

Onderwerp	
Vaststellen noordvariant als voorkeursvariant mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid	
Nummer	2022/609866
Portefeuillehouder	Roduner, F.J. en Berkhout, R.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	PCM
Auteur	Tobben, P.G.J.
Telefoonnummer	023-5113917
Email	ptobben@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>In november 2021 heeft de gemeenteraad twee varianten voor een mobiliteitshub op de Schipholweg vastgesteld: noordvariant en korte tunnelvariant. Beide varianten zijn dit voorjaar in diverse ontwerpessies verder uitgewerkt. Op basis van de verkregen inzichten is de noordvariant is als de betere variant naar voren gekomen. Hierbij heeft een ondergrondse fietsenstalling de voorkeur boven een gebouwde fietsenstalling ten zuiden van de Schipholweg met een traverse. Het college legt de noordvariant als voorkeursvariant voor aan de raad. Het nu vaststellen van een voorkeursvariant is van belang voor de financiering van de noordvariant.</p> <p>Hierna wordt de mobiliteitshub verder uitgewerkt in de ontwerpfase.</p>
Behandelaanpak voor commissie	De commissies Ontwikkeling en Beheer worden verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none"> - Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040 groen en bereikbaar (2017/477571), raadsvergadering 21-12-2017. - Ontwikkelvisie Europaweg (2019/676967), raadsvergadering 21-11-2019. - Startnotitie integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied (2019/672177), raadsvergadering 19-12-2019. - Ontwikkeling OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (2020/691440), raadsvergadering 26-11-2020. - Reserveringsaanvraag OV-fonds provincie Noord-Holland (2021/291598), collegebesluit 15-06-2021. - Stedenbouwkundig programma van eisen knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (2021/0266076), raadsvergadering 1juli 2021. - Vaststellen Gebiedsplan Bereikbare Steden (2021/0332154), collegebesluit, 06-07-2021. - Variantenkeuze mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid (2021/322788), raadsvergadering 25-11-2021.

Besluit College d.d. 24 mei 2022	1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast. de secretaris, de burgemeester,
Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)	De raad der gemeente Haarlem, Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders, Besluit: <ol style="list-style-type: none"> 1. De noordvariant vast te stellen als definitieve variant voor de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid. 2. Een krediet vrij te geven van € 600.000,00 ten laste van IP post SOR.21 voor de kosten van de ontwerpfase van de mobiliteitshub bestaande uit ca. € 350.000,00 voor adviesdiensten en een ontwerp bureau, ca. € 200.000,00 aan interne uren voor ontwerp, toetsing en management en 10% onvoorzien. de griffier, de voorzitter,

1. Inleiding

In 2019 is een knelpuntenanalyse uitgevoerd voor het stationsgebied van Haarlem met als belangrijke bevinding dat het openbaar vervoer (OV) de komende 20 jaar met circa 50% zal groeien. Deze groei kan niet worden opgevangen in het stationsgebied en een verdere belasting van de Oude Stad is ongewenst. Met de Startnotitie integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied is daarom besloten om een busstation ten zuidoosten van de Oude Stad te realiseren, dat een belangrijke schakel vormt in het regionale OV-netwerk en als regionaal overstappunt gaat fungeren. Als uitvoering van dit besluit is samen met de provincie Noord-Holland een verkennend onderzoek gedaan naar mogelijke locaties voor de regionale mobiliteitshub. Op basis van dit onderzoek is een zoekgebied op de Schipholweg tussen het Spaarne en de Europaweg eind 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.

Samen met de provincie zijn vorig jaar diverse varianten voor een mobiliteitshub binnen dit aangewezen zoekgebied onderzocht. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeenteraad op 25 november 2021 besloten om het aantal varianten voor een mobiliteitshub terug te brengen tot twee principemodellen: een maaiveldmodel (noordvariant) en een ongelijkvloers model (korte



tunnelvariant). Andere varianten zoals zuidvariant en lange tunnelvariant zijn afgefallen door onder andere de excentrische ligging en hoge kosten.

Beide vastgestelde varianten waren nog onvoldoende uitgewerkt, met name ook in de ruimtelijke context van de omgeving, om voldoende inzicht te geven in de mogelijkheden en consequenties en om op basis daarvan een definitieve variant aan te wijzen. Daarom zijn in het eerste kwartaal van dit jaar in meerdere ontwerpessies met gemeentelijke stedenbouwers en landschapsarchitecten, de stadarchitect, de provincie Noord-Holland, ingenieursbureau Sweco en architectenbureau VenhoevenCS beide varianten 'door ontworpen' om zo meer inzicht te krijgen in de ruimtelijke kwaliteit, potenties en kwetsbaarheden. Belangrijke inzichten en conclusies van deze gezamenlijke ontwerpbijeenkomsten zijn dat:

- De mogelijkheden voor het realiseren van een levendig stedelijk milieu bij de noordvariant het grootst zijn vanwege de integratie met het voorplein, de plint en het toekomstige programma van de nieuwbouw Schipholweg 1.
- Met de noordvariant meerwaarde wordt geleverd voor het sportpark aan de zuidzijde van de Schipholweg door een logischere verbinding met de mobiliteitshub en de wijk aan de noordzijde.
- Met de noordvariant een betere relatie wordt gelegd met het Spaarne.
- De noordvariant per saldo het minste ruimte in beslag neemt waardoor er in het gehele gebied meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers die samen met het programma het stedelijk leven op de plek bepalen.
- De noordvariant is flexibeler vanwege de kleinere ingreep in de infrastructuur.
- De mobiliteitshub bij de tunnelvariant een minder goede aansluiting kent op de plinten van de omliggende nieuwbouw, vooral van Elan Wonen aan de noordzijde vanwege de beperkte programmatische meerwaarde.
- De oversteekbaarheid en het opheffen van de barrièrewerking van de Schipholweg ter plaatse van de kop van de Europaweg bij de tunnelvariant het beste is.
- Bij de tunnelvariant het fietsparkeren op maaiveld zó veel ruimte in beslag neemt, dat een inrichting van de openbare ruimte met de noodzakelijke kwaliteit onmogelijk wordt.
- Het fietsparkeren binnen een nieuw gebouw, zoals bij de noordvariant, geen optie is bij de tunnelvariant vanwege een te grote afstand tussen de stallingslocatie en de mobiliteitshub, waardoor de enige optie is om het fietsen ondergronds te brengen.
- Het ondergronds brengen van de fietsenstalling bij de tunnelvariant sterk kostenverhogend werkt omdat de autotunnel daarvoor dieper moet worden aangelegd.
- Het ondergronds brengen van de fietsenstalling echter zeer aantrekkelijk is voor de reiziger vanwege de korte, directe en overdekte verbinding tussen de fietsenstalling en de perrons. Daarom heeft deze oplossing ook bij de noordvariant de voorkeur gekregen boven een fietsenstalling in een nieuw gebouw met een traverse.

De voorgaande ruimtelijke analyse van beide varianten in combinatie met een beoordeling op andere aspecten zoals de investeringen, flexibiliteit en toekomstbestendigheid hebben geleid tot een voorkeursvariant die het college aan de gemeenteraad wil voorleggen: de noordvariant

Daarbij heeft een ondergrondse fietsenstalling onder de mobiliteitshub met toegangen aan de noord- en zuidkant van de Schipholweg en met directe verbindingen naar de perrons bij de noordvariant de voorkeur met het oog op de gunstigere ketenmobiliteit voor de fietser. Dit onder voorwaarde dat het goed inpasbaar is met prettige en veilige toegangen. De ondergrondse fietsenstalling wordt deze zomer nog getoetst op aspecten als technische haalbaarheid, sociale veiligheid, verbindingsmogelijkheden en kosten.

Naar aanleiding van deze analyse zal het college dit najaar een besluit nemen over de ondergrondse fietsenstalling versus een gebouwde fietsenstalling aan de zuidzijde met een traverse als verbinding. Dit collegebesluit zal vervolgens ter bespreking aan de raadscommissie worden voorgelegd.

Het nu vaststellen van een definitieve variant is van belang met het oog op het bespreken van een bijdrage door het Rijk en het indienen van een definitieve aanvraag bij de provincie dit najaar en met het oog op de voortgang van de omliggende ontwikkelingsprojecten.

De eindresultaten van de doorontwerpsessies voor de noord- en tunnelvariant zijn opgenomen in bijlage 1. Bijlage 2 bevat overzichtskaarten met routes voor fietsers en voetgangers en in bijlage 3 is een afwegingstabel opgenomen waarin beide varianten zijn getoetst aan meerdere criteria. In de visualisaties van bijlage 1 is bij de noordvariant nog uitgegaan van een inpandige fietsenstalling aan de zuidzijde van de Schipholweg met een traverse als verbinding. In bijlage 2 is het alternatief opgenomen met een ondergrondse fietsenstalling bij de noordvariant (6^e kaart).

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. De noordvariant vast te stellen als definitieve variant voor de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid.
2. Een krediet vrij te geven van € 600.000,00 ten laste van IP post SOR.21 voor de kosten van de ontwerpfase van de mobiliteitshub bestaande uit ca. € 350.000,00 voor adviesdiensten en een ontwerp bureau, ca. € 200.000,00 aan interne uren voor ontwerp, toetsing en management en 10% onvoorzien.

3. Beoogd resultaat

- De mobiliteitshub Nieuw-Zuid vormt samen met Oostpoort en Stationsgebied de drie Haarlemse knooppunten, die belangrijk zijn voor de regionale bereikbaarheid binnen de MRA en voor het toekomstbestendig bereikbaar en leefbaar houden van de stad met het oog op (de versnelling van) de grote woningbouwopgave en de daarmee samenhangende voorzieningen en arbeidsplaatsen.



- Met de keuze voor de noordvariant als definitieve variant wordt de voortgang van de ontwikkeling van een mobiliteitshub op de Schipholweg bevorderd, wordt een belangrijke stap gezet in de definitieve aanvragen voor medefinanciering door Rijk, provincie en regio én wordt er meer zekerheid geboden met het oog op de omliggende ontwikkelingen.
- Met het realiseren van een regionale mobiliteitshub op de Schipholweg wordt de groei van het openbaar vervoer opgevangen buiten de Oude Stad en wordt de visie van het Stationsgebied Haarlem mogelijk gemaakt.
- Een mobiliteitshub op deze locatie op de Schipholweg/N205:
 - i. levert een bijdrage aan de mobiliteitstransitie en verduurzaming van het mobiliteitssysteem;
 - ii. biedt een directere verbinding met de regio;
 - iii. maakt het gebied aantrekkelijker voor bedrijvigheid, wat gunstig is voor het creëren van een tegenspits en daarmee exploitatie van het OV;
 - iv. draagt in de spitsuren bij aan het ontlasten van de overvolle spoorlijn Haarlem – Amsterdam;
 - v. geeft meer mogelijkheden voor OV-routes naar de ontwikkelzones;
 - vi. vormt een schakel tussen Schalkwijk, de ontwikkelzone Europaweg en de rest van de stad en maakt de sportvelden toegankelijker;
 - vii. voegt gewenste dynamiek, kwaliteit en elan toe aan het begin van de stadsstraat Europaweg en de Schipholweg en biedt de mogelijkheid om de barrière-werking van de Schipholweg aan te pakken;
 - viii. is een voorwaarde om deze plek gewenste grootstedelijke dynamiek te geven als entreeplek van Schalkwijk en Haarlem-oost.

4. Argumenten

4.1 Het besluit voor een mobiliteitshub past binnen het ingezette beleid

De regionale mobiliteitshub op de Schipholweg verbindt het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid met de regio door middel van de belangrijke OV-routes naar Amsterdam-Zuid en Schiphol. Ook over de weg is dit de belangrijkste route naar het zuidwesten van de regio, het oosten en de A9.

In diverse gemeentelijke beleidsdocumenten is de ontwikkeling van een regionale mobiliteitshub opgenomen, zoals in de Structuurvisie openbare ruimte, de Toekomstvisie Stationsgebied en de Visie Europaweg. In de bereikbaarheidsvisie van Zuid-Kennemerland staat de ontwikkeling van een 'multimodaal openbaar vervoerstation' expliciet als opgave benoemd, met het oog op de goede verbindingsmogelijkheden van de buurgemeenten met de mobiliteitshub op de Schipholweg, als beginpunt van de corridor Haarlem-Amsterdam-Schiphol.

Het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is een belangrijk uitgangspunt in de HOV-corridorstudie Haarlem-Amsterdam/Schiphol, waarbij de 3^e fase van start gaat en loopt tot begin 2023, en de Lijnennetstudie die eind dit jaar wordt afgerond. Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid vormt de schakel tussen enerzijds de corridor Haarlem-Amsterdam, met bijvoorbeeld het begin/eindpunt voor de BRT (bus rapid transit), en anderzijds de uitwaaiing van het lijnennet in deelgebied Zuid-Kennemerland. In MRA verband is de ontwikkeling van Haarlem Nieuw-Zuid samen met het Stationsgebied en Oostpoort één van de pijlers onder Bereikbare Steden, het traject waarin met het Rijk samen stappen

worden genomen richting polycentrische verstedelijking in de MRA. Nieuw-Zuid is één van de zogenaamde focusknopen in de landelijke actie-agenda OV-knooppunten.

4.2 De noordvariant scoort op meerdere aspecten beter dan de tunnelvariant

Een toets op meerdere criteria zoals mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, investering, risico's, beleving en comfort leidt per saldo tot een substantieel betere score bij de noordvariant (zie de afwegingstabel in bijlage 3). NB: Bij deze toets is de weging per criterium gelijk gehouden. Belangrijke verschillen in het voordeel van de noordvariant zijn de investering (ca. 75 mln versus ca. 140 mln voor de tunnelvariant), toekomstbestendigheid (flexibiliteit met het oog op de mobiliteitstransitie) en verblijfskwaliteit (integratie met voorplein Schipholweg 1).

4.3 De noordvariant heeft draagvlak bij belangrijke stakeholders

De noordvariant wordt door de belangrijkste belanghebbenden (regio, provincie en Rijk) gezien als de meest optimale variant. Bij de noordvariant is daarom de kans op een bijdrage en de financiële haalbaarheid voor de realisatie van de mobiliteitshub het grootst (dekking, zie paragraaf 4.10). Op 19 mei 2022 heeft er een bestuurlijk overleg plaats gevonden met de provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail. De deelnemers steunen het besluit om de noordvariant als voorkeursvariant voor te leggen aan de gemeenteraad. De provincie wil samen met de gemeente de haalbaarheid van een ondergrondse fietsenstalling nader onderzoeken.

4.4 De noordvariant sluit het beste aan op de omliggende ontwikkelingen

De voorkeur voor de noordvariant is gebaseerd op de kansen voor de vorming van een aantrekkelijk stedelijk knooppunt en verblijfsgebied, met een goede aansluiting op de plinten van vooral Schipholweg 1 en met een logischere verbinding van buurten aan de noordzijde met het sportpark aan de zuidzijde van de Schipholweg. Bij de tunnelvariant is de mobiliteitshub in vergelijking met de noordvariant minder geïntegreerd met de (plinten van de) omliggende ontwikkelingen en de toegang van het sportpark. Vooral de plint van Elan Wonen aan de noordkant van de tunnelvariant biedt programmatische beperkte meerwaarde als potentiële begrenzing van de mobiliteitshub.

4.5 Aanliggende ontwikkelaars zijn betrokken

De ontwikkelaar van de ontwikkeling Schipholweg 1 (OC Spaarne 1 vof) verwacht bij de noordvariant versterking van de commerciële functies in de plint. De nabijheid van de mobiliteitshub kan bijdragen aan de levendigheid, die de levensvatbaarheid van een echt verblijfsklimaat voor Schipholweg 1 vergroot. In lijn met de gebiedsvisie wil OC Spaarne 1 vof te zijner tijd samenwerken aan een mooie mix van voorzieningen. De drempel voor de fietsers moet zo laag mogelijk zijn om daadwerkelijk gebruik te maken van de geboden stalling. Dan lijkt voor OC Spaarne 1 vof de ondergrondse fietsenstalling de betere oplossing (fiets wegzetten en door i.p.v. fiets wegzetten en terug). De ontwikkelaar van Spaarnepoort (Being), dat aan de zuidzijde van de Schipholweg ligt, heeft een voorkeur voor de tunnelvariant vanwege de verbindingsmogelijkheden tussen Schalkwijk en de Slachthuisbuurt maar ziet ook de knelpunten in de haalbaarheid wat betreft kosten en complexiteit.



De ontwikkelaar van Schonenvaert (NewCheese Development), dat aan de zuidoostzijde van de Schipholweg/Europaweg is gelegen, heeft geen specifieke voorkeur maar geeft ook aan de noordvariant vele malen kansrijker te vinden, gezien de omvang en de kosten.

4.6 Knooppunt voor fietsers en voetgangers

De mobiliteitshub ligt niet alleen aan de N205/Schipholweg, dat een ringfunctie heeft voor de stad en regio, het ligt ook aan een belangrijke fietsroute van Schalkwijk naar de rest van de stad. De mobiliteitshub heeft een belangrijke overstapfunctie voor het transport van en naar de regio. De overstap is van de ene naar de andere openbaar vervoerslijn maar vooral naar modaliteiten ten behoeve van het voor- en natransport. De fietspaden vanuit de omgeving naar het knooppunt en v.v. zijn hierbij van groot belang. Behalve goede fietsinfrastructuur op het knooppunt Nieuw-Zuid zelf dienen ook de routes naar de belangrijkste bestemmingen zoals de binnenstad, Schalkwijk, Heemstede en Bloemendaal snel en comfortabel te zijn. Deze voor de mobiliteitshub belangrijke routes worden dit najaar verder in kaart gebracht en onderzocht op knelpunten, die kunnen worden weggenomen om het functioneren van de mobiliteitshub na realisatie te optimaliseren. De Schipholweg vormt een barrière, vooral voor voetgangers. De mobiliteitshub maakt het mogelijk om die barrière te slechten zodat er niet alleen een goede verbinding komt naar de perrons van de hub maar ook voor bijvoorbeeld de looproute van de Slachthuisbuurt naar het sportpark ten zuiden van de Schipholweg. In bijlage 2 zijn de routes voor fiets en voetgangers op het knooppunt Nieuw-Zuid in kaart gebracht.

4.7 Duurzaamheidsparagraaf

Haarlem wil in 2040 aardgasvrij, in 2040 circulair en in 2050 klimaatbestendig zijn. Met de mobiliteitshub kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de mobiliteitstransitie en verduurzaming van het mobiliteitssysteem. Daarnaast zijn en worden duurzaamheidsvoorwaarden en -uitgangspunten gesteld bij de nadere uitwerking van de mobiliteitshub in de ontwerp-, voorbereidings- en realisatiefase. Dit is al in het vastgestelde stedenbouwkundig programma van eisen knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ([2021/0266076](#)) opgenomen en wordt in de technische programma's van eisen voor de mobiliteitshub meegenomen.

Circulair ontwerpen is hiervan een voorbeeld. Hierbij kan gedacht worden aan materialen van hergebruikte grondstoffen en het toepassen van 'losmakelijke' verbindingen (bijvoorbeeld cementvrij) in combinatie met houtbouw.

Hoewel berekeningen in dit stadium nog niet zijn uitgevoerd, levert de mobiliteitshub naar verwachting een positieve bijdrage in het kader van de stikstofproblematiek. Het busverkeer neemt toe maar het gebruik van fossiele brandstof wordt volledig afgebouwd. Daarnaast levert de mobiliteitshub een bijdrage aan de transitie van de auto naar OV en fiets.

4.8 Groenparagraaf

Een belangrijk uitgangspunt is de vergroening van het knooppunt Nieuw-Zuid. Dit is te zien in de ruimtelijke ontwerpen zoals opgenomen in bijlage 1.

De huidige situatie kent een laanbeplanting maar asfalt en beton overheersen. De inpassing van de mobiliteitshub heeft gevolgen voor de huidige situatie. Dit geldt zowel voor de bestaande rij- en busbaanindeling als ook voor de bomen. Bij de tunnelvariant zijn de gevolgen door de hellingbanen naar de tunnel groter dan bij de noordvariant. Het huidige bomenbestand wordt dit najaar geïnventariseerd en onderzocht op verplantbaarheid ten behoeve van de uitwerking in de ontwerpfase. Uitgangspunt is de stevige laanstructuur van de Schipholweg te versterken en in het ontwerp van de mobiliteitshub te integreren.

Ook met het oog op het minimaliseren van (asfalt)verharding krijgt de noordvariant de voorkeur. De noordvariant is flexibeler zodat ruimte, die in de toekomst vrijkomt door het overbodig worden van rijbanen, met gedifferentieerd groen kan worden ingevuld.

4.9 Participatie en inspraak

De omgeving wordt geïnformeerd over de voortgang van alle ontwikkelingen die op en om het knooppunt plaatsvinden. Zo is er 21 juni as. een informatiemarkt in het Van der Valkhotel. Hier is laagdrempelig informatie op te halen en vragen te stellen over de laatste stand van zaken met betrekking tot de mobiliteitshub, Schipholpoort, Schonenvaert, Schipholweg 1, het gebiedsconcept voor het knooppunt en de startnotitie voor het sportpark.

Nadat het Stedenbouwkundig plan is vastgesteld, wordt een ontwerp bouwplan en ontwerp van de openbare ruimte opgesteld. Hierover vindt participatie en inspraak plaats.

4.10 De noordvariant heeft de meeste kans op een sluitende dekking

De totale kosten voor de noordvariant zijn naar verwachting ca. € 75 miljoen (incl. ondergrondse fietsenstalling). De kosten voor een tunnelvariant liggen bijna een factor 2 hoger (ca. 140 mln). Op dit moment is er al een aantal financiële toezeggingen en dekkingsbronnen. Later dit jaar wordt een mogelijke bijdrage van het Rijk besproken. In onderstaande tabel wordt ingezet op een bijdrage van 50% door het ministerie I&W.

• Gemeente: SOR (structuurvisie openbare ruimte)	5,0
• Gemeente: verwachte opbrengst nota bovenwijken	
	5,0
• Gemeente: overige middelen	PM
• GR Zuid-Kennemerland: mobiliteitsfonds	2,5
• Vervoerregio Amsterdam (VRA)	PM
• Provincie NH: reservering OV-fonds	8,0
• Provincie NH: overige middelen	PM
• Rijk (aannee 50% van 75 mln)	37,5
<hr/> Totaal dekking (mln)	58,0 +PM

De voorgaande tabel laat nog een tekort zien van ca. 17 miljoen. Dit is inclusief de PM-posten. Deze PM-posten worden nog ingevuld met bijvoorbeeld BDU-subsidie van de provincie en een bijdrage van VRA voor elektrische laadpunten voor de bus.



De ontwerpfasen voor de mobiliteitshub tot eind 2023 bestaan uit het opstellen van een stedenbouwkundig plan en de uitwerking hiervan in een bouwplan voor de hub inclusief fietsenstalling en een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. De inhuur van een ontwerp bureau en adviesdiensten voor onder andere constructieberekeningen en onderzoeken wordt geraamd op circa € 350.000. Interne uren voor ontwerp, toetsing, begeleiding en management worden geraamd op circa € 200.000. Inclusief een post onvoorzien van 10% worden de totale kosten geraamd op € 600.000.

5. Risico's en kanttekeningen

5.1 Nog geen sluitende dekking

Er is draagvlak bij belanghebbenden maar bijdragen zijn nog niet definitief. Bij de provincie is 8 miljoen gereserveerd. Eind van dit jaar moet de gemeente hiervoor een definitieve aanvraag indienen. Ook de verwachte 50% bijdrage vanuit het Rijk is nog geen zekerheid.

Daarnaast kent de huidige financiële situatie (zie paragraaf 4.10) met de gereserveerde en verwachte bijdragen nog een tekort van 17 miljoen (excl. de PM-posten). Samen met de provincie gaat de gemeente op zoek naar een sluitende businesscase.

5.2 Consequenties voor de autobereikbaarheid van de omliggende buurten.

De consequenties van zowel de noordvariant als de tunnelvariant voor de aanliggende buurten zijn door ingenieursbureau Sweco onderzocht. De komst van een mobiliteitshub zorgt in het algemeen voor een betere bereikbaarheid van de hele omgeving maar het heeft ook effecten op de autobereikbaarheid. Door het voor de auto (grotendeels) afsluiten van de Schalkwijkerstraat bij de noordvariant, wordt extra autoverkeer over de Slachthuisstraat en Merovingenstraat verwacht. Dit is inpasbaar maar minder gewenst omdat deze wegen ook door fietsverkeer wordt gebruikt. Het toepassen van snelheidsremmers of éénrichtingsverkeer kunnen maatregelen zijn om ongewenst doorgaand autoverkeer op deze wegen te ontmoedigen. In de vervolgfase worden de benodigde flankerende maatregelen verder verkend om het autoverkeer (evenals fietsverkeer enz.) in goede banen te leiden.

5.3 Autoverkeer op de N205 langs de zuidkant van de mobiliteitshub

Bij de noordvariant worden de rijbanen tegen elkaar gelegd en iets naar het zuiden verschoven om aan de noordzijde ruimte te maken voor de mobiliteitshub en het plein voor Schipholweg 1. De intensiteit op de N205 neemt de komende jaren nog toe (verkeersringfunctie N205) voordat de intensiteit op termijn, als gevolg van de mobiliteitstransitie, naar verwachting weer afneemt. Het verkeer en het bijbehorende verkeersgeluid kan van invloed zijn op de verblijfskwaliteit van de mobiliteitshub en het plein. De vraag is in hoeverre dit acceptabel is en of er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Bij de nadere uitwerking is dit een aandachtspunt en kunnen eventueel geluidswerende maatregelen worden genomen zoals stiller asfalt, geluidsabsorberende materialen en zorgvuldige groeninrichting.

5.4 Zowel een fietsenstalling aan de zuidzijde als een fietsenkelder hebben aandachtspunten

Een ondergrondse fietsenstalling onder de mobiliteitshub met directe toegangen naar de perrons is comfortabeler voor de fietser dan een gebouwde fietsenstalling ten zuiden van de Schipholweg die met een onoverdekte traverse wordt verbonden met de perrons van de hub. Deze onderdoorgang van de fietsenkelder kan ook door voetgangers worden gebruikt. De haalbaarheid van de fietskelder moet nog worden getoetst op onder andere fysieke inpassing en sociale veiligheid.

6. Uitvoering

Met het vaststellen van de noordvariant als voorkeursvariant door de gemeenteraad wordt een belangrijke stap genomen in de voortgang van de regionale multimodale mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid. De definitieve keuze voor de noordvariant geeft zekerheid aan de subsidienten en de omliggende ontwikkelaars. Eind van dit jaar behandelt het ministerie van I&W de bijdrage aan de mobiliteitshub en ook moet de definitieve aanvraag worden ingediend bij de provincie Noord-Holland. Het is daarom belangrijk dat het besluit voor een definitieve variant nu wordt genomen.



fase	product	bevoegdheid	planning
definitiefase	- voorkeursvariant - traverse of fietskelder - technisch PvE	- Raad - B&W	- 30 juni 2022 - Q3/Q4 2022 - Q4 2022
ontwerpfase	- stedenbouwkundig plan - ontwerp bouwplan - VO/DO openbare ruimte	- B&W - B&W (Raad)	- Q4 2022 - 2023 - 2023
voorbereidingsfase	- bouwplan - juridisch/planologische procedure		- 2024 - 2024
realisatiefase	- start uitvoering		- Q4 2024

Het college geeft de voorkeur aan de noordvariant met een ondergrondse fietsenstalling met het oog op een betere ketenmobiliteit voor de fietser. De haalbaarheid van een ondergrondse fietsenstalling wordt deze zomer getoetst. Vervolgens neemt het college hierover een besluit en stuurt het ter bespreking naar de raadscommissie.

Nadat definitief is gekozen voor de fietsenkelder of traverse en de benodigde (programma's van) eisen zijn opgesteld, wordt de definitiefase afgerond en de ontwerpfase gestart.

Voor de ontwerpfase wordt een stedenbouwkundig plan opgesteld (met veel aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en het functioneren van de openbare ruimte) en worden voorbereidingen



getroffen om in 2023 een ontwerp bouwplan en inrichtingsplan voor de openbare ruimte te kunnen laten opstellen.

Na de ontwerpfase volgen in 2024 in de voorbereidingsfase de gedetailleerde uitwerkingen, de aanvraag van de omgevingsvergunning en de planologische procedure.

Naar verwachting kan dan eind 2024 worden gestart met de eerste uitvoeringmaatregelen.

7. Bijlagen

Bijlage 1: ruimtelijke beelden van de noord- en tunnelvariant.

Bijlage 2: kaartenreeks van het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid met stroomschema's voor voetgangers en fietsers

Bijlage 3: afwegingstabel mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid