



Onderwerp Vraagspecificatie PvEL, SP en SO Openbare Ruimte Stationsgebied Haarlem
Datum: 16 oktober 2025

Inleiding

Deze vraagspecificatie is opgesteld ten behoeve van de gunningsfase van de Europese aanbesteding voor het opstellen van een Programma van Eisen voor de Leefomgeving (PvEL), Stedenbouwkundig Plan (SP) en Schetsontwerp (SO) Openbare Ruimte voor het Stationsgebied in Haarlem.

De vraagspecificatie bestaat uit twee onderdelen:

1. Een omschrijving van de door de inschrijver (opdrachtnemer) uit te voeren werkzaamheden en op te leveren producten
2. Een toelichting op de opgave

1. Omschrijving van de werkzaamheden

Op hoofdlijnen levert de opdrachtnemer de volgende documenten digitaal op:

- Programma van Eisen voor de Leefomgeving (PvEL): boekje in A4 of A3 formaat (keuze opdrachtnemer)
- Stedenbouwkundig Plan (SP): boekje in A4 of A3 formaat (keuze opdrachtnemer)
- Schetsontwerp (SO) Openbare Ruimte: maatvastе en overdraagbare ontwerptekeningen, als onderdeel van het SP

Hieronder zijn de op te leveren documenten uitgewerkt in producten en sub-producten nader gespecificeerd. Voor het verwachte uitwerkingsniveau wordt verwezen naar STB 2014 BNA/NL Ingenieurs.

Architectonische begeleiding/supervisie voor de vervolgfases van het project is optioneel. Deze werkzaamheden worden opgenomen als stelpost en zijn nu niet nader omschreven.

Programma van Eisen voor de Leefomgeving

Opdrachtnemer wordt gevraagd om een PvEL op te stellen. Het PvEL is de Haarlemse versie van een stedenbouwkundig programma van eisen. De reeds vastgestelde toekomstvisie stationsgebied Haarlem vormt hiervoor, samen met het raadsvoorstel 'Afronden initiatieffase en vaststellen uitgangspunten ontwikkeling Stationsgebied', de basis. Tevens zijn door de gemeente samen met de gebouweigenaar enkele uitgangspunten vastgelegd voor de stedenbouwkundige inrichting van et Stationsplein. Om tot een PvEL te komen, is het echter nodig nog concreter te worden door een ruimtelijke variantenstudie uit te voeren waar een voorkeursvariant uit volgt en tevens de noordzijde van het station hierbij te betrekken.

Het PvEL bevat ruimtelijke en functionele kaders waaraan de nieuwe bebouwing en de openbare ruimte moet voldoen. Dit betreffen zowel kwantitatieve als kwalitatieve kaders voor o.a. het programma, bouwvolume, openbare ruimte en busstation, beeldkwaliteit, bereikbaarheid, milieu- en



duurzaamheidsaspecten. Deze kaders dienen te worden vertaald in een essentiekaart en vastgelegd in randvoorwaarden, eisen en wensen. Dit PvEL borgt de gezamenlijke ambities voor het Stationsgebied en dient als toetsings- en beoordelingsdocument voor het stedenbouwkundig plan. Ook de gebouwwontwerpen en het ontwerp voor de openbare ruimte worden aan de hand van dit PvEL beoordeeld.

Opdrachtnemer wordt gevraagd de ruimtelijke exercitie op zich te nemen en de penvoering te verzorgen voor het concept PvEL en vervolgens het verwerken van de inspraakreacties en het definitieve PvEL.

Het PvEL omvat de volgende onderdelen:

- Beleidsanalyse (vertaalslag van de relevante stadsbrede beleidskaders naar het project);
- Ruimtelijke analyse plangebied inclusief context (cultuurhistorie, bebouwing, routes, bomen, ondergrondse infrastructuur, etc.);
- Uitwerking van het voorkeursmodel (dat voorkomt uit de variantenstudie/bouwstenen) in een proefverkaveling of schetsontwerp stedenbouwkundig plan met spelregelkaart, (rooilijnen, maximale bouwhoogten, te behouden bomen en K&L, etc.);
- Integrale visie of streefbeeld met randvoorwaarden, eisen en wensen;
- Beeldkwaliteitskaders gebouwen en openbare ruimte;
- Bijlagen bij het PvEL zijn:
 - o Concept schetsontwerp openbare ruimte
 - o Plan van Aanpak klimaatadaptatie
 - o Technisch PvE busstation (met input van provincie Noord-Holland)
 - o PvE fietsenstalling noordzijde en zuidzijde (met input van ProRail)
 - o conclusies van relevante onderzoeken op hoofdlijnen

Analyse

Met een inventarisatie van gemeentelijk beleid i.c.m. een analyse van het plangebied (bv. verkeerskundig, bouwkundig, ondergrond), worden de opgaven verder uitgewerkt en gedefinieerd. Het is een middel om scherp te krijgen wat er in het plangebied ruimtelijk en programmatisch gerealiseerd kan worden en aan welke beleidskaders dit moet voldoen. Resultaat is een ruimtelijke analyse van het plangebied inclusief context en een vertaalslag van het stadsbrede beleid naar de opgaven voor het specifieke plangebied. Opdrachtgever levert de inventarisatie van gemeentelijk beleid aan. De vastgestelde visie levert ook belangrijke input voor de analyse. Opdrachtnemer verwerkt dit in/tot een ruimtelijke analyse van het plangebied.

Opstellen bouwstenen noord- en zuidzijde/variantenstudie

Door een aantal varianten of bouwstenen op te stellen worden de mogelijkheden en onmogelijkheden van de ontwikkeling onderzocht. Getoetst wordt of (gestapelde) beleidskaders i.c.m. de doelen van de ontwikkeling tot een haalbaar en wenselijk plan leiden binnen de stedelijke context. Zaken die d.m.v. varianten onderzocht worden kunnen bijvoorbeeld zijn: (optimalisatie) verkeerscirculatie, bezonning en (minimaliseren) windhinder, kansen klimaatadaptatie en toevoegen van groen versus kappen van bestaande bomen.

De planeconoom (van de gemeente) rekent de verschillende modellen op hoofdlijnen door, in overleg met de vastgoedeigenaar. De variantenstudie wordt besproken in een technische sessie met



de gemeenteraad (informeel). Optioneel wordt een voorkeursvariant vervolgens formeel voorgelegd aan het college en ter informatie aan de commissie Ontwikkeling.

Schetsontwerp SP/proefverkaveling

Het voorkeursmodel dat is voortgekomen uit de variantenstudie (die financieel haalbaar is, voldoet aan de gemeentelijke kaders en kan rekenen op voldoende draagvlak) wordt verder uitgewerkt.

Hiermee wordt het streefniveau vastgelegd waaraan het Stedenbouwkundig Plan minimaal moet voldoen. Het product dat wordt opgesteld heet proefverkaveling maar doet tevens dienst als schetsontwerp stedenbouwkundig plan.

Eenzijds worden de kaders van het PvEL ontwikkeld aan de hand van de proefverkaveling.

Anderzijds moet de proefverkaveling aantonen dat binnen de kaders van het PvEL een haalbaar en wenselijk plan kan worden gerealiseerd.

Integrale visie/streefbeeld

Door middel van een integrale visie op het plangebied wordt duidelijk op welke manier de opgaven, beleid, kaders en ambities worden vertaald naar een ruimtelijke en functionele ontwikkelrichting voor het plangebied. De integrale toekomstvisie voor het stationsgebied is al vastgesteld maar was nog globaal. Nu moet worden toegewerkt naar een gezamenlijk streefbeeld voor het plangebied.

Waar nodig worden keuzes vastgelegd in de prioritering van verschillende beleidsambities.

Optimalisaties van de vastgestelde visie aan de hand van nieuwe inzichten zijn denkbaar.

Beeldkwaliteitsplan

De beeldkwaliteitskaders maken deel uit van het PvEL en beschrijven de gewenste beeldkwaliteit van de bebouwing, busstation en de openbare ruimte en bevat toetsbare criteria. Het is een verbindend element tussen cultuurhistorie, landschap, architectuur en stedenbouw. Het plan geeft aanbevelingen en richtlijnen voor de vormgeving van bebouwing en de inrichting van de ruimte. Uit het beeldkwaliteitsplan moet een overtuigende relatie tussen de ruimtelijke kwaliteit van de architectuur, het busstation en de openbare ruimte blijken.

Het beeldkwaliteitsplan omvat beeldkwaliteitseisen voor de openbare ruimte en gebouwen (inclusief bv overkappingen busstation, wachtruimtes, etc.), in de vorm van tekst, illustraties, referenties als verbeelding ruimtelijke identiteiten en kwaliteiten.

Plan van Aanpak Klimaatadaptatie en vergroening

Het plan van aanpak klimaatadaptatie moet inzicht geven in de klimaatrobuustheid van het PvLE en prestatie-indicatoren inclusief haalbare maatregelen (met meetbare impact) bevatten die bijdragen aan een toekomstbestendige en leefbare openbare ruimte. In ieder geval dient ingegaan te worden op:

- Hittestress: analyse van risico's en mogelijke maatregelen (groen, schaduw, materiaalkeuze).
- Wateroverlast (intense neerslag): opvang, berging en infiltratieoplossingen.
- Droogte: behoud en infiltratie van water, effect op beplanting en bodem.
- Biodiversiteit & vergroening: versterking van ecologische waarden met als doel een diverse stadsnatuur in het stationsgebied

Het plan van aanpak klimaatadaptatie moet niet alleen maatregelen benoemen die in het stedenbouwkundig plan kunnen worden opgenomen, maar ook procesmatige handvatten bieden



voor de fases ontwerp, voorbereiding, uitvoering en beheer. Daarbij moet inzichtelijk worden gemaakt hoe (de effecten van) maatregelen meetbaar en toetsbaar zijn, bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestaande instrumenten zoals bijvoorbeeld de Klimaatadaptatie Effectentoets, Natuurladder, stresstesten of een gelijkwaardig meetinstrument.

Technisch Programma van Eisen busstation

Het technisch programma van eisen voor het busstation is een bijlage bij het PvEL. Opdrachtnemer neemt het voortouw bij het opstellen van dit PvE en haalt input op bij de provincie Noord-Holland. De provincie stemt ook af met de VRA. Het is de bedoeling dat opdrachtnemer samen met een afgevaardigde van provincie Noord-Holland een aantal werksessies organiseert en daarvoor een werkgroep inricht waar afgevaardigden van de gemeente, provincie Noord-Holland en NS en ProRail in deelnemen. De afspraak tussen provincie Noord-Holland, de VRA en de gemeente is dat het busstation dezelfde capaciteit heeft als benodigd voor de dienstregeling in 2029 (vóór Corona), de verwachte groei van het busverkeer wordt namelijk opgevangen op het nieuwe busstation Spaarnepoort en nieuwe busroutes om het centrum heen. Belangrijke onderdelen van het PvE zijn aantallen en afmetingen van de perrons, het al dan niet invoeren van een dynamisch busstation, snelheid(sbeperkende maatregelen) bussen op Jansweg-Stationsplein-Kruisweg, ruimte voor BRT en de voorzieningen voor wachtende passagiers en voor buschauffeurs.

Programma van Eisen fietsenstalling noordzijde en zuidzijde

Ook dit is een bijlage bij het PvEL. Opdrachtnemer neemt het voortouw bij het opstellen van dit PvE en haalt input op bij ProRail. Het is de bedoeling dat opdrachtnemer samen met een afgevaardigde van ProRail een aantal werksessies organiseert en daarvoor een werkgroep inricht waar afgevaardigden van de gemeente, provincie Noord-Holland, NS en ProRail in deelnemen. ProRail heeft technisch inhoudelijke kennis oever de eisen en wensen rondom de bouw van fietsenstallingen bij stations, ook op het gebied van duurzaamheid en circulariteit. Naast afmetingen en aantallen fietsparkeerplekken is een belangrijk onderdeel van het PvE de gemakkelijke bereikbaarheid van de fietsparkeerplekken bij het station vanuit alle windrichtingen en de vloeiende overstap naar bus of trein.

Structuurontwerp Vastgoed

De vastgoedeigenaar (en zijn adviseur) is verantwoordelijk voor het ontwerp van het vastgoed (Beresteyncomplex) en neemt deel in het ontwerpteam.

Stedenbouwkundig Plan

Na vrijgeven voor inspraak van het concept PvEL start het maken van een Stedenbouwkundig Plan op grond van randvoorwaarden en uitgangspunten van het, nog vast te stellen, definitieve PvEL. Opdrachtnemer wordt ook gevraagd dit product te maken.

Het Stedenbouwkundig Plan biedt inzicht in de situering van bebouwing, volumes, afstanden, de samenhang tussen de bebouwde en onbebouwde ruimte en het functioneel programma en bevat onder andere:

- Schema's / themakaarten over deelaspecten zoals: verkeersverbindingen en routes voetgangers, overstappen en wachtplekken reizigers, fietsers/fietsparkeren, taxi's/auto's/autoparkeren,



expeditie, hulpdiensten, ecologie&groen, water&klimaat, gebouwtype, oriëntatie, entrees, programma, bodem & ondergrond, sociaal, etc.;

- Plankaart met daarin plattegronden en beoogde functies (ook mogelijke bergingen, technische ruimten, in pandige trafo's etc.), entrees, inrichting van de openbare ruimte en bomen;
- Principedoorsneden met daarin functies, infrastructuur, overgangen, bomen & wortels, kabels & leidingen;
- Beknopte weergave van conclusies uit de benodigde onderzoeken;
- Concrete en haalbare maatregelen voor duurzaamheid, natuurinclusief bouwen, klimaatadaptatie, circulariteit, energie en warmte (aansluitend op de uitgangspunten van de omgevingsvisie Haarlem);
- Visualisaties ten behoeve van communicatie en participatie met de omgeving en politiek.
- Informatie t.b.v. gebieds- en grondexploitatie, zoals:
 - o plankaart van huidig en nieuw kadastrale eigendom/verdeling, overzichtsplattegronden met beoogd programma en functies (m2 bvo wonen en verdeling sociaal/vrije sector, kantoren, detailhandel, dienstverlening, maatschappelijk, etc.)
- Fietsparkeren en autoparkeren: aantallen ondergronds, gebouwd en op maaiveld.

Voor de plankaart (1:200) en principedoorsneden geldt:

- Het ontwerp moet digitaal, maatvast en overdraagbaar zijn.
- Bestanden dienen uitwisselbaar te zijn in open standaardformaten (DWG, DXF, IFC).
- Modelstructuur en codering conform NLCS / CB-NL (indien BIM).

Schetsontwerp Openbare Ruimte

In het Schetsontwerp openbare ruimte wordt het PvEL vertaald naar een ontwerpvisie en een globaal integraal inrichtingsplan. Het Schetsontwerp vormt de basis voor het nader uit te werken Voorlopig Ontwerp openbare ruimte. Het Schetsontwerp Openbare Ruimte bevat minimaal de volgende producten:

- Verkavelings- inrichtingsplan (plattegrondtekening) voor zowel de zuidzijde als de noordzijde van het station;
- Plantoelichting: sfeer-, identiteit, referenties, visuals;
- Facetkaarten: ontsluitingen omgeving, (langzaam verkeer)routes/toegankelijkheid, busstation, fietsparkeren, klimaatadaptatieplan, overzicht ondergrondse infrastructuur bestaand en nieuw, afval/laden-lossen/pakketdiensten, nood-en hulpdiensten/calamiteiten, etc.
- Groenparagraaf: ecologie, groen en bomenplan (nieuw en bestaand);
- Materialisatie en bijzondere elementen (zoals bv. overkapping busstation);
- Diverse principeprofielen en dwarsdoorsneden (maaiveld hoogtes);
- Ten behoeve van investeringsramingen (door opdrachtgever) ruimtegebruikskarta met uitsplitsing (bestaand, behoud, nieuw) naar: m2 uitgeefbaar/bebouwd/dek fietskelder, m2 verharding naar type, m2 groen naar type, aantal bomen, m1 kabels en leidingen etc.

Voor de plattegronden (1:200) en profieldoorsneden geldt:

- Het ontwerp moet digitaal, maatvast en overdraagbaar zijn.
- Bestanden dienen uitwisselbaar te zijn in open standaardformaten (DWG, DXF, IFC).
- Modelstructuur en codering conform NLCS / CB-NL (indien BIM).



Bestuurlijke besluitvorming

Het concept PvEL wordt vrijgegeven voor inspraak door het college van B&W. Voordat het definitieve PvEL wordt vastgesteld door het college van B&W, krijgt de gemeenteraad de gelegenheid om hierover wensen en bedenkingen te uiten. Het college houdt rekening met de reactie van de raad voordat het definitieve besluit wordt genomen (zware voorhangprocedure). Het college stelt tevens het SP vast. De opdrachtgever zal de noodzakelijke collegebesluiten en annotaties opstellen.

Onderzoeken

Tijdens het opstellen van het SP worden in opdracht van de opdrachtgever een aantal onderzoeken uitgevoerd. Deze dienen door de opdrachtnemer adaptief verwerkt te worden in het Stedenbouwkundig Plan, Beeldkwaliteitsplan en Schetsontwerp Openbare Ruimte. Daarnaast dienen windhinder, bezonning (TNO-normen als kader) en lichthinder door opdrachtnemer integraal mee te worden genomen in het ontwerpproces. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het aansturen en coördineren van het bureau dat de onderzoeken (wind/bezoning/licht) uitvoert. De kosten voor de genoemde onderzoeken dienen niet te worden meegenomen in de offerte. Eventuele opdracht voor externe onderzoeken worden door opdrachtgever rechtstreeks gegeven.

Projectmanagement/bouwmanagement

Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de coördinatie van het PvEL en zorgt ervoor dat het PvEL integraal en met input van de gemeente en stakeholders wordt opgesteld. Opdrachtnemer coördineert hiervoor de overleggen inhoudelijk, stemt af tussen de verschillende disciplines en bewaakt de GOTIK aspecten.

Belangrijke stakeholders

Stakeholders hebben in iedere deelstap een rol om samen met de projectorganisatie het product te maken (co-creatie):

- Vastint (eigenaar Beresteyncomplex, meebeslissen)
- Provincie Noord-Holland (concessieverlener busvervoer Haarlem-IJmond, meewerken)
- Spoorse partijen: NS, ProRail en hun adviseur Bureau Spoorbouwmeester (meewerken)
- VRA (concessieverlener busvervoer Amstelland-Meerlanden, meedenken)
- Connexxion (concessiehouder busvervoer beide concessies, meedenken)

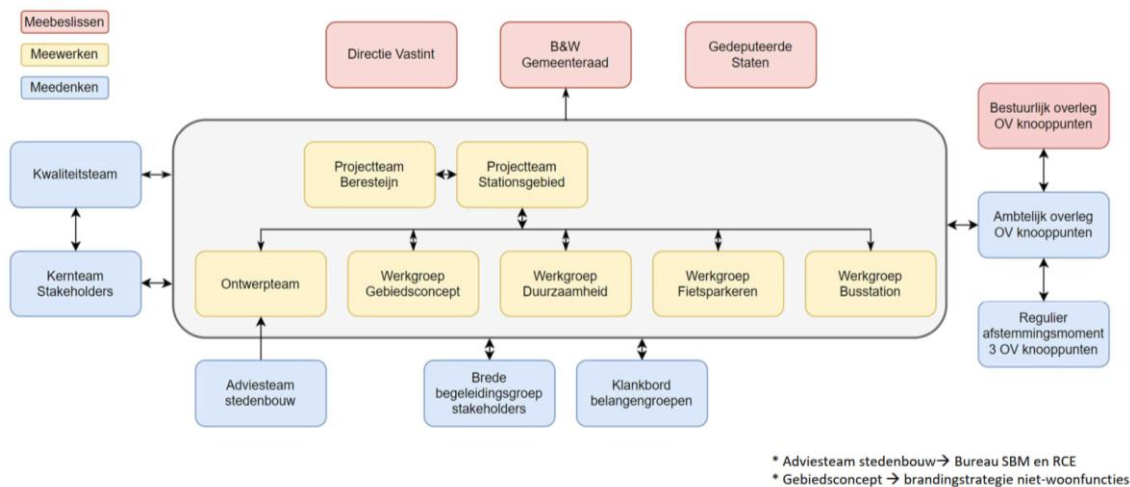
Overleggen en bijeenkomsten

Houd bij de uitwerking voldoende rekening met overleggen en afstemmingsmomenten, zowel intern als extern. Opdrachtnemer bereidt de overleggen inhoudelijk voor, zorgt ervoor dat genodigden over de noodzakelijke stukken beschikken en zorgt voor verslagen of een actielijst. Organisatorische zaken rondom bijeenkomsten (plannen van de afspraak, uitnodigingen en regelen van vergaderruimten) is een verantwoordelijkheid van de opdrachtgever.

- Startgesprek (fysiek in gebouw de Zijlpoort, Haarlem);
- Ontwerpteamsessies (gemiddeld elke vier weken circa 2 uur per keer, fysiek in gebouw de Zijlport, Haarlem);
- Afstemmingsgesprekken met projectteam/projectmanager



- Werksessies / inhoudelijke overleggen met (beleids)adviseurs gemeente, provincie, Vastint en ProRail (afhankelijk van inzichten, dilemma's, vraagstukken, onderzoeksresultaten etc.);
- Beleidstafels (integraal overleg met alle beleidsafdelingen fysiek in Haarlem, circa 4 keer);
- Themabijeenkomsten met stakeholders (circa 6 bijeenkomsten, overdag, fysiek in Haarlem);
- Informatiebijeenkomst(en) (circa 4 x breed met de buurt/wijk, in de avond in Haarlem);
- Diverse overleggen adviescommissies (uitgangspunt circa 2 sessies per commissie);
 - o Adviescommissie OmgevingsKwaliteit (stedenbouw, architectuur en openbare ruimte);
 - o Verkeersregio Kennemerland / Brandweer & nood en hulpdiensten (verkeer/openbare ruimte);
 - o Nutsoverleg (kabels en leidingen);
 - o Waterspreekuur (water en klimaatadaptatie);
 - o Platform Groen (groen/ecologie);
 - o Platform Toegankelijkheid;
- Stuurgroep (bestuurlijk opdrachtgevers Vastint, provincie Noord-Holland en gemeente, stadsbouwmeester (circa 3 keer);
- Raadsinformatiebijeenkomst/technische sessie (2x, fysiek in Haarlem, in de avond)



Afbeelding: organisatie- en overlegstructuur

2. Toelichting op de opgave

Het station en directe omgeving hebben een belangrijke functie als vervoersknooppunt, waar mensen van het ene op het andere vervoermiddel kunnen overstappen. De kansen die deze plek ook biedt als entree van de stad en interessante vestigingslocatie worden nu niet optimaal benut. Al in 2021 is een Integrale Toekomstvisie voor het Stationsgebied door de gemeenteraad vastgesteld die gaat over zowel de vervoers- als verblijfskwaliteiten van de plek. Cruciaal voor de ontwikkeling van het gebied is het besluit om de groei van het busvervoer elders op te vangen. In 2025 heeft de gemeenteraad een keuze gemaakt over de verkeerscirculatie voor bussen en fietsers aan de zuidzijde van het station. Er is gekozen voor de 'spreidingsvariant'. De volgende stap is het opstellen van een programma van eisen voor de leefomgeving (PvEL). De inzet voor het stationsgebied is herontwikkeling van het vastgoed (Beresteyncomplex), de realisatie van minimaal 5.000



fietsparkeerplekken, verplaatsen/herinrichten van het busstation en herinrichting van het Stationsplein. De bedoeling is een integraal plan te maken (noord en zuidzijde) en een gefaseerde uitvoering waarbij we eerst aan de slag gaan aan de zuidzijde.

In 2019 is een knelpuntenanalyse gemaakt waaruit o.a. bleek dat het busstation te klein is om toekomstige groei op te vangen en dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn. Door de bouw van de nieuwe mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid en de introductie van nieuwe busroutes, hoeft de verwachte toekomstige groei van het busvervoer niet op het Stationsplein te worden opgevangen. Dankzij de herontwikkeling van het Beresteyncomplex door de eigenaar, ontstaat er een kans om het Stationsplein beter in te richten. De bedoeling is sloop-nieuwbouw met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Het huidige complex omvat kantoren, commerciële ruimten, 22 sociale huurwoningen, een woontoren met 88 koopappartementen (VVE), een sporthal en een openbare parkeergarage. De bestaande woontoren blijft behouden. Naast de nieuwbouw en herinrichting van het Stationsplein, is ook een verbetering van de (verkeers)situatie aan de noordkant van het station een belangrijk vraagstuk. In 2021 is de Integrale Visie Stationsgebied Haarlem 2020-2040 vastgesteld. Deze visie is leidend voor de verdere ontwikkeling.

Het doel van het project is de realisatie van een goed functionerend OV knooppunt en een aantrekkelijke stationsomgeving en wervende entree tot de stad (aan noord en zuidzijde) - waarin wordt gereisd, gewoond en gewerkt - gecombineerd met het borgen van de kwaliteiten van het rijksmonumentale station en het beschermde stadsgezicht. Dit benaderen we als een integrale opgave.

De vastgestelde visie vormt het kompas voor de stapsgewijze ontwikkeling van dit beeldbepalende entreegebied van de stad.

De belangrijkste maatregelen zijn:

- Uitbreiden bestaande fietskelder Stationsplein (korte termijn)
- Nieuwe fietskelder aan noordzijde station (lange termijn)
- Herinrichten (en mogelijk verplaatsen) busstation
- Herinrichten en vergroenen Stationsplein/openbare ruimte rondom
- Herontwikkeling Beresteyncomplex

Uitgangspunten

Bij het opstellen van de Integrale Toekomstvisie Stationsgebied 2020-2040 is al een ruimtelijke analyse van het gebied gemaakt, vertaald naar ambities en concrete maatregelen. De visie omschrijft de kwaliteiten, ambities en potentie van het gebied. Vervolgens zijn varianten voor de verkeersafwikkeling en mogelijke locaties voor het fietsparkeren onderzocht. Dit heeft geresulteerd in besluitvorming door de gemeenteraad hierover in januari 2025; er is gekozen voor de 'spreidingsvariant'. De visie met ambities, de maatregelen en de keuze voor de spreidingsvariant, is het vertrekpunt voor de verdere uitwerking in de definitiefase. De visie voor het stationsgebied is door de gemeenteraad vastgesteld in juli 2021.

Vervolgens zij door de gemeenteraad in februari 2025 aanvullende uitgangspunten vastgesteld voor de ontwikkeling. Tenslotte zijn met de betrokken wethouders en stadsarchitect ambities voor het stationsplein visueel weergegeven.



Eerdere besluitvorming

Bestuurlijk vastgestelde uitgangspunten en randvoorwaarden voor het PvLE:

- Er komt een nieuw busstation op maaiveld op het Stationsplein (variant goede burenen);
- Het station is zowel via de Kruisweg als Jansweg met de fiets goed bereikbaar;
- Fietsparkeerplekken bij het station zijn zowel vanaf de Kruisweg als de Jansweg toegankelijk;
- De fietskelder onder het Stationsplein wordt uitgebreid;
- Er wordt rekening gehouden met een toekomstige fietsparkeerkelder aan de noordzijde van het station;
- Het Stationsplein wordt heringericht met nieuwbouw in de plaats van het Beresteyncomplex en een nieuw busstation;
- De Kruisweg blijft opengesteld voor busverkeer;
- Onderzoeken snelheidsbeperkende maatregelen voor busverkeer op de Jansweg, Kruisweg en Stationsplein;
- Ruimtelijke opdeling van het Stationsplein in een verblijfsplein en een busstation;
- Comfortabele en efficiënte inrichting van het busstation (met ruime perrons, overkappingen en zitplekken);
- Ruimte voor de tram (inmiddels BRT);
- Toekomstbestendige groeiruimte voor alle OV bewegingen;
- Goede bereikbaarheid met de fiets uit alle windrichtingen;
- Historische context van het stadscentrum en het monumentale stationsgebouw (waaronder met name ook de beschikbare ruimte in de beide toegangstunnels).

Links naar eerdere besluitvorming

- Raadsbesluit 27 februari, zie onder punt 8: [Raadsbesluit: afronden initiatieffase en vaststellen uitgangspunten ontwikkeling Stationsgebied](#)
- [Collegebesluit Stationsgebied: start participatie over varianten](#), zie onder punt 19 voor het collegebesluit en de bijlagen
- [Raadsbesluit Integrale toekomstvisie 2020-2040 stationsgebied vaststellen](#), zie onder punt 16 voor het raadsbesluit en de vastgestelde visie voor het gebied
- [Collegebesluit Vrijgeven concept visie stationsgebied voor inspraak](#), zie onder punt 6 voor het collegebesluit en de conceptvisie
- [Raadsbesluit startnotitie visie stationsgebied](#), zie onder punt 25 voor het raadsbesluit, de startnotitie en bijlagen
- [Informatienota probleemanalyse-integrale visie stationsgebied](#), zie onder punt 10 voor de informatienota en het rapport probleemanalyse

Rapportage die is opgesteld naar aanleiding van een enquête onder reizigers en Haarlemmers in 2024: [Onderzoeksrapport herinrichting stationsgebied, ervaring en beoordeling van inwoners](#)

In 2019 vastgestelde knelpunten in het gebied:

- Overvolle busperrons op het Stationsplein
- Overlast door de groei van het busvervoer in de binnenstad
- Te weinig fietsparkeerplekken bij het station



- Belemmeringen voor fietsers en voetgangers in het stationsgebied en met name op de Rode Loper (Kruisweg)
- Onaantrekkelijke entree van de binnenstad via het Stationsplein

Vastgestelde maatregelen binnen het gebied:

- Toevoegen (minimaal) 5.000 fietsparkeerplekken bij het station (en bij voorkeur laten vervallen maaiveldfietsparkeren rondom station)
 - Uitbreiden bestaande fietskelder Stationsplein (korte termijn, minimaal 1.700 plekken) en een voorkeur voor het toevoegen van een tweede toegang
 - Nieuwe fietskelder aan noordzijde station (lange termijn) met mogelijk een toegang onder het Kennemerplein (tunnel onder N200)
- Herinrichten (en mogelijk verplaatsen) busstation (met dezelfde capaciteit als in 2019/vóór Covid) met ruime perrons, overkappingen en comfortabele zitplekken;
- Herinrichten Stationsplein/openbare ruimte (levendig stadsplein met groen en ruimte om te verblijven);
- Vergroenen, klimaatadaptatie;
- Herontwikkeling Beresteyncomplex met behoud van de werkfuncties (m2 bvo);
- Herinrichten (vergroenen) Lange Herenstraat (in samenhang met herontwikkeling Beresteyn);
- Ruimte voor fietsers aan noordzijde station door herinrichten kruispunt Kennemerplein (opheffen afslag west/noord en vice versa);
- Verkeer past zich aan, aan de stedelijke omgeving: (Onderzoeken van) snelheidsbeperkende maatregelen voor bussen (Jansweg, Kruisweg, Stationsplein);
- Voorkomen trillingshinder door busverkeer door glad wegdek busbanen en halteplaatsen;
- Jansweg veiliger voor fietsers in twee richtingen (bij voorkeur halteplaats NS verplaatsen naar noordzijde station).

Programmatistische doelstelling herontwikkeling Beresteyncomplex

- Sloop-nieuwbouw
- Gemengde bestemming
- Sporthal komt te vervallen
- Publieke autoparkeergarage komt te vervallen
- Mogelijk behoud ondergronds deel autoparkeergarage als kans
- Volume conform vigerend bestemmingsplan Nieuwstad (resulteert in circa 40.000-44.000 m2)

Omgevingsvisie Haarlem 2045

De omgevingsvisie is een brede integrale visie voor Haarlem en schetst de ruimtelijke ontwikkeling van de stad richting 2045. De visie verbindt beleidsopgaven vanuit verschillende sectoren met elkaar, zoals bereikbaarheid, wonen, duurzaamheid, economie, sociaal, cultureel. De visie schetst zes strategische keuzes waar Haarlem op stuurt: mengen en verdichten, buurtgericht ontwikkelen, vergroenen en vernatten, bevorderen gezonde leefomgeving, ruimte voor energietransitie en mobiliteitstransitie. De omgevingsvisie is ook het kader waarbinnen de gemeente een omgevingsplan opstelt.

[Omgevingsvisie Haarlem 2045.pdf](#)

Raakvlakprojecten in de omgeving



- Renovatie spoorbruggen door ProRail (medio 2026)
- Vervangen emplacement (sporen en wissels) station door ProRail (medio 2028/2029?)
- Aanleggen fietsring Haarlem
- Herinrichten Kennemerplein (verbeteren oversteekbaarheid)
- Verbeteren fietsroute station-Kennemerbrug-Haarlem Noord
- Optioneel samen met VVE verduurzamen woontoren en opknappen gevel (geen onderdeel van dit PvA/de procesopdracht)

Raakvlakprojecten buiten het gebied

- Ontwikkeling busstation Haarlem Nieuw Zuid (project is in uitvoering)
- Verbeteren HOV verbinding Haarlem-Schiphol-Amsterdam-Zuid met BRT (bus rapid transit)
- Realiseren Velsersboog (verbindingsweg tussen de N208 en A22)
- Verbeteren fietsverbinding Haarlem-Noord-station-centrum

Belangrijkste stedenbouwkundige ontwerppunten (niet vastgesteld)

- Een veilige en comfortabele omgeving voor voetgangers
Bijvoorbeeld door brede trottoirs, ruime en veilige oversteekplekken, vergroten van de toegankelijkheid en oriëntatie voor voetgangers, scheiden van snel en langzaam verkeer, bevorderen van het gebruik van de fiets (in plaats van de auto) en bevorderen van groen en natuurlijke schaduw.
- Bijdragen aan de sfeer van de Haarlemse binnenstad
Bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de bestaande (historische) architectuur en stedenbouwkundige structuren, door te werken met vergelijkbare materialen, kleuren en bouwhoogtes, wordt een gevoel van samenhang met de omgeving gecreëerd. Ook het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte met veel groen en levendige plinten kan de sfeer van de binnenstad versterken. Daarnaast kan het mixen van functies, zoals woningen, winkels en horeca, zorgen voor een bruisende en levendige omgeving die past bij de binnenstad.
- Maken van een bruisende plek met een mix van functies
Een levendige en gevarieerde invulling van het plein trekt Haarlemmers en reizigers aan en creëert zo een bruisende sfeer. Bijvoorbeeld door te zorgen voor een goede balans tussen openbare ruimte en bebouwing, voldoende groen en zitgelegenheid, en een diversiteit aan functies zoals horeca, cultuur en mogelijk evenementen. De stationsomgeving moet aantrekkelijk, goed bereikbaarheid en toegankelijk zijn voor verschillende doelgroepen.

Het Rijk stelt de volgende randvoorwaarden vanwege de toegekende cofinanciering voor fietsparkeren en busstation

- Minimaal 2.656 woningen toevoegen binnen het stationsgebied (straal 1.200 meter rondom station) waarvan minimaal 503 in de directe omgeving van het station;
- Minimaal 1.380 arbeidsplaatsen toevoegen binnen het stationsgebied (straal 1.200 meter rondom station) waarvan 440 arbeidsplaatsen in de directe omgeving van het station;
- Start realisatie eerste infra/mobiliteitsmaatregel: uiterlijk 2027;
- Afronding realisatie laatste infra/mobiliteitsmaatregel: uiterlijk 2035.

Beschikbare onderzoeken en rapportages (niet bestuurlijk vastgesteld)



- Juni 2024: conclusies en aanbevelingen Crimson (bureau Crimson)
- Maart 2017: Cultuur en stedenbouwhistorische analyse Stationsgebied Haarlem (Crimson)
- November 2021: verkeerskundige uitwerking (Goudappel)
- Januari 2022: fietsers in het stationsgebied (Goudappel)
- Januari 2022: verkeerskundige uitwerking busstation (Goudappel)
- April 2022: locatiestudie ondergrondse fietsenstalling (Movares)
- Mei 2022: kruispuntenanalyse Parklaan-Kruisweg-Jansweg (Goudappel)
- November 2023: (brom)fietstellingen (De verkeerstellers)
- September 2024: evaluatie verkeersproef Kennemerplein (gemeente Haarlem)
- Oktober 2025: ambities voor het Stationsplein (gemeente Haarlem)