

Raadsstuk 34/2008  
B&W datum 29 januari 2008  
Sector/Afd SO/pm  
Reg.nr(s) 2007/233632

Onderwerp **Resultaten Tunnelstudie Zuidtangent 2007**

Aan de Raad der gemeente Haarlem

### **1. Inhoud van het voorstel**

In 2007 is studie verricht naar een ondergrondse verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer in Haarlem.

Thans is de eindrapportage van de haalbaarheidsstudie voor een lange ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem gereed (bijlage A). De onderliggende rapportages liggen ter inzage.

De rapportage is het resultaat van een intensief proces dat de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem de afgelopen maanden met marktpartijen, belangengroeperingen, ondernemers en bewoners uit de stad hebben doorlopen. De studie is door een extern bureau (APPM) uitgevoerd.

In de studie is rekening gehouden met de randvoorwaarden die de gemeente in december 2006 heeft gesteld, die onder andere betrekking hadden op de stedenbouwkundige inpassing. De eindrapportage bevat tevens een visie op de bereikbaarheid van Haarlem.

Met deze nota wordt door provincie en gemeente gezamenlijk een ambitie voor de toekomst uitgesproken, die nader onderzoek vraagt op basis van het door de Stuurgroep 'Tunnelstudie Zuidtangent' uitgebrachte rapport met de eerste onderzoeksresultaten. Met de goedkeuring van de eindrapportage is door de stuurgroep vastgesteld dat een tunnel voor hoogwaardig OV maatschappelijk, ruimtelijk, vervoerskundig en technisch haalbaar is. In de rapportage is een eerste globale kostenindicatie aangegeven, die verder uitgewerkt zal moeten gaan worden.

De nota betreft geen aanlegbesluit maar een besluit tot verder onderzoek van de voorkeursvariant (vervolgstap). Met andere woorden, het betreft hier géén 'go / no-go' beslissing voor een tunnel.

In de eindrapportage wordt geconcludeerd dat een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem haalbaar is, en dat een oplossingsrichting vanaf de Schipholweg, via het Houtplein en het centrum naar het NS-station hiervoor het meest doelmatig en kansrijk is. De verbinding is over de hele lengte ondergronds waardoor een forse verbetering optreedt van de kwaliteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer: de reistijd binnen de gemeente Haarlem wordt aanzienlijk bekort, terwijl betrouwbaarheid en comfort sterk verbeteren. Met aanvullende maatregelen

kan het aantal busritten door de stad fors afnemen. Stadslijnen voor de lokale vervoerbehoefte blijven uiteraard in stand en worden waar nodig aangevuld. Er wordt bovendien geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen (als: aanleg tweede terminal Schiphol, Zuidas) en is het in de toekomst mogelijk om de verbinding te verlengen in noordelijke richting (Velsen / IJmuiden), alsmede aansluiting te zoeken op het hoogwaardig openbaar vervoer in de regio Amsterdam (Noord/Zuidlijn in het bijzonder).

Thans wordt gevraagd in te stemmen met de conclusie uit de eindrapportage. Om te komen tot de daadwerkelijke aanleg van een tunnel dient op een aantal onderdelen een nadere uitwerking plaats te vinden. Thans wordt gevraagd om opdracht te geven deze vervolgstappen te zetten en de stuurgroep te vragen om in het voorjaar van 2009 een vervolgbesluit voor te leggen.

## **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.

Ten behoeve van de studie is in de eerste helft van 2007 een Plan van Aanpak opgesteld. Dat Plan van Aanpak is na accordering door de speciaal voor de studie ingestelde stuurgroep (met bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit de provincie en gemeente) besproken in de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling en voor akkoord behandeld in de raad (405 / 2007).

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

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.*

### **3.1 Resultaten tunnelonderzoek**

Het onderzoek heeft geresulteerd in:

- een door betrokken partijen gedragen resultaat;
- een gedeelde visie op de (bereikbaarheids-)problematiek van Haarlem en de regio;
- een gedeelde onderkenning van de ‘sense of urgency’;
- een gedeelde visie op het oplossend vermogen van een hoogwaardige OV-verbinding tussen Haarlem en de regio;
- de conclusie dat een lange ondergrondse HOV-verbinding via de Schipholweg, het Houtplein, het centrum en het NS-station het meest doelmatig en kansrijk is.

### **A. Sense of urgency**

Haarlem wil de functie die het vervult als dé regionale hoofdstad van Zuid-Kennemerland voor bezoekers uit Haarlemmermeer, IJmond en de Bollenstreek, behouden en versterken. Een goede bereikbaarheid is vanwege de verbondenheid met de regio essentieel. Haarlem wil daarom alert reageren op bijvoorbeeld teruglopende bezoekersaantallen in de binnenstad, de relatief geringe economische groei en het verlies van de intercitystatus. Tegelijkertijd werken veel Haarlemmers in de economische centra buiten Haarlem als de IJmond, Schiphol en de Zuidas. Tevens is het van belang een adequaat antwoord te formuleren op de groei van het aantal woningen in Haarlem en, meer nog, in de regiogemeenten. In toenemende mate zijn deze nieuwe bewoners aangewezen op een uitstekende regionale bereikbaarheid. Investeren in bereikbaarheid is het veiligstellen van de toekomst van Haarlem.

Net als veel Nederlandse steden van een vergelijkbare omvang, heeft Haarlem te kampen met een fors bereikbaarheids- en doorstromingsprobleem. Steden als Haarlem zijn nooit uitgelegd voor de huidige vervoersstromen. De fijnmazige binnenstad, het ontbreken van een heldere hoofdstructuur, vervoersstromen die niet zijn gescheiden en het Spaarne vormen in Haarlem barrières voor een goede ontsluiting. Met de Zuidtangent beschikt Haarlem weliswaar over een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding, maar zodra deze Haarlem binnenrijdt loopt de lijn vast en is er van snelheid en betrouwbaarheid geen sprake meer.

### **B. Voordelen oplossingsrichtingen**

Een ondergrondse verbinding volgens de voorgestelde oplossingsrichting van de Schipholweg, via het Houtplein en het centrum naar het station, heeft aanzienlijke voordelen:

*Voor het openbaar vervoer in Haarlem en de regio:*

- Een versterking van de bestaande Zuidtangent die in de toekomst ook in de binnenstad van Haarlem hoogwaardig kan functioneren (snel, stipt, betrouwbaar en comfortabel). Hierdoor wordt de reistijd tussen 023 en Haarlem station 5 minuten en tussen Houtplein en Haarlem station 3 minuten. Volgens de huidige dienstregeling bedragen deze respectievelijk 12 en 8 minuten. In de praktijk staan deze tijden nu reeds onder grote druk, waardoor de feitelijke tijdswinst nog een kwart hoger ligt.
- Het aantal reizigers met de Zuidtangent (nu 8.000 passagiers per dag) zal vrijwel verdubbelen<sup>1</sup>.
- Met de reizigers die aan de zuidzijde van het centrum overstappen op de snelle ondergrondse verbinding zullen zo'n 8.400 extra reizigers per dag gebruik maken van de verbinding. Dit betekent een verdrievoudiging in vergelijking met

---

<sup>1</sup> Dit zijn voor 70% reizigers die nu gebruik maken van een andere modaliteit en voor 30% nieuwe reizigers.

de huidige situatie.

- Met deze “hoogwaardige Haarlemse schakel” komen een snelle OV-verbinding van Haarlem naar de IJmond en naar de Amsterdamse Zuidas via (de mogelijk toekomstige 2<sup>e</sup> terminal van) Schiphol binnen bereik. Wanneer in de toekomst deze verbindingen worden gerealiseerd, maken in totaal zo’n 50.000 reizigers per dag gebruik van de ondergrondse verbinding.

*Voor de stad:*

- Een versterking van het imago, de uitstraling en de regionale centrumfunctie van Haarlem als bereikbare en aantrekkelijke cultuur-, werk-, winkel- en uitgaansstad.
- De aanleg leidt tot een aanzienlijke versterking van de economische structuur van Haarlem. De stad en de regio worden bereikbaarder, het imago en de uitstraling worden verbeterd en er ontstaan kansen voor een kwalitatief hoogwaardiger inrichting van de openbare ruimte en (her)ontwikkeling bij de haltelocaties. Hierdoor komen er meer mensen naar Haarlem, ontstaan er betere vestigingsmogelijkheden voor bedrijven, winkels en voorzieningen en zal de marktwaarde van het vastgoed op belangrijke plekken in waarde stijgen.
- De leefbaarheid in de binnenstad verbetert sterk. Doordat de Zuidtangent ondergronds gaat rijden en via een vloeiende overstapmogelijkheid op (onder) het Houtplein de regioliijnen ten zuiden van het centrum kan gaan ‘afvangen’, rijden er dagelijks 900 busritten minder door de stad. Stadslijnen voor de lokale vervoerbehoefte blijven uiteraard in stand en worden waar nodig aangevuld. Het aantal autoritten door de binnenstad neemt in ieder geval als gevolg van de *modal shift* met enkele duizenden per dag af<sup>2</sup>.
- Hoogwaardige opwaardering en/of (her)ontwikkeling van de haltelocaties (omgeving Schipholweg, Houtplein, Verwulft/Grote Markt en stationsomgeving) en de herinrichting van drukbereden tracés in de binnenstad zoals de Gedempte Oude Gracht voor overig (langzaam) verkeer.
- Bij de variant via het Houtplein bestaan er kansen om gelijktijdig een voorziening te treffen voor een ondergrondse passage van het Spaarne voor het autoverkeer (dit is in de studie en de eindrapportage niet verder uitgewerkt).

### **C. *Bouwtijd en bouwhinder***

- De aanleg betekent een forse infrastructurele ingreep in de stad gedurende 4 tot 5 jaar. Bij een boortunnel vindt de meeste activiteit ondergronds plaats, toch is er sprake van bouwhinder op maaiveld. De startschacht en de haltes worden vanaf maaiveld gebouwd. Op de haltelocaties zal gedurende 1,5 tot 2 jaar sprake zijn

---

<sup>2</sup> Aanvullend kan een aantrekkelijke verbinding voor meer auto-overstappers zorgen (bijvoorbeeld door imagoverbetering of flankerende maatregelen).

van een open bouwkuip.

- Ter indicatie: de omvang van de bouwkuip voor een ondergrondse halte is ca. 1/3 van de huidige Raaks-bouwplaats. Dat beperkt de zoekmogelijkheid voor een ondergrondse halte. De onderzochte locaties zijn onderzocht en technisch haalbaar. De omvang van de startschacht is kleiner en draagt 40 bij 16 meter. Voor opslag en voorbereidende bouwactiviteiten is een terrein van in totaal ongeveer 200 bij 300 meter nodig. De startschacht en het bouw- en opslagterrein kunnen op meerdere manieren worden ingericht. Hiervoor moet ruimte gezocht worden buiten de binnenstad.

### 3.2 Vervolgstappen

Om de ondergrondse verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer in Haarlem te realiseren moet in een vervolgstap een aantal randvoorwaarden worden ingevuld:

- Voor draagvlak en met het oog op financiering is steun van publieke partijen landelijk en in de regio onontbeerlijk. De steun van de meest relevante publieke partijen in de Noordvleugel zal moeten resulteren in bestuurlijke afspraken.
- De gekozen oplossingsrichting moet worden uitgewerkt. Belangrijke elementen van die uitwerking zijn de OV-modaliteit (bus en/of tram) die van de tunnel gebruik gaat maken en de fasering die zal worden gehanteerd bij de realisatie. Bovendien moet een keuze gemaakt worden voor de locatie van de centrumhalte en zullen de haltelocaties (023, Houtplein, centrum en stationsomgeving) nader worden uitgewerkt. Het betreft zowel een ruimtelijke uitwerking (inclusief de uitwerking op maaiveld) als de juridisch-planologische uitwerking.
- Er moet een *business case* worden opgesteld om de geschatte kosten van € 500-800 mln. te dekken. Dat wil zeggen: een detaillering en optimalisatie aan de kostenzijde en een nadere uitwerking aan de opbrengstenkant, kwantitatief en in de tijd. Essentieel hierbij is hoe de risico's met potentiële publieke en private financiers verdeeld worden. In dit stadium is nog niet in een gemeentelijke bijdrage voorzien. Of en hoe dat mogelijk wordt, zal onderdeel moeten gaan worden van het onderzoek naar een haalbare business case.
- Bij de uitvoering van de tunnel zijn publieke en private partijen betrokken. In de komende fase moet de uitvoeringsorganisatie worden uitgewerkt, evenals de manier waarop de markt betrokken wordt bij de opgave. Hierin wordt uitgewerkt welke taken en risico's liggen aan publieke of private zijde, en op welke wijze een publiek-private samenwerking kan worden ingericht. Onderdeel hiervan is tevens hoe de risico's tussen de publieke partijen onderling worden verdeeld.
- In de voorbije fase is gewerkt aan draagvlak onder betrokken groeperingen uit de stad. In een volgende fase zal dit draagvlak moeten worden uitgebouwd naar de gehele stad en de regio.

### 4. Financiële paragraaf

De invulling van de randvoorwaarden in een vervolgstap vindt bij voorkeur plaats in nauwe samenwerking met de provincie. De provincie wordt verzocht het initiatief te nemen voor de vervolgstudie en tevens de financiële middelen voor de vervolgstudie beschikbaar te stellen. De gemeente Haarlem zal haar medewerking verlenen aan de studie.

In eerste aanleg zal de vervolgstap nader moeten worden uitgewerkt in een concreet plan van aanpak. De (gemeentelijke) activiteiten in het Plan van Aanpak worden in de komende periode begroot en aan de raad voorgelegd.

#### **5. Participatie / communicatie**

Er is een uitgebreid communicatieplan.

Op de Gedempte Oude Gracht is een projectstudio ingericht, er worden nieuwsbrieven uitgegeven en op de website [www.tunnelstudie.nl](http://www.tunnelstudie.nl) is de voortgang van de studie te volgen geweest en zijn alle onderliggende stukken beschikbaar. Tijdens de studie is uitgebreid gecommuniceerd met betrokken en belanghebbenden in de stad en de regio. Dat zal ook zo moeten zijn tijdens de uitvoering van de vervolgstap.

#### **6. Planning**

Het plan van aanpak voor de vervolgstudie zal in het tweede kwartaal van 2008 voorgelegd worden aan de raad.

Wij stellen de raad voor:

1. In te stemmen met de conclusie uit de eindrapportage van de Tunnelstudie dat een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem maatschappelijk, ruimtelijk, vervoerskundig en technisch haalbaar is, en dat de oplossingsrichting vanaf de Schipholweg, via het Houtplein en het centrum naar het NS-station hiervoor het meest doelmatig en kansrijk is (voorkeursvariant).
2. Middels de stuurgroep 'Tunnelstudie Zuidtangent' deel te nemen aan een door de provincie uit te voeren vervolgstudie ter uitwerking van de voorkeursvariant. Onderdeel hiervan zijn in ieder geval een nadere uitwerking van de oplossingsrichting, een haalbare *business case*, regionale afspraken en een heldere taak- en risicoverdeling tussen betrokken publieke partijen en te betrekken private partijen.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,  
drs. W.J. Sleddering

de burgemeester,  
mr. B.B. Schneiders

De Raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,

Besluit:

Wij stellen de raad voor:

1. in te stemmen met de conclusie uit de eindrapportage van de Tunnelstudie dat een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem maatschappelijk, ruimtelijk, vervoerskundig en technisch haalbaar is, en dat de oplossingsrichting vanaf de Schipholweg, via het Houtplein en het centrum naar het NS-station hiervoor het meest doelmatig en kansrijk is (voorkeursvariant);
2. middels de stuurgroep 'Tunnelstudie Zuidtangent' deel te nemen aan een door de provincie uit te voeren vervolgstudie ter uitwerking van de voorkeursvariant. Onderdeel hiervan zijn in ieder geval een nadere uitwerking van de oplossingsrichting, een haalbare *business case*, regionale afspraken en een heldere taak- en risicoverdeling tussen betrokken publieke partijen en te betrekken private partijen.

Gedaan in de vergadering van .....

De griffier

De voorzitter,