



Onderwerp Stedenbouwkundig Plan mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid	
Nummer	2023/256530
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	PCM
Auteur	Tobben, P.G.J./Van Beek, R.
Telefoonnummer	023-5113917
Email	ptobben@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Het college stelt het stedenbouwkundig plan voor de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid vast, zodat kan worden gestart met het nader ontwerp en de planologische voorbereiding. Daarmee wordt de voorwaarde van de subsidienten haalbaar om eind 2024 te beginnen met de realisatie.</p> <p>Het stedenbouwkundig plan voor de mobiliteitshub omvat een busstation, een ondergrondse fietsenstalling, een passage onder Schipholweg door en een herinrichting van de omliggende openbare ruimte.</p> <p>Voor het goed functioneren en de doorstroming van de hub wordt het doorgaande autoverkeer en het busverkeer op de Schipholweg uit elkaar gehaald. Het doorgaande autoverkeer wordt over de zuidelijke Buitenrustbrug geleid, het busverkeer over de noordelijke brug.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	<p>Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie Ontwikkeling.</p> <p>De gemeenteraad heeft voorwaarden en moties meegegeven met het vaststellen van de definitieve variant. In dit stedenbouwkundig plan is dit nader uitgewerkt.</p>
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 1 juli 2021.

	<ul style="list-style-type: none"> - Vaststellen Gebiedsplan Bereikbare Steden (2021/0332154), collegebesluit, 06-07-2021. - Mobiliteitsbeleid (2021/313959), raadsvergadering , 23 september 2021. - Variantenkeuze mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid (2021/322788), raadsvergadering 25-11-2021. - Vaststellen noordvariant als voorkeursvariant mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid (2022/609866), raadsvergadering, 29-06-2022.
<p>Besluit College d.d. 4 april 2023</p>	<p>Het college van burgemeester en wethouders</p> <p>Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het stedenbouwkundig plan voor de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid vast te stellen. 2. De fietsenstalling voor de mobiliteitshub in te passen met een ondergrondse voorziening. 3. Een passage onder de N205 aan te leggen om de barrièrewerking van de N205, de bereikbaarheid van de mobiliteitshub en de toegang naar het sportpark te verbeteren. 4. Het auto- en busverkeer te ontvlechten door het doorgaande autoverkeer op de N205 via de zuidelijke Buitenrustbrug en het busverkeer via de noordelijke Buitenrustbrug af te wikkelen. <p>de secretaris, de burgemeester,</p>



1. Inleiding

Met de startnotitie 'integrale toekomstvisie stationsgebied' is in december 2019 besloten om een regionale mobiliteitshub te ontwikkelen zodat de verwachte groei van het openbaar vervoer (50% tot 2040) buiten de binnenstad opgevangen kan worden. Na onderzoek is in november 2020 de definitieve locatie op de Schipholweg vastgesteld. Een variantenonderzoek op deze locatie heeft vervolgens geleid tot twee principe-varianten: een gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant (noordvariant resp. tunnelvariant). Na vaststelling hiervan in november 2021 zijn beide varianten verder uitgewerkt. Op 29 juni 2022 heeft de Haarlemse gemeenteraad op basis van de nadere uitwerking een keuze gemaakt voor de gelijkvloerse variant van de mobiliteitshub op de Schipholweg met de voorwaarde dat de fietsenstalling ondergronds zou worden opgelost. Daarnaast zijn er twee moties aangenomen:

- Motie 25.2 Hub over de brug, bus en auto ontvlechten.
- Motie 25.3 Maak van een hoogteverschil geen toegankelijkheidsverschil.

Het stedenbouwkundig plan (zie bijlage 1) geeft invulling aan de opdracht die de gemeenteraad heeft meegegeven. De fietsenstalling kan ondergronds worden ingepast en ligt ter hoogte van de ontwikkeling Schipholweg 1. De ondergrondse fietsenstalling sluit aan op een onderdoorgang of passage onder de Schipholweg door. De route die een reiziger neemt van de straat naar de fietsenstalling tot aan het busperron is zonder trappen via de passage bereikbaar, en ook zonder gebruik van liften. Aan de zuidzijde van de Schipholweg wordt het maaiveld verlaagd waardoor er een gelijkmatige comfortabele en traploze toegang naar de passage ontstaat. Aan de noordzijde zijn trappen naar de perrons en er is een hellingbaan opgenomen.

Het doorgaande autoverkeer op de Schipholweg/N205 wordt over twee rijstroken via de zuidelijke Buitenrustbrug geleid, het busverkeer wordt apart via de noordelijke Buitenrustbrug afgewikkeld. Met het Stedenbouwkundig Plan wordt uitvoering gegeven aan de moties. Het voorstel aan de commissie is om de moties hiermee af te doen.

Door nu met een collegebesluit het stedenbouwkundig plan vast te stellen, kan worden gestart met het nader ontwerp en de planologische voorbereidingen. Daarmee wordt de voorwaarde van de subsidie haalbaar om uiterlijk eind 2024 te beginnen met de realisatie.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het stedenbouwkundig plan voor de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid vast te stellen.
2. De fietsenstalling voor de mobiliteitshub in te passen met een ondergrondse voorziening.
3. Een passage onder de N205 aan te leggen om de barrièrewerking van de N205, de bereikbaarheid van de mobiliteitshub en de toegang naar het sportpark te verbeteren.
4. Het auto- en busverkeer te ontvlechten door het doorgaande autoverkeer op de N205 via de zuidelijke Buitenrustbrug en het busverkeer via de noordelijke Buitenrustbrug af te wikkelen.

3. Beoogd resultaat

- Het stedenbouwkundig plan dient als onderlegger voor de planologische procedure(s) en dient als uitgangspunt voor het ontwerp van de openbare ruimte en het bouwplan ten behoeve van de mobiliteitshub, fietsenstalling en passage.
- Met een regionale mobiliteitshub op de Schipholweg wordt de groei (50% tot 2040) van het openbaar vervoer (OV) opgevangen buiten de Oude Stad. Enerzijds kan die groei niet in het stationsgebied worden gefaciliteerd, anderzijds is een groei van OV door de oude kwetsbare binnenstad ongewenst.
- De mobiliteitshub Nieuw-Zuid vormt samen met de knooppunten Stationsgebied en Oostpoort het stadshart in het kader van het MRA-programma Bereikbare Steden. De mobiliteitshub is belangrijk voor de regionale bereikbaarheid binnen Zuid-Kennemerland en de MRA en voor het duurzaam bereikbaar en leefbaar houden van de stad met het oog op de grote woningbouwopgave en de daarmee samenhangende voorzieningen en arbeidsplaatsen.

4. Argumenten

4.1 Het stedenbouwkundig plan is een noodzakelijke stap om te komen tot een mobiliteitshub

Het opstellen van een stedenbouwkundig plan is de eerste stap in de ontwerpfase. Dit plan dient als uitgangspunt om te kunnen komen tot een ontwerp van de mobiliteitshub, fietsenstalling en passage in de vorm van een bouwplan en van de openbare ruimte.

4.2 Het stedenbouwkundig plan sluit aan bij eerdere besluitvorming

De regionale mobiliteitshub Nieuw-Zuid draagt bij aan de mobiliteitstransitie en geeft daarmee invulling aan het Mobiliteitsbeleid. Daarnaast is de ontwikkeling van een mobiliteitshub in diverse gemeentelijke beleidsdocumenten opgenomen, zoals in de Structuurvisie openbare ruimte, de Toekomstvisie Stationsgebied en de Visie Europaweg. Ook in de Bereikbaarheidsvisie van Zuid-Kennemerland staat de mobiliteitshub expliciet als opgave benoemd.

De mobiliteitshub vormt een uitgangspunt voor de Lijnnetstudie Haarlem/Zuid-Kennemerland en de HOV corridorstudie Haarlem - Amsterdam/Schiphol. Haarlem Nieuw-Zuid is één van de zogenaamde focusknopen in de landelijke actie-agenda OV-knooppunten. In MRA verband is de ontwikkeling van de mobiliteitshub samen met het Stationsgebied en Oostpoort één van de pijlers onder Bereikbare Steden, het traject waarin met het Rijk samen stappen worden genomen richting meerkernige verstedelijking in de MRA.

4.3 Het stedenbouwkundig plan geeft de ambitie van deze hoog stedelijke locatie weer

De huidige locatie op de Schipholweg heeft een dominante verkeersfunctie. De omliggende kantoren staan (groten)deels leeg. De plek nodigt niet uit om te verblijven maar om het zo snel mogelijk te passeren. Het realiseren van ongeveer 2.000 woningen in hoogbouw, voorzieningen in de plinten, een nieuw (bus)station met een ondergrondse fietsenstalling en een passage onder de weg door, een nieuw plein (het Spaarneplein), betere fietsverbindingen en voetgangerszones, minder rijstroken



voor het autoverkeer, meer groen én een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte moeten leiden tot een nieuwe dynamische plek in de stad die uitnodigt om te reizen en te verblijven.

Het stedenbouwkundig plan voor de mobiliteitshub geeft deze ambitie weer.

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan zijn drie modellen onderzocht (zie bijlage 1), die hebben geleid tot het gekozen model 'Royaal Stedelijk'. Dit model heeft een stedelijke verblijfsruimte aan de noordzijde van de Schipholweg met functionele trappen en een hellingbaan naar de passage. De mobiliteitshub heeft daarmee een goede aansluiting vanuit de Slachthuisbuurt. Aan de zuidzijde van de Schipholweg is een ruime groene entree en verbinding met het sportpark.



Vanaf het plein aan de noordzijde loop je zo het station op. De passage onder de Schipholweg is gecombineerd met de ondergrondse fietsenstalling zodat er permanent toezicht mogelijk is. De passage functioneert zowel voor de mobiliteitshub als voor een goede verbinding tussen de Slachthuisbuurt en het sportpark.

4.4 De mobiliteitshub wordt integraal onderdeel van een nieuw stedelijk knooppunt

Voor de mobiliteitshub en de omliggende ontwikkelingen Schipholweg 1 (OC Spaarne 1 vof), Spaarnepoort (Being Development) en Schonenvaert (New Cheese Development) is in juli 2021 een integraal stedenbouwkundig programma van eisen vastgesteld. De inrichting van de openbare ruimte wordt integraal opgepakt en de invulling van de plinten is afgestemd in het Gebiedsconcept Haarlem Nieuw-Zuid. De zuidelijke ingang van de passage onder de Schipholweg wordt in de visie voor het Spaarnepark als centrale toegang naar het sportpark opgenomen.

4.5 De ARK is positief over het stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan is opgesteld door een ontwerpteam bestaande uit twee stedenbouwkundigen, twee landschapsarchitecten, een verkeerskundige en een technisch adviseur. De (tussen)producten van het ontwerpteam zijn getoetst door een kwaliteitsteam, bestaande uit W.H. Schenk (stadsarchitect), M. Reitsma (lid ARK, architect Reitsma Stedebouw) en J. Vos (architect Benthem Crouwel).

Op 27 februari jl. is het stedenbouwkundig plan in de ARK (adviescommissie ruimtelijke kwaliteit) besproken en positief ontvangen. Zij gaven onder andere de volgende aandachtspunten mee:

- Sluit goed aan op de padenstructuur van het sportpark.
- Combineer het toezicht van de fietsenstalling met het toezicht op de passage.
- Geef aandacht aan de uitwerking van de 'aanlanding' aan de oostzijde van de hub, aan de verkeersknoop met de Europaweg en de belangrijker wordende doorgaande fietsroutes.
- Geef aandacht aan de akoestiek, verlichting en materiaalgebruik van de passage.

Het ontwerpteam heeft hieraan in overleg met het kwaliteitsteam invulling gegeven.

4.6 Diverse onderzoeken dienen als uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan

Het vaststellen van de definitieve variant voor de mobiliteitshub op 29 juni 2022 was het startpunt voor verschillende onderzoeken om de haalbaarheid van diverse aspecten te toetsen en/of nader uit te werken. De resultaten van de onderzoeken vormen ook een belangrijk uitgangspunt voor het op te stellen stedenbouwkundig plan.

Door bureau Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar het borgen van de doorstroming van het verkeer bij een reconstructie van de Schipholweg naar 2 rijstroken ter hoogte van de mobiliteitshub. Omdat de aansluiting Schalkwijkstraat voor autoverkeer verval, heeft dit geen gevolgen voor de reistijd op de Schipholweg. Ingenieursbureau Movares heeft in beeld gebracht op welke wijze een ondergrondse fietsstalling ruimtelijk kan worden ingepast. Voor- en natransport per fiets is belangrijk voor het goed functioneren van de mobiliteitshub. Door Witteveen&Bos zijn de fietsfaciliteiten van en naar de hub geanalyseerd.

TNO benadrukt de toekomstbestendigheid: houdt rekening met groeimogelijkheden en nieuwe ontwikkelingen zoals de BRT (bus rapid transit). Verder is nog gekeken naar parkeerregulering, waarbij de verbeterde OV-bereikbaarheid naadloos aansluit en de (H)OV-studies (lijnetstudie en corridorstudie Haarlem-Amsterdam), waarin de mobiliteitshub als uitgangspunt is opgenomen. Een oplegger van deze onderzoeken is als bijlage 2 opgenomen: Integratie onderzoeken mobiliteitshub Nieuw-Zuid.

4.7 Duurzaamheids- en Groenparagraaf

De mobiliteitshub levert een belangrijke bijdrage aan de mobiliteitstransitie en het verduurzamen van het mobiliteitssysteem. Duurzaamheidsvoorwaarden zoals duurzaam materiaalgebruik en klimaatbestendigheid zijn opgenomen in het stedenbouwkundig plan en dienen als uitgangspunt voor de nadere uitwerkingen.



De definitieve keuze van de gemeenteraad in juni 2022 voor deze noordvariant in plaats van de tunnelvariant heeft ook voor toekomstbestendigheid gezorgd. Wijzigingen in het dwarsprofiel als gevolg van ontwikkelingen zijn bij deze variant eenvoudiger door te voeren dan bij de tunnelvariant. Vergroening van de ontwikkeling is een belangrijk uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan. Dit moet verder worden uitgewerkt in de definitieve ontwerpen.

Het bomenbestand is geïnventariseerd en onderzocht op verplantbaarheid. De ingrepen voor de ondergrondse fietsenstalling, de passage, de tijdelijke en definitieve verlegging van rijbanen voor auto en bus zullen consequenties hebben voor de bestaande bomen. De omvang is afhankelijk van het definitieve ontwerp. De te vervangen bomen worden gecompenseerd, zoveel mogelijk ter plaatse.

Algemeen uitgangspunt is het 'vergroenen' van de locatie, zowel aan de noordzijde van de Schipholweg als aan de zuidzijde, in samenhang met de aansluiting op de nieuwe noordelijke entree van het sportpark.

4.8 Participatie en Communicatie

De stakeholders zijn bij het vaststellen van de definitieve locatie in 2020 en bij het varianten onderzoek voor een mobiliteitshub in 2021 meegenomen in het proces. Begin 2021 heeft het stedenbouwkundig programma van eisen van het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ter inzage gelegen voor inspraak. In juni en november 2022 zijn informatiemarkten georganiseerd over resp. het Knooppunt Nieuw-Zuid¹ en de Europawegzone, waarbij middels stands is geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de mobiliteitshub.

Bij de start van het ontwerp dit voorjaar wordt een participatie bijeenkomst georganiseerd waarbij een toelichting wordt gegeven op het stedenbouwkundig plan. Er wordt aangegeven wat al vast ligt (zoals de ondergrondse fietsenstalling en passage) en waar nog ontwerprijmte is. Hier wordt input opgehaald voor het ontwerp van het bouwplan en de openbare ruimte. Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt dit najaar de wettelijke inspraakprocedure doorlopen.

4.9 Financiën

De raming van de vastgestelde noordvariant is € 75 mln. (prijspeil januari 2021). Door de gestegen bouwkosten en eventueel gewenste maatregelen buiten het plangebied (bijvoorbeeld verkeersmaatregelen in de Merovingenstraat) zal deze raming naar verwachting nog wijzigen. Het ontwerp op basis van het stedenbouwkundig plan geeft dit najaar een nauwkeurigere en geïndexeerde raming. Het definitief ontwerp wordt begin 2024 opgeleverd zal ter afweging voorgelegd worden aan de raad, inclusief de benodigde dekking.

De dekking van de huidige businesscase kent nog een tekort van € 17 mln. Samen met de betrokken partners wordt gewerkt aan een volledige dekking. Dit wordt via het programma Bereikbare Steden

¹ Met het Knooppunt Nieuw-Zuid wordt een groter gebied dan alleen de mobiliteitshub bedoeld. Naast het busstation met fietsenstalling en passage omvat het knooppunt ook de aanliggende ontwikkelingen Schipholweg 1, Spaarnepoort, Elan Wonen en Schonenvaert.

opgepakt. Dit najaar moet hier duidelijkheid over zijn omdat de gemeente dan een definitieve aanvraag op basis van een gesloten businesscase bij de provincie moet indienen.

Beschikbaar voorbereidingsbudget

Met het vaststellen van het raadsbesluit (2022/609866) is € 600.000 beschikbaar gesteld voor de ontwerpfase; in de begroting voor 2023 heeft de raad nog eens € 200.000 goedgekeurd. Van dit beschikbare budget voor 2023 wordt gestart met het opstellen van een bouwplan en het voorlopig ontwerp openbare ruimte, worden de benodigde onderzoeken uitgevoerd, de planologische procedure gestart en de aanbestedingsprocedure voor een aannemer doorlopen.

5. Risico's en kanttekeningen

5.1 De mobiliteitshub grenst aan andere bouwlocaties

Tegelijkertijd met de mobiliteitshub gaan ook de ontwikkelingen Schipholweg 1, Spaarnepoort en Schonenvaert in uitvoering. Dit vraagt om goede afstemming. Het risico van vertragingen met als gevolg mogelijk extra kosten neemt hierdoor toe.

De ondergrond ligt vol met zeer belangrijke kabels en leidingen zoals hoogspanning, hogedruk gas en een regionale waterleiding. Voor de bouwwerkzaamheden van zowel de mobiliteitshub als de omliggende ontwikkelingen moeten kabels en leidingen worden verlegd. De ruimte is echter zeer beperkt. Het risico van extra verlegkosten is aanwezig.

5.2 Ingrepen in de ondergrond hebben gevolgen voor bestaande bomen

Zoals in paragraaf 4.7 is aangegeven hebben de grote de ingrepen in de ondergrond ook gevolgen voor het huidige bomenbestand ter plaatse. Indien mogelijk worden bomen verplant. De noodzakelijk te vellen bomen worden gecompenseerd. Het stedenbouwkundig plan en de consequenties hiervan zijn in oktober 2022 in het Platform groen besproken.

5.3 Overlast bij de aanleg is onontkoombaar

De mobiliteitshub wordt een aanwinst voor stad en regio, waar reizen, wonen, werken en recreëren (Spaarnepark) samen komt. Het levert een bijdrage aan het bereikbaar en leefbaar houden van Haarlem. De ingrepen die hiervoor nodig zijn, zoals de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling en een passage onder de Schipholweg door, kunnen echter niet worden gedaan zonder dat dit overlast oplevert voor het verkeer op de Schipholweg en de directe omgeving. Het voor langere tijd afsluiten van de Schipholweg is ongewenst. Dit kan worden voorkomen door gefaseerd te bouwen en/of de eindsituatie voor het autoverkeer (2 in plaats van 4 rijstroken ter hoogte van de hub) al bij de start van de realisatie in te voeren. Ook het busverkeer dient tijdens de bouw gebruik te maken van deze twee rijstroken. Door de bereikbaarheidscoördinator is een zogenaamde LTC-aanvraag gedaan met betrekking tot een stremming op de Schipholweg tussen de Merovingenstraat en Rustenburgerlaan van begin 2025 tot medio 2027.



5.4 De autobereikbaarheid van aanliggende buurten wijzigt

Om de afwikkeling van het busverkeer van en naar de mobiliteitshub mogelijk te maken wordt de aansluiting van de Schalkwijkerstraat op de Schipholweg afgesloten (raadsstuk 2022/609866). Dit heeft gevolgen voor de verkeersbelasting op andere wegen; zo wordt er meer verkeersdruk verwacht bij de Langebrug en op de Merovingenstraat. Er zijn maatregelen mogelijk die de druk kunnen beperken. Te denken valt aan een lokale verbinding, die samen met het busverkeer over de noordelijke Buitenrustburg wordt geleid. Dit heeft weer gevolgen voor de aansluiting van de Rustenburgerlaan op de Schipholweg.

Oplossingsrichtingen met de voor- en nadelen worden in samenhang met andere studies onderwerp van een later besluit.

5.5 Stikstof

De realisatie van een regionale mobiliteitshub draagt bij aan de mobiliteitstransitie en daarmee aan de afname van stikstofdepositie. Eind vorig jaar heeft de Raad van State bepaald dat ook de bouwfase in de stikstofberekeningen meegenomen moet worden. De gevolgen hiervan voor het bouwen van de hub worden onderzocht in het kader van de planologische procedure. Bij de uitwerking, aanbesteding en bouw zijn beheersmaatregelen mogelijk, waarbij gedacht kan worden aan bijvoorbeeld het materiaalgebruik, transport en elektrisch materieel. Nadere berekeningen dienen dit verder uit te wijzen.

5.6 De dekking van de businesscase is nog niet sluitend

Op dit moment is de dekking van de businesscase nog niet sluitend en zijn de toegekende subsidiebijdragen nog niet definitief. Samen met onze partners wordt hieraan gewerkt. Tegelijkertijd maken we nu wel al kosten om het project op een hoger uitwerkingsniveau te krijgen om de startdatum (eind 2024) voor de voorlopig toegekende bijdragen kunnen behalen.

5.7 Scopewijziging en gestegen bouwkosten

Bij de uitwerking van de mobiliteitshub komen steeds meer consequenties in beeld die aanvullende maatregelen wenselijk maken. Dit kan gevolgen hebben voor de totale kostenraming. De raming van €75 mln., die in de definitiefase van het project is opgesteld, houdt rekening met onvoorziene maatregelen en kosten. De impact van dit project, die verder strekt dan alleen het plangebied op de Schipholweg, samen met de sterk gestegen bouwkosten kunnen de marges voor onvoorziene maatregelen en kosten overschrijden.

6. Uitvoering



fase	product	bevoegdheid	planning
Initiatiefase	Startnotitie	Raad	December 2019
Definitiefase	Locatiekeuze SPvE Variantenonderzoek Definitieve variant	Raad Raad Raad Raad	November 2020 Juli 2021 November 2021 Juni 2022
Ontwerpfase	Stedenbouwkundig Plan VO/DO openbare ruimte	B&W B&W / Raad	Maart/april 2023 Najaar 2023/voorjaar 2024
Vorbereidingsfase	Planologische procedure Omgevingsvergunning	Raad Raad	2023/2024 2024
Realisatiefase	Start uitvoering Oplevering		December 2024 2027

7. Bijlagen

Bijlage 1: Stedenbouwkundig Plan mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid

Bijlage 2: Integratie onderzoeken mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid