

Raadsstuk 233/2006
B&W datum 5 december 2006
Sector/Afd SB/vv
Reg.nr(s) 06/1305

Onderwerp **Principebesluit Tunnel Zuidtangent**

Aan de Raad der gemeente Haarlem

1. Inhoud van het voorstel

In de afgelopen twee jaar is samen met de provincie Noord-Holland gestudeerd op de passage van het Spaarne door de Zuidtangent. In dat kader zijn verschillende onder- en bovengrondse varianten om het Spaarne te passeren onderzocht. Door de provincie is immer aangedrongen op een OV-tunnel.

Gedeputeerde Mooij lanceerde kortgeleden in de lokale pers zijn zienswijze en tevens een langere Ovtunnelvariant voor de Spaarnepassage van de Zuidtangent, namelijk van Schipholweg tot Nassaulaan.

Deze variant was - mede door de hoge kosten - tot op heden niet in de beschouwing betrokken.

De provincie stelt bovendien voor om de OV-tunnel volledig te financieren, inclusief de financiële risico's van de aanleg en de jaarlijkse onderhoudskosten.

Naar aanleiding van dit voorstel is een openbare discussie binnen Haarlem ontstaan over de ondertunneling van de Zuidtangent, waarbij uit kostenoverwegingen wordt geopperd om te bezien of de tunnel geboord zou kunnen worden.

Door de gemeenteraad van Haarlem zijn twee moties aangenomen. In de eerste motie wordt gesteld de versnellingsmaatregel Gedempte Oude Gracht uit te voeren en in onderhandeling te treden met de provincie over ondertunneling van een gedeelte van de stad (motie 21 september 2006).

In de tweede motie (9 november 2006) wordt het college verzocht de discussie met de gemeenteraad over de (on)wenselijkheid van een tunnel af te ronden en voor januari 2007 de raad te vragen een principebesluit te nemen over de aanleg van een tunnel onder het Spaarne. Voor alle duidelijkheid wordt opgemerkt dat hier wordt uitgegaan van een OV-tunnel (gebruik door Zuidtangent en eventueel lokaal OV / Regionetlijnen).

2. Aanleiding + fase van besluitvorming

De provincie heeft via de Extra Investeringsimpuls (onderdeel OV) een bedrag beschikbaar van 100 miljoen euro, echter onder de conditie dat nog in deze Statenperiode besluitvorming plaatsvindt. De provincie heeft aan de gemeente Haarlem de wens uitgesproken dat uitvoering wordt gegeven aan de tweede ingediende motie (zie hierboven) zodat duidelijk wordt of de gereserveerde middelen door haar

elders kunnen worden ingezet of niet. Tevens heeft de provincie inmiddels aangegeven het trekkerschap voor de nadere uitwerking van de tunnelvarianten te willen gaan invullen.

Het college van B&W heeft op 17 januari 2006 besloten om de variant 'brede Langebrug' verder uit te werken als optie voor de passage van het Spaarne. Geconcludeerd werd dat op dit moment 'de brede Langebrugvariant' een oplossing is, die de situatie voor zowel de Zuidtangent als voor het overige verkeer verbetert. Het college heeft, gelet op de te verwachten moeilijke inpasbaarheid van een tunnelmond op de Turfmarkt of Zuider Buiten Spaarne, een tunnel van de hand gewezen.

Tegelijkertijd met het besluit voor de brede Langebrug onderschrijft B&W dat aanvullende verkeersmaatregelen op netwerkniveau noodzakelijk zijn om Haarlem ook op termijn bereikbaar te houden. B&W stelt voor om –samen met de provincie – een integrale lange termijnvisie op de bereikbaarheid van de stad en de regio op te stellen.

Voor de commissie Stadsbeheer vormde dit aanleiding om de besluitvorming over de Spaarnepassage uit te stellen tot na het beschikbaar komen van de resultaten van de integrale lange termijnvisie, die onder aanvoering van de provincie in ontwikkeling gegaan. Het college heeft de commissie Beheer per brief in september 2006 op de hoogte gesteld van de voortgang.

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

De gemeente Haarlem gaat medewerking aan de nadere uitwerking van de tunnelvarianten verlenen. Gemeente en provincie zijn het eens over de richting van een oplossing, namelijk een tunnel.

De gemeente heeft echter eerder een tunnel als Spaarnepassage voor de Zuidtangent afgewezen, omdat de ruimtelijke kwaliteit en daarmee inpasbaarheid van met name de tunnelmond in de krap bemeten historische binnenstad als onmogelijk werd beoordeeld. Nu de provincie aangeeft dat over tunnelvarianten kan worden gesproken die deze nadelen wellicht niet hebben, opent dat voor de gemeente de mogelijkheid tot een nadere uitwerking van die varianten. In het kader van de afweging tussen alle varianten (boven- en ondergronds), blijft de gemeente dit aspect en andere, hierna genoemde voorwaarden, van veel belang vinden.

Het ligt in de rede dat de provincie een Plan van Aanpak opstelt voor de nadere uitwerking, uitspraken doet over de doorlooptijd van het onderzoek en over de input aan varianten. Tevens zal de provincie opdrachtgever zijn. Wij gaan er van uit dat sprake zal zijn van een 'snelle' studie, met een looptijd van niet meer dan een paar maanden. Binnen de gemeente zal een projectteam worden geformeerd, dat met de provincie nadere werkafspraken formuleert.

Randvoorwaarden bij het Plan van Aanpak

Het uitgangspunt voor de gemeentelijke medewerking aan het onderzoek naar de tunnelvarianten is overeenstemming over het Plan van Aanpak dat de provincie gaat opstellen. Ten aanzien daarvan gelden de volgende randvoorwaarden:

1. Maximale aandacht naar de stedenbouwkundige inpasping van de tunnelmonden en station(s).

- Gemeente en provincie hebben tot op heden steeds gezamenlijk opdracht gegeven voor studies naar de Spaarnepassage. Belangrijk daarbij was de consensus over de te beoordelen aspecten van de verschillende varianten. Binnen de veelheid aan aspecten waren zowel verkeerskundige aspecten aanwezig als ook aspecten met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit.
2. De plekken waar de tunnelmonden de grond ingaan en bovenkomen.
In het eindbeeld van de provincie (zie ook de opmerking onder 5, financiën) wordt uitgegaan van een lange tunnel die zijn in- en uitgang heeft op ruime afstand van het historische centrum (resp. Schipholweg en Nassaustraat / station). Dit dient te worden gezien in relatie tot de fasering van de aanleg en de financiën, waarbij voor de gemeente cruciaal is dat de eventuele tunneloplossing zowel voor de Zuidtangent (verkeer / bereikbaarheid) iets oplevert, maar niet ten koste gaat van de stad en de ruimtelijke kwaliteit.
 3. Bij de nadere uitwerking moet inzicht ontstaan in de consequenties van de tunnelvarianten voor de langere termijn, en meer specifiek inzake het verlengen / doortrekken van het Zuidtangent tracé naar de gemeente Velsen. Hiermee wordt aandacht gevraagd voor het regionale belang van de Zuidtangent en daarmee van een te kiezen oplossing.
 4. Het helder in beeld krijgen (voor de afzonderlijke varianten) van:
 - consequenties van vertramming;
 - consequenties van de werkzaamheden tijdens de aanleg van een tunnel;
 - consequenties - in de brede zin van het woord - van de met een tunnel samenhangende voorzieningen, zoals stopplaatsen/haltes / nooduitgangen / ventilatiegaten;
 - consequenties voor het overige (OV-)verkeer op de Zuidtangent-route;
 5. De financiële consequenties van ondertunneling.
De provincie stelt weliswaar voor om de tunnel volledig te financieren, inclusief de financiële risico's van de aanleg en de jaarlijkse onderhoudskosten, maar de beschikbare 100 miljoen euro lijken vooralsnog ontoereikend om een lange tunnel onder de Haarlemse binnenstad te financieren.
De provincie geeft aan dat de huidige ter beschikking staande middelen niet toereikend zijn voor de door gedeputeerde Mooij voorgestelde langere OV-tunnel. Gezocht zal moeten worden naar private bijdragen. De provincie stelt nu voor om in twee fasen aan te leggen. In hun voorstel wordt in fase 1 gewerkt aan een tunnel vanaf de Schipholweg op basis van de reeds beschikbare middelen. Tegelijkertijd zal worden gezocht naar (private) bijdragen voor de verlenging van de tunnel (fase 2).
De consequenties van dit provinciale voorstel zijn bij de gemeente onvoldoende bekend en moeten als onderdeel van de studie nader worden onderzocht.
Punt van aandacht is verder de jaarlijkse onderhoudskosten, die nader onderbouwd dient te worden.
 6. De provincie draagt de kosten van de nadere uitwerking.
Het Plan van Aanpak zal te zijner tijd ter info aan zowel de commissies Beheer als de commissie Ontwikkeling worden aangeboden.

4. Financiële paragraaf

Er wordt thans een principebesluit genomen om als gemeente medewerking te verlenen aan een nadere uitwerking van tunnelvarianten door de provincie. Het

resultaat van die uitwerking is onder andere een volledig beeld van de financiële consequenties voor de gemeente van de aanleg van een tunnel door de gemeente Haarlem.

Op dit moment heeft het principebesluit dan ook geen financiële consequenties, anders dan de kosten van de gemeentelijke medewerking aan de nadere uitwerking. Die kosten aan intern gemeentelijke uren worden – uitgaande van een ‘snelle studie’ van circa drie maanden –ingeschat op circa 75.000 euro (indicatief). Het gaat daarbij om activiteiten als: het aanleveren van informatie aan de provincie / extern in te schakelen bureaus, actief en pro-actief participeren in de projectorganisatie, toetsen van bevindingen en het voeren van alle noodzakelijke intern gemeentelijke besluitvormingsprocedures.

Het streven is om een zo groot mogelijk deel van de intern gemeentelijke kosten te dekken uit een eerder door BONRoute verstrekte subsidie.

Dit kan als onderdeel van een aanvraag die door de provincie bij BONRoute wordt gedaan. Het is op dit moment echter nog onduidelijk op welke wijze de provincie de nadere uitwerking gaat financieren.

Financiering zou ook kunnen vanuit de ‘provinciale investeringsimpuls’. In dat geval vergoedt de provincie niet de intern gemeentelijke kosten en zal de gemeente een zelfstandige aanvraag bij BONRoute doen.

Ongeacht de wijze van aanvraag bepaalt de subsidiesystematiek van BONRoute dat niet alle interne kosten van de gemeente worden gesubsidieerd. Het voorstel is om het resterende deel van de kosten te dekken uit IP-post 67-32.

5. Participatie / communicatie en planning

Dit zal onderdeel vormen van het op te stellen Plan van Aanpak.

Wij stellen de raad voor:

1. Om voor de Spaarnepassage van de Zuidtangent mee te werken aan een uitwerking van varianten voor een OV tunnel door de provincie, waarbij gemeente en provincie het eens zijn over de richting van de oplossing, te weten een OV tunnel, onder de in deze raadsnota vastgelegde randvoorwaarden;
2. De kosten van de gemeentelijke medewerking aan de nadere uitwerking zoveel als mogelijk te dekken vanuit de door BONRoute inmiddels beschikbaar gestelde gelden voor onderzoek naar de Spaarnepassage en het resterende deel ten laste te brengen van IP-67.32 .

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:

1. Om voor de Spaarnepassage van de Zuidtangent mee te werken aan een uitwerking van varianten voor een OV tunnel door de provincie, waarbij gemeente en provincie het eens zijn over de richting van de oplossing, te weten een OV tunnel, onder de in deze raadsnota vastgelegde randvoorwaarden;
2. De kosten van de gemeentelijke medewerking aan de nadere uitwerking zoveel als mogelijk te dekken vanuit de door BONRoute inmiddels beschikbaar gestelde gelden voor onderzoek naar de Spaarnepassage en het resterende deel ten laste te brengen van IP-67.32.

Gedaan in de vergadering van 21 december 2007.

De griffier

De voorzitter,