

109/2009
8 juni 2009
WZ/GM
09/92026

Haalbaarheid Tunnel Zuidtangent

Raadsstuk

Raadsstuk
B&W datum
Sector/Afd
Reg.nr(s)

Onderwerp

Aan de Raad der gemeente Haarlem

Inleiding

In de tunnelstudie Zuidtangent is nagedacht over de bereikbaarheidssituatie van Haarlem voor de middellange- en lange termijn. De bereikbaarheid van Haarlem en in de Metropoolregio Amsterdam West (MRA-west) staat onder druk door steeds verder toenemende vervoersvraag, die voor een belangrijk deel met de auto wordt ingevuld. De verwachting is dat het autogebruik nog verder toeneemt.

Een goede bereikbaarheid is voor Haarlem van essentieel belang. Haarlem is namelijk sterk afhankelijk van de regio. Kenmerkende karakteristiek van onze centrumgemeente is immers dat er relatief veel inwoners buiten Haarlem werken, in economische centra als de IJmond, Schiphol en Amsterdam.

Speerpunten voor de toekomst van Haarlem liggen in de vergroting van de toeristische en culturele aantrekkingskracht (met inmiddels een aantal kwalitatief hoogwaardige podia met aantrekkingskracht binnen heel Nederland) en in het versterken van de zakelijke dienstverlening. De functionele relaties binnen de regio, met Amsterdam, Schiphol, Haarlemmermeer, spelen daarin een steeds grotere rol en een basisvoorwaarde is een goede bereikbaarheid.

Haarlem heeft daarnaast een prachtige historische binnenstad en een rijkdom aan musea, cultuurpodia, erfgoed, winkels en horeca. Haarlem wil die positie minimaal behouden en zo mogelijk versterken. Door investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer kan het aantal bezoekers aan de binnenstad verder toenemen en de doorstroming binnen de stadsgrenzen verbeteren.

Noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid

Haarlem heeft, net als veel andere steden van vergelijkbare omvang, te kampen met een problematische bereikbaarheidssituatie: de bereikbaarheid staat onder druk. De fijnmazige binnenstad, het ontbreken van een heldere hoofdstructuur, vervoersstromen die niet zijn gescheiden en het Spaarne vormen in Haarlem barrières die van negatieve invloed zijn op de doorstroming.

In de toekomst komt de bereikbaarheid van Haarlem, maar ook die van de regio, verder onder druk te staan. Prognoses wijzen uit dat het autoverkeer nog steeds groeit en dat daarmee de stad steeds verder dichtslibt. In de toekomst levert dit onwenselijke druktebeelden op, met alle gevolgen van dien voor de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarnaast zijn de gemeentelijke en regionale beleidsdoelstellingen

gericht op een toename van bevolking en werkgelegenheid in de gemeente en regio, alsmede versterking van de toeristische aantrekkingskracht van de binnenstad van Haarlem.

Integraal pakket aan maatregelen

Voor Haarlem is het van belang dat blijvend geïnvesteerd wordt in bereikbaarheid. De gemeente Haarlem staat voor een keuze inzake de maatregelen voor de toekomstige bereikbaarheid.

De basisgedachte blijft dat een integraal gemeentelijk meersporen-beleid wordt gevolgd, met maatregelen gericht op een goede bereikbaarheid voor alle vervoermodaliteiten, als de auto, het openbaar vervoer, het langzame verkeer (fiets en voetganger) en het verkeer over water. Dit beleid is uiteraard gespecificeerd in de verschillende beleidsdocumenten.

Voorstel aan de raad

Om de bereikbaarheid te verbeteren en ook in de toekomst te borgen is het gewenst om voor de (middel-) lange termijn een samenhangend pakket aan maatregelen te nemen.

Onderdelen van dit pakket zijn ondermeer:

- verbetering van de oost-westverbindingen voor de auto in de stad;
- het verbinden van de zuidoostelijke invalswegen met de Westelijke Randweg;
- verbetering van het openbaar vervoer en in het bijzonder het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Inzet daarbij is om zo spoedig als mogelijk te komen tot vertramming op het huidige traject van de Zuidtangent.

Het college hecht sterk aan verbetering van het HOV, maar ook aan maatregelen die de autobereikbaarheid verbeteren. Ook voor de auto zijn naar alle waarschijnlijkheid majeure investeringen nodig, waarbij de inzet is gericht op een eindbeeld – als weergegeven in het Structuurplan Haarlem 2020 - met de zogeheten Mariatunnel, een regionale autoverbinding onder het Spaarne door ter hoogte van de Buitenrustbuggen.

De investeringen in de bereikbaarheid moeten niet te lang worden uitgesteld. Om die reden heeft de provincie Noord-Holland een reservering gedaan van ruim 100 miljoen ter verbetering van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio.

In het coalitieakkoord is afgesproken: ‘Over de Spaarnepassage van de Zuidtangent vindt overleg plaats met de provincie. Startpunt van het gesprek is dat deze over een brug plaats zal vinden en niet via een tunnel’. Met deze kanttekening is de gemeenteraad in 2007 in grote meerderheid akkoord gegaan met een onderzoek naar een (lange) tunnel.

In het voorjaar van 2007 zijn de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem dan ook in gezamenlijkheid gestart met een studie naar de mogelijkheden om het openbaar vervoer in Haarlem en in de regio te verbeteren. In de tunnelstudie gaat het zodoende om aan het HOV-gerelateerde maatregelen. Maatregelen die de auto betreffen dienen afzonderlijk te worden bestudeerd en geagendeerd.

Een regionale opgave

HOV-bereikbaarheid is deels een regionaal en deels een lokaal fenomeen. Het opwaarderen van het HOV-netwerk heeft de bijzondere aandacht van partijen die samenwerken in de Metropoolregio Amsterdam. Op de afgelopen Metropool-regioconferentie is het HOV-netwerk benoemd tot een van de top-5 prioriteiten van de bestuurders.

HOV wordt door de betrokken partijen gezien als één van de belangrijke dragers van de toekomstige (economische) ontwikkelingen. Het rijk hecht veel belang aan de opstelling van de regio als het gaat om de op te lossen bereikbaarheidsproblematiek. De regio is bereid fors te investeren in de Zuidtangent. Conclusie: een investering in de HOV-bereikbaarheid van Haarlem en de regio sluit nauw aan bij beleidsdoelstellingen van het Rijk en van de Metropoolregio Amsterdam.

De provincie, ondersteund door de partners in de regio, wil graag dat de gemeente Haarlem inzet op een forse verbetering van het HOV door aanleg van een middellange tunnel onder het Spaarne. Zoals blijkt uit het zojuist uitgevoerde onderzoek (zie bijlage A: ‘Eindrapportage’) is een middellange tunnel financieel haalbaar en levert het veel op voor de bereikbaarheid van stad en regio. Het onderzoek is verricht in overleg met vele partners in de stad. De provincie heeft aangegeven slechts mee te willen betalen aan de realisatie indien voor een HOV-tunnel wordt gekozen. Brugvarianten dragen naar het oordeel van de provincie te weinig bij aan een verbetering van het HOV om een provinciale investering te rechtvaardigen.

Geen maatregelen nemen lijkt geen optie. Gevolg van niet of zeer beperkt maatregelen in het openbaar vervoer zijn voor de Zuidtangent:

- Nauwelijks groei in reizigers op de Zuidtangent, en op den duur waarschijnlijk stagnatie. Huidige onregelmaat in dienstregeling maakt hogere frequentie niet mogelijk (bussen staan nu al achter elkaar). Onregelmatigheden in dienstregeling zullen verder toenemen door toename intensiteit auto- en scheepvaartverkeer. Daarmee neemt aantrekkelijkheid van het HOV in Haarlem verder af.
- Prognoses wijzen uit dat het autoverkeer nog steeds groeit en dat daarmee de stad steeds verder dichtslibt. Prognoses hoeven echter niet uit te komen. Ze kunnen ernaast zitten of het kan zijn dat de wal het schip keert en men niet meer (met de auto) naar Haarlem komt. In feite heeft de bezoeker / gebruiker dan geen keuze.
- Vertramming van de Zuidtangent is niet aan de orde want de daarvoor benodigde reizigersaantallen worden niet gehaald.

Tunnelstudie

Met de Zuidtangent beschikt het westelijk deel van de metropoolregio Amsterdam over een succesvolle openbaar-vervoer-verbinding. Haarlem is onderdeel van de regio en een essentiële schakel in het (toekomstige) netwerk van hoogwaardig vervoer in de regio.

Zodra de Zuidtangent echter Haarlem binnenrijdt, loopt de lijn vast en is er van snelheid en betrouwbaarheid nog nauwelijks sprake. Voor een volwaardige HOV-verbinding en voor de koppeling aan de toekomstige HOV-lijnen naar de IJmond en Schiphol-Noord/Zuidas is een verbetering van de 'schakel Haarlem' essentieel. Dit betekent dat er een ongestoorde, betrouwbare verbinding door de binnenstad van Haarlem zou moeten worden gerealiseerd.

De gedachte was dat een lange ondergrondse verbinding een aantal knelpunten voor de Zuidtangent zou wegnemen, namelijk: het passeren van het station en de historische binnenstad van Haarlem en de kruising met het Spaarne (inclusief de verkeersknelpunten vóór en na het Spaarne). Met een "hoogwaardige Haarlemse schakel" komen een snelle OV-verbinding van Haarlem naar de IJmond en naar de Amsterdamse Zuidas via Schiphol binnen bereik.

In de studie zijn naast de schakel Haarlem, ook de andere relaties binnen de regio uitgewerkt. Een aantal initiatieven is inmiddels gefinancierd en in uitvoering. In Velsen is inmiddels besloten om de Zuidtangent aan te leggen, zodat ook aan de noordelijke tak vanuit Haarlem kan worden gewerkt. Dit geldt ook voor de verbinding langs de A9.

In 2007 is de initiatieffase van de studie uitgevoerd en heeft geresulteerd in een schets van een technisch en ruimtelijk inpasbaar tracé voor de lange tunnel, waarvan de realisatie op lokaal en regionaal niveau grote positieve effecten zal hebben op de bereikbaarheid, de economie en de leefbaarheid:

- een versterking van het imago, de uitstraling en de regionale centrumfunctie van Haarlem als bereikbare en aantrekkelijke cultuur-, werk-, winkel- en uitgaansstad;
- een versterking van de economische structuur van Haarlem. De stad en de regio worden bereikbaarder. 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 er dagelijks aanzienlijk minder bussen door de stad. Ook het aantal autoritten door de binnenstad neemt af als gevolg van het grotere aandeel busreizigers.

Op basis van de resultaten van de studie (in de 'Eindrapportage Tunnelstudie, Haalbaarheid van een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem, d.d. 22 december 2007') heeft de gemeenteraad van Haarlem op 6 maart 2008 besloten deze oplossingsrichting te steunen. Gemeente en provincie onderschrijven gezamenlijk een nader onderzoek van de oplossingsrichting. In het afgelopen jaar is dan ook het voorkeustracé verder uitgewerkt en de financiële mogelijkheden onderzocht.

Beoogd resultaat en werkwijze

De eindrapportage van deze fase van de Tunnelstudie Haarlem is thans gereed. De rapportage is het resultaat van een intensief en interactief proces dat de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem in 2008 / 2009 met tal van marktpartijen belangengroeperingen, ondernemers, deskundigen en bewoners uit de stad hebben doorlopen. Een groep van vertegenwoordigers van maatschappelijke- en belangengroeperingen in Haarlem, inwoners van Haarlem en deskundigen heeft zeer actief meegewerkt in de vorm van een groot aantal

werksessies (stads-, kern- en knopenateliers).

Daarnaast heeft de studie veel aandacht gekregen in de lokale pers en is gewerkt met vele vormen van communicatie, waaronder nieuwsbrieven die zeer breed zijn verspreid en een website (www.tunnelstudie.nl). Diverse organisaties hebben zich diepgaand georiënteerd en zijn met afzonderlijke standpuntbepalingen ten aanzien van de OV-bereikbaarheid van de stad Haarlem gekomen. Zonder compleet te willen zijn, zijn dat onder andere de historische vereniging Haarlem (aparte drukwerk/brochure en bijeenkomst in het ABC-architectuurcentrum) en een groot aantal maatschappelijke organisaties (Horeca, MKB, KvK, Milieudefensie, Vereniging van Eigenaren Binnenstad, Rover etc., gezamenlijk plaatsten deze organisaties een standpunt in het Haarlems Dagblad).

Er is onderzoek verricht naar:

- (1) Het regionale netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), waar Haarlem een belangrijk onderdeel van uit maakt;
- (2) Uitwerking van de lange tunnel;
- (3) Uitwerking van (deels bovengrondse) alternatieven
- (4) Kosten en opbrengsten (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse)

Argumenten

Er zijn vele varianten, boven en ondergronds, geanalyseerd. De vergelijking heeft zich gericht op onder andere de effecten en consequenties voor de: (toekomstige) vervoerwaarde, de (on)mogelijkheden tot omzetting naar en tram (lightrail), de fysieke inpassing cq. gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit, de effecten voor het overige verkeer (auto, fiets) en de bouwoverlast en kosten. Hieronder volgt een kort overzicht van de opbrengst van de studie.

A. Lange tunnel

Inhoudelijke uitwerking

Uit de eerdere studie bleek dat een lange tunnel van de Schipholweg via het Houtplein naar het station, de snelheid en betrouwbaarheid van de Zuidtangent sterk verbetert. De lange tunnel slecht de barrières die het Spaarne en de binnenstad vormen. Berekeningen met het vervoersmodel bevestigen dit; dagelijks zullen per saldo zo'n 6.000 nieuwe reizigers gebruik maken van het OV. In totaal zullen er dagelijks 24.000 reizigers gebruik maken van de Zuidtangent.

Uit onderzoek blijken de Gedempte Oude Gracht en de Kruisweg de meest logische locaties voor een halte. Deze haltes zijn net als de beoogde haltes op de Europaweg en het Houtplein stedenbouwkundig inpasbaar. Ook is gekeken naar de modaliteit, ofwel het type voertuig dat idealiter op het tracé gaat rijden. Gegeven de hoge vervoerwaarde is het logisch dat op termijn lightrail, ofwel een sneltram, zal worden ingezet. De exploitatie van lightrail wordt namelijk rendabel vanaf ca. 18.000 reizigers per dag. Het moment waarop naar lightrail kan worden omgeschakeld is uiteraard sterk afhankelijk van ontwikkelingen op het omringende HOV-netwerk.

De conclusie van de uitwerking is dat er inhoudelijk geen belemmeringen zijn die realisatie van een lange tunnel onmogelijk maken.

Financiële haalbaarheid

Op dit moment bestaat de dekking voor de realisatiekosten van dit project uit een reservering van de provincie Noord-Holland van € 104 mln. In de initiatieffase warden realisatiekosten van een lange tunnel geraamd op €800 mln. Op basis van grondonderzoek en onderzoek naar mogelijke kostenoptimalisaties is de raming van de realisatiekosten aangescherpt tot een bedrag van €764 mln. (prijspeil 2007, excl. BTW). Naar verwachting zijn er per saldo geen of slechts zeer bescheiden inkomsten uit vastgoedontwikkeling. Het projecttekort bedraagt daarmee ca. € 660 mln. Gezien de omvang van de investering is gekeken of de tunnel gefaseerd kan worden aangelegd. Gebleken is dat het technisch kan, maar vanwege de forse meerkosten geen reële optie is.

Een significante rijksbijdrage is zodoende bepalend voor de financiële haalbaarheid van een lange tunnel. Het ministerie van VenW is gepolst over de bereidheid om bij te dragen. Gesprekken met het ministerie hebben geleid tot het inzicht dat het rijk aangeeft niet bereid te zijn om bij te dragen aan de lange tunneloplossing vanwege de hoge kosten in relatie tot de opbrengsten. Daarnaast is het zo dat de kosten voor deze oplossing in Haarlem zeer hoog zijn vergeleken met die van andere belangrijke schakels in het HOV-netwerk.

B. Alternatieven voor de lange tunnel

Parallel aan de uitwerking van de lange tunnel is gestart met een onderzoek naar de kosten en opbrengsten van alternatieve, (deels) bovengrondse varianten. Dit is gedaan voor een solide onderbouwing van een subsidieverzoek aan het Rijk. Het onderzoek komt tevens tegemoet aan vragen van Gedeputeerde Staten, de

gemeenteraad en verschillende belanghebbenden uit de stad.

Voor de onderlinge vergelijking mogelijke bovengrondse tracés is uitgegaan van:

- Mogelijkheid van een vrije HOV-baan in twee richtingen, tussen Schipholweg en het NS station. Belangrijk is of de fysieke ruimte die bovengronds beschikbaar is toereikend is ('inpasbaarheid').
- Het principe van een stamlijn. Dat wil zeggen een hoogfrequente lijn voor de Zuidtangent waar andere regionale en lokale buslijnen op aantakken.
- Ter hoogte van het Spaarne is een tunnel of een brug denkbaar.
- Een route die geschikt te maken is voor lightrail. Dit betekent bijvoorbeeld dat de bochten voldoende ruim moeten zijn voor een eventuele exploitatie met sneltrams.

Tracé A

In de onderlinge vergelijking is het huidige Zuidtangenttracé, van de Schipholweg, via de Schalkwijkerstraat en de Gedempte Oude Gracht naar het station, naar voren gekomen als de meest kansrijke route. In de rapportage wordt deze route aangeduid als 'tracé A': dit tracé is het kortst en het snelst, en zorgt in verhouding tot de andere tracés voor de grootste toename van het aantal reizigers. Tracé A scoort zowel op vervoerwaarde als ruimtelijke inpassing het beste.

Andere tracés zijn moeilijk of niet inpasbaar of leiden nauwelijks tot reizigerswinst. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de deels bovengrondse tracés die via het Houtplein lopen. Bovendien blijkt het Houtplein-tracé te leiden tot veel inpassingsproblemen (verkeerskundig én stedenbouwkundig) rond het Houtplein en tussen Houtplein en het station.

Knelpunten in de route oplossen

Hoe minder knelpunten, hoe hoger de snelheid en betrouwbaarheid van de Zuidtangent. Een knelpunt leidt tot een langere reistijd, maar belangrijker nog tot een onregelmatige dienstregeling.

In tracé A zitten verschillende knelpunten. Dit zijn onder andere de brugopeningen en de verstoringen als gevolg van de kruisingen met auto- en langzaam verkeer: de kruising Schipholweg-Schalkwijkerstraat, de menging van het autoverkeer met het busverkeer op de Schalkwijkerstraat, de kruising Schalkwijkerstraat-Herenvest, de Lange brug zelf, en de kruising Kampervest-Turfmarkt. De vertraging en de onregelmatigheid drukken het aantal potentiële reizigers per dag en beperken de capaciteit (het maximale aantal reizigers) op deze lijn.

Omgekeerd ondervindt het auto- en scheepvaartverkeer hinder van de Zuidtangent. Het oplossen van zoveel mogelijk knelpunten bevordert de doorstroming van zowel de Zuidtangent als het overige OV, auto's, fietsers en schepen. Daarmee neemt de bereikbaarheid van Haarlem op meerdere fronten toe.

Dubbele brug

In principe is het mogelijk om tracé A geheel bovengronds uit te voeren met een vrije baan voor de Zuidtangent over het hele traject van Schipholweg tot aan het station en een brug over het Spaarne. De huidige Lange brug kan worden verbreed, zodat de Zuidtangent zijn eigen baan krijgt (of het autoverkeer kan van de brug worden geweerd).

Deze variant lost echter geen enkel knelpunt op: de kruisingen met het autoverkeer blijven bestaan, en de brug zal open moeten voor de scheepvaart.

Een andere oplossing is het aanleggen van een tweede brug ten zuiden van de Lange brug. Als er voldoende afstand tussen de bruggen zit, werkt dit als een soort 'sluis', en is er altijd één brug beschikbaar om het Spaarne ongestoord te passeren. Bij deze oplossing wordt er (slechts) één knelpunt opgelost, namelijk de brugopening. Hierdoor ontstaat een snellere verbinding, en daarmee een lichte reizigersgroei (1.200 nieuwe reizigers).

- Dit biedt naar de toekomst toe geen perspectief op verrailing.
- de inpassing van een 'dubbele brug' is problematisch. De kades zullen moeten worden verbreed om bovengronds HOV-banen in te passen en gaan hierdoor het Spaarne in. Het Spaarne is op dit punt al op zijn smalst.
- Daarnaast komen de brughoofden van de nieuwe brug 1,3 tot 1,7m hoger te liggen dan het huidige straatniveau bij de (laagbouw) woningen aan het Zuider Buiten Spaarne. Dit betekent dat er een keerwand zal moeten worden gemaakt tussen het trottoir en de nieuwe hoger gelegen rijbanen.
- Als bij de aanleg van de dubbele brug rekening wordt gehouden met de eisen van het scheepvaartverkeer dan zal de afstand tussen beide bruggen minimaal 100 meter zijn. Dat betekent dat de nieuwe brug ter

hoogte van de Zomervaart wordt gerealiseerd en niet ter hoogte van gebouw Koningstein, waar minder woningen last hebben van de extra brug.

- De Zuidtangent vermengt zich op de Schalkwijkerstraat nog steeds met de 'autotangent', de hoofdroute voor autoverkeer rond de binnenstad. De autotangent vervult een specifieke functie voor de autobereikbaarheid van de stad en in het bijzonder de bereikbaarheid van de binnenstad. De verkeersintensiteit in dit deel van de Slachthuisbuurt is behoorlijk hoog. Dit resulteert in de huidige situatie tot conflicten. Bij een dubbele brug wordt een vrije HOV-baan aangelegd. Dat kost ruimte en vermindert de verkeersintensiteit niet.
- Er blijft daarnaast een aantal belangrijke knelpunten op de verkeerskruisingen bestaan. Bij de kruising Kampervest-Turfmarkt is dit mogelijkwerijs op te lossen door het autoverkeer over de brug te beperken. Het gevolg is meer hinder voor het autoverkeer. Op de kruising Schipholweg-Schalkwijkerstraat is de situatie nijpend. Het kruispunt raakt overbelast en het is op deze kruising niet mogelijk om de Zuidtangent prioriteit te geven.
- De kosten van tracé A met een dubbele brug bedragen € 95 mln. In dit bedrag is uitgegaan van een geheel vrije HOV-baan tussen Schipholweg en station, een nieuwe brug voor HOV én overig verkeer (fiets/voetganger), en een verbreding van de Lange brug. Indien wordt uitgegaan van een variant zonder verbreding van de Lange brug, bedragen de investeringskosten € 70 mln.

Middellange tunnel

Verkeerskundig is een tunnel inpasbaar. Deze tunnel wordt niet geboord, maar 'in-situ' gebouwd (op traditionele manier, door van bovenaf te graven). Door ontvlechting van verkeersstromen neemt de hinder voor auto- en scheepvaartverkeer af. Fysiek is een tunnel ook inpasbaar. Bij de Schipholweg is voldoende ruimte voor een tunnelinrit. Voor een tunnelinrit aan de stadszijde zijn er grofweg drie mogelijkheden: bij De Kamp, de Turfmarkt en het Zuider Buiten Spaarne. Met een tunnelinrit op het Zuider Buiten Spaarne blijft het verkeersknelpunt Kampersingel-Turfmarkt bestaan.

Deze 'Zuider Buiten Spaarne-variant (ZBS)' kan worden geoptimaliseerd door de Lange brug te verplaatsen naar het punt waar de Herenvest de Schalkwijkerstraat kruist en aan de overzijde ter hoogte van gebouw Koningstein (waar thans de gemeente in is gevestigd). Hierdoor komt de Zuidtangent uit de tunnel achter het verkeersknelpunt direkt achter de Lange Brug, dat immers verplaatst. Aan het Zuider Buiten Spaarne zal enige meters het Spaarne in moeten worden gegaan. Die ruimte is aan de andere zijde te compenseren. Dit zijn drie tunnelvarianten met een vergelijkbare aantrekkelijkheid en betrouwbaarheid voor de reiziger.

De effecten van een ZBS-variant voor het Rozenprieel zijn relatief beperkt en concentreren zich rond de lokaties Koningstein en European (bij de Lange brug). Het aantal autobewegingen langs Koningstein neemt toe. Nabij European verdwijnt de verkeerstroom over de Langebrug (die immers verplaatst wordt).

Gebouw Koningstein is in bezit van de gemeente en herontwikkeling wordt overwogen als de gemeente naar de nieuwe huisvesting verplaatst. Dit biedt de mogelijkheid om deze ontwikkelingen, die van een middellange tunnel en de herontwikkeling van Koningstein, zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen. Behalve voor wat betreft een eventuele herontwikkeling van Koningstein, hoeven geen ingrijpende maatregelen te worden genomen. Er worden geen woningen aangetast en de bestaande structuur blijft volledig in tact.

Het Rozenprieel profiteert ook van de toegenomen leefbaarheid door de forse vermindering van bussen bovengronds / op de Schalkwijkerstraat, al is het in mindere mate dan de Slachthuisbuurt. Omdat de kans groot is dat in de toekomst verrailing (lightrail) plaatsvindt, zal daarmee de overlast van bussen bij Koningstein en European afnemen.

- Een middellange tunnel is een duurzame investering in bereikbaarheid van Haarlem. Effect is voelbaar over een langere periode.
- Investeren in een middellange tunnel is een kans. Een kans voor de toekomst. Versterking van de positie van Haarlem in de regio door betere verbinding. Financieel wordt bovendien substantieel bijgedragen door rijk (naar verwachting) en provincie.
- Een tunnel van de Schipholweg tot ná de Lange brug kan in een keer een aantal belangrijke knelpunten wegnemen. Zowel de verstoring door de brugopeningen als de verstoring door de omliggende kruisingen kunnen worden opgelost.
- Het aantal busbewegingen in de (binnen)stad en op de Schalkwijkerstraat wordt fors gereduceerd, zonder dat dit ten koste gaat van de bediening van de stad met lokaal openbaar vervoer.
- De leefbaarheid op en rond de Schalkwijkerstraat en daarmee in de Slachthuisbuurt verbetert sterk.
- Door de reistijdwinst zullen er naar verwachting dagelijks ca. 18.000 reizigers gebruik maken van de Zuidtangent, waarvan 3.200 tot 3.900 nieuwe reizigers.

- Het is een duurzame oplossing want verruiming ligt in het perspectief (zie hierna).
- De nautisch-recreatieve functie van Haarlem heeft potentie. De toegankelijkheid voor de pleziervaart is daarbij van belang. Een ongelijkvloerse kruising door de bus van het Spaarne draagt bij aan de nautische kwaliteit van Haarlem. De frequentie van de Zuidtangent is dan niet beperkend voor het regiem van brugopening.
- De aanleg veroorzaakt gedurende circa 4 jaar bouwoverlast. De bouwoverlast verplaatst zich over het traject en is niet vierjaar lang op een plek aanwezig.
- Doordat eerst de nieuwe brug wordt aangelegd en daarna de Langebrug wordt afgebroken, blijft de (binnen)stad echter bereikbaar tijdens de bouw.
- De kosten van een tracé A met een middellange tunnel, inclusief het aanleggen van een geheel vrije HOV-baan tussen Schalkwijk en station, bedragen € 250 a € 280 mln..

Lightrail

Op dit moment wordt de Zuidtangent geëxploiteerd met HOV-bussen. Lightrail, ofwel een sneltramsysteem, heeft ten opzichte van bussen een drietal belangrijke voordelen.

- Lightrail is comfortabeler en aantrekkelijker voor de reiziger. Uit de praktijk blijkt dat mensen liever gebruik maken van lightrail dan van de bus. Wanneer wordt gekozen voor lightrail neemt het aantal reizigers met 10-15% toe.
- Lightrail kan meer reizigers vervoeren. Het maximum bij HOV-bussen (zoals de Zuidtangent) ligt bij ca. 25.000 reizigers per dag. Bij lightrail ligt dit maximum op 50.000 reizigers.
- Lightrail biedt meer kwaliteit voor de openbare ruimte. Er zijn geen asfaltstroken nodig. Op brede stadswegen kunnen de sneltrams door groene bermten rijden.

Lightrail wordt pas financieel aantrekkelijk bij hoge reizigersaantallen, omdat de exploitatie kostbaar is. Boven de 18.000 reizigers per dag is lightrail mogelijk, dus bij de middellange tunneloplossingen. De brugoplossingen, die resulteren in een verwachte vervoerwaarde van ruim 13.000 reizigers, bieden geen perspectief op lightrail.

Vergelijking van de alternatieven

Een aantrekkelijk alternatief

Door een verbetering van snelheid en betrouwbaarheid van de Zuidtangent gaat een flink aantal nieuwe reizigers van het HOV gebruik maken. De lange tunnel is het gunstigst met een verwachte toename van 6.000 reizigers. Bij Tracé A met middellange tunnel is het aantal nieuwe reizigers geprognosticeerd op 3.900. Dit Tracé met een dubbele brug scoort beduidend minder met 1.200 nieuwe reizigers.

Het HOV-netwerk zal in de toekomst worden uitgebreid met verbindingen naar de IJmond en Schiphol-Noord/Zuidas. Dit betekent een verdere toename van het aantal reizigers. De 'schakel' Haarlem dient naar de toekomst bij voorkeur voldoende capaciteit te hebben om deze reizigersgroei op te kunnen vangen. De lange tunnel en de middellange tunnel maken – ook in de toekomst bij verruiming – een aanzienlijke reizigersgroei mogelijk. De lange tunnel en de middellange tunnel zijn zagezegd 'toekomstvast'.

Dit geldt niet voor de brugoplossing. Een groot deel van de knelpunten blijft bestaan en verruiming ligt niet voor de hand. In de toekomst zal dit probleem groter worden, omdat de frequentie van de Zuidtangent zal toenemen, maar ook doordat het auto- en scheepvaart verkeer verder groeit.

Inpasbaarheid en leefbaarheid

Een bovengrondse vrije baan op het huidige Zuidtangenttracé (tracé A) is mogelijk tussen de Schipholweg en het station. Voor een middellange tunnel zijn er drie reële mogelijkheden, die allen de doorstroming van het autoverkeer en het scheepvaartverkeer verbeteren en de leefbaarheid in de omliggende buurten en de binnenstad verbeteren.

Bij de Kampvariant verbetert de stedenbouwkundige kwaliteit in de eindsituatie aanzienlijk. Er moeten een beperkt aantal woningen gesloopt en herbouwd worden. De Turfmarkt-variant tast de stedenbouwkundige kwaliteit van de Turfmarkt aan en maakt de Kampersingel onbevaarbaar. De Zuider Buiten Spaarnevariant met brugverplaatsing is stedenbouwkundig inpasbaar en tast de bestaande structuur en de toegankelijkheid van het Rozenprieel niet aan.

De oplossing met twee bruggen leidt tot extra hinder voor de scheepvaart, het auto- en het fietsverkeer. Deze variant is stedenbouwkundig lastiger inpasbaar.

Risico's en overlast tijdens de bouw

Bij de lange tunnel is er bouwoverlast bij de tunnelmond en rond de haltes. Vanwege de boortechniek en de diepe ligging van de tunnel en de haltes zijn de bouwriscico's bij de lange tunnel het grootst. De bouwtijd bedraagt naar schatting 5 jaar.

De middellange tunnel kan voor een groot deel in het Spaarne worden gebouwd. Ook hier is sprake van bouwoverlast. Bij de Zuider Buiten Spaarnevariant met brugverplaatsing blijft het centrum het best bereikbaar. Dit komt doordat eerst een nieuwe brug wordt aangelegd, voordat de oude verdwijnt. In vergelijking met de lange tunnel (boormethode) zijn de bouwriscico's bij de middellange tunnel (in-situ) een stuk kleiner. Deze tunnel wordt volgens een veel beproefde techniek 'in situ', ofwel van bovenaf gebouwd. De bouwtijd bedraagt naar schatting 4 jaar. De oplossing met twee bruggen heeft de minste bouwoverlast en kent relatief de minste bouwriscico's. Ook is de bouwtijd met 2 jaar het kortst.

Opbrengsten en kosten

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) geeft een vergelijking tussen de varianten. De lange tunnel is de minst kosteneffectieve oplossing: de (maatschappelijke) opbrengst is hoog, maar ook de gevraagde investering.

Tracé A met de middellange tunnel scoort relatief het gunstigst, dit komt door de geringere investering dan bij een lange brug en toch redelijke opbrengst.

De geheel bovengrondse variant met de dubbele brug levert het minste op, maar is ook het minst kostbaar. Uit de MKBA blijkt dat de dubbele brug slechter scoort dan tracé A met de middellange tunnel, maar beter dan de lange tunnel.

Financiën

Voor de financiering van de lange tunnelvariant kan geen beroep worden gedaan op de rijksoverheid. Het rijk beoordeelt de kostenefficiëntie van deze oplossing als ontoereikend, zeker in het licht van andere oplossingen in de regio. Daarmee is de tunnel financieel onhaalbaar.

De dubbele brug variant biedt naar de opvatting van de provincie te weinig kwaliteit om voor financiering in aanmerking te komen. Wel kan de gemeente een beroep doen op de reguliere fondsen, maar deze bieden slechts een fractie van de benodigde financiering van minstens 70 miljoen.

De investeringskosten voor de middellange tunnel (specifiek de variant Zuider Buiten Spaarne met het verplaatsen van de brug) zijn geraamd op € 250 mln. Op dit moment is er vanuit de provincie Noord-Holland een bedrag van € 104 mln beschikbaar voor een dergelijke oplossing. Dit betekent dat nog een fors bedrag ontbreekt. Een gemeentelijke bijdrage van orde grootte 5-10% van de totale investeringssom is in Nederland gebruikelijk. Met het rijk zullen onderhandelingen moeten worden gevoerd om de ontbrekende miljoenen.

Voorwaarde die de gemeente in ieder geval stelt is dat de gemeente in het project geen enkel (financieel) risico draagt. De provincie heeft de toezegging gedaan dat men verantwoordelijk wordt voor de aanbesteding en de daarbij behorende risico's. Ook de kosten van beheer, onderhoud en exploitatie komen voor rekening van de provincie. Deze bedragen geschat 0,8% van de investeringssom ofwel circa € 2 mln per jaar. In 2011 komt de HOV-baan, Schipholweg – Langebrug, in eigendom van de provincie. Dit creëert voor de provincie bij uitstek kansen om de kosten over de levenscyclus van de investering (life cycle costs) te minimaliseren.

Provincie en gemeente moeten gezamenlijk de rijksbijdrage voor een middellange tunnel toetsen met de minister. De mogelijke financiële consequenties voor de gemeente moeten vervolgens verder worden uitgewerkt en opnieuw ter besluitvorming worden voorgelegd.

Daarbij speelt een belangrijke rol dat de financiële speelruimte voor de gemeente zeer beperkt is (geworden) door veranderde economische omstandigheden sinds de start van de tunnelstudie en verder wordt beperkt door aangekondigde bezuinigingen vanuit het rijk. Dit beïnvloedt de realisatiekansen van de voorstellen. De gemeente heeft immers te maken met een sluitende meerjarenbegroting, de omvang van de eigen financiële reserve en de eisen die gesteld worden aan de solvabiliteit.

Eindafweging

In de studie is gekeken naar oplossingen voor de 'schakel Haarlem', maar tevens is een aantal voorstellen voor de regio uitgewerkt. De gemeente Haarlem onderschrijft de regionale voorstellen uit de eindrapportage, vanuit het belang voor regio, en in het verlengde daarvan voor de bereikbaarheid van de gemeente:

- Aansluiting IJmond op tracé Zuidtangent.
Het gaat hier om de tracékeuze ten behoeve van de Zuidtangent noordelijk van Haarlem-station, in de richting de IJmond. Dit is thans een ontbrekende schakel in het complete HOV-netwerk MRA-west. Dit

vormde ondermeer de aanleiding voor de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland om onderzoek te doen naar een lange tunnel en is gewenst overeenkomstig de eindrapportage. De 'doortrekking' is inmiddels door de provincie Noord-Holland opgenomen in de investeringsimpuls.

- Aansluiting Schiphol / Zuidas Amsterdam.
Tracékeuze ten behoeve van de Zuidtangent in twee richtingen richting Schiphol Zuidas, ter ontlasting van automobiliteit op de A9 overeenkomstig de uitkomst van de eindrapportage.

Schakel Haarlem

Een lange tunnel levert de meest optimale oplossing voor de knelpunten die het hoogwaardig openbaar vervoer ondervindt, maar is financieel niet haalbaar.

Een variant met een dubbele brug vraagt weliswaar een relatief geringe investering en is snel uit te voeren, maar lost te weinig knelpunten op en is weinig toekomstvast (biedt geen perspectief op verruiming). Deze variant draagt geenszins bij aan de leefbaarheid van wijken en buurten.

Het verbeteren van het huidige tracé van de Zuidtangent met een middellange tunnel voor de passage van het Spaarne en de verkeersknelpunten erom heen, is een aantrekkelijke en toekomstvaste oplossing. In vergelijking met een lange tunnel wordt voor eenderde van de kosten, tweederde van de opbrengsten gerealiseerd.

Deze variant levert een verbetering op van de leefbaarheid in Haarlem als geheel, en in het bijzonder in de Slachthuisbuurt en in tweede instantie in het Rozenprieel. Het is een investering in de kwaliteit van de stad en de leefbaarheid.

- Een tracé met de middellange tunnel heeft drie reële mogelijkheden voor een tunnelmond aan de stadszijde. De tunnelmond bij De Kamp had de voorkeur van het maatschappelijk veld in Haarlem, met wie in de studie intensief is samengewerkt. Deze variant is door de gemeenteraad van Haarlem verworpen. De variant met een tunnelmond op de Turfmarkt heeft in een eerdere studie veel weerstand opgeleverd. De conclusie is dat de meest haalbare oplossing bestaat uit tracé A met een middellange tunnel vanaf de Schipholweg tot Zuider Buiten Spaarne en het verplaatsen van de Lange brug.
- Een middellange tunnel volgens de Zuider Buiten Spaarne variant beperkt geenszins de mogelijkheden om in de toekomst andere maatregelen uit het totaalpakket van maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid uit te voeren. De tunnelingang voor de zuidtangent op de Schipholweg verhindert niet dat ter plaatse een autotunnel onder de Buitenrustbruggen wordt aangelegd, zoals in het Structuurplan van Haarlem staat aangegeven.

Het moge duidelijk zijn dat een oplossing met een middellange tunnel nog steeds een flinke investering vraagt, die door gemeente, provincie en rijk bijeen moet worden gebracht. Een substantiële rijksbijdrage is daarbij van doorslaggevende betekenis. Gezien de omvang van de investering en de concurrentie met andere investeringen in de metropoolregio Amsterdam en in Nederland is een toetsing bij het rijk op de haalbaarheid gewenst.

De inpassing van een middellange tunnel is een mogelijke oplossing. Daarnaast dient, in lijn met de uitkomsten en bevindingen van de eindrapportage en samen met de provincie, te worden gewerkt aan de verdere uitwerking van maatregelen die de huidige verbinding van de Zuidtangent in twee richtingen van Europaweg tot en met Haarlem station (waar onder de Spaarnepassage) verbeteren.

Bijlagen

A – 'Haarlem duurzaam bereikbaar' (Eindrapportage Planfase)

B – 'Vergelijkend onderzoek zeven maaiveldvarianten'

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris, de burgemeester,
drs. W.J. Sleddering mr. B.B. Schneiders

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

Besluit:

1. kennis te nemen van de eindrapportage van het onderzoek naar een lange tunnel voor de Zuidtangent en de (deels ondergrondse) maaiveldvarianten die in dat kader zijn onderzocht;
2. naar aanleiding van het onderzoek vijf maatregelen te nemen die de kwaliteit van het leefmilieu en de bereikbaarheid van Haarlem en de regio moeten versterken en deze samen met de Provincie Noord-Holland uit te werken in de vorm van concrete besluiten, zo mogelijk met gebruikmaking van de door de provincie gereserveerde 104 miljoen:
 - a) De regionale autoverbinding tussen de Westelijke Randweg en Schipholweg (bijvoorbeeld via een zogenaamde Mariatunnel), een en ander overeenkomstig het Structuurplan Haarlem 2020;
 - b) Vertramming van de regionale HOV-verbinding op basis van het huidige tracé van de Zuidtangent, zo snel mogelijk, gezien de betere mogelijkheden voor inpassing en als voorwaarde voor verdere inpassing in het stedelijk milieu en gezien de verwachte reizigersgroei met deze modaliteit;
 - c) Aansluiting met een HOV-verbinding in twee richtingen richting Schiphol Zuidas, ter ontlasting van automobiliteit op de A9;
 - d) Aansluiting met een HOV-verbinding in twee richtingen bij en benoorden van Haarlem-station richting de IJmond om de ontbrekende schakel in het complete HOV-netwerk MRA-west in te vullen;
 - e) Verbeteren van de huidige verbinding ten behoeve van de Zuidtangent in twee richtingen van Europaweg tot en met Haarlem station (waar onder de Spaarnepassage), daarbij uitkomsten en bevindingen van de eindrapportage te betrekken en te kiezen voor maatregelen ter bevordering van alle verkeersstromen.
3. voordat een mogelijke oplossing voor de Spaarnepassage in de vorm van een middellange tunnel volgens tracé A alsmede de mogelijke financiële dekking ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd, eerst de gemeentelijke, provinciale en rijksbijdrage aan deze oplossing gezamenlijk met de Minister te toetsen op haalbaarheid, gezien de omvang ervan en in concurrentie met andere investeringen in de Metropoolregio en in Nederland.

Gedaan in de vergadering van.....

De griffier, De voorzitter,

109/2009

109/2009

109-

109-