gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Faxnummer 023 563 95 50

Cluster	RED-VVDE-Verkeer en Vervoer
Contactpersoon	de heer P. van Halteren
Telefoon	0900 1852
Uw brief	8 maart 2022
Ons kenmerk	X.2022.01732
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Beantwoording informatieve vraag van de fractie van de PvdA over B&W nota uitwerking voorkeursalternatief opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg (2022.0000016)

Verzenddatum
10 maart 2022

Geachte heer, mevrouw,

Op dinsdag 8 maart 2022 ontvingen wij een informatieve vraag van de fractie van de Partij van de Arbeid over de B&W nota Instemmen met de uitwerking voorkeursalternatief Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg (2022.0000016).
Onderstaand treft u de beantwoording aan.

Vraag 1
Er wordt gesproken om de Nieuwe Bennebroekerweg te gaan verbreden naar 2x2 rijstroken met oa een tussenberm. Ook wordt deze weg iets zuidelijker aangelegd. Echter de onderdoorgang van het spoor kan om technische redenen niet verplaatst worden en de nieuwe uitvoering van de weg blijft bij het huidige spoorviaduct.
Nu wordt er gesteld dat er een nieuw viaduct moet komen.
Waarom is het niet mogelijk het bestaande viaduct aan te passen aan de nieuwe situatie.
Hoe lang gaat een dergelijk kunstwerk mee en wordt er nu geen onnodig geld uitgegeven.
Zijn deze kosten bv ook opgenomen bij de schatting van 122 miljoen.

Antwoord:
Op het wegvak Nelson Mandeladreef – Spoorlaan, dus onder de twee bestaande spoorviaducten (reguliere spoor Leiden – Schiphol en Hogesnelheidslijn, “de HSL”) door, is inderdaad de noodzaak om de bestaande Bennebroekerweg van 1x2 rijstroken te verbreden naar 2x2 rijstroken. Hiervoor moet de het reguliere spoorviaduct opnieuw opgebouwd worden en kan het HSL-viaduct blijven. Onderstaand lichten we dit verder toe.

Een volledig nieuwe onderdoorgang voor de Nieuwe Bennebroekerweg is vanuit de techniek en kosten niet in beeld. Werkzaamheden onder en aan de bestaande HSL-spoorbaan zijn ongewenst en worden niet toegestaan omdat dit spoor grotendeels een betonnen baan is met veel heipalen. De werkzaamheden kunnen leiden tot verschuiving van de rails door bijvoorbeeld trillingen. Een nieuwe (extra) onderdoorgang maken onder de bestaande sporen is zeer kostbaar. Het project gaat daarom uit van de huidige ligging van de onderdoorgang en het ongemoeid laten van het bestaande HSL-viaduct vanwege de hierboven geschetste argumenten. Onderzoek heeft aangetoond dat de vormgeving en ruimte onder het HSL-viaduct voldoende is voor alle (nieuwe) functies.

In twee uitgebreide werkateliers met onder andere het projectteam, het externe ingenieursbureau, ProRail en Infraspeed is zorgvuldig onderzocht of het mogelijk was om beide spoorviaducten te behouden. Grootste problemen zijn dat de bestaande kolommen van de twee spoorviaducten niet in 1 lijn staan en dat de ruimte tussen de kolommen van het reguliere spoorviaduct net onvoldoende zijn voor de noodzakelijke functies.



Figuur 4G: Viaduct bestaande lijn



Figuur 4H: Huidige situatie HSL-viaduct

Bij de huidige functies is dat in het verleden nog net oplosbaar gebleken. Met de wens om 2x2 rijstroken, een (open) watergang, een parallelweg voor landbouwverkeer, een vrijliggend fietspad in twee richtingen, de onderhoudswegen voor ProRail en een ecologische natte zone allemaal een plek te geven en een verkeerskundig veilig ontwerp te maken (zonder abrupte knikken in de weg), is de enige conclusie dat het huidige oudere spoorviaduct van de reguliere spoorlijn met de smalle onderdoorgangen gesloopt moet worden en opnieuw gebouwd zou moeten worden met de juiste maten. Om ruimte te bieden aan alle noodzakelijke functies zullen de steunpunten van het nieuw te bouwen viaduct in een lijn geplaatst worden met de steunpunten van het HSL-viaduct en wordt het aantal steunpunten teruggebracht van 3 naar 2.

Daardoor zal ook het dek van het viaduct – dus waar de treinen overheen rijden - moeten worden vernieuwd.



Impressie spooronderdoorgangen nieuwe situatie. Aanzicht op HSL viaduct richting Nieuwe Bennebroekerweg/Spoorlaan

Varianten waarbij gezocht is naar hulpconstructies, grotere overspanning, sloop van de kolommen, extra onderdoorgangen naast het bestaande viaduct en nog meer technische oplossingen zijn in de werksessies gepasseerd en beoordeeld, maar blijken niet te functioneren (zeker niet in combinatie met behoud en gebruik van het huidige HSL-viaduct). Het is een viaduct dat niet bestaat uit losse leggers, maar uit één ‘gegoten’ betonnen constructie die niet te verlengen is. Alle partijen zijn het erover eens dat het niet mogelijk is om of het bestaande viaduct te handhaven of aan te passen om zodoende de investeringskosten te verlagen. Dit is door ProRail schriftelijk bevestigd. Enkel door de aanleg van een nieuw viaduct is een optimale verkeersveilige en toekomstvaste onderdoorgang te creëren. Door de aanleg van het nieuwe viaduct is deze onderdoorgang weer voor minimaal 50 jaar verzekerd.

In alle geraamde varianten, en dus ook in de raming van het voorkeursalternatief die sluit op €122 miljoen, is de vervanging van spoorviaduct van het reguliere spoor opgenomen. De totale kosten van sloop en herbouw van het spoorviaduct zijn ongeveer ingeschat op € 13,75 miljoen en zijn dus onderdeel van de totaalraming van de Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,

drs. Marja Ruigrok,
wethouder Economie & Innovatie, Verkeer & Vervoer en Cultuur