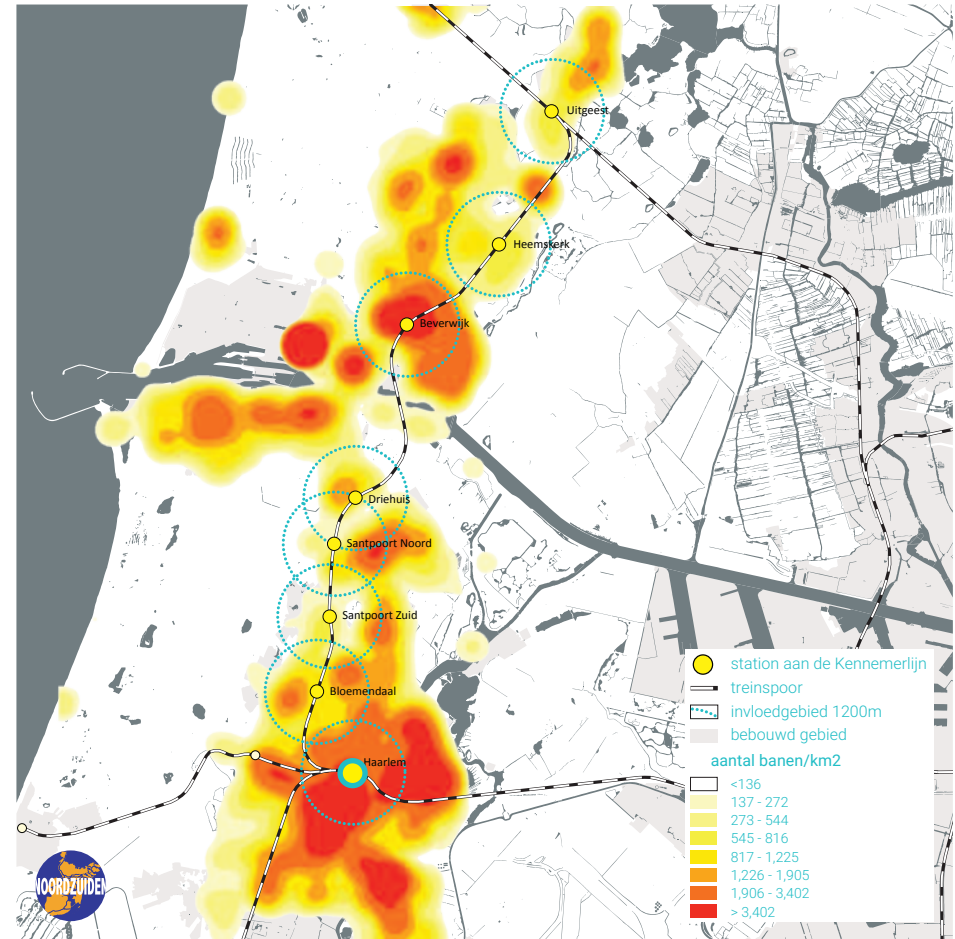
bron: CBS 2014



Station Haarlem kent een groot verzorgingsgebied voor een hoge dichtheid aan inwoners, zowel aan de noordzijde als de zuidzijde het station. De woonfunctie van Haarlem is sterk. Uiteraard kent Haarlem diverse andere stedelijke voorzieningen en functies, met name in de binnenstad, maar die lijken minder dominant dan de woonfunctie van de stad.

Arbeidsplaatsen/km²

bron: LISA 2014



In de relatie tot de stations op de Kennemerlijn heeft station Haarlem een stevige betekenis voor een hoge dichtheid van arbeidsplaatsen, met name in de binnenstad. Kan de stationsfunctie worden verbeterd voor de ontsluiting van arbeidsplaatsen in Haarlem-Noord en vooral ook de Waarderpolder?

▶ DEELNEMERS KNOOPPUNTDAG HAARLEM

Naam

Max van Aerschot
Karin Borgman
Ton van der Burg
Dennis Burgstra
Paul Chorus
Martijn Dekker
Wilfred Eleveld
Jan Ensing
Annelies Hak
Jelle Hengstmengel
James Heus
Jan-Wieger Hof
Jana van Hummel
Dick Jacobs
Paula Janssen
Leonie de Jong
Jasper de Jong
Michael Kaldenhoven
Anne Könst
Michiel Klei
Heike Luiten
Corine Meijer
Gren Molenkamp
Nico van Nijendaal
Inge Oortgiesen
Onno Oosterhof
Remmelt Jan Oosting
Marjolein Peters
Fred Postma
Hilde Prins
Floris Roord
Cora-Yfke Sikkema
Patrick van Schalkwijk
Tatjana Stenfert Kroese
Judith van Tielen
Jochem Timmer
Edwin van Uum
Bram Vlaun

Organisatie

Stadsbouwmeester
Ministerie I&M
Rover
Politie
Provincie Noord-Holland
Gemeente Haarlem
Rover Haarlem/IJmond
Bewoner
Bewoner
Provincie Noord-Holland
Het Noordzuiden
Nova College
Het Noordzuiden
Provincie Noord-Holland
Café de Hut
Communicatiebureau
Gemeente Bloemendaal
Gemeente Haarlem
Provincie Noord-Holland
MKB Haarlem
NS
Provincie Noord-Holland
HBB
Rover/ROCOV
Het Noordzuiden
Connexxion
Connexxion
Gemeente Haarlem
Centrum Haarlem
Haarlemse Bomenwacht
Pinnacle
Gemeente Haarlem
AM
NS
Koninklijke Horeca Nederland
Het Noordzuiden
Het Noordzuiden
Gemeente Bloemendaal

▶ PROCESVERANTWOORDING

De Knooppuntdag stationsgebied Haarlem is georganiseerd door bureau Het Noordzuiden in opdracht van provincie Noord-Holland en in nauwe samenwerking met de zes gemeenten langs de Kennemerlijn.

▶ COLOFON

Tekst: Inge Oortgiesen, Edwin van Uum (Noordzuiden)

Kaartbeelden: Jana van Hummel (Noordzuiden)

Foto's: Jana van Hummel (Noordzuiden) en deelnemers Brede Schouw, tenzij anders vermeld

Lay-out: Jana van Hummel (Noordzuiden)

▶ DISCLAIMER

Aan deze notitie kunnen geen rechten worden ontleend. Uit deze notitie mag niets worden gepubliceerd zonder uitdrukkelijke toestemming van bureau Noordzuiden.