

# Oplegvel Informatienota

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Dhr. A.W.P. Jansen
Telefoon 5113922 E-mail: a.jansen@haarlem.nl
SB/PMB Reg.nr. 2008 / 194199
Te kopiëren:
B & W-vergadering van 2 december 2008

## Onderwerp

Tussenstand tunnelstudie Zuidtangent

## DOEL: Informeren

Het college informeert de commissie ontwikkeling middels bijgevoegde informatienota over de actuele stand van zaken rond het project tunnelstudie Zuidtangent en de procedure in de komende maanden tot en met besluitvorming.

---

## B&W

1. Het college neemt kennis van de informatienota 'Tussenstand tunnelstudie Zuidtangent'.
2. Het college informeert de commissie Ontwikkeling over dit onderwerp.

# INFORMATIENOTA

<b>Onderwerp: Tussenstand Tunnelstudie Zuidtangent</b>
--

## **Inleiding**

Begin 2008 heeft de raad ingestemd met de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie naar een lange ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem. Uit de studie blijkt dat een lange ondergrondse verbinding haalbaar is. Het meest kansrijk blijkt een verbinding vanaf de Schipholweg, via het Houtplein en het centrum naar het NS-station.

De beoogde 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 (van circa 12 naar circa 7 minuten), 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 in de toekomst kan de verbinding verlengd worden in noordelijke richting (Velsen / IJmuiden), alsmede kan aansluiting worden gezocht op het hoogwaardig openbaar vervoer in de regio Amsterdam (Noord/Zuidlijn in het bijzonder).

## **Kernboodschap**

De raad heeft besloten om deel te nemen aan een dit jaar door de provincie uit te voeren vervolgstudie ter uitwerking van de voorkeursvariant. Begin 2009 worden de resultaten van de ‘Zuidtangent Metropoolregio Amsterdam, tunnelstudie Haarlem’ voor besluitvorming voorgelegd aan gemeente en provincie. Naast een uitgewerkt ondergrondse variant wordt in de onderzoeksresultaten ook een uitgewerkte bovengrondse variant meegenomen. Dat gebeurt door de stuurgroep Tunnelstudie, waarin gemeente (J. Nieuwenburg) en provincie (C. Mooij) zitting hebben.

In deze informatienota wordt een tussenstand gegeven. De meeste documenten en de actuele stand van zaken, inclusief aankondiging van workshops en ateliers zijn te vinden op de website [www.tunnelstudie.nl](http://www.tunnelstudie.nl). Daarnaast worden betrokkenen, belanghebbenden en leden van de commissie op de hoogte gehouden middels stads-ateliers en periodieke bijeenkomsten met Gedeputeerde Staten.

- **Afstemming rijk en regio**

In de afgelopen periode is een groot aantal gesprekken gevoerd met gemeenten uit de regio en met de stadsregio (consultatieronde). Daarnaast wordt in dit kader gesproken met bijvoorbeeld de Kamer van Koophandel en MKB-Nederland. Voor draagvlak en met het oog op financiering is steun van publieke partijen landelijk en in de regio onontbeerlijk.

Basis voor de gesprekken is het document ‘Westelijke Metropoolregio duurzaam bereikbaar’, dat een visie bevat op een te ontwikkelen netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer in het westelijk deel van de Metropoolregio Amsterdam. De reacties op het document zijn of worden meegenomen in de verdere uitwerking van

het HOV-netwerk, middels onder andere een netwerkanalyse die op dit moment wordt uitgevoerd.

De visie (en aanpak) wordt in de regio zonder uitzondering positief tot zeer positief ontvangen. Er is waardering voor het initiatief van de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem. Dit geldt voor zowel de publieke partijen als ook voor de Kamer van Koophandel en MKB-Nederland.

Het is de bedoeling om rond dit thema later begin volgend jaar een (bestuurlijke) conferentie te organiseren, met als doel om gezamenlijk de breed gedragen HOV-visie te onderschrijven, via een steun- of intentieverklaring. De gemeentelijke raadscommissie Ontwikkeling wordt daarbij betrokken. Dit moet tevens resulteren in een procesvoorstel vanuit de provincie Noord-Holland naar het rijk.

Er wordt tevens een procesvoorstel uitgewerkt om proces en planning tussen rijk en regio te definiëren tot het MIRT-voorjaarsoverleg 2009.

- **bus en/of tram? (modaliteitskeuze)**

Een belangrijk element cq. richtinggevende keuze van de uitwerking is de OV-modaliteit voor de tunnel.

Na bespreking in het kernatelier ontstaat een eindbeeld met light-rail, hetgeen essentieel is om een toekomstvastе oplossing voor de bereikbaarheid (per openbaar vervoer) van de regio Haarlem te realiseren.

Door de stuurgroep is besloten om bij de uitwerking (dimensionering, kosten, inpassing, procedures etc) van de tunnel vooralsnog uit te gaan van het scenario van een op light-rail voorbereide tunnel. Dit heeft te maken met de afhankelijkheid van de modaliteitskeuze op het overige deel van het traject in de regio.

- **uitwerking tracé**

Het ondergrondse voorkeurstracé voor een tunnel van de Schipholweg naar het station is in de afgelopen maanden verder uitgewerkt. Zo zijn voorkeuren aangegeven voor wat betreft de centrumhalte en de halte bij het station:

*Uitwerking van de haltelocaties*

Voor de haltelocaties zijn ontwikkelscenario's opgesteld en voorkeuren benoemd. Deze zijn vertaald in een aantal uitgewerkte en gevisualiseerde ontwikkelscenario's per haltelocatie.

*Optimalisatie kosten en uitvoering*

Om de kosten van de ondergrondse verbinding beter te kunnen bepalen en te kunnen optimaliseren, wordt een geotechnisch en geohydrologisch grondonderzoek uitgevoerd. Tegelijkertijd wordt in samenwerking met het Centrum Ondergronds Bouwen gezocht naar mogelijkheden voor het optimaliseren van het ontwerp en daarmee het reduceren van de kosten van de tunnel. Daarnaast wordt onderzocht of fasering van het project in deelprojecten mogelijk is.

- **maaiveld-variant als referentie**

Ten behoeve van een volledige vergelijking en een goede onderbouwing worden, parallel aan de uitwerking van het ondergronds tracé, de mogelijkheden op maaiveld (bovengronds) onderzocht. Deze uitwerking werd gevraagd in zowel de gemeentelijke raadscommissie als ook in provinciale staten en is noodzakelijk ter onderbouwing van de aanvraag bij het rijk (in het kader van de MIRT).

Een aantal bovengrondse varianten is onderzocht op vervoervoerwaarde, leefbaarheid, fysieke en ruimtelijke inpassing, economische effecten en kosten. Twee bovengrondse tracés zijn als meest kansrijk benoemd: tracé A' (huidig tracé opgewaarderd) en tracé D (Houtplein-Raaks). Deze voorkeurstracés worden verder uitgewerkt. Hierbij wordt met name gekeken naar de fysieke en stedenbouwkundige inpassing, het zoveel mogelijk oplossen van knelpunten en de gevolgen voor het overige verkeer.

De resultaten van het vervolgonderzoek worden voorgelegd aan het kernatelier van medio november, met als doel om te komen tot een voorkeur voor één maaiveldvariant als referentie voor de tunnelvariant.

- **maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)**

De vraag die beantwoord moet zijn – via een zogenaamde Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) – is of de ondertunneling maatschappelijke meerwaarde biedt. De investeringskosten van een lange boortunnel in Haarlem zijn hoog, terwijl de maatschappelijke baten vooral worden gerealiseerd als de verbinding door Haarlem deel uitmaakt van een groter regionaal netwerk.

Om de gehele ontwikkeling van het regionale netwerk in de MKBA te kunnen betrekken wordt ook een MKBA uitgevoerd voor een regionaal hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) systeem.

### **Consequenties**

Het streven van de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem blijft om in het voorjaar van 2009 een principebesluit te nemen over de invulling van de schakel Haarlem, als onderdeel van het regionale netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer in de westflank van de Metropoolregio Amsterdam.

In april dit jaar is een plan van aanpak opgesteld voor de planfase tot aan het projectbesluit. Wij bevinden ons thans in de tweede helft van deze fase.

- *Naar een eerste haalbare stap voor de schakel Haarlem*

Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken naar de tunnel en het bovengronds voorkeurstracé wordt geconvergeerd naar een eerste haalbare stap voor de schakel Haarlem. Hiertoe worden de volgende stappen voorzien:

#### *Vergelijking op basis toekomstvastheid*

Om de toekomstvastheid adequaat te kunnen beoordelen, worden de tunnel en het bovengrondse voorkeurstracé doorgerekend als onderdeel van het regionale netwerk. Bovendien wordt de benodigde investering afgezet tegen het

oplossend vermogen voor de korte en lange termijn. Ook wordt gekeken naar faseringmogelijkheden in relatie tot het te realiseren regionale netwerk.

*Uitwerken eerste, haalbare stap schakel Haarlem*

In navolging van het kernatelier worden waar nodig aanvullende vragen beantwoord en uitgewerkt. Tegelijkertijd worden de kosten en opbrengsten voor de eerste stap vertaald in een businesscase. De te verwerven gronden worden in kaart gebracht. De benodigde vergunningen en (planologische) procedures worden vertaald in een planning. Bovendien wordt een risicoanalyse uitgevoerd.

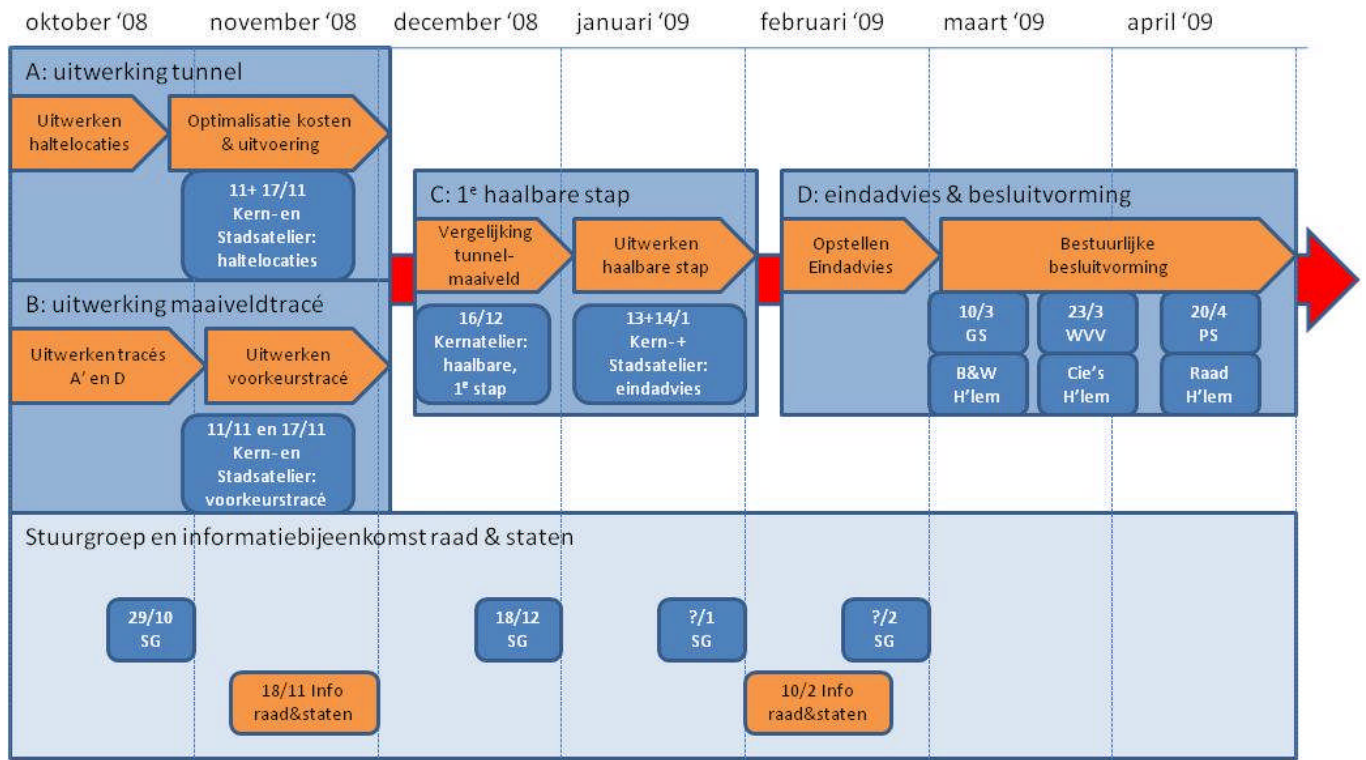
*Afweging en advies in ateliers*

Uiteindelijk wordt in het kern- en stadsatelier in januari een eindadvies geformuleerd ten behoeve van de invulling van de schakel Haarlem. Het gaat om een eerste haalbare stap die past in het regionale netwerk.

- *Eindadvies en besluitvorming*

Het advies wordt voor besluitvorming voorgelegd aan Commissie en Staten. De bestuurlijke opdracht voor deze projectfase is om in het voorjaar van 2009 besluitvorming te laten plaatsvinden over de invulling van de schakel Haarlem in het regionale HOV-netwerk.

In onderstaande figuur is de planning schematisch vertaald.



**Bijlagen**  
geen