

Onderwerp Variantenkeuze mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid	
Nummer	2021/322788
Portefeuillehouder	Roduner, F. 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	Het college legt de vervolgstudie naar een mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid op de Schipholweg ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad. Hierbij is een groot aantal mogelijkheden teruggebracht tot twee varianten (korte tunnelvariant en noordvariant). Na overleg met de Regio, Provincie en Rijk, wordt begin volgend jaar een definitieve variant voorgelegd en kan de ontwerpfase van start. Het OV-knooppunt vormt een belangrijke schakel in het regionale OV-netwerk. De mobiliteitshub is tevens nodig om de visie Stationsgebied mogelijk te maken, de toename van het openbaar vervoer buiten de oude binnenstad op te vangen, de ontwikkelzones en de rest van de stad te bedienen en de bereikbaarheid met de regio te verbeteren. Het beperken van het aantal mogelijke opties geeft meer duidelijkheid en zekerheid aan de omliggende ontwikkelaars en met het oog op de noodzakelijke cofinanciering.
Behandelvoorstel voor commissie	De commissie Ontwikkeling wordt 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. Ten aanzien van bijlagen 4 (businesscase) en 5 (SSK-raming) van het document OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (bijlage 1a) wordt aan de raad geheimhouding opgelegd op grond van artikel 25 Gemeentewet, ter bescherming van economische en financiële belangen van de gemeente alsmede ter voorkoming van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij deze kwestie betrokken (rechts)personen, als bedoeld in artikel 10, tweede lid aanhef onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor bepaalde duur en wel tot het moment dat de mobiliteitshub is aanbesteed. De geheimhouding wordt daarna als opgeheven beschouwd. De raad dient de geheimhouding te bekrachtigen.
Relevante eerdere besluiten	- Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040 groen en bereikbaar (2017/477571), raadsvergadering 21-12-2017. - Ontwikkelvisie Europaweg (2019/676967), raadsvergadering 21-11-2019.



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: 1. Het document OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, vervolgonderzoek juli 2021 met bijlagen vast te stellen. 2. Het aantal mogelijke varianten voor een mobiliteitshub terug te brengen tot twee: de korte tunnelvariant en de noordvariant. 3. Begin volgend jaar een definitieve variant voor de mobiliteitshub te kiezen om nader uit te werken in de ontwerpfase, op basis van overleg met Regio, Provincie en Rijk. 4. De kosten voor de werkzaamheden in de ontwerpfase voor de nadere uitwerking ten laste te laten komen van het hiervoor gereserveerde IP-budget (IP-nr: SOR.00) voor het Uitvoeringsprogramma SOR. 5. Ten aanzien van bijlage 4 en 5 van het document OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (businesscase en SSK-raming) uit besluitpunt 1 geheimhouding op te leggen aan de raad op grond van artikel 25 van de Gemeentewet ter bescherming van economische en financiële belangen van de gemeente alsmede ter voorkoming van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij deze kwestie betrokken (rechts)personen als bedoeld in artikel 10, tweede lid onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor bepaalde duur en wel tot het moment dat de mobiliteitshub is aanbesteed. De geheimhouding wordt daarna als opgeheven beschouwd. 6. Het college stelt de raad voor de geheimhouding te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering. de griffier, de voorzitter,
--	---

1. Inleiding

In 2019 is een knelpuntenanalyse uitgevoerd voor het stationsgebied van Haarlem. Een belangrijke bevinding was dat de komende 20 jaar het gebruik van het openbaar vervoer (OV) naar verwachting met circa 50% zal groeien. Deze groei kan niet worden gefaciliteerd in het stationsgebied en een verdere belasting van de Oude Stad is ongewenst. Met de Startnotitie integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied (2019/672177) is op 19 december 2019 besloten om in lijn met de visies voor het Stationsgebied en de Europaweg een busstation op de Europaweg/Schipholweg te ontwikkelen: *de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid*. Dit OV-knooppunt gaat een belangrijke schakel vormen in het regionale OV-netwerk en als regionaal overstappunt fungeren.

Als uitvoering van dit besluit is in 2020 samen met de provincie Noord-Holland een verkennend onderzoek gedaan naar mogelijke locaties aan de zuidoostzijde van de Oude Stad voor een regionale mobiliteitshub. Dit resulteerde in een zoekgebied op de Schipholweg tussen het Spaarne en de Europaweg, dat vervolgens in oktober 2020 is vastgesteld (2020/691440). Samen met de provincie zijn dit voorjaar de mogelijkheden voor de inpassing van een mobiliteitshub binnen dit aangewezen zoekgebied onderzocht. Het resultaat hiervan, dat is opgenomen als bijlage, legt het college voor aan de gemeenteraad.

Er is een aantal principemodellen of varianten voor een regionale mobiliteitshub onderzocht. Het college stelt de raad voor om met twee varianten (de noordvariant en de korte tunnelvariant) door te gaan. Afhankelijk van een inventarisatie van de financiële mogelijkheden, in overleg met de provincie Noord-Holland, en naar aanleiding van de behandeling van het Gebiedsplan Bereikbare Steden (2021/0332154) door het Rijk, kan de raad begin volgend jaar een definitieve keuze te maken waarmee de ontwerpfase en nadere uitwerking van de mobiliteitshub worden gestart.

Voor een bijdrage in de financiering door de provincie Noord-Holland (OV-fonds), de regio (Mobiliteitsfonds) en het Rijk (BO MIRT¹) is het van belang dat er meer zicht is op de vormgeving en de kosten van de regionale mobiliteitshub.

In juni van dit jaar is een reserveringsaanvraag voor de mobiliteitshub bij de provincie ingediend. Hierover vindt overleg plaats tussen de gemeentelijke en provinciale portefeuillehouders. Het college dient volgend jaar de definitieve aanvraag voor een bijdrage uit het OV-fonds in te dienen. De regionale mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid wordt tevens als onderdeel van het Haarlemse Stadshart (bestaande uit de drie Haarlemse knooppunten Stationsgebied, Oostpoort en Nieuw-Zuid) in het kader van Bereikbare Steden door het Rijk behandeld (BO MIRT).

Met de komst van een mobiliteitshub met een belangrijke regionale functie én door de omliggende ontwikkelingen binnen dit aangewezen gebied op de Schipholweg, ontstaat op deze locatie een nieuw groot stedelijke knooppunt met veel potentie: het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

Op korte termijn worden hier circa 1.600 woningen gebouwd en in de plinten van deze nieuwbouw zijn voorzieningen gepland en worden veel extra arbeidsplaatsen gerealiseerd. Zo komt er een grote Albert Hein, het Van der Valkhotel is uitgebreid en in de directe omgeving vinden vele grote

¹ Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport



ontwikkelingen plaats waaronder het nieuwe Spaarne Gasthuis. Een regionale mobiliteitshub op deze locatie is vervoerskundig erg belangrijk voor de regio, de stad, de directe omgeving en het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. Het document OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, vervolgonderzoek juli 2021 met bijlagen vast te stellen.
2. Het aantal mogelijke varianten voor een mobiliteitshub terug te brengen tot twee: de korte tunnelvariant en de noordvariant.
3. Begin volgend jaar een definitieve variant voor de mobiliteitshub te kiezen om nader uit te werken in de ontwerpfase, op basis van overleg met Regio, Provincie en Rijk.
4. De kosten voor de werkzaamheden in de ontwerpfase voor de nadere uitwerking ten laste te laten komen van het hiervoor gereserveerde IP-budget (IP-nr: SOR.00) voor het Uitvoeringsprogramma SOR.
5. Ten aanzien van bijlage 4 en 5 van het document OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (businesscase en SSK-raming) uit besluitpunt 1 geheimhouding op te leggen aan de raad op grond van artikel 25 van de Gemeentewet ter bescherming van economische en financiële belangen van de gemeente als bedoeld in artikel 10, tweede lid onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor bepaalde duur en wel tot het moment dat de mobiliteitshub is aanbesteed. De geheimhouding wordt daarna als opgeheven beschouwd.
6. Het college stelt de raad voor de geheimhouding te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering.

3. Beoogd resultaat

- De drie Haarlemse knooppunten (Haarlem Nieuw-Zuid, Oostpoort en Stationsgebied) zijn belangrijk 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 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:
 - levert een bijdrage aan de mobiliteitstransitie en verduurzaming van het mobiliteitssysteem;
 - biedt een directere verbinding met de regio;
 - maakt het gebied aantrekkelijker voor bedrijvigheid, wat gunstig is voor het creëren van een tegenspits en daarmee exploitatie van het OV;
 - draagt in de spitsuren bij aan het ontlasten van de overvolle spoorlijn Haarlem – Amsterdam;
 - geeft meer mogelijkheden voor OV-routes naar de ontwikkelzones;

- vormt een schakel tussen Schalkwijk en de rest van de stad en maakt de sportvelden toegankelijker;
- voegt kwaliteit en elan toe aan een nu eenzijdige locatie en biedt de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Schipholweg aan te pakken.
- Het terugbrengen van het aantal varianten geeft meer duidelijkheid en zekerheid aan:
- de medefinancierders van de mobiliteitshub en knooppunten;
- de ontwikkelaars van de nieuwbouw op het knooppunt rondom de mobiliteitshub.

4. Argumenten

4.1 Het besluit voor een nieuwe mobiliteitshub past binnen het ingezette beleid

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

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

4.2 Het regionale belang biedt mogelijkheden tot medefinanciering

De ligging van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid op de Schipholweg/N205, die voor de verkeersontsluiting van belang is voor zowel de regio, de stad en het knooppunt, zorgt voor een directe verbinding met de gemeenten ten zuidwesten van Haarlem. Naast de uitwaaiing van buslijnen vanaf Nieuw-Zuid naar de buurgemeenten, ligt de mobiliteitshub qua afstand ook gunstig ten opzichte van de buurgemeenten voor andere modaliteit (fiets, e-bike enz).

De directe verbinding met Amsterdam en Schiphol is van belang in MRA-verband, de Vervoerregio, provincie Noord-Holland en ook op landelijk niveau.

Het belang van de mobiliteitshub voor deze partners is zowel verkeerskundig als randvoorwaardelijk voor een duurzame gebiedsontwikkeling en de snelle realisatie van woningbouw. Voor deze belangen zijn verschillende en vaak ook gescheiden financieringsstromen beschikbaar: voor elektrificatie van het busvervoer, voor de fiets, voor maatregelen op het knooppunt zelf, voor verduurzaming van het mobiliteitssysteem en voor de afname (van de toename) van de capaciteitsknelpunten op zowel het hoofdwegennet als spoor. Er zijn gesprekken om deze cofinancieringsmogelijkheden verder uit te werken. Een aantal trajecten is al concreet in gang gezet. Zo wordt de mobiliteitshub besproken in de GR Zuid-Kennemerland met het oog op het mobiliteitsfonds. Verder heeft het college in het kader van het OV-fonds van de provincie Noord-Holland een reserveringsaanvraag ingediend. De aanvraag is eind augustus en september tussen de



wethouders en gedeputeerden besproken met het oog op de definitieve aanvraag en het verdere vervolg.

Ook voert Haarlem in het financieringstraject van Bereikbare Steden voor het BO MIRT de drie Haarlemse knooppunten Nieuw-Zuid, Oostpoort en Stationsgebied gezamenlijk op, waarbij het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid op korte termijn de hoogste prioriteit heeft.

4.3 De varianten op deze locatie zijn uitvoerbaar inclusief een toekomstige vertraming

Uitgangspunten voor het onderzoek zijn het borgen van de doorstroming op de N205, het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse en een eventuele vertraming van lijnen op lange termijn. Op kortere termijn geldt dit ook voor de mogelijke komst van een BRT (bus rapid transit) richting Utrecht. Bij de huidige HOV-studie corridor Haarlem - Amsterdam - Schiphol vormt de regionale mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid een uitgangspunt als beginpunt van deze corridor. Vooral de BRT komt in verband met de flexibiliteit van het systeem nadrukkelijk in beeld. Vanuit Haarlem Nieuw-Zuid ontstaat een optimale fijnmazige uitwaaiing van lijnen naar de buurgemeenten in Zuid-Kennemerland.

De onderzochte varianten van de mobiliteitshub voldoen aan de uitgangspunten. De ligging van de regionale mobiliteitshub op de regioing Schipholweg/N205 buiten het centrum is gunstig met het oog op een mogelijke toekomstige schaa sprong (vertraming en/of BRT). Door de ligging aan de N205, de overstapmogelijkheden en deelmodaliteiten kan de mobiliteitshub een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie.

4.4 Een analyse van meerdere varianten heeft geleid tot twee interessante opties

In de vervolgstudie zijn 12 varianten onderzocht. Na een toelichting aan de externe stakeholders is in overleg met de interne disciplines, de provincie Noord-Holland en de adviseur Sweco het aantal varianten teruggebracht naar vier modellen of principevarianten (zie bijlage voor meer toelichting).

Model 1: Een noordelijke variant. De rijbanen van de Schipholweg worden naar het zuiden verplaatst. Ten noorden ervan wordt het busstation geïntegreerd met het plein voor de nieuwbouw van de Schipholweg 1 van ontwikkelaar OC Spaarne 1 VOF. De openbare ruimte en voorzieningen ten zuiden en ten noorden van de Schipholweg worden verbonden door middel van een iconische traverse. De totale kosten van de noordvariant inclusief de openbare ruimte worden op ca. € 65 miljoen geraamd.

Model 2: Een middenvariant met een lange tunnel. Het doorgaande verkeer op de N205 wordt door een 500 m lange tunnel geleid. Hierdoor ontstaat op het maaiveld extra ruimte. Het busstation met de openbare ruimte voor de voetganger en fietser wordt op de tunnel aangelegd. Ook voorzieningen zoals de fietsstalling krijgen hier een plek. De totale kosten van de lange tunnelvariant zijn op circa € 170 miljoen geraamd.

Model 3: Een zuidelijke variant. De rijbanen van de N205 worden gebundeld en het busstation inclusief de bijbehorende voorzieningen wordt in een noordelijke strook van het sportpark aangelegd. De verbinding met de noordzijde van de Schipholweg vindt plaats door middel van een traverse. De totale kosten voor de zuidvariant zijn op circa € 65 miljoen geraamd.

Model 4: Een middenvariant met een korte tunnel. Het doorgaande verkeer op de N205 wordt door een tunnel van 250 m geleid. Hierdoor ontstaat op het maaiveld extra ruimte. Het busstation met de openbare ruimte voor de voetganger en fietser wordt op de tunnel aangelegd. De voorzieningen zoals fietsstallingen worden rondom aangelegd. Een aantal bussen en op termijn de eventuele tram richting Schiphol halteert op de kop van de Europaweg. De totale kosten van de korte tunnelvariant zijn op circa € 115 miljoen geraamd.

Eind augustus zijn de modellen met de stadsarchitect in een bredere context besproken. In dit overleg zijn de lange tunnelvariant, voornamelijk vanwege de hoge kosten, en de zuidvariant, vanwege de excentrische ligging en beperkte meerwaarde voor het knooppunt, als onvoldoende haalbaar beoordeeld.

De korte tunnelvariant en noordvariant zijn het meest interessant om verder op (financiële) haalbaarheid te onderzoeken. Voor zover mogelijk kunnen er bij de nadere uitwerking van de twee gekozen varianten ook nog goede elementen uit de andere varianten worden toegepast. Beide varianten voldoen aan de OV-eisen. De verschillen zijn vooral te vinden in de gewenste kwaliteit, aansluiting op het omringende programma en kosten.

4.5 De korte tunnelvariant en noordvariant passen het beste binnen het nieuwe stedelijke knooppunt

De omliggende ontwikkelingen met de hoogbouw van de Schipholweg 1, Spaarnepoort en Schonenvaert, maar ook de (vervangende) nieuwbouw door Elan Wonen en de uitbreiding van het Van der Valkhotel zorgen voor een nieuw (hoog)stedelijk elan op deze locatie. De ontwikkelingen in de Europawegzone zoals de nieuwbouw van het Spaarne Gasthuis versterken dit.

De plinten in de omliggende nieuwbouw op de Schipholweg en de aansluitende pleinruimtes zorgen voor een aantrekkelijke omgeving van de mobiliteitshub.

De korte tunnelvariant zorgt voor een autoluw openbaar gebied en extra ruimte voor OV, fiets en voetganger. Het heft de barrièrewerking van de Schipholweg op. Deze variant sluit centraal aan op de pleinruimtes en plinten van de ontwikkelingen aan de zuid- en noordzijde van de Schipholweg. De noordelijke variant sluit naadloos aan op het plein aan de Schipholweg 1. De traverse zorgt voor een directe verbinding met de fietsstalling, plinten en pleinruimte aan de zuidkant van de Schipholweg.

4.6 Communicatie en participatie: Stakeholders zijn betrokken en er is draagvlak

De diverse stakeholders bestaande uit belangenbehartigers zoals de Fietsbond en Rover, de vervoerders zoals Connexxion en ProRail, de omliggende ontwikkelaars en wijkraden, de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Rijk zijn, net als bij het locatieonderzoek van vorig jaar, over de resultaten van het vervolgonderzoek geïnformeerd en als klankbord gebruikt. De stakeholders staan achter de komst van een mobiliteitshub op deze locatie. Veel zijn gecharmeerd van de lange tunnelvariant maar ook de noordvariant scoort goed. De zuidvariant kent minder draagvlak. De korte tunnelvariant is als optie later toegevoegd en is daardoor niet door de stakeholders beoordeeld.



Vanaf de volgende fase, met de uitwerking van het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) voor de mobiliteitshub en het ontwerp van de gekozen definitieve variant, wordt breed geparticipeerd en vindt inspraak plaats.

4.7 De korte tunnelvariant en noordvariant bieden het meeste perspectief op realisatie

Om zicht te hebben op een sluitende businesscase voor de mobiliteitshub, dient minimaal 50% van de kosten door de gemeente, regio en provincie te worden gedragen. Voor het restant kan een bijdrage van het Rijk worden gevraagd.

4.8 Geheimhouding wordt opgelegd ter bescherming van gemeentelijke belangen

In de bijlagen 4 (businesscase) en 5 (SSK-raming) worden kostenramingen op projectonderdelen weer gegeven. Door openbaarmaking van bijlage 4 en 5 is het risico dat marktpartijen voorinformatie kunnen vinden, waarop zij hun eventuele bieding kunnen baseren. Dit raakt de financiële belangen van de gemeente Haarlem en kan ook leiden tot een onevenredige bevoordeling of benadeling van (rechts)personen, waaronder de gemeente zelf. Het bijlagen 4 en 5, resp. businesscase en SSK-raming, worden openbaar zodra de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid is aanbesteed.

5. Risico's en kanttekeningen

5.1 Varianten hebben voordelen en nadelen

De korte tunnelvariant borgt de doorstroming op de N205 het meest. Dit model sluit deels de Europaweg en de Merovingenstraat af met consequenties voor de bereikbaarheid. Door de beperktere ruimte op de tunnel zijn er aanvullend halteplaatsen op de Europaweg nodig. De noordvariant ligt gunstig ten opzichte van het Spaarne en de binnenstad en sluit mooi aan op de pleinruimte en plint van de nieuwbouw Schipholweg 1. In dit model wordt de Schalkwijkerstraat grotendeels afgesloten. Dit is van invloed op de verkeerscirculatie van de Slachthuisbuurt. Ook ligt de mobiliteitshub, komende uit oostelijke richting, minder in het zicht en blijft het autoverkeer nadrukkelijk aanwezig in het straatbeeld.

Voor meer toelichting, tekeningen en details wordt verwezen naar de bijlage.

5.2 Een regionale mobiliteitshub alleen haalbaar met externe financiering

De regionale mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid is van belang voor de bereikbaarheid van de regio en de stad. De gemeente zorgt voor een belangrijke bijdrage maar cofinanciering is nodig. De korte tunnelvariant en noordvariant worden geraamd op circa €115 resp. €65 miljoen. Zie bladzijde 43 van de bijlage voor een specificatie.

In de tabel op de volgende bladzijde van dit raadsstuk (blad 9) is weergegeven wat er op dit moment aan dekking beschikbaar is of is aangevraagd. Sommige posten zijn zeer kansrijk maar nog niet te kwantificeren. Deze zijn als PM-post opgenomen.

Voor de mobiliteitshub is € 5 miljoen in het Uitvoeringsprogramma SOR opgenomen. Daarnaast is er 3x € 15 miljoen voor het hele gebiedsplan Bereikbare Steden gereserveerd, waar Nieuw-Zuid een

belangrijk onderdeel van vormt. Vanuit de nota bovenwijkse voorzieningen is eveneens een bijdrage beschikbaar. Dit moet echter eerst vanuit ontwikkelprojecten worden opgebracht. Ook zijn er nog nieuwe ontwikkelmogelijkheden rondom de mobiliteitshub met mogelijke grondopbrengsten die kunnen worden ingebracht.

Bij de provincie is een aanvraag ingediend voor € 10 miljoen uit het OV-fonds. De verwachting is dat zij € 8 miljoen hiervoor gaan reserveren. Daarnaast zijn er andere provinciale subsidiemogelijkheden zoals de BDU. Van de Vervoerregio is een bijdrage voor bijvoorbeeld elektrische laadpunten mogelijk en bij de GR Zuid-Kennemerland wordt een verzoek voor een bijdrage uit het mobiliteitsfonds gedaan.

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de kosten en de (mogelijke) dekking. Hierbij is de verwachting dat het Rijk 50% bijdraagt in de kosten.

Model mobiliteitshub Nieuw-Zuid	Korte tunnelvariant	Noordvariant
Investering (mln)	115	65
Dekking (mln)		
• Gemeente		
- SOR	5	5
- Nota bovenwijken	5 + PM	5
- grondopbrengst	PM	PM
• Provincie		
- OV-fonds	8	8
- overig	PM	PM
• GR Zuid-Kennemerland (mobiliteitsfonds)	PM	PM
• Vervoerregio Amsterdam	PM	PM
Totaal bijdrage gemeente, regio, provincie	18 + PM	18 + PM
Verwachte bijdrage van het Rijk (50%)	57,5	32,5

Voor cofinanciering door het Rijk wordt een substantiële bijdrage van de gemeente, regio en provincie verwacht. Naast de (potentiële) bijdragen van het Rijk, de provincie Noord-Holland, Zuid-Kennemerland en de Vervoerregio Amsterdam zal de gemeente hiervoor nog extra middelen moeten reserveren.

5.3 Voorbereidingskosten maken zonder beschikkingen en planning afhankelijk van beschikkingen

Vanaf 2022 zijn de activeerbare voorbereidingskosten voor de nadere uitwerking van de definitieve variant gedekt door het Uitvoeringsprogramma van de SOR (IP-nr: SOR.00). De exacte hoogte van de kosten moet nog worden bepaald en is onder andere afhankelijk van de definitieve variant. De nadere uitwerking is van belang voor het verkrijgen van cofinanciering en daarnaast ook om de visie stationsgebied te kunnen uitvoeren.

Zoals in paragraaf 4.2 aangegeven is de gemeente het traject gestart voor cofinanciering. De definitieve beschikkingen worden pas in de loop van 2022 verwacht. De signalen van de provincie



Noord-Holland zijn positief en zij ondersteunt ook de aanvraag bij het Rijk. De provincie kijkt met nadruk ook naar de financiële haalbaarheid van de varianten. Een besluit over het gebiedsplan in het kader van Bereikbare Steden door BO MIRT is helaas doorgeschoven naar het voorjaar van 2022. Duidelijkheid over een rijksbijdrage is weer van invloed op een definitieve variantkeuze en de planning van de nadere uitwerking (en verder).

De gemeente maakt wel al voorbereidingskosten zonder definitieve beschikkingen om de uitvoeringskosten te dekken. Wanneer de gemeente in de vervolgfases voorbereidingskosten gaat activeren, loopt zij inherent het risico dat deze voorbereidingskosten moeten worden afgeschreven indien blijkt dat ze er niet in slaagt de benodigde middelen voor de investering bijeen te krijgen en het project dus niet tot stand komt.

6. Uitvoering



Met het vervolgonderzoek naar de mogelijke varianten voor een mobiliteitshub bevinden we ons in de definitiefase. Een besluit van de gemeenteraad is een volgende stap in het bieden van meer zekerheid richting de cofinancierders en de omliggende ontwikkelingen. Begin volgend jaar kan na de overleggen met de cofinancierders tot een definitieve variant worden besloten.

Vanaf 2022 kan het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) en beeldkwaliteitsplan expliciet voor de mobiliteitshub verder worden uitgewerkt, in aansluiting op het vastgestelde SPvE voor het Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (2021/266076) ten behoeve van de omliggende ontwikkelingen.

De definitieve variant en het definitieve SPvE worden naar verwachting in de eerste helft/medio van 2022 aan de gemeenteraad voorgelegd. Daarmee sluiten we de definitiefase af.

Dan wordt de aanbesteding gestart voor de ontwerpfase van de mobiliteitshub.

Indien de ontwerpfase in de tweede helft van 2022 kan worden gestart dan volgt naar verwachting:

- vanaf 2^e helft 2023 de nadere uitwerking van het definitieve ontwerp (voorbereidingsfase);
- vanaf 2^e helft 2024 de start van de uitvoering van de mobiliteitshub (realisatiefase);
- vanaf 2025 de ingebruikname van de eerste delen van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw-Zuid.

7. Bijlage

Hoofddocument OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, vervolgonderzoek, juli 2021
inclusief bijlagen