

Nota van B&W

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Dhr. A.W.P. Jansen
Telefoon 5113661
E-mail: a.jansen@haarlem.nl
SO/PM Reg.nr. 2007 / 153760
Te kopiëren: Bijlage A en B
B & W-vergadering van 18 september

Onderwerp

Tunnelstudie Zuidtangent: plan van aanpak

De raad van de gemeente Haarlem heeft 21 december 2006 (233/2006) besloten dat de gemeente Haarlem medewerking verleent aan de nadere uitwerking van de tunnelvarianten voor de Spaarnepassage van de Zuidtangent door de provincie. Gemeente en provincie zijn het eens over de richting van een oplossing, namelijk een tunnel.

Voor de studie is een Plan van Aanpak opgesteld waarin het proces van de tunnelstudie is uitgewerkt (bijgevoegd). De studie kent een looptijd van enkele maanden, en zal volgens het Plan van Aanpak 15 oktober zijn afgerond, doch uiterlijk eind 2007. Het gemeentebestuur zal daarna zo spoedig mogelijk gevraagd worden om tot besluitvorming te komen over de resultaten van de studie.

De commissies Ontwikkeling en Beheer worden actief betrokken bij de studie. Om onder andere te bepalen op welke wijze dat het beste kan gebeuren, vond op woensdag 22 augustus 2007 een bijeenkomst plaats waarbij alle commissieleden waren uitgenodigd (17.30-19.30 uur, ABC).

Voor het project is een stuurgroep geformeerd, waarin gedeputeerde C. Mooij en wethouder J. Nieuwenburg zitting hebben (zie organogram op pag 21 van het Plan van Aanpak). Binnen de gemeente is eerder dit jaar een gemeentelijke projectgroep 'tunnelonderzoek Zuidtangent' geformeerd. Daarin zijn zowel 'ruimte/stedenbouw en economie', 'verkeer en techniek' als 'communicatie' vertegenwoordigd.

Voor de tunnelstudie worden documenten opgesteld die de commissie ter informatie worden toegestuurd. Recent is door het externe bureau dat de uitvoering van de studie doet, het basisdocument 'Stad in beweging' opgesteld (zie bijlage). Het betreft een interessant document, waarin de urgentie van de bereikbaarheid van stad en regio goed wordt onderbouwd. Op details is het college het niet eens met de feitelijke onderbouwing en specifiek daar waar het gaat om de exploitatie van de voorzieningen. Om de kosten van het onderzoek, die worden ingeschat op ruim 126.000 euro, te dekken is in mei 2007 bij BONRoute een subsidieaanvraag ingediend. Of het verzoek gehonoreerd wordt, is later dit jaar bekend. De voorfinanciering van de subsidie is onder volgnr. 67.32 van het IP-2007 voorzien tot een totaal van € 150.000 in de jaren 2007-2009 ten laste van de middelen van het projectenfonds.

Commissieparagraaf:

Het betreft een majeure ontwikkeling binnen de gemeente en regio. In het vorige raadsbesluit is toegezegd de commissie Ontwikkeling en Beheer op de hoogte te stellen van het Plan van Aanpak van de studie.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met het Plan van Aanpak voor de haalbaarheidsstudie van een tunnel voor de Zuidtangent;
2. Het college neemt kennis van het ten behoeve van de tunnelstudie opgestelde basisdocument 'Stad in beweging' en stuurt dit ter informatie aan de commissie Beheer en Ontwikkeling;
3. Het college stelt de raad voor om voor de tunnelstudie een krediet ter beschikking te stellen van €126.180, te dekken uit de reservering onder volgnr. 67.32 van het IP-2007, in afwachting van de definitieve toekenning van de subsidieaanvraag BONroute.
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht

Raadsstuk (in te vullen door griffie)
B&W datum (in te vullen door griffie)
Sector/afdeling SO / PM
Registratienummer 2007 / 153760

Onderwerp: Tunnelstudie Zuidtangent: krediet

1 Inhoud van het voorstel

Voor de tunnelstudie Zuidtangent is een Plan van Aanpak opgesteld. Voor de studie wordt thans krediet aangevraagd.

2 Aanleiding + fase van besluitvorming

De raad van de gemeente Haarlem heeft 21 december 2006 (233/2006) besloten dat de gemeente Haarlem medewerking verleent aan de nadere uitwerking van de tunnelvarianten voor de Spaarnepassage van de Zuidtangent door de provincie. Gemeente en provincie zijn het eens over de richting van een oplossing, namelijk een tunnel.

3. Samenvatting is leeswijzer t.b.v. commissie en/of raad

De provincie Noord-Holland onderzoekt samen met de gemeente Haarlem de mogelijkheid op welke wijze een ondergrondse verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer kan worden gerealiseerd.

Het doel van de haalbaarheidsstudie is:

Een onderzoek naar de maatschappelijke, ruimtelijke, technische en financiële haalbaarheid van de aanleg van een tunnel voor de Zuidtangent, als onderdeel van de hoogwaardige openbaar-vervoercorridor die tot doel heeft het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio en de stad Haarlem. De ondergrondse verbinding moet tevens een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit van de stad en de mogelijkheid bieden om nieuwe economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de stad te verwezenlijken.

Ten behoeve van de studie is door een extern bureau (APPM) en in nauwe samenwerking met provincie en gemeente een Plan van Aanpak opgesteld. Dat Plan van Aanpak is door de speciaal voor de studie ingestelde stuurgroep (met bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit de provincie en gemeente) geaccordeerd.

Het beoogde resultaat van de studie is:

- gedragen visie op de problematiek die moet worden opgelost;
- maatschappelijk gewogen, ruimtelijk inpasbare en financieel acceptabele oplossingsrichting(en) voor de hoogwaardige openbaar-vervoercorridor en stedenbouwkundige verbetering;
- basis voor besluitvorming ten aanzien van vervolgproces;
- visie op de vervolgaanpak.

De gemeente Haarlem heeft in basis een toetsende rol. De provincie geeft opdracht aan derden om het merendeel van de werkzaamheden (documentstudies, analyses, voorbereiding van werkgroepen en eventuele workshops / excursies). De gemeente zal in 'interactie' gaan met onder andere de provincie, externe bureaus en derden. In dat kader wordt deelgenomen aan workshops, expertmeetings en andere bijeenkomsten waar kennisuitwisseling en -verbreding centraal staan.

Binnen de gemeente is een projectteam worden geformeerd, dat met de provincie nadere werkafspraken formuleert.

4. Financiële paragraaf

De tijdsbesteding voor projectmanagement, uitvoering en proceskosten is begroot voor de periode tot eind 2007. De projectkosten bedragen in totaal 126.180 euro.

5. Participatie / communicatie

Er wordt uitgebreid gecommuniceerd met betrokkenen en belanghebbenden. De communicatiemedewerkers van gemeente en provincie worden ondersteund door een extern communicatiebureau, dat een communicatieplan heeft opgesteld.

Er worden in de tweede helft van 2007 diverse werkbijeenkomsten in de vorm van ateliers georganiseerd en informatiebijeenkomsten. Er is een website waarop de voortgang van de studie nauwgezet te volgen is:

www.tunnelstudiezuidtangenthaarlem.nl

6. Planning

De studie kent een looptijd van enkele maanden, en zal volgens het Plan van Aanpak 15 oktober zijn afgerond, doch uiterlijk eind 2007. Het gemeentebestuur zal daarna zo spoedig mogelijk gevraagd worden om tot besluitvorming te komen over de resultaten van de studie.

Wij stellen de raad voor om:

1. Voor de tunnelstudie Zuidtangent een krediet ter beschikking te stellen van €126.180, te dekken uit de reservering onder volgnr. 67.32 van het IP-2007, in afwachting van de definitieve toekenning van de subsidieaanvraag BONroute.

De secretaris

De burgemeester

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. Voor de tunnelstudie Zuidtangent een krediet ter beschikking te stellen van €126.180, te dekken uit de reservering onder volgnr. 67.32 van het IP-2007, in afwachting van de definitieve toekenning van de subsidieaanvraag BONroute.

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter

Stad in beweging!

Nut en noodzaak van een tunnel voor hoogwaardig openbaar vervoer in Haarlem



Tunnelstudie *Zuidtangent* Haarlem

BASISDOCUMENT FASE I, VERSIE 2.2 DEFINITIEF

OPDRACHTGEVER: STUURGROEP TUNNELSTUDIE: *PROVINCIE NOORD-HOLLAND, GEMEENTE HAARLEM*

OPGESTELD DOOR: APPM MANAGEMENT CONSULTANTS

6 SEPTEMBER 2007

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING

Kwaliteit onder druk	3
Doorstroming stagneert	3
Stad in een netwerk	3
Een bereikbare stad	4

1 INLEIDING

1.1 Context	5
1.2 Leeswijzer	5

2 HAARLEM ONDER DRUK

2.1 Behouden van een sterk woonklimaat	6
2.2 Winkelen doe je in Haarlem	7
2.3 Haarlem werkt in de omgeving	8
2.4 De stad als podium: cultuur en toerisme	9

2.5 Het verkeer loopt vast in de stad	10
2.6 Haarlemse bereikbaarheid in regionaal perspectief	13

3 VISIE: STAD IN EEN NETWERK

3.1 Speerpunten stedelijke ontwikkeling	15
3.2 De complementaire stad	15
3.3 Regionale bereikbaarheid: sleutel voor ontwikkeling	17

4 HOE HAARLEM BEREIKBAARDER WORDT

4.1 Scheiden vervoerstromen	18
4.2 Ondergrondse oplossingen	21
4.3 Haalbaarheid en scope	23
4.4 Conclusie	24

5 KERN VAN DE ZAAK

COLOFON

SAMENVATTING

Haarlem is een bijzondere stad. Centraal gelegen tussen strand en duinen, de bollen en de open polders in het typisch Hollandse landschap, biedt de stad een keur aan hoogwaardige voorzieningen, winkels, evenementen en musea, in het decor van een van de mooiste binnensteden van West-Europa. En dat aan een regio met meer dan drie miljoen inwoners, op een steenworp afstand van economische centra als de IJmond, Schiphol en Amsterdam. Toch blaast de stad niet hoog van de toren. Haarlem is een vriendelijke stad; een aantrekkelijke plek om te wonen voor jong en oud, zonder zich te verliezen in prestigeprojecten en schreeuwerige campagnes. Hoewel nauw verbonden met grote economische en logistieke centra, weet Haarlem van oudsher haar eigen karakter te bewaren. Toch staat de stad onder druk.

Kwaliteit onder druk

De economische ontwikkeling van Haarlem is klein in vergelijking met de regio en steden van vergelijkbare omvang. Haarlem is een heerlijke woonstad, maar de druk op de woningmarkt is groot. Er is weinig ruimte voor nieuwe huizen en de groei van de bevolking is de afgelopen decennia achtergebleven. Starters en jonge gezinnen vinden steeds moeilijker een betaalbare woning. Evenwel is de beroepsbevolking groter dan het aantal banen, een unieke situatie voor een middelgrote stad. Dit betekent dat Haarlemmers vaker in de omgeving werken, dan in de stad zelf. Deze situatie wordt versterkt doordat er jaarlijks weinig

nieuwe kantoren en bedrijven bijkomen. Als winkel- en uitgaansstad steekt Haarlem met kop en schouders boven de concurrentie uit. De voorzieningen, evenementen, cultuurpodia, musea en winkels in de stad zijn voor hun afzet en bezoekersaantallen voor een belangrijk deel afhankelijk van bezoekers van buiten.

Doorstroming stagneert

De bereikbaarheid staat onder druk en maakt de stad kwetsbaar. Overigens is niet zozeer de bereikbaarheid het probleem, als wel de doorstroming binnen de agglomeratie en de bereikbaarheid van het centrum. De doorstroming van het openbaar vervoer en het autoverkeer stagneert door een diffuus verkeersnetwerk zonder hoofdstructuur, de fijnmazigheid van de oude binnenstad, slecht bereikbare parkeervoorzieningen en de kruisingen met het Spaarne. 's Ochtends is er veel congestie de stad uit, 's avonds, in het weekend en op mooie zomerdagen staat de file de stad in. Bovendien heeft Haarlem recentelijk een aantal tegenvallers te verwerken gekregen op het gebied van bereikbaarheid: Haarlem heeft geen intercitystation meer, de stad is niet opgenomen in het metropolitane openbaar-vervoerprogramma van de Noordvleugel, er is geen geld voor een nieuw station bij Haarlem-West en het experiment met een lightrailverbinding naar Zandvoort is afgeblazen.

Stad in een netwerk

Haarlem ligt op een toplocatie in het stedelijk netwerk van de Noordwestelijke Randstad. In dit stedelijk netwerk heeft Haarlem met haar

sterke punten (wonen, cultuur en toerisme) een enorme toegevoegde waarde. Met een focus op deze 'unique selling points' wordt bovendien de economische positie als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen versterkt. Omgekeerd kan Haarlem de toegevoegde waarde van de regio benutten met voorzieningen als massale uitganggelegenheden, ziekenhuizen en grootschalige detailhandel. Regionale afstemming waarbij stad en regio elkaar aanvullen en versterken is niet nieuw, maar juist op dit punt kan nog veel verbeterd worden.

Een bereikbare stad

Door die sterke verbondenheid met de regio is de stad aangewezen op een goede bereikbaarheid. Haarlem moet op een goede manier worden verbonden met de economische centra van de Noordvleugel en de rest van de Randstad. De kwaliteit van verbindingen voor auto en openbaar vervoer bepaalt de mate waarin stad en regio elkaar verder kunnen aanvullen en versterken. Naast het verder verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer, is op termijn een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer dé sleutel tot een duurzame en leefbare ontwikkeling van stedelijke agglomeraties.

Met de Zuidtangent beschikt Haarlem over een eerste stap naar een hoogwaardig regionaal OV-netwerk. Het structureel verbeteren van de doorstroming in Haarlem is de voorwaarde voor een hoog frequente, betrouwbare dienstregeling en daarmee voor de groeipotentie van de gehele Zuidtangent en het aansluitende netwerk. Bovendien staat vast dat het structureel verhogen van de kwantiteit en kwaliteit van het aanbod van openbaar vervoer leidt tot een hoogwaardig imago, meer

vraag en nieuwe vervoerstromen en wordt nieuwe economische ontwikkeling gegenereerd.

Op basis van de analyse wordt de bereikbaarheid voor de lange termijn, gewaarborgd door auto, openbaar vervoer en andere vervoerstromen, in samenhang gezien. Met de tunnelstudie wordt binnen dat integrale pakket nu gefocust op de mogelijkheden om de OV-bereikbaarheid op een hoger plan te brengen. De passage van het Spaarne, de route door de binnenstad en de aanlanding bij het station zijn daarin belangrijke elementen. Om de oude binnenstad en de fijnmazige stedenbouwkundige structuur te ontzien ligt een ondergrondse oplossing voor het openbaar vervoer voor de hand.

De komende maanden wordt op basis van dit document het gesprek aangegaan met sleutelpartijen, opiniemakers en deskundigen om oplossingsrichtingen en voorkeursvarianten voor een mogelijke ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent onder het centrum van Haarlem in beeld te brengen.

1 INLEIDING

De bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de Haarlemse regio kunnen een forse impuls krijgen met een structurele verbetering van het openbaar vervoer. In het verlengde hiervan onderzoekt de provincie Noord-Holland samen met de gemeente Haarlem de maatschappelijke, ruimtelijke, technische en financiële haalbaarheid van de aanleg van een tunnel voor de Zuidtangent, als onderdeel van de hoogwaardige openbaar-vervoercorridor, met als doel het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio en de stad Haarlem. De ondergrondse verbinding moet tevens een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit van de stad en de mogelijkheid bieden om nieuwe economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de stad te verwezenlijken.

1.1 Context

In voorliggend document is de problematiek geïnterpreteerd, is de opgave gedefinieerd en zijn uitgangspunten en kaders voor het vervogproces vastgelegd. Dit document is tot stand gekomen op basis van een bureaustudie van relevante documenten (eerdere haalbaarheidsstudies, Haarlem's structuurplan, HVVP, div. artikelen etc.). Tegelijkertijd zijn gesprekken gevoerd met relevante stakeholders uit de stad en haar omgeving (opiniemakers, MKB, media, KvK, marktpartijen, medewerkers van gemeente en provincie, etc.). Bovendien zijn met behulp van experts gerichte analyses gemaakt van Haarlem en de regio op het

gebied van tunnelbouw, bereikbaarheid, financiën, economische en ruimtelijke ontwikkeling.

Een impuls voor Haarlem!

Zonder uitzondering toont men een grote betrokkenheid en is men trots op de stad, maar er moet wel wat gebeuren. Uit de analyse van de gesprekken rijst een beeld op van de noodzaak om de bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling van Haarlem een impuls te geven, en de bijdrage die een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding hieraan kan leveren. Bij een genomen concludeert men dat Haarlem met de tunnelstudie aan de vooravond staat van de beslissing zich te ontwikkelen tot een regionaal knooppunt met nationale allure, of weg te zakken als een slaperige provinciestad. Die boodschap zal als een rode draad door het vervolg van de tunnelstudie lopen.

1.2 Leeswijzer

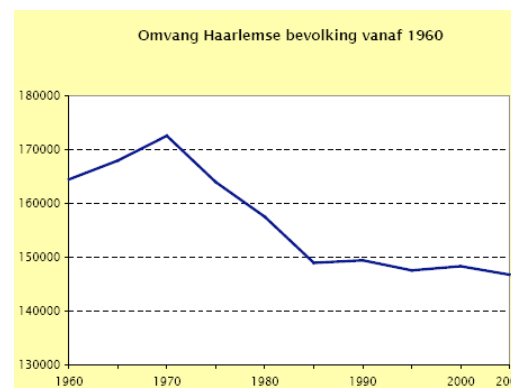
Dit document is opgebouwd vanuit een algemene probleemanalyse en een stadsbrede verkenning van de opgave, alvorens in te zoomen op mogelijke oplossingsrichtingen. In het volgende hoofdstuk is de huidige stand van zaken weergegeven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven welke positie Haarlem in de regio heeft. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het belang van een goede bereikbaarheid en de bijdrage van een ondergrondse verbinding daaraan voor het openbaar vervoer. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 de hoofdlijn uit het document kort en bondig uiteengezet.

2 HAARLEM ONDER DRUK

Haarlem is een bijzondere stad. Centraal gelegen tussen strand en duinen, de bollen en de open polders in het typisch Hollandse landschap, biedt de stad een keur aan hoogwaardige voorzieningen, winkels, evenementen en musea in het decor van een van de mooiste binnensteden van West-Europa. En dat in een regio met meer dan drie miljoen inwoners, op een steenworp afstand van economische centra als de IJmond, Schiphol en Amsterdam. Toch blaast de stad niet hoog van de toren: Haarlem is een vriendelijke stad, een aantrekkelijke plek om te wonen voor jong en oud, zonder zich te verliezen in prestigeprojecten en schreeuwerige campagnes. Hoewel nauw verbonden met de grote economische en logistieke centra, weet Haarlem van oudsher haar eigen karakter te bewaren. Toch staat de stad onder druk. Ondanks het in huis hebben van enkele 'unique selling points' ontwikkelt de stad zich minder goed dan steden van vergelijkbare grootte en economische centra in de omgeving.

2.1 Behouden van een sterk woonklimaat

Haarlem wordt door velen gezien als een aantrekkelijke woonstad. De stad ligt gunstig ten opzichte van economische centra als Schiphol, IJmond, Amsterdam en Hoofddorp, en de nabijheid van strand en duinen, bos, water en open landschap versterkt de aantrekkelijkheid van de stad als plek om te wonen. Bovendien worden de overzichtelijke schaal, het lommerrijke karakter, en bovenal de typisch Hollandse



uitstraling als positief ervaren. Ook in de directe omgeving van Haarlem bevinden zich bovengemiddelde woonmilieus. Voor de bewoners hiervan fungeert Haarlem als centrumgemeente.

Het blijkt niet eenvoudig om de positie van ideale woonstad verder uit te bouwen. Volgens onderzoek van Nyfer moet Haarlem op dit vlak vaker concurrenten naast zich dulden (De Volkskrant, 2003, 2004). De bevolking van Haarlem neemt al enkele decennia af; de bouw van nieuwe woningen compenseert dat in beperkte mate (Gemeente Haarlem, De Staat van Haarlem, O&S, 2006). De gemeente bouwt de komende jaren, conform de woningbouwopgave 2005-2009, bijna 5000 nieuwe woningen. Voor de langere termijn is er echter onvoldoende ruimte voor nog meer nieuwe huizen. En dat is wel nodig: de algemene trend van kleinere huishoudens en meer meters per persoon geldt ook voor Haarlem. Dat drijft de prijs verder op, waardoor de stad bijvoorbeeld voor starters in veel gevallen te duur wordt.

Veel Haarlemmers en bewoners in de directe omgeving van Haarlem zijn voor hun werk aangewezen op economische centra in de regio.

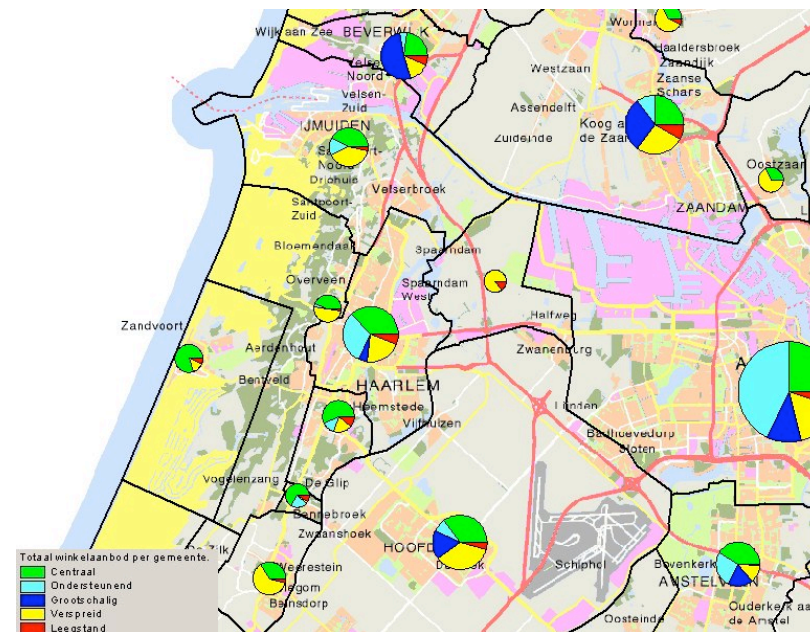
Een goede regionale bereikbaarheid is daarmee een essentieel onderdeel van het behouden en versterken van het woonklimaat.

2.2 Winkelen doe je in Haarlem

Op winkelgebied heeft Haarlem veel te bieden. Er bevinden zich bijna 650 winkels, verdeeld over meer dan 90.000 m². In combinatie met de aantrekkelijke binnenstad, wordt een dagje winkelen al gauw een dagje uit. Daarmee onderscheidt Haarlem zich in positieve zin van vergelijkbare steden en winkelcentra in de omgeving. De stad was in 2005 niet voor niets de meest veelzijdige winkelstad van Nederland (CBS, 2005). Voor 2007 doet Haarlem mee in de finale van de Beste Binnenstad van Nederland (NB: uitslag 6 september 2007). Uit een analyse van Ecorys van de retailstructuur in Zuid-Kennemerland (mei 2007) blijkt eveneens dat het aanbod gevarieerd is, de branchering relatief sterk en dat er in de binnenstad veel kleine en recreatieve winkels zijn.

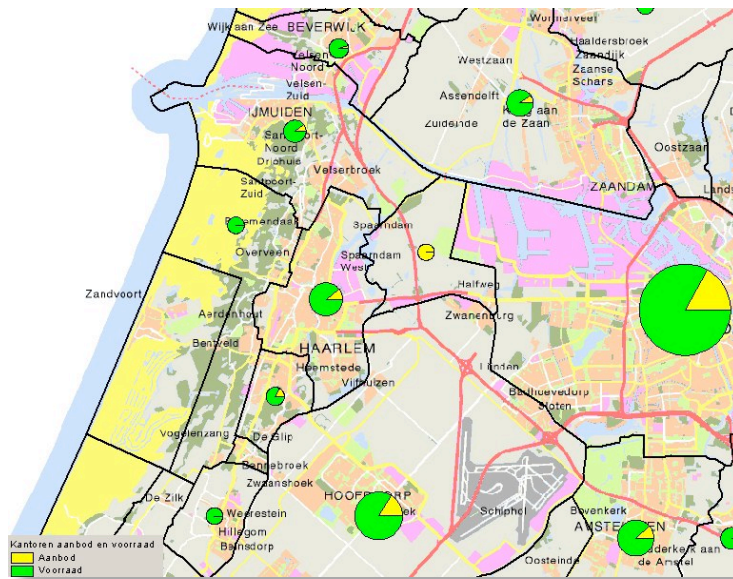
Wel worden kanttekeningen geplaatst: parkeervoorzieningen zijn lastig te bereiken, er zijn weinig grootschalige en hoogwaardige formules en de structuur van het kernwinkelgebied is langgerekt in noord-zuidrichting, waardoor een goede circulatie van winkelend publiek wordt beperkt. Dat blijkt ook uit een winkelpassantenanalyse van Locatus (2006). Door de beperkte circulatie zijn veel bezoekers gericht op weg naar een specifieke bestemming, en is de kans dat men (letterlijk) in een zijstraat nieuwe ontdekkingen doet relatief gering. Daarmee wordt afbreuk gedaan aan het recreatieve karakter van de binnenstad en de mogelijkheid om te 'funshoppen'.

Belangrijkste belemmeringen voor verdere groei zijn echter de beperkt beschikbare ruimte voor grotere winkels die een aanvulling op het huidige aanbod kunnen zijn en de afnemende bereikbaarheid. Vooral op zaterdag wordt de binnenstad als slecht bereikbaar ervaren. Ten slotte wordt nog opgemerkt dat de langgerekte structuur van het kernwinkelgebied hinderlijk wordt doorsneden door drukke wegen zoals de Gedempte Oude Gracht.



2.3 Haarlem werkt in de omgeving

De werkloosheid in Haarlem is relatief laag. Van de lokale bevolking werkt 53% in Haarlem. Locaties waar veel Haarlemmers werken zijn Amsterdam, Schiphol/Hoofddorp en IJmond. Dat mensen ergens anders werken dan in hun woonplaats is niet gek in een netwerksamenleving. Wel bijzonder is dat de stad vergelijking met andere steden relatief weinig werkplekken binnen de gemeentegrenzen heeft. Op iedere honderd leden van beroepsbevolking heeft de stad 94 banen, terwijl dat voor vergelijkbare steden gemiddeld 120 zijn! Dat zorgt voor een forse uitgaande pendel (zie illustratie).



In het Stedenbericht van MKB Haarlem (Haarlem, de schone slaapstad, 2005) wordt geconstateerd dat de zakelijke dienstverlening in procentuele zin fors is gegroeid, maar in absolute zin sterk achterblijft voor een stad als Haarlem. Hoewel de gemeente de versterking van de

zakelijke dienstverlening als speerpunt heeft benoemd (Structuurplan Haarlem 2020, 2005), is de jaarlijkse opname (zo'n 15.000m² per jaar) van nieuwe kantoren zeer bescheiden vergeleken met centra in de omgeving (zie kaartje, Ecorys, mei 2007). De afgelopen jaren is niet geprofiteerd van de 'boom' in de dienstensector, zoals in Hoofddorp en Amsterdam wel is gebeurd.

Voor de industrie geldt grotendeels hetzelfde. De sector neemt een relatief groot aandeel in van de werkgelegenheid in de stad, maar is in absolute zin vergeleken met andere steden nog steeds bescheiden. Hoewel de stad beschikt over een groot bedrijventerrein, de Waarderpolder, is er geen ruimte voor uitbreiding. Het aandeel starters, van essentieel belang voor de innovatieve kracht van de sector, is zeer laag.

De problematiek die hieraan ten grondslag ligt, is net als voor wonen, de beperkte beschikbaarheid van nieuwe locaties die goed bereikbaar zijn en snel kunnen worden ontwikkeld. De nabijheid van de eerder genoemde economische en logistieke centra in de regio geeft in potentie een goede basis voor kantoorontwikkeling. Voor de industrie is het van belang zorgvuldig met de beschikbare ruimte om te gaan en te zoeken naar een uitruil van extensieve bedrijvigheid voor bedrijven waar veel mensen werken. Daarom is het voor het ontwikkelen of herstructureren van dergelijke locaties van belang een regionale scope te hanteren. De laatste jaren heeft het hier vooral aan ontbroken en is een structureel tekort ontstaan aan nieuwe, hoogwaardige bedrijfsterrains.

2.4 De stad als podium: cultuur en toerisme

Het versterken van de culturele en toeristische wervingskracht is een speerpunt van gemeentelijk beleid. Het pakket voorzieningen op het gebied van cultuur en toerisme is van bijzonder hoog niveau. Musea, uitgaansgelegenheden, podia, horeca, in combinatie met de prachtige binnenstad zijn een sterke troef. Het aanbod en de werkgelegenheid in deze sector hebben tot 2004 een sterke groei doorgemaakt. Op dit moment is het aantal voorzieningen gestabiliseerd en neemt de werkgelegenheid weer enigszins af.

Haarlem is in 1999 gestart met een – landelijk gezien – unieke operatie. Voor de vier cultuurpodia, de Stadsschouwburg, de Toneelschuur, het Patronaat en de Philharmonie) werden min of meer tegelijkertijd nieuwe of vernieuwde gebouwen gerealiseerd. De resultaten mogen er zijn: deze aansprekende podia met landelijke uitstraling hebben Haarlem in cultureel opzicht op de kaart gezet. Het is echter niet eenvoudig deze positie vast te houden. De Toneelschuur en het Patronaat kampen met tegenvallers en de exploitatie staat onder druk. Door ontwikkelingen in de regio, zoals Sugarcity en een uitbreiding van het aanbod in Hoofddorp, kan de positie van Haarlem als trekpleister de komende jaren verder onder druk komen te staan, waardoor de Haarlemse podia in de toekomst mogelijk gedwongen zullen zijn concessies te doen aan de kwaliteit van de programmering. De basis onder het hoge ambitieniveau is op dit moment erg dun voor een goede exploitatie, terwijl een koppeling met andere uitgaans- en recreatiemogelijkheden juist een sterk punt van Haarlem zou moeten zijn. Een voorbeeld hiervan is het aanbod van hotels. De kwaliteitsslag die hierin de afgelopen jaren is

gemaakt kan verder worden uitgebouwd. Op dit moment is er een aanzienlijk tekort aan overnachtingsmogelijkheden in de stad en door het versterken van de synergie op dit punt kan de vraag verder worden vergroot.

Ook hier blijkt de sterke verweving met het regionale schaalniveau. Door de voorzieningen beter binnen het bereik te brengen van het regionaal bezoekerspotentieel, ontstaat een bredere basis voor de podia. Zaken als parkeren en goede bereikbaarheid per openbaar vervoer in de avond- en nachtelijke uren leveren hier een sterke bijdrage aan.

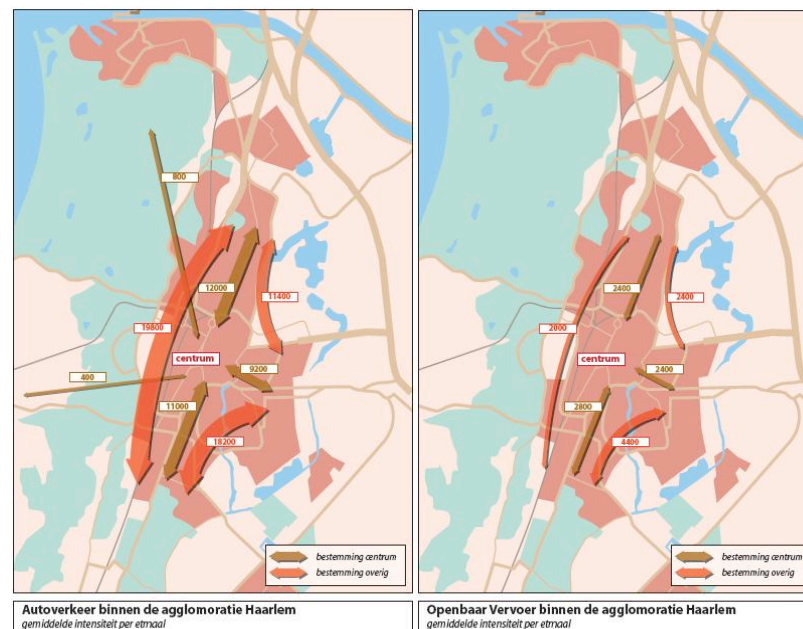
2.5 Het verkeer loopt vast in de stad

De stad is in het oosten ontsloten door de twee grote ontsluitingswegen, de A200 en de N205. Aan de zuidkant vormt de N201 via Heemstede een belangrijke aanvoerroute en aan de westzijde fungeert de N208 als westelijke randweg en invalroute. De vervoerstromen in Haarlem kenmerken zich door het grote aandeel dat lokaal afgewikkeld wordt. Meer dan driekwart van het verkeer in Haarlem komt vanuit de stad of moet daar zijn. Een kleiner, maar essentieel deel is doorgaand. Dit is bijvoorbeeld goed merkbaar tijdens de pieken in het recreatieverkeer, dat in de zomer via Haarlem richting de Noordzeekust gaat en het deel van het verkeer dat de stad aan de zuidkant passeert.

(De gehanteerde verkeerscijfers zijn gebaseerd op het HVVP uit 2002. In het kader van deze haalbaarheidsstudie zijn de onlangs in opdracht van de gemeente Haarlem geactualiseerde cijfers door de opsteller

van het HVVP, bureau Goudappel Coffeng, samengevoegd van postcodeniveau naar wijkniveau.)

Een zeer bepalende factor in de verkeersafwikkeling van Haarlem is bovendien de noordzuidoriëntatie van veel land- spoor- en waterwegen, waardoor de oostwest-verbindingen problematisch zijn. Auto's, bussen en schepen komen elkaar vooral op die oostwest-verbindingen veelvuldig tegen. Daarnaast vormt de fijnmazige structuur van de binnenstad een natuurlijke barrière voor de doorstroming. De congestie



die daaruit voortvloeit zorgt voor druk op de leefbaarheid, door extra milieubelasting (luchtkwaliteit), een overvolle openbare ruimte en verslechterde verkeersveiligheid. Haarlem heeft niet zozeer een bereikbaarheidsprobleem: het probleem laat zich beter omschrijven als een doorstromingsprobleem en, daaraan gekoppeld, een leefbaarheidsprobleem. Voor het ontstaan van dit doorstromingsprobleem zijn drie hoofdoorzaken aan te geven:

1. Diffuus netwerk binnenstad

Vrijwel al het verkeer wordt door het fijnmazige binnenstedelijke wegennet gedwongen om routes te zoeken door of vlak langs het centrum. Ook het openbaar vervoer, inclusief de Zuidtangent, perst zich door de binnenstad. Daar komt bij dat de parkeergarages in of aan de rand van de binnenstad liggen, waardoor extra verkeer de binnenstad ingetrokken wordt. Overigens leidt deze situatie tot het beeld dat de huidige capaciteit van de garages in veel gevallen toereikend lijkt. Op veel momenten is er in de garages nog wel een plekje te vinden, ook al moet daarvoor een stukje worden omgereden. Uit onderzoek blijkt dat een verbeterde



bereikbaarheid zal leiden tot een sterk vergrote vraag naar parkeer capaciteit in of bij de binnenstad, en dat daarmee het huidige aantal garages naar verwachting niet aan de behoefte kan voldoen. In combinatie met goede invalswegen en een diffuus binnenstedelijk verkeersnetwerk, resulteert dit in opstoppingen. Dat belemmert de doorstroming voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer, vooral tijdens de spitsuren, op winkeldagen en tijdens evenementen. Dit geeft niet alleen vertraging, maar zorgt er ook voor dat minder bezoekers naar Haarlem komen dan mogelijk is.

2. Ontbreken ringstructuur

De vijf ontsluitingsroutes zorgen voor een relatief goede bereikbaarheid vanuit de regio naar de stad en andersom. Zoals gezegd, lopen deze invalswegen over in een diffuus wegennet, zodra de rand van het centrum bereikt wordt. Op een wat groter schaalniveau kan worden geconcludeerd dat voor de verkeersafwikkeling rondom Haarlem enkele schakels ontbreken. Door de ontsluitingsroutes beter met elkaar te verbinden ontstaat een ringstructuur die de binnenstad kan ontlasten en de doorstroming kan verbeteren. De belangrijkste knelpunten worden gevormd door de oostwest-verbindingen ten noorden van de binnenstad (verbinding A9-A208, route A200/N200) en ten zuiden van de stad (Schipholweg-Westelijke Randweg).

3. Barrièrewerking Spaarne

Als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer en de beperkte doorvaarthoogte (2,20 meter) moeten de bruggen over het Spaarne regelmatig open. Het resultaat is een forse stremming van het doorgaande

verkeer in de stad Haarlem. Andersom geldt hetzelfde: ook het scheepvaart verkeer moet regelmatig wachten voor de brug, voordat het verder koers kan zetten. Konvoovorming heeft hierin een beperkt oplossend vermogen: de brug hoeft minder vaak open, maar er moet wel langer worden gewacht per keer. Voor de toekomst is de verwachting dat de scheepvaart gaat toenemen, hetgeen het probleem groter zal maken.

2.6 Haarlemse bereikbaarheid in regionaal perspectief

Haarlem maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk van de Noordvleugel van de Randstad. Uit diverse internationale studies blijkt keer op keer dat de Randstad als internationale regio wegzakt. Een belangrijke oorzaak is dat concrete projecten onvoldoende samenhang vertonen en te langzaam van de grond komen. Doordat de infrastructuur niet berekend is op het almaar toenemende verkeer, is er een bereikbaarheidsprobleem ontstaan dat een bedreiging vormt voor de concurrentiepositie van de Randstad (zie o.a. het rapport van de OESO van 2007). In het Urgentieprogramma Randstad, gecoördineerd door de minister van Verkeer en Waterstaat, zijn urgente projecten opgenomen die de Randstad versterken door bij te dragen aan een aangenamer en duurzamer woon-, werk en leefklimaat en een betere bereikbaarheid.



Urgentieprogramma Randstad (detail)

OESO-rapport 'Territorial review Randstad Holland'

"Het wegennetwerk in de Randstad is zwaar verstopt, met onbetrouwbare reistijden voor meer dan één op de vijf trips tijdens spitsuren. Het merendeel van de files in de Nederland (81% in 2005) is geconcentreerd in de Randstad. Filevorming blijkt erger te zijn dan die in andere polycentrische gebieden zoals de Vlaamse Diamant in België en het Rijn-Roergebied in Duitsland.

Een coherent openbaar vervoerssysteem voor de Randstad als geheel bestaat niet. Treinen rijden doorgaans tussen stadscentra, terwijl veel bedrijven naast snelwegen gevestigd zijn. Alhoewel verbeteringen hebben plaatsgevonden in Den Haag en Rotterdam, zijn metro- en tramnetwerken doorgaans niet doorgetrokken naar buurgemeenten; dat maakt verplaatsing in een stadsregio met het openbaar vervoer doorgaans moeilijk. Verbindingen tussen verschillende vormen van openbaar vervoer kunnen verbeterd worden. Bovendien is de capaciteit van de spoorwegen in de Randstad een van de meest onderontwikkelde van de grootstedelijke gebieden in West-Europa. Al deze factoren tezamen leiden tot relatief veel gebruik van de auto, wat leidt tot filevorming en luchtvervuiling.

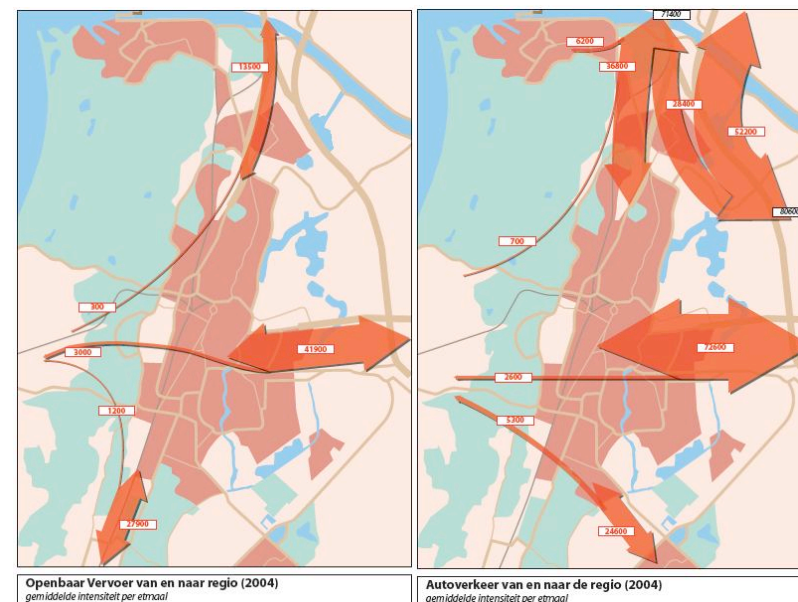
Verskillende regionale openbaar vervoersnetwerken in de Randstad op het niveau van de vleugels zijn recentelijk geïnitieerd of zullen binnenkort worden opgestart (zoals Stedenbaan en de Noord/Zuid-lijn). Deze regionale initiatieven zouden in principe uitgebreid kunnen worden en aan elkaar gekoppeld kunnen worden, alhoewel nog niet is besloten om dit te doen. Aangezien deze projecten pas op de langere termijn zullen worden afgerond (2013-2014) en gezien het feit dat nieuwe projecten als deze lange termijn planning vereisen, zouden voorstellen ontwikkeld moeten worden om deze nieuwe regionale openbaar vervoersnetwerken aan elkaar te koppelen. Meer frequentere en snellere verbindingen tussen de grote steden in de Randstad moeten worden bevorderd."

In welke mate draagt Haarlem bij aan het versterken van de Noordvleugel, en in welke mate profiteert de stad daarvan? Op dit moment is de profilering van Haarlem als integraal en onmisbaar onderdeel van de Noordvleugel onderbelicht. Haarlem ligt als het ware in 'de buitenbocht' van de Noordvleugel. Zonder een goede verbinding met de centra van de Randstad loopt de stad het gevaar 'eruit gedrukt' te worden. Te meer daar ondertussen fors wordt gestudeerd en geïnvesteerd in de bereikbaarheid van de corridor Schiphol - Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL-studie) en de verbinding A6-A9, onder andere als onderdeel van het net genoemde Urgentieprogramma Randstad.

Dat Haarlem aan de rand van de Noordvleugel ligt, is op zichzelf geen knelpunt; dat biedt juist kansen. In en om Haarlem komen combinaties van hoogwaardige vestigings- en verblijfsmilieus voor, die elders in de Randstad schaars zijn. Wel bestaat het gevaar dat Haarlem 'van de rand valt', doordat de bereikbaarheid van die milieus onder druk staat.

Ook op andere vlakken benut Haarlem haar regionale potentie onvoldoende. Een voorbeeld. Voor het regionale scheepvaartverkeer en de regionale bereikbaarheid van strand en dungebied, inclusief de daar liggende kernen zoals Bloemendaal, Overveen en Aerdenhout ligt Haarlem immers wel op de route, maar vormt de stad een aanzienlijke barrière voor het doorgaand verkeer. Deze barrièrewerking levert relatief weinig op in de zin van extra bezoekers aan de stad. Illustratief is dat het Spaarne een staande-mastroute is, maar dat Haarlem geen passantenhaven heeft in of bij de binnenstad

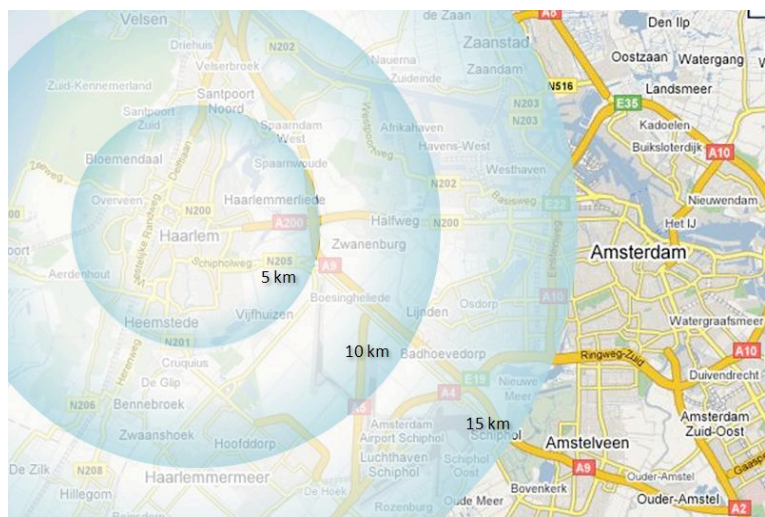
Zowel de bereikbaarheid als de daarmee samenhangende ontwikkelingsmogelijkheden van de stad hebben een sterk regionale component. In het volgende hoofdstuk wordt die regionale invalshoek als uitgangspunt genomen om een visie op de stad en haar bereikbaarheid te formuleren.



3 VISIE: STAD IN EEN NETWERK

3.1 Speerpunten stedelijke ontwikkeling

Haarlem ligt op een toplocatie in het stedelijk netwerk van de Noord-westelijke Randstad, dichtbij economische en logistieke centra als de Zuidas, Hoofddorp, de mainport Schiphol, het Westelijk Havengebied en de IJmond. Tegelijkertijd is de stedelijke agglomeratie in de Haarlemse omgeving een goede basis onder het hoogwaardige voorzieningen niveau voor Haarlem als regionale centrumstad. De nabijheid van de zee, duin en bos, bollen en Hollandse polders maken het ideaalplaatje compleet.



Afstanden vanaf centrum Haarlem

Door Haarlem te bezien binnen de context van het stedelijk netwerk van de Noordvleugel van de Randstad wordt duidelijk wat de toegevoegde waarde van de stad voor het netwerk is. Aanvullend hierop kan ook de toegevoegde waarde van voorzieningen elders in de Noordvleugel expliciet worden gemaakt voor Haarlem. Dit betekent dat de stad zich ontwikkelt tot een complementaire stad, in plaats van een complete stad. De Toekomstvisie Haarlem en het Structuurplan Haarlem 2020 spreken in dit kader van drie speerpunten:

1. Duurzaam goed woonklimaat
2. Versterking van de culturele en toeristische wervingskracht
3. Versterking van de zakelijke dienstverlening

Van oudsher zijn wonen, cultuur en toerisme de 'unique selling points' van Haarlem. Het derde speerpunt, de zakelijke dienstverlening, is daarop een aanvulling die nog verder vorm moet krijgen. Door alleen de eerste twee speerpunten te versterken zou Haarlem in gedachten kunnen worden tot een 'openluchtmuseum', zoals Brugge of Venetië. Door, naast het goed functionerende bedrijventerrein Waarderpolder, een krachtige zakelijke sector toe te voegen, kan de stad zich ontwikkelen tot een vitale schakel van de Noordvleugel.

3.2 De complementaire stad

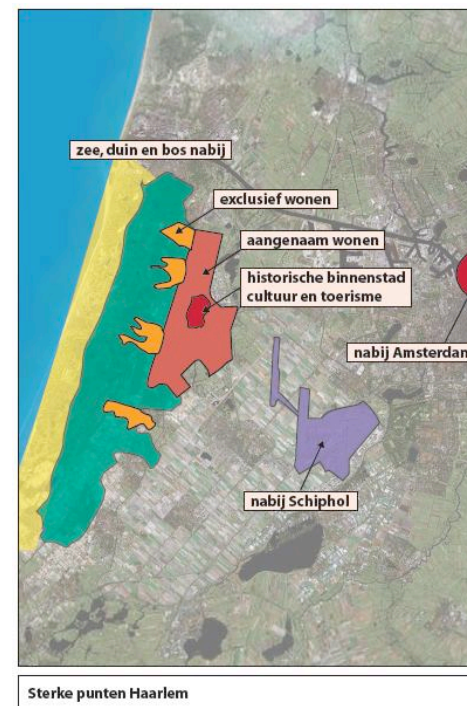
Door te focussen op haar sterke punten kan de stad zich positief onderscheiden en wordt ook de economische positie als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen versterkt. Op deze wijze kan de betekenis van Haarlem voor de regio verder worden versterkt. Ook omge-

keerd geldt dat Haarlemmers door goede verbindingen met de regio de beschikking krijgen en houden over een pakket van voorzieningen en werkgelegenheid van internationaal topniveau. Haarlem verbindt daarmee aan haar status van schakel in de Noordvleugel de ambitie om complementariteit na te streven op een specifiek aantal punten. Complementariteit in de zin dat stad en regio elkaar aanvullen en versterken, zonder elkaars concurrenten te zijn.

Dat betekent dat de stad wel een hoogwaardig basispakket voor alle bewoners in de stad en de directe omgeving aanbiedt, maar dat voor specifieke zaken die op regionale schaal van belang zijn expliciet de keuze wordt gemaakt die juist wel of juist niet in de stad te huisvesten. Dus binnen Haarlem een hoogwaardig aanbod van winkels, uitgaansgelegenheden, podia en musea en het accent op een duurzame, uitmuntende woonomgeving voor jong en oud.

Deze gedachte is niet nieuw. Zo zijn op basis van de gedachte van complementariteit en onder de voorwaarde dat de bereikbaarheid goed geregeld moet zijn, eerder regionale afspraken gemaakt. Zo is er bewust voor gekozen bij de bouw van nieuwe ziekenhuizen het regionale verzorgingsgebied als uitgangspunt te nemen en zijn grootschalige winkelformules niet in het centrum van Haarlem geconcentreerd, maar om de hoek, bij Cruquius. Dat geeft Haarlem de ruimte (letterlijk!) om die zaken in huis te hebben waar de stad zich werkelijk mee onderscheidt. Ook voor de toekomst zijn er kansen die regionale afstemming te benutten om de eigen sterke punten verder te verbeteren en andere zaken dichtbij in de regio te vestigen. In het geval van de bedrijvigheid

in de Waarderpolder is het bijvoorbeeld mogelijk de herstructurering te richten op verdere intensivering door arbeidsextensieve bedrijven te verwijzen naar het Westelijk havengebied. Dat is niet veel verder weg, en het levert voor de gemeente ruimte voor nieuwe banen op. Niet in het minst is er natuurlijk de relatie met Schiphol. Nu nog onderbelicht, maar in een regionaal kader hebben Schiphol en Haarlem elkaar veel te bieden: de luchthaven kan voorzieningen in de stad een internationaal tintje geven, er zijn veel hoogwaardige banen in en rond Schiphol voor Haarlemmers, de stad biedt hoogopgeleide werknemers een prettig woonklimaat op een steenworp afstand, et cetera. Dat betekent uiteraard dat diezelfde regio wel goed te bereiken moet zijn.



3.3 Regionale bereikbaarheid: sleutel voor ontwikkeling

Dé fundering onder Haarlem als complementaire stad is een goede bereikbaarheid; vanuit Haarlem naar omliggende economische centra en voorzieningen en omgekeerd vanuit de regio naar de hoogwaardige voorzieningen en bedrijvigheid in Haarlem. Hemelsbreed liggen de belangrijkste centra in de regio binnen een straal van 15 kilometer van de Grote Markt, maar door de beperkte doorstroming van het verkeer wordt de potentie hiervan voor stad én regio onvoldoende benut.

Auto, openbaar vervoer, fiets en ook het scheepvaartverkeer kennen een eigen dynamiek die op maat gekanaliseerd en gefaciliteerd moet worden. Door deze verkeersstromen in samenhang te bekijken ontstaat een visie op het verbeteren van de doorstroming in de stad en daarmee het duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid.

Door het doorgaande autoverkeer rondom de stad te leiden, in plaats van erdoor, kan de binnenstad verder autoluw worden gemaakt. De binnenstad en het station worden optimaal ontsloten met een hoogwaardige openbaar-voervoerverbinding van en naar de regio. Op de plekken waar invalsroutes voor het autoverkeer de openbaar-voervoerverbinding naar het centrum kruisen, kan gemakkelijk worden overstapt. Zowel bij het Delftplein, het Stadsdeelhart, als rond de kruising Schipholweg/Europaweg is een bundeling van openbaar-voervoerlijnen mogelijk, evenals een goede overstap voor automobilisten op de bus naar de binnenstad. Bestemmings- en bevoorradingsverkeer worden gedoseerd toegelaten in de binnenstad. Daar is voldoende gelegenheid voor kortparkeren en zijn er parkeergarages voor bewo-

ners. De openbare ruimte wordt daarmee weer het domein van de voetganger en de fietser.

Om dit model te realiseren moeten ontbrekende schakels in de ringstructuur rondom de stad worden ingevuld, zodat het doorgaande verkeer uit de binnenstad kan worden geweerd. Door de Zuidtangent op te waarderen naar een hoogwaardige verbinding tussen Hoofddorp/Schiphol en de IJmond krijgt de binnenstad de gewenste aansluiting op de regio. In het volgende hoofdstuk worden de afzonderlijke maatregelen uitgewerkt.



4 HOE HAARLEM BEREIKBAARDER WORDT

4.1 Scheiden vervoerstromen

Het structureel verbeteren van de doorstroming in Haarlem kan alleen gerealiseerd worden door, zoals geconstateerd in hoofdstuk 3, de verschillende vervoerstromen van elkaar te scheiden.

Auto

Autobereikbaarheid en een goede doorstroming van het verkeer zijn van levensbelang voor het functioneren van de stad. De bereikbaarheid van de stad vanuit de regio is niet slecht, maar vanaf de invalswegen verder de stad in is de doorstroming onvoldoende. Het fijnmazige wegennet en de structuur van de oude binnenstad lenen zich niet voor grote aantallen auto's, rijdend of geparkeerd. Door verkeer met een bestemming of herkomst in de (binnen)stad niet onnodig om te laten rijden en het doorgaand verkeer om de stad te geleiden kan de doorstroming worden verbeterd. Haarlem heeft echter geen volwaardige ringweg, doordat enkele schakels in de hoofdverkeerstructuur ontbreken.

De belangrijkste schakels die in dat opzicht ontbreken zijn de oost-westverbindingen ten noorden en ten zuiden van de stad. In het noorden is de stad gebaat bij het verbinden van de A9 en de A208 bij Haarlem-Noord. Dit zorgt voor een aanzienlijke vermindering van de verkeersdruk op het (boven)lokale net van Velsen en de oost-

westverbinding door Haarlem. Deze verbinding is opgenomen in de Extra Investeringsimpuls van de Provincie Noord-Holland. Aanvullend wordt op dit moment de Oostweg aangelegd, als onderdeel van het bereikbaarheidsprogramma Waarderpolder. Samen met de Schoterbrug en de aan te leggen fly-overs bij het Keggeviaduct, zal de Oostweg zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer in de Waarderpolder. Het verkeer vanuit Haarlem-Noord hoeft in de toekomst niet meer over de Spaarndamseweg en de Amsterdamsevaart, waardoor de overlast in de naastgelegen woonwijken sterk zal afnemen. Daarmee is een aanzet gemaakt met het invullen van deze belangrijke schakel in de hoofdwegenstructuur ten noorden van de stad.

In het zuiden wordt de ontbrekende schakel gevormd door de slechte oost-westverbinding vanaf de invalswegen A205/N205 en de N201.

Door tussen de Schipholweg en de Westelijke Randweg een snelle verbinding aan te leggen, kan ook hier de ring gesloten worden. Anders dan in het noorden van de stad, liggen wegverbredingen



en de aanleg van nieuwe verbindingswegen gecompliceerder door de beperkt beschikbare ruimte. Bovendien vormt de kruising met het Spaarne een knelpunt. Een mogelijk alternatief voor de toekomst is een (gedeeltelijk) ondergrondse of verdiepte aanleg, in combinatie met meervoudig ruimtegebruik, zoals reeds is aangeduid in het Structuurplan 2020.

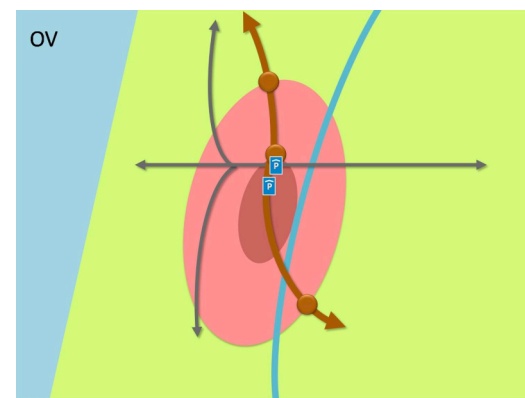
Een maatregel om het binnenstedelijk autoverkeer beter te geleiden is het structureel verbeteren van de parkeervoorzieningen. Niet alleen in aantal en kwaliteit van de parkeergelegenheid, maar vooral ook in de bereikbaarheid ervan. Door (de toeritten van) nieuwe garages buiten het oude centrum en dicht bij uitvalswegen en knooppunten van openbaar vervoer te leggen, neemt de druk op het binnenstedelijk wegennet af. Ook een goede informatievoorziening bij invalswegen over de actuele beschikbaarheid en comfortabele overstapmogelijkheden aan de rand van de (binnen)stad voorkomen extra verkeer.

Haarlem heeft het afgelopen decennium de eerste stappen gezet naar een autoluwe binnenstad. Niet alleen in het buitenland, maar ook in Nederland komen steeds meer voorbeelden van hoe dit kan leiden tot een betere binnenstad. Zo hebben Groningen, Maastricht en Den Haag plannen aangenomen om de binnenstad vergaand autoluw te maken, om zodoende de leefbaarheid, de stedenbouwkundige kwaliteit en de economische en toeristische vitaliteit te verbeteren. Door een uitstekend parkeer- en bevoorradingsbeleid blijven winkels en bedrijven goed bereikbaar met de auto, maar wordt de binnenstedelijke openbare ruimte wederom het domein van voetgangers en fietsers.

Openbaar vervoer

In bovengenoemde visie op autobereikbaarheid is een optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer voor de (binnen)stad van Haarlem essentieel. In het bereikbaar maken en houden van knooppunten en het centrum, waar veel mensen op dezelfde plek moeten zijn, kan het openbaar vervoer een belangrijke rol spelen. Juist bij het verder autoluw maken van de binnenstad komt de focus meer op regionale netwerken van hoogwaardig openbaar vervoer te liggen.

Het openbaar vervoer moet dan ook een serieus alternatief worden voor de auto, zeker gezien de forse verwachte groei van het autoverkeer. Bovendien staat vast dat het structureel verhogen van de kwantiteit en kwaliteit van het aanbod van openbaar vervoer leidt tot meer vraag en nieuwe vervoerstromen (net als bij de auto overigens). Voorzieningen komen binnen het bereik van nieuwe doelgroepen en genereren nieuwe economische ontwikkeling (A. van der Woud, Een Nieuwe Wereld, 2007). Op dat vlak ligt de Randstad achter bij het buitenland. Vooral in Duitsland en Frankrijk is de voorbije jaren forse geïnvesteerd in



hoogwaardige openbaar-vervoersystemen, waarvan de spin-off nu zichtbaar wordt. Toch treffen we ook in Nederland inspirerende voorbeelden aan. In de Zuidvleugel van de Randstad is dat het recent gerealiseerde RandstadRail, in het stedelijk netwerk Groningen-Assen het te realiseren Kolibrie en de vertramming van de belangrijkste busroutes. In Eindhoven wordt het concept van de geleide bus, de Phileas, ontwikkeld. Ook de RijnGouweLijn, van Gouda, Alphen aan den Rijn en Leiden naar Katwijk, past in dit beeld. Overigens blijkt hier wel het belang van een goede inpassing en een passende uitstraling bij de verschillende stadscentra.

De Zuidtangent

Het hoogwaardig openbaar vervoer in de Noordvleugel is in ontwikkeling. Tastbaar resultaat hiervan is de Zuidtangent: een dwarschakel op het spoorwegennet en daarmee voor de stad Haarlem de verbinding met het hart van de Randstad: Schiphol. Met de Zuidtangent heeft de stad in potentie een hoogwaardige verbinding met de regio in de richting van Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuidoost. In de toekomst moet ook de verbinding naar het noorden, richting Velsen en IJmuiden op niveau worden gebracht. Door koppeling met andere netwerken en vervoerstromen aan de rand van de (binnen)stad te bundelen, ontstaat een hoogwaardige verbinding van de binnenstad met de regio.

De Zuidtangent is echter een eerste stap naar een hoogwaardig regionaal openbaar-vervoernetwerk, dat op essentiële punten nog verbeterd kan en moet worden. Op dit moment is de Zuidtangent een buslijn, die op termijn 'vertramd' wordt. Diverse aftakkingen en uitbreidingen moe-

ten nog worden gerealiseerd. Daarbij vormt het traject over het Spaarne en door de binnenstad van Haarlem een fors knelpunt voor een hoge frequentie en een betrouwbare dienstregeling en daarmee voor de groeipotentie van de gehele Zuidtangent en het aansluitende netwerk.

Om de binnenstad optimaal te ontsluiten met de Zuidtangent moeten de barrières voor een goede doorstroming door de binnenstad worden geslecht. Dat biedt de mogelijkheid om de Zuidtangent tot haar volle potentie te laten groeien. Minder reistijd betekent immers meer reizigers. Ook is in het verleden gebleken dat bij het ombouwen van een buslijn naar een tramlijn het aantal reizigers met ca. 15% toeneemt.

Voor de Zuidtangent zouden bovengronds diverse maatregelen uitgevoerd kunnen worden om de doorstroming te verbeteren, zeker wanneer we uitgaan van een vertrambare busverbinding. Denk daarbij aan het realiseren van extra busbanen en dynamische verkeerssystemen. Bezwaar van deze oplossing is, dat er slechts een gedeeltelijke scheiding van vervoerstromen plaatsvindt. Zo ondervinden bus en tram bij kruisingen nog altijd overlast van opstoppingen in het autoverkeer. Daarnaast zorgen dynamische verkeerssystemen, zoals voorrangregeling bij verkeerslichten, voor extra oponthoud voor het overige verkeer. In feite gaat het bij deze maatregelen om een zekere herverdeling van de schaars beschikbare ruimte in de stad. Een vrijliggende bus- of trambaan vraagt immers ook om (extra) ruimte op het maaiveld, en dat gaat in veel gevallen ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en andere functies, zoals ruimte voor andere verkeersstromen.

Het grootste bezwaar tegen een bovengrondse oplossing is dat het knelpunt rondom het Spaarne niet opgelost wordt.

Gezien de stedenbouwkundige structuur en de eerdere studies naar een korte tunnel c.q. brede brug ligt het voor de hand om hiervoor de mogelijkheden van een langere ondergrondse verbinding te onderzoeken.

Knooppunten en bundeling

Op plekken waar vervoerstromen elkaar kruisen is knooppuntvorming mogelijk. Gerelateerd aan een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding zoals de Zuidtangent, komen drie locaties als eerste in beeld. Het belangrijkste knooppunt voor openbaar vervoer is het treinstation. In het noorden komen in het gebied rond het Delftplein invalswegen van auto en bus elkaar tegen en bestaan er kansen voor bundeling en transfer. In het zuiden komen meerdere hoofdroutes samen op weg naar de binnenstad. Zowel rond het Stadsdeelhart, als rond de kruising Schipholweg/Europaweg is een bundeling van openbaar-vervoerlijnen mogelijk, evenals een goede overstap voor automobilisten op de bus naar de binnenstad.

P+R-voorzieningen van hoog niveau kunnen hier worden gecombineerd met een verdere ontwikkeling van stedelijke functies. Met name aan de zuidoostkant van de stad kan een koppeling worden gelegd met de economische clusters van Hoofddorp en Schiphol. Een gestroomlijnde koppeling van de verschillende vervoernetwerken is hier van het grootste belang, evenals een uitnodigende entree naar de binnenstad.

Tussen de knooppunten zou het openbaar vervoer gebundeld moeten worden om zo efficiënt mogelijk door de binnenstad te kunnen worden geleid. Op dit moment staan de bussen van de Zuidtangent samen met vele andere regionale en lokale lijnen vast in de binnenstedelijke opstoppingen.

4.2 Ondergrondse oplossingen

De Zuidtangent is een economische levensader. Een dergelijke hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding vereist een hoogfrequente, comfortabele en dus ongestoorde verbinding, zeker als een bundeling plaatsvindt met andere buslijnen en vervoerstromen. Een vrije passage met het Spaarne is daarbij een minimale vereiste. In de Haarlemse situatie betekent een volledig vrije passage, een ondergrondse passage. Een viaduct over het Spaarne is immers een grove aantasting van het beschermd stadsgezicht en zou ook gezien de staande-mast route niet in te passen zijn! Hetzelfde geldt, zij het in iets mindere mate, voor de binnenstad. Een tunnel biedt de mogelijkheid om de oude binnenstad en de fijnmazige stedenbouwkundige structuur optimaal te ontzien en maximaal te benutten.

Een autotunnel levert voor het ontsluiten van het centrum nauwelijks tot geen toegevoegde waarde, nog los van de vraag of al dat autoverkeer in de binnenstad wenselijk is. Binnen de huidige wet- en regelgeving op het gebied van tunnelveiligheid is het niet toegestaan om meerdere in- en uitritten of ondergrondse afslagen te maken. Dit betekent dat er slechts één eindbestemming mogelijk is. Omdat het auto-

verkeer per definitie een zeer diffuse bestemming heeft, wordt met een autotunnel slechts een zeer beperkt publiek bediend.

De afgelopen honderd jaar is in veel steden ervaring opgedaan met het ondergronds brengen van openbaar vervoer. Veel bezochte bestemmingen (knooppunten) worden via een “stamlijn” ondergronds ontsloten. In vrijwel alle gevallen gaat het dan om railgebonden vervoer, waarvan de metro wel het meest bekende voorbeeld is. Steeds meer worden echter ook gecombineerde oplossingen gezocht van geleide bussen, tram, lightrail, lightrain en metro. Voorbeelden hiervan zijn de S-Bahnen in Duitse steden, maar ook Randstadrail in de Zuidvleugel en Phileas in de Eindhovense regio. Ook voor de Zuidtangent bestaat het voornemen om het traject op termijn om te bouwen naar een railverbinding.

Door het ondergronds brengen van openbaar vervoer wordt deze vervoersstroom gescheiden van de stromen voor autoverkeer, scheepvaartverkeer en langzaam verkeer. De belangrijkste voordelen zijn de volgende:

1. Afname reistijd, toename betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer neemt fors toe. Voor een lange lijn als de Zuidtangent zijn stiptheid en regelmaat van groot belang. Met een volledig vrije verbinding zijn er vrijwel geen verstoringen in het vervoer. Het op tijd rijden is daarmee niet meer afhankelijk van verkeerslichten, files of andersoortige conflicten met andere vervoerstromen. Hiermee neemt de aantrekkelijkheid van het systeem

voor de reiziger toe. Ervaring leert dat een bovengrondse verbinding door de binnenstad bij een hoge frequentie niet het hoogwaardige niveau zal halen dat men voor ogen heeft. Een ongestoorde verbinding resulteert in een afname van de reistijd. Ook dit heeft een positief effect op de aantrekkelijkheid voor de reiziger. Uit ervaringscijfers blijkt, dat 20% winst in de reistijd, in combinatie met een toegenomen betrouwbaarheid van de dienstregeling, resulteert in 10% meer reizigers.

2. Ruimte op maaiveld

Het ondergronds brengen van (hoogfrequent) openbaar vervoer levert op het maaiveld ruimte op voor andere functies en overige, kruisende vervoerstromen. Juist in de fijnmazigheid van de Haarlemse binnenstad is dit een aspect dat extra kwaliteit biedt. De plekken die nu worden ingenomen door bussen, kunnen weer worden teruggegeven aan de wandelaar en de fietser, en zelfs, zij het gedoseerd, aan bestemmingsverkeer van auto's. Herinrichting van de huidige tracés zal daarmee een grote kwaliteitsverbetering betekenen voor de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad voor bewoners, bezoekers en winkeliers. Een belangrijk voordeel voor het autoverkeer is dat de voorrangregeling voor bussen bij kruispunten (deels) kan komen te vervallen, waardoor verkeerslichten langer op groen kunnen staan.

3. Verbetering leefbaarheid

Een ongestoorde, ondergrondse verbinding levert een aanzienlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Zeker wanneer het hoge frequenties in druk binnenstedelijk gebied betreft. In Den Haag is dit de primaire aanleiding geweest voor het aanleggen van de tramtunnel. Een

vermindering van bussen op maaiveld verbetert bovendien de binnenstedelijke luchtkwaliteit. Daarnaast wordt de verblijfskwaliteit in het algemeen verbeterd als bussen en trams uit het straatbeeld verdwijnen. Overigens zal dit effect nog groter worden als ook de overige bussen en het autoverkeer niet door de binnenstad hoeven te rijden.



4. Versterking hoogwaardig imago

Het imago en de uitstraling van het openbaar vervoer nemen toe. Door een dergelijke investering wordt voor de (potentiële) reiziger zichtbaar dat de overheid serieus investeert in hoogwaardig openbaar vervoer als reëel alternatief voor de auto. Ervaring elders leert dat daar waar

wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer het gebruik groeit. Ook de stad zelf gaat erop vooruit: optimale bereikbaarheid met een modern vervoersysteem dat recht doet aan het bijzondere karakter van de Haarlemse binnenstad, levert een grote bijdrage aan het imago van de stad. De kunst is de vormgeving van de infrastructuur aan te laten sluiten bij de stad of daar iets aan te laten toevoegen.

4.3 Haalbaarheid en scope

Een tunnel is kostbaar. Een veel gestelde vraag is of de kosten in brede zin in verhouding staan tot de opbrengsten. Tegenover de genoemde voordelen staan de aanzienlijke investeringen van een ondergrondse verbinding. Het (financieel) rendement van deze investeringen is over het algemeen moeilijk expliciet te maken. Dat komt vooral doordat de maatschappelijk opbrengsten, hoe evident ook, moeilijk in beeld zijn te brengen. Was de investering in de Amsterdamse metro de moeite waard? Wegen de kosten van de tramtunnel in Den Haag op tegen de opbrengsten? Vooraf is het antwoord doorgaans nee, achteraf nageenog altijd ja. Door tegenvallers tijdens de bouw werd in Den Haag zelfs overwogen maar helemaal met het project te stoppen. Nu de tramtunnel af is, zijn de inwoners trots en is de tunnel onmisbaar voor de stad.

Openbaar-vervoerprojecten in stedelijk gebied vragen bij uitstek om een bredere, politieke en maatschappelijke afweging, veel meer dan alleen een financiële. In de vervoerswereld wordt in dat kader wel gesproken over de 'metrowet': "het maakt niet uit waar je een metro aanlegt, hij verkoopt zichzelf". Daarmee doelt men op het verschijnsel dat

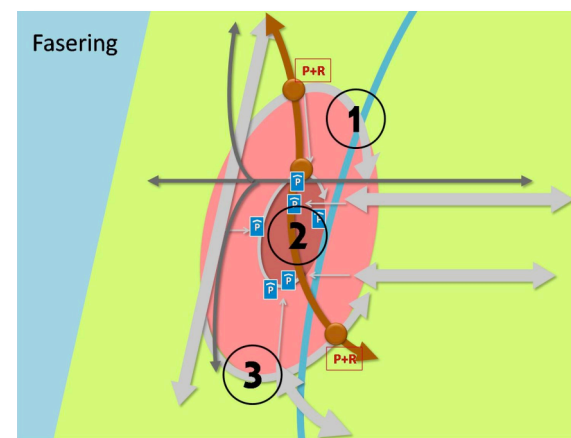
het realiseren van een dergelijk hoogwaardig openbaar-vervoernetwerk altijd zorgt voor een aantrekkende werking op economische activiteiten. Vooral rondom de haltes en bij knooppunten is dit het geval.

Naast genoemde aspecten wordt de haalbaarheid ook uitgedrukt in de mate waarin de impact op de stad acceptabel wordt geacht. In negatieve zin gaat het daarbij om zaken als overlast tijdens de bouw, de mate waarin ongewenste gevolgen van een tunnel voor omwonenden kunnen optreden en de ruimteclaim die de aanleg mogelijkwijs op de stad legt. In positieve zin zal de mate waarin een tunnel een gunstig effect heeft op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad en op de stedenbouwkundige kwaliteit van de openbare ruimte, de haalbaarheid mede bepalen. Door een goede inpassing van haltes en tunnelmonden kan immers ook kwaliteit worden toegevoegd aan de stad. Door slimme en inspirerende ontwerpen wordt de stad aantrekkelijker, en inwoners trotser. Delen van de stad worden ontsloten op een manier die anders niet mogelijk zou zijn, waardoor nieuwe ontwikkelingen in gang worden gezet.

Deze aspecten bij elkaar zullen ook in Haarlem bepalen of een tunnel haalbaar is of niet. Door in dit document al in de probleemanalyse een brede invalshoek te kiezen, wordt ervoor gezorgd dat in het zoeken naar inspirerende oplossingsrichtingen en het voorbereiden van het politieke en maatschappelijke debat een brede afweging kan worden gemaakt. In welke mate dragen oplossingsrichtingen voor een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent bij aan de bereikbaarheid én de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad?

4.4 Conclusie

Haarlem wordt bereikbaarder als de doorstroming verbetert. Zowel de auto als het openbaar vervoer spelen hierin een belangrijke rol. Passend bij de structuur van Haarlem, haar oude binnenstad en haar relatie met de regio, wordt het gunstigste effect bereikt als het doorgaande autoverkeer om de stad geleid wordt, uit de binnenstad wordt geweerd en het openbaar vervoer op hoogwaardige en comfortabele wijze de binnenstad ontsluit naar en van de regio. Door vervoerstromen te bundelen aan de rand van de stad en bij deze knooppunten goede overstapvoorzieningen te maken worden de doorstroming en de leefbaarheid in de stad verbeterd. Dat betekent dat voor de middellange en lange termijn een samenhangend pakket aan maatregelen zou moeten worden uitgewerkt waarvan drie hoofdingrediënten zijn te noemen: de verbeterde oost-westverbindingen van autowegen in het noorden van



de stad, het upgraden van de Zuidtangent door deze in de binnenstad (deels) ondergronds te brengen en het verbinden van de zuidoostelijke invalswegen met de Westelijke Randweg.

Voor het eerste hoofdingrediënt zijn reeds verschillende initiatieven in gang gezet, die de komende jaren tot een forse verbetering moeten leiden. In deze studie wordt vervolgens onderzocht op welke wijze een ondergrondse verbinding kan bijdragen aan het uitbouwen van de Zuidtangent, het verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer het verbeteren van leefbaarheid in de stad. Ten slotte wordt dit pakket gecompleteerd door de wens om in de toekomst te onderzoeken hoe een verbinding tussen de Schipholweg en de Westelijke Randweg kan worden gerealiseerd.

5 KERN VAN DE ZAAK

Grote verbintenis tussen Haarlem en regio

- Haarlem heeft enorme toegevoegde waarde voor de regio; wonen, cultuur, winkelen, toerisme. Het draagvlak voor deze voorzieningen is afhankelijk van bezoekers van buiten Haarlem.
- De regio is van eminent belang voor de stad Haarlem: wonen, werken, Schiphol ziekenhuizen, grootschalige detailhandel.
- De druk op de woningmarkt in Haarlem is ontzettend groot.
- De economische ontwikkeling van Haarlem is beperkt. De groei van werkgelegenheid is gering. Haarlemmers werken meer in de omgeving dan in de stad zelf; een vrij unieke situatie voor een middelgrote stad.

Bereikbaarheid cruciaal, maar onder druk

- De afhankelijkheid van de regio is groot en neemt toe. Een goede bereikbaarheid is essentieel, voor de kwaliteit van wonen, werken en de voorzieningen in Haarlem.
- De uitgangspunten voor een goede bereikbaarheid van het centrum zijn niet best:
 - een diffuus verkeersnetwerk zonder hoofdstructuur;
 - een fijnmazige oude binnenstad;
 - moeilijk bereikbare parkeervoorzieningen;

- de kruising met het Spaarne vormt op veel plekken een barrière.
- Haarlem heeft geen intercitystation meer, voor een nieuw station bij Haarlem-West is geen geld en Haarlem is niet opgenomen in het 'metropolitane openbaarvervoer programma' van de Noordvleugel.

Is er een oplossing?

- Doorgaand autoverkeer rondom stad leiden door het vervolmaken van ontbrekende schakels in de ringstructuur.
- De druk van autoverkeer op de binnenstad verkleinen door goed bereikbare parkeervoorzieningen aan de randen en ruimte voor de fiets.
- Bij uitvalswegen goed bereikbare Park & Ride -voorzieningen, direct gekoppeld aan hoogwaardig OV.
- De binnenstad snel verbinden met de regio met een hoogwaardige OV-verbinding.

Tunnelstudie

- Focus op realiseren hoogwaardige OV-verbinding binnenstad.
- Het doel is een hoogwaardige, betrouwbare, comfortabele, frequente, ongestoorde OV-ontsluiting van het centrum.
- Slechten barrières met het Spaarne en de structuur van de binnenstad: een ondergrondse passage wordt onderzocht.

Hiervoor is bij de provincie Noord-Holland een bedrag van €100 mio geoormerkt.

- Naast een sterke verbetering van de bereikbaarheid zijn beoogde effecten: verbetering van de leefbaarheid van de oude binnenstad, extra impuls voor de stad (economisch, toeristisch) en het genereren van ruimte voor langzaam verkeer in het centrum.
- Vanuit een integrale benadering wordt bovendien gezocht naar koppelingen met knooppunten, (ruimtelijke) ontwikkelingen en andere vervoernetwerken.

COLOFON

Dit document is opgesteld door APPM Management Consultants, in samenwerking met het Kernteam van de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem:

Bert Cops	Provincie Noord-Holland
Hellen Jennissen	Provincie Noord-Holland
Alex Jansen	Gemeente Haarlem
Joeri Stork	Gemeente Haarlem
Jaap Bakker	Gemeente Haarlem
Pepijn van Wijmen	APPM
Hotze Hofstra	APPM
Anne Verschraagen	APPM

Dit document is tot stand gekomen dankzij de bijdrage van diverse medewerkers van gemeente, provincie en externe deskundigen. Voor het thema bereikbaarheid zijn de volgende mensen geraadpleegd:

Ben Immers	K.U. Leuven, TNO Mobiliteit en Logistiek
Bart Egeter	TNO Mobiliteit en Logistiek
Jon van Dijk	Mobiliteit en Verkeer – DHV
Toon van der Horst	Goudappel Coffeng
Jan Termorshuizen	Stadsgewest Haaglanden
Ruud Verdiesen	Directeur XTNT
Jaap Bakker	Gemeente Haarlem
Harry van der Pijl	Provincie Noord-Holland

Voor het thema ruimtelijke en economische ontwikkeling is een separate sessie georganiseerd. Deelnemers:

Joeri Stork	Gemeente Haarlem
Alies Breuer	Gemeente Haarlem
Cecile Huber	Gemeente Haarlem
Rolf Tjerkstra	Gemeente Haarlem
Annemieke Schneider	Gemeente Haarlem
Jan Rube	Gemeente Haarlem
Hellen Jennissen	Provincie Noord-Holland
Toine Hoof	Ecorys Vastgoed
Sebastiaan Nijboer	MKB Haarlem
Henk de Wit	Terra Incognita
Jurgen Linsen	Viewpoint Helmond
Bert Swart	APPM
Hotze Hofstra	APPM

APPM Management Consultants
Spicalaan 8
2132 JG Hoofddorp
www.appm.nl

Voor meer info:
drs. Anne Verschraagen: verschraagen@appm.nl

TUNNEL ZUIDTANGENT: feiten en haalbaarheid

plan van aanpak haalbaarheidsstudie



Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlem
StuurgroepTunnel Zuidtangent

APPM Management Consultants
25 april 2007, v2.7, definitief



Voorwoord

De provincie Noord-Holland wil samen met de gemeente Haarlem de mogelijkheid onderzoeken op welke wijze een ondergrondse verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer kan worden gerealiseerd. APPM Management Consultants verricht hiervoor met betrokken partijen een haalbaarheidsstudie, waarvoor voorliggend document het plan van aanpak (PvA) is.

Doel van dit PvA is om vast te stellen hoe de haalbaarheidsstudie wordt aangepakt. In dit PvA komen achtereenvolgens de visie op het proces, de beschrijving van het proces in duidelijke stappen en de opzet van de procesorganisatie, inclusief planning, aan de orde. Het proces, neergezet in drie stappen is in detail uitgewerkt voor stap 1. De stappen 2 en 3 worden aan het einde van stap 1 verder uitgewerkt en aan de stuurgroep voorgelegd.

Dit Plan van aanpak is vastgesteld in de stuurgroep Tunnel Zuidtangent op 25 april 2007.



Inhoudsopgave

Visie (p. 4-8)

- doel en resultaat
- visie op proces
- bestuurlijke verankering
- sturing vs. openheid
- aandachtspunten
- scope

Proces (p. 9-19)

- stap 1: start up
- stap 2: verkenning
- stap 3: uitwerking

Organisatie (p. 20-24)

- projectorganisatie
- communicatie
- rol marktpartijen
- kwaliteitsborging

Doel en resultaat

Doel haalbaarheidsstudie

Onderzoek de maatschappelijke, ruimtelijke, technische en financiële haalbaarheid van de aanleg van een tunnel voor de Zuidtangent, als onderdeel van de hoogwaardige openbaar-vervoercorridor die tot doel heeft het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio en de stad Haarlem. De ondergrondse verbinding moet tevens een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit van de stad en de mogelijkheid bieden om nieuwe economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de stad te verwezenlijken.

Resultaat

Het beoogde resultaat is een advies aan de Provincie Noord Holland en de gemeente Haarlem over de volgende onderwerpen:

- gedragen visie op de problematiek die moet worden opgelost;
- maatschappelijk gewogen, ruimtelijk inpasbare en financieel acceptabele oplossingsrichting(en) voor de hoogwaardige openbaar-vervoercorridor en stedenbouwkundige verbetering;
- basis voor besluitvorming ten aanzien van vervolgproces;
- visie op de vervolgaanpak.

Kort gezegd geeft de rapportage inzicht in de voorwaarden waaronder een ondertunneling zou kunnen worden gerealiseerd. Voor de wijze van rapporteren denken wij aan een wervend en inspirerend medium, zoals een 'reisgids', website, maquette of kort filmpje. De rapportage vormt de basis voor bestuurlijke besluitvorming over de voortzetting van de voorbereidingen voor een tunnel.



Visie op proces



In onze visie besteedt de studie nadrukkelijk aandacht aan zowel de technisch-financiële haalbaarheid als de maatschappelijke en ruimtelijke haalbaarheid. Met name de opvattingen en ambities van beslissende partijen ten aanzien van de stedenbouwkundige, vervoerskundige en economische ontwikkeling van Haarlem zullen in de beoordeling van de maatschappelijke haalbaarheid een rol spelen. Ook in de rapportage van de Commissie Duivesteijn over de haalbaarheid en beheersing van grote (infrastructurele) projecten is geconcludeerd dat in termen van nut en noodzaak inzicht in de maatschappelijke haalbaarheid van essentieel belang is.

Provincie en gemeente zullen in stap 1 gezamenlijk moeten optrekken om de scope en uitgangspunten voor de haalbaarheidsstudie vast te stellen. Ook de betrokkenheid van derden moet in stap 1 helder worden vastgelegd. Daarnaast is het raadzaam om, voorafgaand aan de verkenning in stap 2, een quick scan uit te voeren naar de zin en onzin van de aanleg van een tunnel onder stedelijk gebied in het algemeen. Hiervan zal in mei een factsheet over worden gepubliceerd. Pas als de uitgangspunten bestuurlijk zijn vastgelegd in een startdocument, wordt stap 1 afgesloten. Daarmee wordt maximale speelruimte voor de verkenning in stap 2 gecreëerd.

De essentie van de verkenning in stap 2 is dat betrokken partijen bereid zijn mee te denken uitstijgend boven het, smallere, eigen belang en naar oplossingen te zoeken die tegemoet komen aan de opgave zoals die door partijen gezamenlijk is geformuleerd. Daarmee wordt daadwerkelijk inhoud gegeven aan het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid. Het is de verantwoordelijkheid van de procesmanager om de maatschappelijke en technisch-financiële haalbaarheid met elkaar in balans te brengen en gedurende het traject de inzicht in de realiseringkans continu te vergroten.

Teruggeredeneerd wordt het volgende proces doorlopen:

De haalbaarheidsstudie moet nauwkeurig inzicht geven in de effecten van een of meer realistische en haalbare voorkeursvarianten (stap 3). Deze voorkeursvarianten komen tot stand in een participatief proces met de belangrijkste betrokkenen waarin de kansen worden verkend om met een ondergrondse OV-verbinding een impuls aan de ontwikkeling van stad te geven (stap 2). Om deze verkenning effectief uit te voeren is een stevige inhoudelijke en procesmatige basis vereist, vastgelegd in het startdocument (stap 1).



Sturing vs. openheid

Een proces met de betrokkenheid en inbreng van uiteenlopende partijen vraagt om een heldere sturing, daarom wordt in een vroeg stadium het speelveld duidelijk bepaald. Dit gebeurt in stap 1. Door gedurende het uitvoeren van de haalbaarheidsstudie, naast de inhoudelijke inbreng, steeds zicht te geven op de volgende stap en het eindresultaat, kan sterk op voortgang worden gestuurd. Door eveneens vanaf de start van het traject helderheid te geven over de bestuurlijke kaders, worden frustraties en teleurstellingen bij betrokkenen voorkomen.

- Voorwaarde voor het succesvol bepalen van het speelveld is een proces waarin **duidelijkheid en openheid** centraal staan. **Duidelijkheid** over de inhoudelijke en bestuurlijke randvoorwaarden waarbinnen het proces vormgegeven wordt en **openheid** over de wederzijdse doelen en belangen van betrokken partijen.
- De ervaring leert dat de eerste stap, het **gezamenlijk vaststellen van de uitgangspunten in een startdocument**, de basis legt voor het verdere proces. Met het vaststellen van het startdocument worden de inbreng en rol van de verschillende betrokken partijen ingevuld.
- Gedurende het gehele proces ligt het **primaat van de besluitvorming** bij de bestuurlijk opdrachtgevers en de in te stellen stuurgroep. Het eindresultaat kan in die context worden gepresenteerd als een **advies** aan het provincie- en gemeentebestuur. Daarmee wordt een helder onderscheid gemaakt tussen rollen en bevoegdheden.

Aandachtspunten

Samenwerking

Om de tunnel tot een succes te maken is samenwerking tussen provincie en gemeente essentieel. Aan welke doelen moet de tunnel een bijdrage leveren om voor zowel gemeente als provincie een wenkend perspectief te zijn? Deze samenwerking start niet met het opzetten van de haalbaarheidsstudie, maar kent vanuit eerdere initiatieven een lange geschiedenis van meer en minder geslaagde projecten. Door hiervan te leren, kan nu de kans worden aangegrepen om gezamenlijk en eendrachtig op te trekken in een haalbaarheidstudie die zowel voor de provincie als de gemeente de juiste handvaten biedt om een afgewogen oordeel te vellen over de mogelijkheid om een tunnel onder binnenstad te bouwen.

Inbreng derden

Haarlemmers zijn betrokken bij hun stad. Verschillende deskundige en betrokken Haarlemmers nemen een belangrijke plek in in de maatschappelijke discussie wat betreft de tunnel in Haarlem. Hun creativiteit en betrokkenheid, maar ook een goede vertegenwoordiging van uiteenlopende belangen en opvattingen van diverse relevante achterbannen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de discussie over haalbaarheid van de tunnel voor de Zuidtangent. Uiteenlopende partijen en personen zullen door een eigen achtergrond en invalshoek een rol kunnen vervullen in de discussie, en zullen hier dan ook bewust bij betrokken worden. In het verleden is ruime ervaring opgedaan met het betrekken van bewoners, ondernemers, marktpartijen en vertegenwoordigers van uiteenlopende groeperingen bij stedelijke projecten. In de haalbaarheidsstudie moet hierop zorgvuldig worden voortgebouwd.

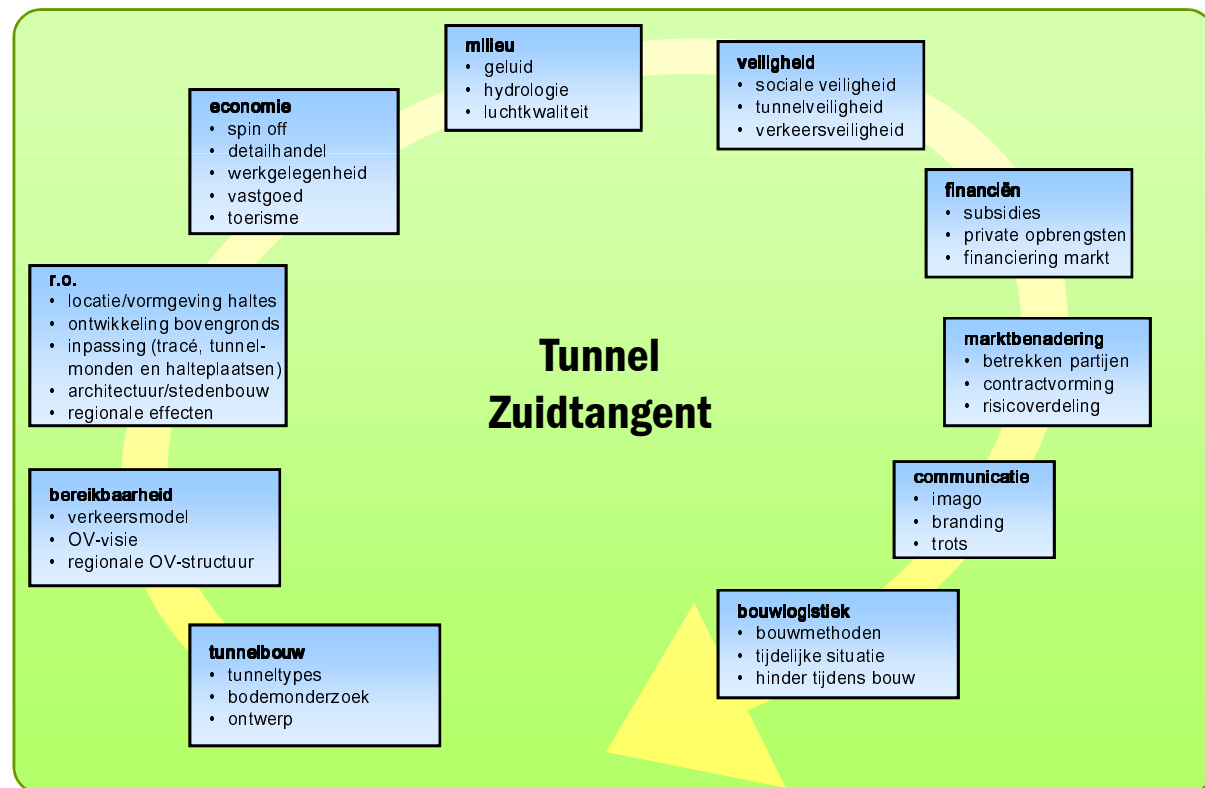
Passie en betrokkenheid

Die gepassioneerde betrokkenheid van de inwoners bij hún stad is een sleutelfactor in de maatschappelijke discussie. Nieuwe ontwikkelingen en grote veranderingen, worden vaak als bedreiging ervaren, of op zijn minst met argusogen bekeken. Haarlem is trots op zijn monumentale karakter en wil dat graag versterken. Nieuwe bouwwerken mogen daaraan geen afbreuk doen. Het is dus van belang de bouw van de tunnel in dat licht te bezien en te werken aan een project waarop de Haarlemmers met recht trots kunnen zijn.



Scope

Aspecten aan de hand waarvan de scope bepaald wordt





Proces in stappen

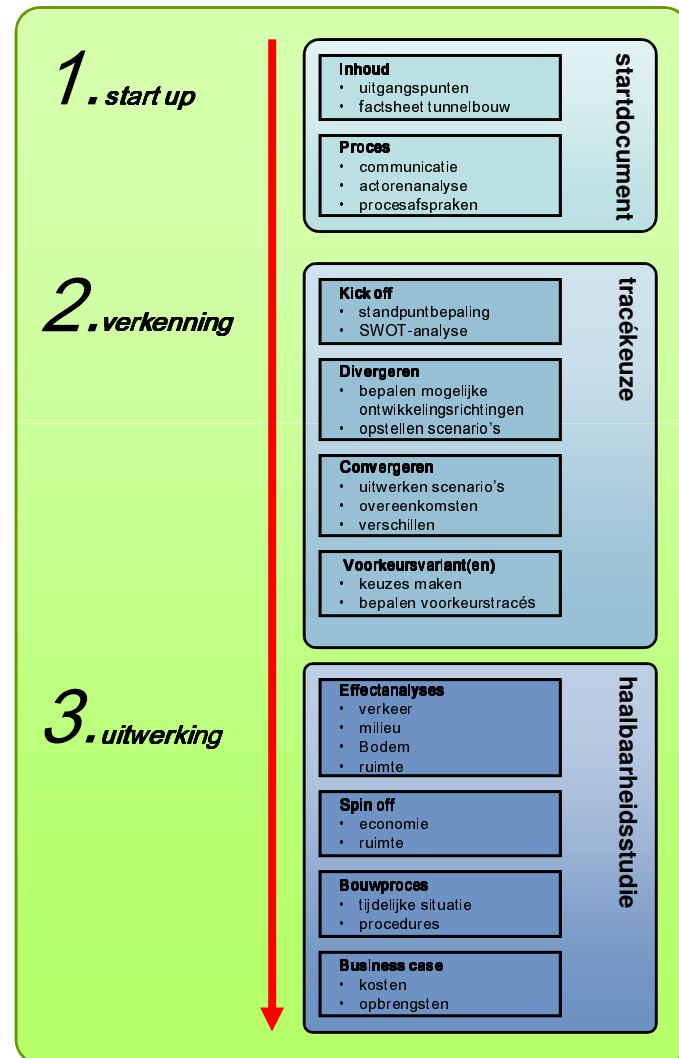
Het traject van de haalbaarheidsstudie bestaat uit een aantal hoofdstappen die hieronder worden toegelicht. In de figuur hiernaast is dit schematisch weergegeven.

Stap 1 heeft tot doel het speelveld nauwkeurig te bepalen en de kaders te stellen waarbinnen de haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd.

In **stap 2** wordt het eerste deel van de feitelijke haalbaarheidsstudie uitgevoerd: de verkenning. Het doel is om samen met betrokkenen te onderzoeken welke oplossingsrichting c.q. tunnelvarianten de geschetste problematiek (uit stap 1) het beste oplossen.

Stap 3 betreft de uitwerking van de haalbaarheidsstudie en besteedt diepgaand aandacht aan de effecten van de geformuleerde oplossingsrichting(en). Het resultaat is een rapportage als basis voor besluitvorming en invulling van de mogelijke vervolgstappen.

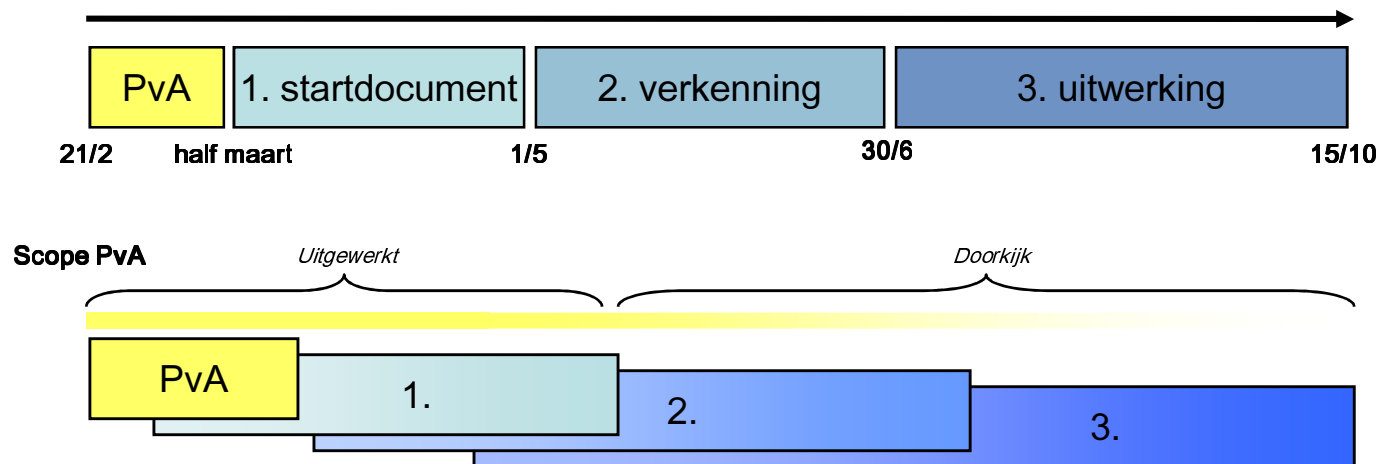
In de pagina's hierna zijn de stappen uitgewerkt en worden concrete acties toegelicht. Op pagina 19 wordt het proces in zijn geheel in detail weergegeven.



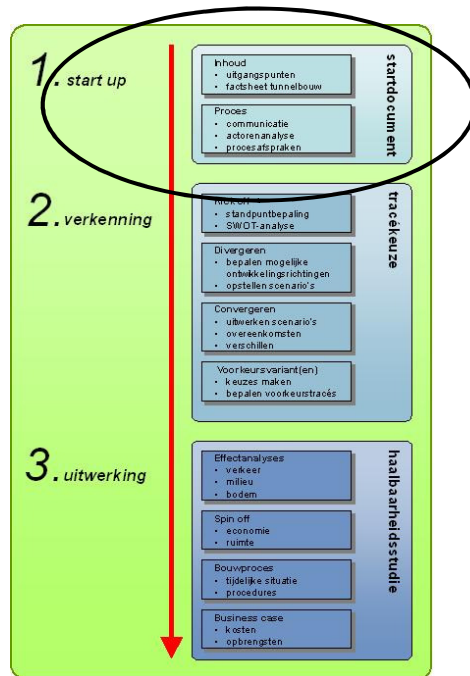
Planning op hoofdlijnen

De haalbaarheidsstudie loopt tot en met oktober. Globaal worden de drie stappen na elkaar doorlopen. In de praktijk zullen de stappen elkaar kunnen overlappen. Om de voortgang te waarborgen worden de voorbereidingen voor de volgende stap in gang gezet vooruitlopend op de vaststelling van de tussenresultaten per stap in de stuurgroep.

Dit plan van aanpak beschrijft in detail de activiteiten ten behoeve van stap 1 en geeft een doorkijk naar de stappen 2 en 3. Aan het einde van stap 1 en 2 wordt een gedetailleerde aanpak voor respectievelijk stap 2 en 3 opgesteld.



Uitwerking stap 1



Doel:

Bepalen speelveld met betrokken partijen

- ✓ organisatorisch
- ✓ procesmatig
- ✓ inhoudelijk

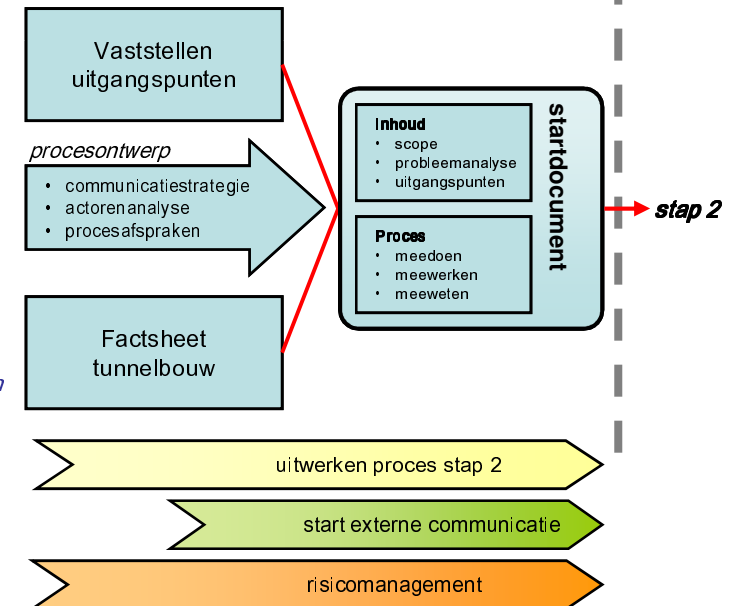
Resultaat:

Startdocument

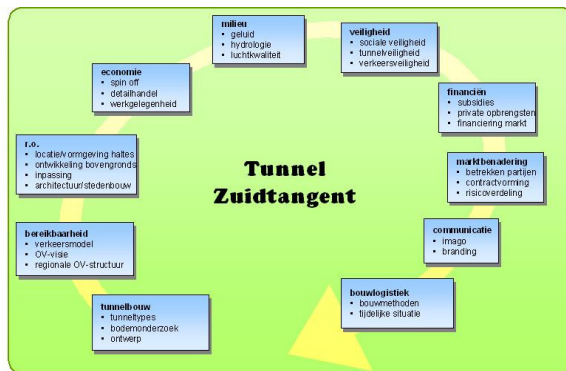
Invulling

Het speelveld wordt bepaald door in het startdocument precies vast te leggen wat wel en niet tot de scope van de haalbaarheidsstudie behoort. Ook de inbreng van derden kan hierbij van belang zijn. Daarom wordt in dit stadium een zorgvuldige actorenanalyse uitgevoerd, zodat heldere procesafspraken met te betrekken partijen kunnen worden gemaakt. Essentieel onderdeel van deze fase is de factsheet tunnelbouw. Het kernteam (zie blz. 21) zet de hoofdlijnen neer voor het startdocument en maakt de actorenanalyse. Daarnaast worden activiteiten in gang gezet t.b.v. communicatie, risicomanagement en de uitwerking van stap 2.

vaststellen startdocument



Acties stap 1: uitgangspunten haalbaarheidsstudie



Scope en inhoud

In het startdocument worden, naast procesafspraken, de inhoudelijke kaders en uitgangspunten vastgesteld. De relevantie van het project is groter als de juiste verbanden worden gelegd. Daarom is het van belang in dit stadium de scope zeer zorgvuldig vast te stellen. Met andere woorden: wat betekent de aanleg van de tunnel voor de ontwikkeling van de stad in brede zin? Welke perceptie hebben de belangrijkste partijen van de problematiek die moet worden opgelost? Op blz. 8. zijn de mogelijke ingrediënten van de scope genoemd.

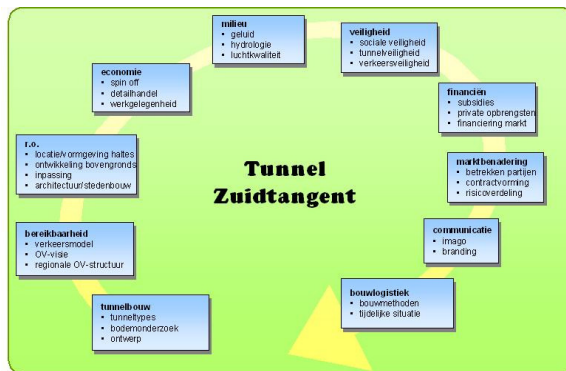
Proces en aanpak

Op basis van de interviews, een korte bureaustudie en een gerichte startbijeenkomst, gaat het kernteam aan de slag om de scope vast te stellen. Tevens worden de inhoudelijke kaders gesteld voor de verkenning van stap 2. Van belang is in beeld te krijgen wat partijen ervaren als sterke en zwakte punten van Haarlem, bijvoorbeeld als het gaat om leefbaarheid, verblijfskwaliteit, bereikbaarheid, economische aantrekkingskracht, en woon- en winkelplezier. Van belang is dat partijen uitspreken waar ze overeenstemming zien met andere partijen, en waar spanning in de discussie zit. De resultaten van deze inventarisatie worden vastgelegd in het startdocument, waarmee de basis wordt gelegd voor stap 2. Het startdocument wordt ter vaststelling voorgelegd aan de stuurgroep.

Concreet worden ten behoeve van het startdocument de volgende activiteiten georganiseerd in stap 1:

1. Excursie naar referentieprojecten in Den Haag
2. Interviews sleutelfiguren
3. Stadswandeling onder leiding van Joop Slangen
4. SWOT-diner Kernteam-plus
5. Factsheet Tunnelbouw

Acties stap 1: activiteiten



1. Excursie referentieprojecten Den Haag (13 april)

Op 13 april gaan we met de stuurgroep en het kernteam naar de Hubertustunnel en het Souterrain in Den Haag. Aansluitend wordt nagepraat in het Spuikwartier, een grootschalige nieuwbouwontwikkeling gekoppeld aan de tramtunnel, met de Haagse projectleider van dit inspirerende project. Wat heeft de aanleg van de tramtunnel betekend voor de ontwikkeling van het centrum van Den Haag? Hoe hebben ondernemers daarop ingespeeld?

2. Interviews sleutelfiguren (maart-mei)

Op basis van de actorenanalyse zullen voor het startdocument gesprekken voeren met enkele sleutelfiguren, van zowel gemeente en provincie, als relevante partijen in de stad en daarbuiten.

3. Stadswandeling onder leiding van Joop Slangen (29 maart)

Op 29 maart wandelden we door Haarlem onder leiding van stadsarchitect Joop Slangen. Hij praatet ons bij over de stedenbouwkundige structuur van de stad en de Haarlemse context bij grote projecten.

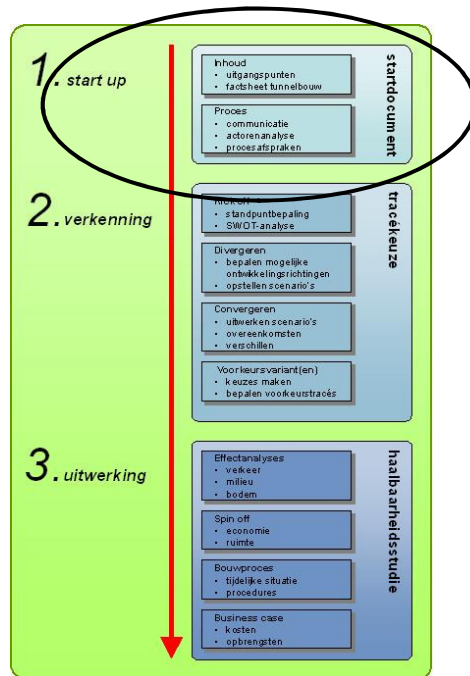
4. Startbijeenkomst Kernteam-plus (24 april)

Deze bijeenkomst wordt opgezet als informeel diner, dat erop gericht is om met gemeente, provincie en enkele sleutelfiguren de optimale breedte in de opgave te zoeken en de kansen te bespreken voor Haarlem. Hier moet de basis worden gelegd voor het startdocument en de volgende stap. Doel is betrokkenen te inspireren tot een integrale en diepgaande discussie over de kern van de zaak: hoe geef je Haarlem de gewenste impuls?

5. Factsheet Tunnelbouw (april-mei)

Een groot infrastructureel werk als een tunnel onder de stad roept veel vragen op. Wat kost dat? Wat is technisch mogelijk? Wat is de impact van de bouw op de bestaande stad? Hoe zit het met de veiligheid? Kan een tram door een bustunnel, of andersom? Op dit vlak is de laatste jaren veel ervaring opgedaan bij diverse projecten in Nederland. Daar kunnen we van leren. Vooruitlopend op de verkenning in stap 2 wordt samen met mensen die een autoriteit zijn op dit gebied feit en fictie in beeld gebracht. Deze informatie zal tevens een belangrijke rol gaan spelen in de informatievoorziening naar buiten. Op de volgende pagina wordt deze actie verder uitgewerkt.

Acties stap 1: factsheet tunnelbouw



Doel factsheet

- ✓ Eenduidigheid over uitgangspunten voor technische analyse
- ✓ Input voor tracéstudies
- ✓ Eerste quick scan haalbaarheid varianten ('toepassing' sheet op Haarlemse situatie)
- ✓ Geordende communicatie over techniek naar omgeving

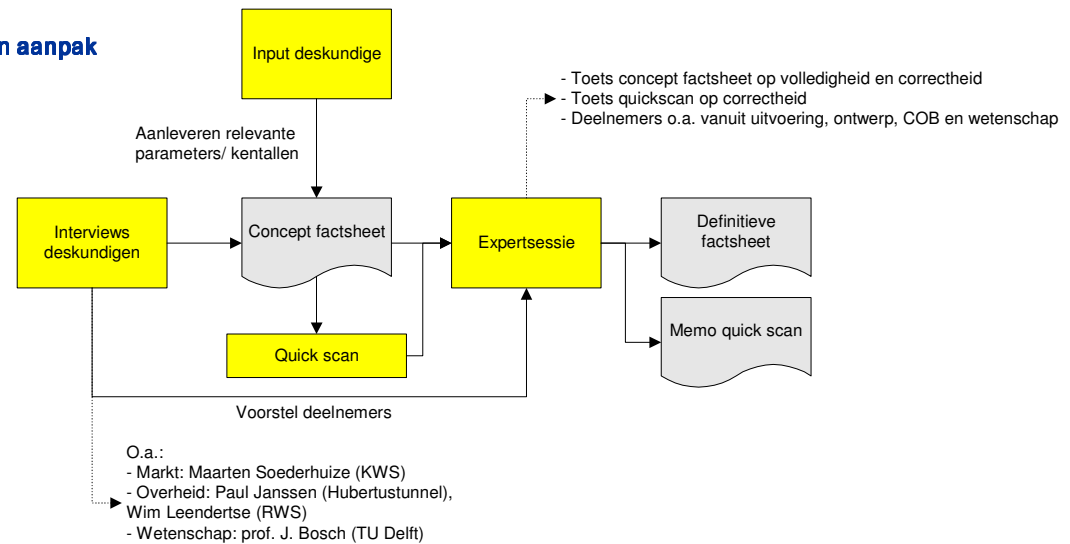
Beoogd resultaat factsheet

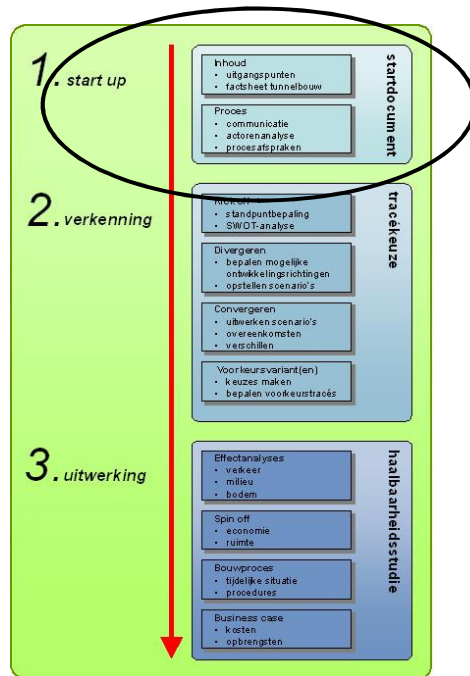
- ✓ Overzicht van relevante onderwerpen, waarbij
- ✓ Per onderwerp de randvoorwaarden
- ✓ Per onderwerp (waar mogelijk) kengetallen

Excursie

- ✓ Hubertustunnel, Den Haag
- ✓ Souterrain, Den Haag

Proces en aanpak





Acties stap 1: procesontwerp

Actorenanalyse

- ✓ Analyse krachtenveld stake- en shareholders
- ✓ Interviews
- ✓ Procesafspraken derden

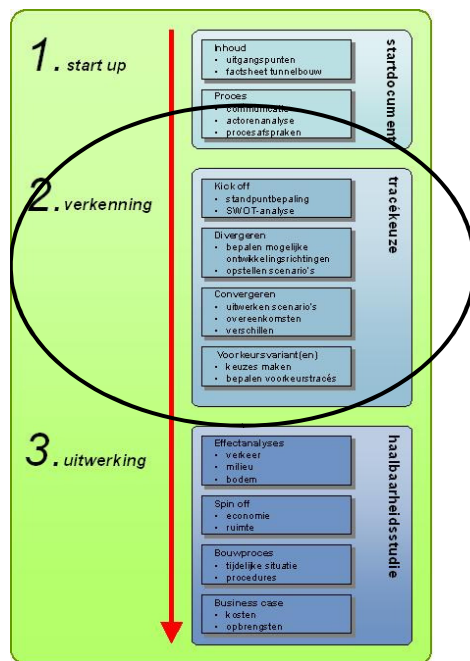
Externe Communicatie

Voor de duur van de haalbaarheidsstudie wordt binnen de kaders van de raamovereenkomst van de provincie een communicatiebureau gevraagd vorm te geven aan de informatievoorziening over de haalbaarheidsstudie. Hieronder valt niet de procescommunicatie en het betrekken van derden bij het proces van de haalbaarheidsstudie.

- ✓ Opstellen (strategisch) communicatieplan
- ✓ Start externe communicatie

Projectomgeving en procesmanagement

- ✓ Instellen stuurgroep en kernteam
- ✓ Verankeren projectorganisatie in provinciale en gemeentelijke organisatie
- ✓ Inspirerende projecthuisvesting
- ✓ Uitwerken stappen 2 en 3
- ✓ Analyse faserisico's



Doorkijk stap 2 (1)

Doel:

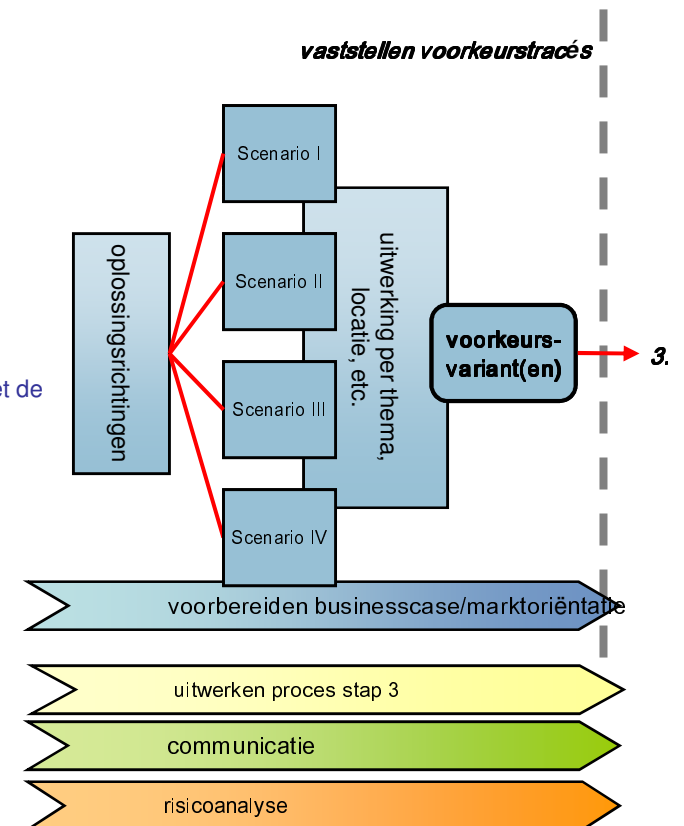
- ✓ Verkennen gewenste ontwikkeling Haarlem
- ✓ Formuleren gedragen oplossingsrichtingen
- ✓ Uitwerken criteria haalbaarheidsstudie

Resultaat:

Presentatie en vaststelling voorkeursvariant(en)

Acties:

- Binnen de kaders van het startdocument wordt met de relevante stake- en shareholders een verkenning uitgevoerd door middel van een scenariostudie, leidend tot een keuze van een of meer voorkeursvarianten
- Tegelijk wordt het proces van stap 3 uitgewerkt
- Externe communicatie wordt geïntenseiveerd
- Voorbereiden business case en uitvoeren markt oriëntatie (zie ook blz. 22)
- Risicoanalyse



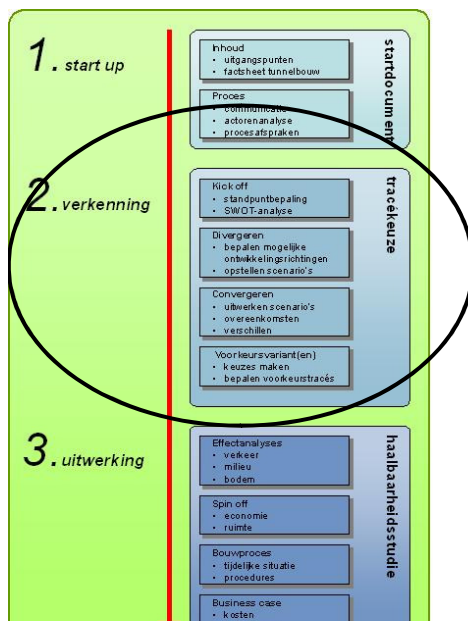
Doorkijk stap 2 (2)

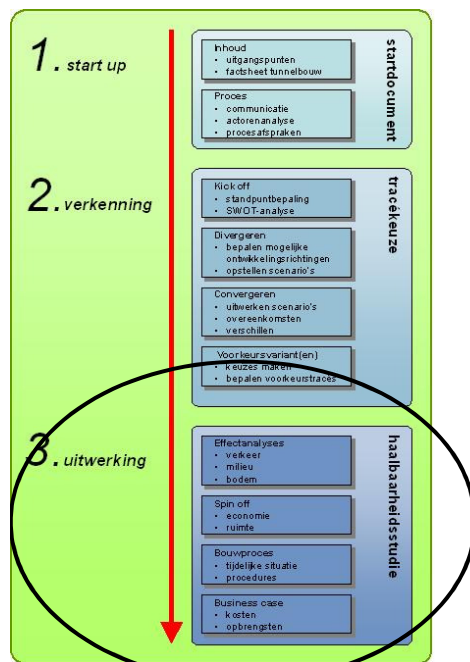
Aanpak

Binnen de kaders van het startdocument en op basis van de actorenanalyse wordt met de relevantste stakeholders verkend hoe de regio en de stad Haarlem zich zou kunnen of moeten ontwikkelen en welke bijdrage een tunnel voor de Zuidtangent daaraan kan leveren. De verkenning wordt uitgevoerd in de vorm van een scenariostudie, waarmee de potenties van Haarlem vanuit verschillende invalshoeken bekeken wordt en een brede argumentatie ten aanzien van nut en noodzaak kan worden opgebouwd.

Door in deze fase met referentiebeelden en 'virtuele ontwikkelingsrichtingen' in de vorm van scenario's te werken, in plaats van expliciete kaartbeelden, wordt voorkomen dat in een vroeg stadium een welles-nietes-discussie ontstaat over bijvoorbeeld tracés, modaliteit, hoeveelheid haltes, etc. De bedoeling is vanuit de gewenste ontwikkeling van de stad te redeneren naar de vormgeving en tracékeuze van de tunnel die daar het beste bij past.

In enkele intensieve sessies met deskundigen wordt ontwerpenderwijs gewerkt vanuit een integrale benadering van de opgave en worden van daaruit gezamenlijk de uitgangspunten voor een tracékeuze geformuleerd. Omdat in deze sessies werkendeweg inzichten rijpen en (voorlopige) standpunten worden geformuleerd, is het van belang de bestuurlijke aanhaking in het oog te houden. Dit kan door in dit proces bestuurders en raads- en statenleden zorgvuldig te informeren of zelfs te betrekken. In het kernteam wordt nauwlettend op dit aspect gestuurd. Eindresultaat van stap 2 zijn een of meer voorkeursvarianten die aan de stuurgroep kunnen worden gepresenteerd.





Doorkijk stap 3

Doel:

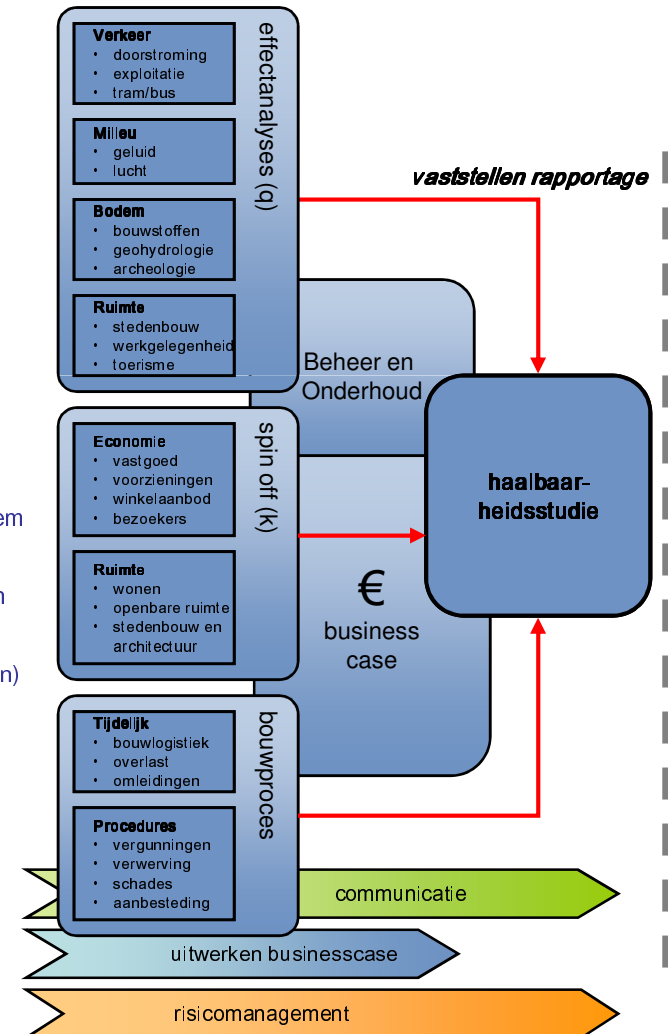
- Vaststellen onder welke voorwaarden het voorkeursscenario kan worden gerealiseerd

Resultaat:

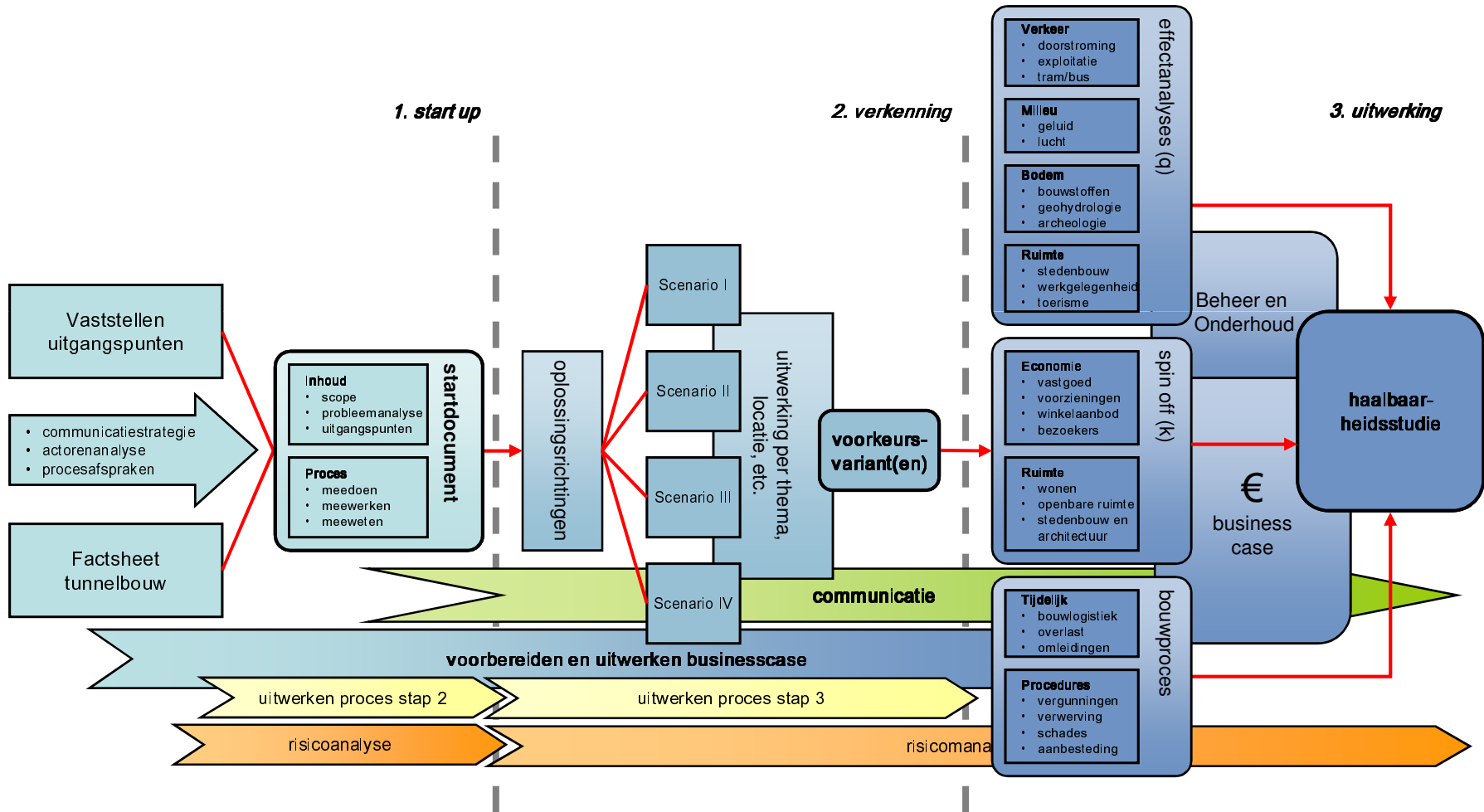
Rapportage haalbaarheid voorkeursvariant(en)

Acties:

- Effectanalyses op vlak van verkeer, milieu, bodem en ruimte
- Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en in beeld brengen economische spin off
- Inpassing tracé, tunnelmonden en halteplaats(en)
- Uitwerken bouwproces en tijdelijke situatie
- Uitwerken business case
- Externe communicatie
- Risicomanagement
- Beheer en onderhoud



Werkproces in detail



Interne organisatie

Stuurgroep

De stuurgroep stelt kaders en neemt besluiten. De stuurgroep bestaat uit Cornelis Mooij, gedeputeerde provincie Noord-Holland, en wethouder Jan Nieuwenburg van de gemeente Haarlem. De stuurgroep wordt aangevuld met ambtelijke ondersteuning vanuit het kernteam: Alex Jansen namens Haarlem, en Bert Cops namens de provincie. Daarnaast heeft de procesmanager van APPM, Pepijn van Wijmen, zitting in de stuurgroep.

Kernteam

Pepijn van Wijmen zit het strategisch kernteam voor dat de integraliteit bewaakt en de lijnen uitzet voor de inhoudelijke deeltrajecten. Tevens bereidt het kernteam besluitvorming in de stuurgroep voor. In het kernteam hebben de gemeente en de provincie op strategisch ambtelijk niveau zitting, evenals de procesmanager(s) van de lopende deeltrajecten. Samenstelling:

P. van Wijmen (APPM), voorzitter

H. Hofstra (APPM)

A. Jansen (gem. Haarlem)

J. Stork (gem. Haarlem, specifiek stadsontwikkeling)

J. Bakker (gem. Haarlem, specifiek verkeer en vervoer)

B. Cops (provincie Noord-Holland)

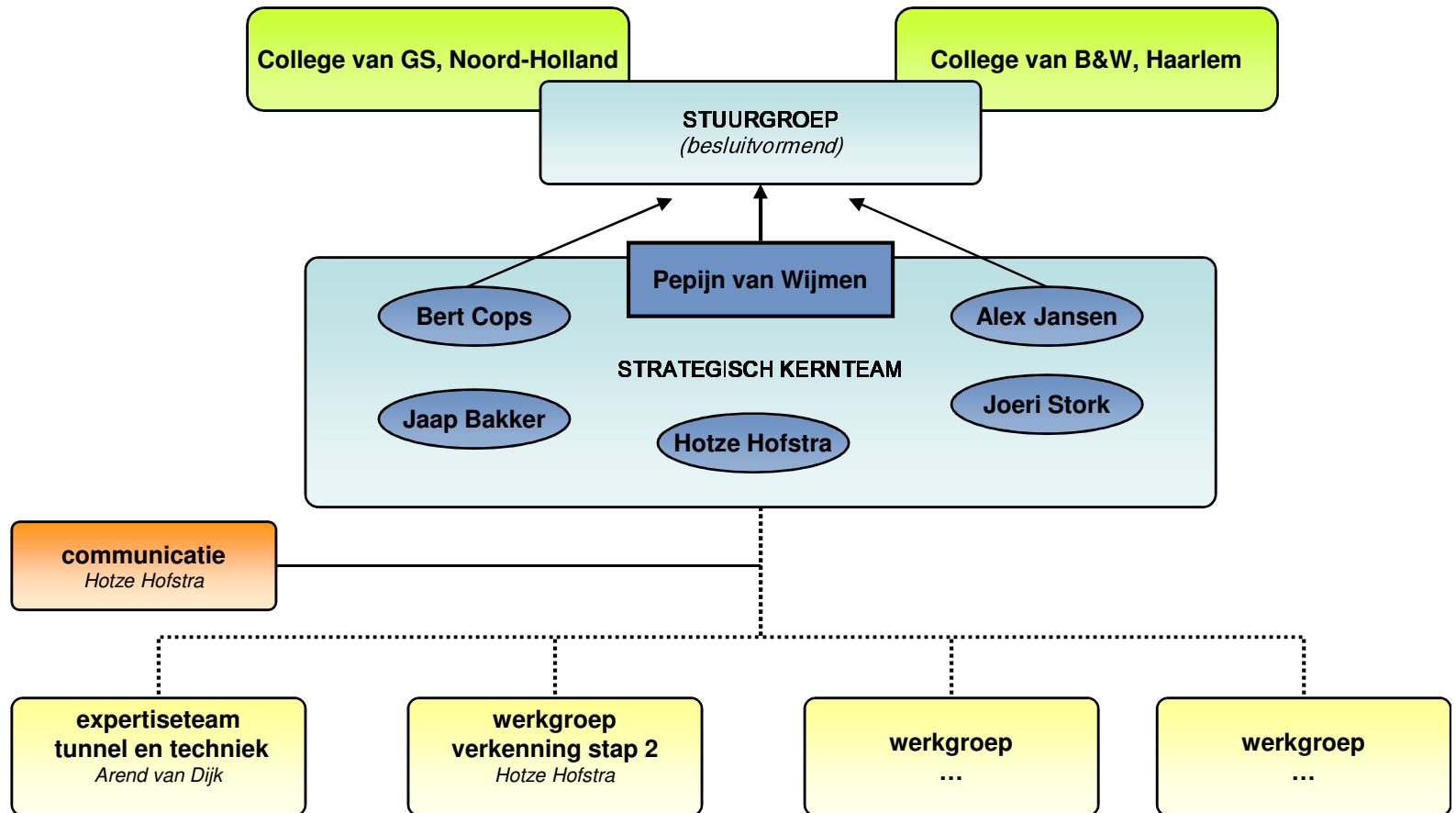
De verankering van het traject in de ambtelijke organisaties, en de afstemming met de ambtelijk opdrachtgevers is de verantwoordelijkheid van Alex Jansen en Bert Cops. In het kernteam zal aan deze afstemming aandacht worden besteed. Indien nodig zal ter voorbereiding op een stuurgroepvergadering het kernteam tijdelijk kunnen worden uitgebreid met de ambtelijk opdrachtgevers.

Deeltrajecten

Afhankelijk van de fase van het proces zullen verschillende inhoudelijke deeltrajecten worden gestart. Hiervoor kunnen werkgroepen worden ingericht met inhoudelijk deskundigen van gemeente en provincie en externe adviseurs. De trekkers van de lopende deeltrajecten hebben, indien nodig, zitting in het kernteam. De werkgroep Communicatie wordt in stap 1 gestart, evenals het expertiseteam Tunnel en Techniek. De overige inhoudelijke deeltrajecten zullen vorm krijgen in aanloop naar de stappen 2 en 3. Ten slotte worden conditionering en kwaliteitsborging separaat belegd.



Organogram



Opdrachtgeverschap

Doel

In de stuurgroep is expliciet vastgesteld wat wordt verstaan onder formeel opdrachtgeverschap en welke rolverdeling de provincie en gemeente voorstaan ten aanzien van de inhoudelijke aansturing van de haalbaarheidsstudie.

Formeel opdrachtgeverschap

De provincie Noord-Holland is formeel opdrachtgever van APPM voor de haalbaarheidsstudie. Dat wil zeggen dat APPM betaald wordt door de provincie binnen de kaders van de provinciale raamovereenkomst, en het onderzoeksresultaat oplevert aan ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgevers van de provincie.

Inhoudelijke sturing en kaderstelling haalbaarheidsstudie

In het project hebben de provincie en gemeente een gelijkwaardige inhoudelijke inbreng, de gezamenlijke stuurgroep neemt in consensus besluiten over de faseproducten en de koers en scope van de haalbaarheidsstudie. Wij adviseren de provincie als initiatiefnemer en opdrachtgever, om de gemeente Haarlem als bevoegd gezag advies te laten uitbrengen over de haalbaarheidsstudie. Hierbij adviseren we de provincie dit advies mee te wegen in de provinciale besluitvorming over de haalbaarheidsstudie en de daaruit voortvloeiende mogelijke vervolgstappen.



Het betrekken van externe partijen

Op basis van de actorenanalyse wordt in beeld gebracht welke partijen op een of andere wijze een rol spelen en hoe hun betrokkenheid wordt vormgegeven. Duidelijkheid over de wijze van betrokkenheid is essentieel. In de stappen 2 en 3 wordt een onderscheid gemaakt tussen partijen die meewerken, meedenken en partijen die, op iets meer afstand, geïnformeerd worden. Het proces en het communicatieplan zullen hierop worden ingericht. In het startdocument worden hierover afspraken gemaakt.

Bewoners en belangengroeperingen

In het verleden is ruime ervaring opgedaan met het betrekken van bewoners en vertegenwoordigers van uiteenlopende groeperingen bij stedelijke projecten. In de haalbaarheidsstudie moet hierop zorgvuldig worden voortgebouwd.

Rijksoverheid

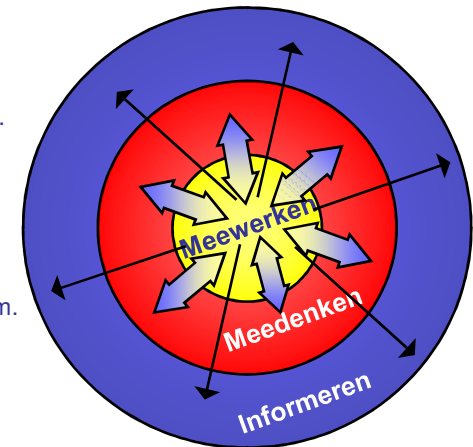
Een project van deze omvang kan niet zonder de inbreng van het Rijk. Door in een vroeg stadium contacten te leggen over de haalbaarheidsstudie en aansluiting te zoeken bij de doelen van het rijksbeleid voor bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling kunnen de mogelijkheden worden verkend voor steun van rijkszijde, in financiële, procedurele en politieke zin. Ook de Rijksgebouwendienst is een externe partij, in verband met het grote aantal monumenten in Haarlem.

Ondernemers en detailhandel

Winkels, bedrijven en kantoren zijn de belangrijkste motor voor een levendige en vitale binnenstad. Hun belang bij een goede openbare ruimte en bereikbaarheid is evident. Vertegenwoordigers van brancheorganisaties en ondernemersverenigingen zullen actief worden betrokken.

Deskundigen, media en opiniemakers

Ten slotte is dit een belangrijke groep die een sleutelrol kan vervullen in het debat dat tijdens de haalbaarheidsstudie gevoerd gaat worden. Vanuit het proces van de haalbaarheidsstudie wordt ten aanzien van hen een open en objectieve houding aangenomen.





Marktpartijen

Marktoriëntatie

Naast de publiek-publieke samenwerking worden ook de mogelijke rol van marktpartijen en de mogelijkheden voor publiek-private samenwerking in beeld gebracht. De ervaring, kennis en de andere invalshoek kunnen van grote meerwaarde zijn in het proces van visievorming en bij het zoeken naar vernieuwende en (vooral) realistische oplossingen en het identificeren van potentiële opbrengsten en/of exploitatiemogelijkheden. Hiervoor zullen we marktpartijen actief betrekken bij de visievorming.

Verder zullen we een gerichte consultatieronde houden langs enkele relevante marktpartijen (bouwers, ontwikkelaars, financiers). Centrale vraag tijdens de consultatie is hoe de markt een ideaal proces ziet om optimaal betrokken te worden bij het tot stand brengen van een dergelijke opgave. Hoe kijken zij vanuit hun rol tegen de opgave aan? Wat voor kansen/bedreigingen zien zij? Hoe kijken zij tegen de verdeling van taken en risico's aan? Wanneer en op welke wijze zouden ze betrokken willen worden? Ervaring leert dat dit een waardevolle bouwsteen levert voor het nader uitwerken van een adequate marktbenaderingstrategie.


Business case

Kosten en opbrengsten worden in de businesscase in de tijd tegen elkaar afgezet. De voorkeursvariant(en) wordt vertaald in een kostenraming. Voor wat betreft de opbrengsten zal onder meer gekeken worden naar subsidiemogelijkheden. Bovendien wordt gekeken naar opbrengstpotenties uit bijvoorbeeld vastgoedontwikkeling, functietoevoeging, exploitatie en externe financiering.

Planning op hoofdlijnen



ATB		Projectnaam: Haalbaarheidsstudie Tunnel Zuidtangent		Projectnummer: MAI000020																																															
		Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland/Gemeente Haarlem		Versie: 2.1																																															
		Opsteller: Bert Swart		Datum: 3 april 2007																																															
Jaar:		2007																																																	
Maand:		apr			mei			jun			jul			aug			sep		okt		nov		dec																												
Week:		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50													
van:		2 apr	9 apr	16 apr	23 apr	30 apr	7 mei	14 mei	21 mei	28 mei	4 jun	11 jun	18 jun	25 jun	2 jul	9 jul	16 jul	23 jul	30 jul	6 aug	13 aug	20 aug	27 aug	3 sep	10 sep	17 sep	24 sep	1 okt	8 okt	15 okt	22 okt	29 okt	5 nov	12 nov	19 nov	26 nov	3 dec	10 dec													
tot:		8 apr	15 apr	22 apr	29 apr	6 mei	13 mei	20 mei	27 mei	3 jun	10 jun	17 jun	24 jun	1 jul	8 jul	15 jul	22 jul	29 jul	5 aug	12 aug	19 aug	26 aug	2 sep	9 sep	16 sep	23 sep	30 sep	7 okt	14 okt	21 okt	28 okt	4 nov	11 nov	18 nov	25 nov	2 dec	9 dec	16 dec													
I. Start-up																																																			
Opzetten projectorganisatie		[fase planning]																																																	
Plan van aanpak		[fase planning]																																																	
Interviews en startbijeenkomst(en)		[fase planning]																																																	
Excursie		[fase planning]																																																	
Expert meetings tunnelbouw		[fase planning]																																																	
Factsheet Tunnelbouw		[fase planning]																																																	
Startdocument		[fase planning]																																																	
II. Verkenning																																																			
Scenariostudie: divergeren		[fase planning]																																																	
Scenariostudie: convergeren		[fase planning]																																																	
Uitwerking resultaten		[fase planning]																																																	
Presentatie voorkeursscenario('s)		[fase planning]																																																	
III. Uitwerking																																																			
Uitraag ingenieurbureaus		[fase planning]																																																	
Effectanalyses		[fase planning]																																																	
Business case		[fase planning]																																																	
Oplering risicoanalyse		[fase planning]																																																	
Eindrapportage haalbaarheid		[fase planning]																																																	



- fase planning
- activiteit planning
- mijlpaal
- voortgang
- fase afgerond deel
- activiteit afgerond deel
- mijlpaal bereikt
- peildatum

Colofon

Dit document is, in samenwerking met de gemeente Haarlem en de provincie Noord-Holland, opgesteld door:

APPM Management Consultants

Spicalaan 8

2132 JG Hoofddorp

023 - 562 16 30

www.appm.nl

