

De Zuiderbuitentunnelvariant

Vraag: "Stel dat de Langebrug ca 120 m meer zuidelijk lag, wat zou dan de beste uitmondung van de tunnel zijn?"

Antwoord: aan het Zuider Buiten Spaarne met de Zuiderbuitentunnel.

1. Wat zijn de voordelen van de Zuiderbuitentunnel?
Logische verkeersafwikkeling, van zowel het verkeer van de Herenvest en de Schalkwijkerstraat als van het verkeer van de Turfmarkt naar de Gedempte Oudegracht.
2. Wat is er voor nodig?
Een nieuwe brug over het Spaarne.
3. Wat kost die brug?
Ca 25-30 miljoen euro (vergelijk met Schoterbrug 23 miljoen) maar daar staat tegenover dat de tunnel 250 m korter kan dan bijvoorbeeld de "Kampvariant".
4. Wat moet er voor gesloopt worden?
Het zal grote voordelen bieden wanneer de werkzaamheden synchroon lopen met de toch al voorgenomen sloop van Koningstein. Dat levert een nuttig bouwwerk-terrein op tijdens de bouw van tunnel en brug.
De grond van Koningstein kan gezien worden als ontwikkelings-gebied.
5. Zijn er maatschappelijke bezwaren?
Deze zullen er bij ieder tunnelproject zijn. Met deze variant de minste.
6. Waar zijn de knelpunten?
Rijnland zal accoord moeten gaan met een iets verlegde oever van het Spaarne.
7. Wat is technisch nog te verifiëren?
Er zijn vier zgn. "dwangpunten". Te weten: de doorvaarthoogte van de nieuw te bouwen brug over het Spaarne, de plaats waar de brug aanlandt (waarbij het brugdek over de tunnel ligt), het bevaarbaar houden van de kampersingel/kampervest en de lengte die nodig is om de tunnel te laten stijgen (dit in relatie tot hellingspercentage lightrail).
8. Hoe staat het tijdens de projectuitvoering met de bereikbaarheid van de stad?
Zeer gunstig t.o.v. andere varianten.
9. Bijkomende mogelijkheden:
Brug over de Zomervaart zou gelijktijdig met de aanleg van de nieuwe brug een verhoogde doorvaarthoogte 1,8m (nu 1,1m) kunnen krijgen.
Bij de Anthoniestraat kan water aan het Spaarne worden teruggeven, waardoor daar ruimte ontstaat voor passantensteigers of rondvaartboten.
10. Mogelijke halte aan de Turfmarkt.



Is fasering mogelijk?

Ja, meer dan bij de andere varianten

Voorkeursfasering:

Eerst de nieuwe brug bouwen, sloop Koningstein, daarna. Tunnelonderdoorgang voorbereiden in het brughoofd. De "oude Langebrug" garandeert tijdens de bouw de bereikbaarheid van de binnenstad!

Bouw, brug en tunnel kunnen grotendeels samenvallen.

- a. Bouw brug op de nieuwe locatie,
- b. ZT (inmiddels lightrail?) over nieuwe brug laten gaan. Kruising met autoverkeer oude Langebrug dus nog steeds gelijkvloers.
- c. Aanleg tunnel. Start afhankelijk van beschikbaarheid van rijksmiddelen.
- d. Sloop oude Lange brug (zal in 2025 voor 70-80% zijn afgeschreven), autoverkeer over nieuwe brug. Vanaf dat moment ongelijkvloers kruising ZT met inkomend autoverkeer, geen capaciteitsproblemen meer.
- e. Aangezien de tunnelmonding vóór de Kampersingel uitkomt is een aftakking tram naar Houtplein mogelijk, verdubbeling van vervoerswaarde
- f. Aftakking Houtplein wordt op Heemstede aangesloten tbv directe verbinding lightrail met Schiphol en A'dam Zuid-as

"Last but not least" het traject kan, vroeger of later, altijd nog onder- of bovengronds verlengd worden.

Meer informatie: www.haarlemsbouwplannen.nl