



Haarlem

# Informatienota

**Onderwerp: Effectstudie Mariatunnel**

**BBV nr: 2015/87662**

## 1. Inleiding

De Mariatunnel is opgenomen in het Structuurplan 2020 (71/2005) en de regionale bereikbaarheidsvisie 'Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking' (2011/65494). De tunnel is in de regionale bereikbaarheidsvisie een onderdeel in de ringstructuur voor de auto om Haarlem en heeft als doel auto- en doorgaand verkeer *om*, in plaats van *door* de kernen in Zuid-Kennemerland en delen van Haarlem-zuid te leiden. De Mariatunnel moet de Westelijke Randweg rechtstreeks met de Schipholweg / A9 verbinden, met een tunnel die onder meer onder het Spaarne en (delen) van de Haarlemmer Hout door voert.

De stuurgroep Regionale Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland heeft in 2012 opdracht gegeven een regionale effectstudie naar de Mariatunnel uit te voeren. Belangrijkste doel van de effectstudie Mariatunnel (bijlage 1) is inzicht geven in de verkeerseffecten en het oplossend vermogen van de tunnel. Doel van deze studie is niet om varianten af te laten vallen of uit te sluiten. Deze effectstudie is afgestemd met de stuurgroep. De effectstudie is uitvloeisel van programma 5 Beheer en onderhoud, beleidsveld 5.1 Openbare ruimte en mobiliteit; 'De gemeente voert de in de bereikbaarheidsvisie genoemde verkenningen naar de Mariatunnel uit.'

## 2. Kernboodschap

*De Mariatunnel zorgt voor een aanzienlijke vermindering van verkeer op wegen door Haarlem-Zuid*

De hoeveelheid verkeer op de Paviljoenslaan, Kamperlaan en Buitenrustlaan neemt na aanleg van de Mariatunnel sterk af. Dit verhoogt de ruimtelijke kwaliteit en verbetert de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en bussen. De leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit verslechteren echter bij de tunnelmonden. De in deze studie onderzochte gegraven varianten hebben tot gevolg dat gebouwen gesloopt moeten worden en bomen in de Haarlemmerhout gekapt of verplaatst. Een geboorde variant spaart de Haarlemmer Hout, maar heeft als consequentie dat elders gebouwen en bomen verwijderd worden.

*Nu geen vervolgonderzoek naar de Mariatunnel*

Er vindt nu geen vervolgonderzoek plaats naar de Mariatunnel. Dat gebeurt pas als er meer zicht is op concrete realisatie van de tunnel. Daarnaast moet er een reële kans op een haalbare financiering van het project zijn, gezien de extreem hoge kosten. De onderzochte varianten kosten ongeveer €125 à €800 miljoen. De stuurgroep regionale bereikbaarheid zet zich in voor het vinden van subsidiemogelijkheden om de tunnel aan te kunnen leggen. Mocht een vervolgonderzoek plaatsvinden, dan worden de maatschappelijke kosten en baten van de Mariatunnel (zoals de gevolgen voor vastgoedprijzen, gezondheid, verkeersveiligheid, bouwmogelijkheden op de tunnel) nader onderzocht.

### **3. Consequenties**

#### *De Mariatunnel is nuttig*

De effectstudie wijst uit dat de Mariatunnel een nuttig project is. Het blijft als speerpunt voor de lange termijn op de agenda van de regionale Bereikbaarheidsvisie staan. Ook de reservering voor de Mariatunnel in het regionale mobiliteitsfonds blijft gehandhaafd.

#### *Communicatie*

De wijkraden ontvangen na besluitvorming informatie in de vorm van een brief met de effectstudie. De media krijgen een persbericht.

### **4. Vervolg**

De effectstudie Mariatunnel wordt ter kennisname naar de commissie Beheer gestuurd. In de regiogemeenten vindt soortgelijke besluitvorming plaats.

### **5. Bijlagen**

Bijlage 1: Effectstudie Mariatunnel

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester