

Rapport Beslisinformatie Voorkeursalternatief Nieuwe Bennebroekerweg

Weg om de Zuid

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

gemeente Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk
Gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio
Amsterdam en provincie Noord-Holland.
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie
Henk Roolvink,
Tekeningen
Jeanette Krol

Juni 2024

Samenvatting

Geoptimaliseerd voorkeursalternatief Weg om de Zuid

Gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland werken in het project Weg om de Zuid samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. De Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is een belangrijke schakel in het regionale infrastructuurnetwerk en heeft daarmee een belangrijke functie als Weg om de Zuid. Er komen tot 2040 circa 20.000 woningen bij in de Haarlemmermeer. Door onder andere de woningbouwopgave in het stationsgebied van Hoofddorp is er straks minder ruimte voor de auto in het centrum. De Nieuwe Bennebroekerweg is daardoor de gebiedsontsluitingsroute die voorwaardelijk is voor de groeiambities. Bovendien is met de huidige autonome groei de verwachting al dat het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg onvoldoende door kan stromen.

In januari 2022 hebben de opdrachtgevende partijen ingestemd met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief. Nadere afspraken hierover zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst die op 9 december 2022 is vastgesteld. Een opgave voor de verdere uitwerking was om te onderzoeken of het voorkeursalternatief beter passend kan worden gemaakt bij de gereserveerde middelen, met behoud van doelbereik en rekening houdend met de verkeersintensiteit op de Nieuwe Bennebroekerweg. Bovendien is conform de samenwerkingsovereenkomst een aantal knelpunten onderzocht op de kruisingen. Tot slot is er inmiddels meer bekend over de inrichting van het stations- en centrumgebied van Hoofddorp en zijn de infrastructurele ambities vastgelegd in het Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2040 (VSP). Deze ontwikkelingen hebben impact op de verkeersafwikkeling- en intensiteit. Het uitgangspunt is en blijft dat de inpassing van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) binnen het project Weg om de Zuid mogelijk wordt gemaakt.

Op basis van deze ontwikkelingen is in de afgelopen periode nader onderzoek gedaan, en dit heeft geleid tot vijf optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief. Dit rapport omvat de beslisinformatie die nodig is om tot het vaststellen van een geoptimaliseerd voorkeursalternatief te komen. Het rapport is gebaseerd op onderliggende onderzoeksrapportages.

De vijf optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief zijn de volgende:

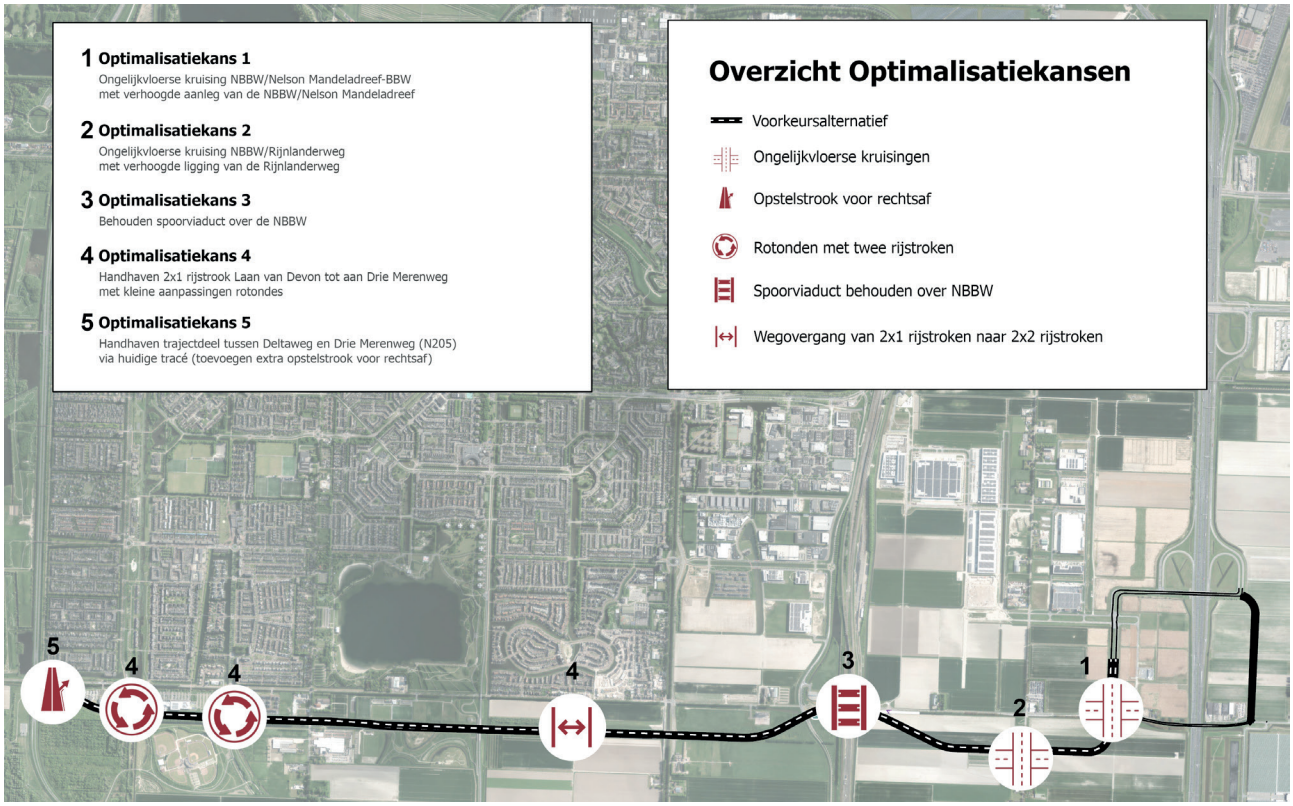
a) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef en de Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef.
b) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg.
c) Behouden van het spoorviaduct met aanleg van 2x2 rijstroken onder het spoorviaduct door, waarbij landbouwverkeer meerijdt over de hoofdrijbaan, en binnen het spoorviaduct aan de zuidkant danwel de noordkant een fietsroute onder het spoor wordt aangelegd. Daarbij wordt de nog aan te leggen kruising PARK21 uitgebreid met een aansluiting op de bestaande Bennebroekerweg, om landbouwverkeer in staat te stellen aan de oostkant van en naar de Nieuwe Bennebroekerweg te rijden, en om verkeer van en naar Rijsenhout goed te kunnen ontsluiten.
d) Voor gemotoriseerd verkeer handhaven van 2x1 rijstroken op het deel vanaf de Laan van Devon tot aan de aansluiting Driemerenweg. Voor een goede aansluiting op het lokale wegennet en vanuit robuustheid, dienen de tussenliggende rotondes uitgebreid te worden tot 2 rijstroken.

e) Handhaven van het trajectdeel tussen de Deltaweg en N205 via het huidig tracé. Wat betreft het spoorviaduct is een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Voor het definitief ontwerp wordt opnieuw zo'n verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd om de verkeersveiligheid onder het spoorviaduct te garanderen. Dit pakken we met onze samenwerkingspartners de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam in gezamenlijkheid op.

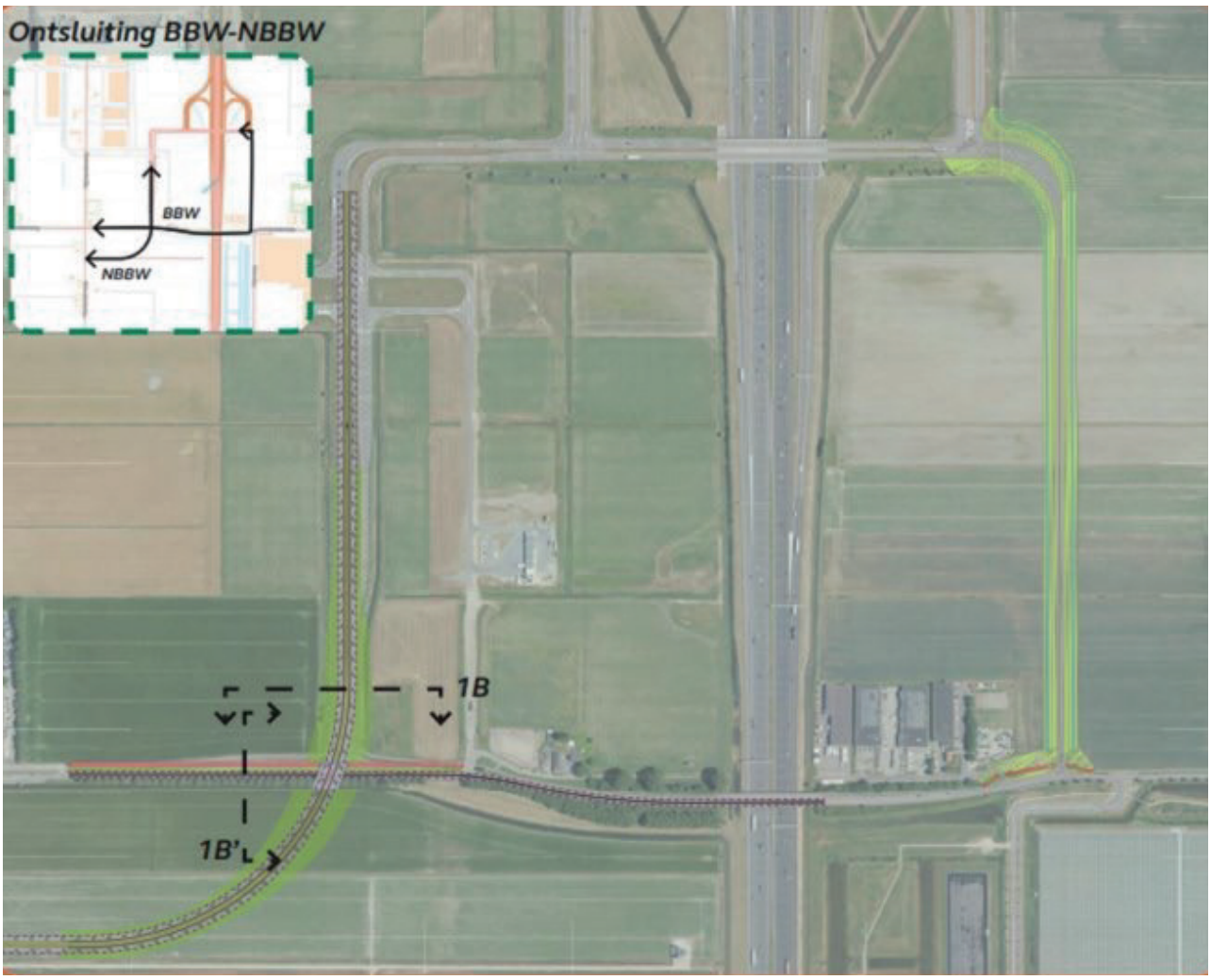
Bovenstaande betekent, net als bij het voorkeursalternatief in 2022, nog steeds de aanleg van 2x2 rijstroken tussen de Nelson Mandeladreef en de Laan van Devon, waarvan het oostelijke deel tot aan het spoorviaduct een nieuwe weg is, ongeveer 200 meter ten zuiden van de Bennebroekerweg.

De totale kosten voor dit geoptimaliseerde voorkeursalternatief worden met prijspeil 2023 op € 130,6 miljoen euro geraamd. Dit past binnen de middelen die beschikbaar zijn gesteld door de drie opdrachtgevende partijen indien deze middelen worden geïndexeerd.

Pas wanneer er een besluit is genomen over de voorkeursroute van het HOV Haarlemmermeer zuidwest, is duidelijk op welk deel van het tracé binnen het projectgebied Weg om de Zuid meerijdt. Dan kan worden bekeken of er nog optimalisaties nodig zijn voor de kruisingen. Het uitgangspunt blijft dat de aanleg van een busstrook vanaf de Laan van Devon tot de rotonde Deltaweg ruimte-technisch mogelijk moet blijven.



Figuur 1: Overzichtskaartje met optimalisatiekansen



Figuur 2: Overzichtskaartje met aan rechterzijde een Oostelijke ontsluiting A4

Een belangrijke randvoorwaarde is de aanleg van een oostelijke aansluiting op de A4. Zonder een oostelijke aansluiting, moet het verkeer vanuit het oosten eerst door het gebied van Schiphol Trade Park om op de A4 te komen. De aansluiting zorgt voor een betere verspreiding van het lokale verkeer. Bovendien is de aansluiting randvoorwaardelijk voor de ongelijkvloerse kruising met de Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg. De omgeving staat achter een oostelijke aansluiting. De oostelijke aansluiting wordt gefinancierd uit de middelen die beschikbaar zijn gesteld door de gemeente Haarlemmermeer. Het voorstel van de gemeente Haarlemmermeer is om de oostelijke aansluiting in de uitwerkfase als onderdeel van het project Weg om de Zuid verder uit te werken.

Na de besluitvorming over de optimalisaties van het voorkeursalternatief door de partners wordt de uitwerking van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief voortgezet. Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat in Q3 2028 kan worden gestart met de realisatie van het westelijk deel, en in Q4 2030 met de realisatie van het oostelijk deel van het tracé.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **4**

1. Aanleiding **10**

2. Weg om de Zuid als onderdeel van grotere opgave **11**

2.1. Opgave Weg om de Zuid 11

2.2. Doel project Weg om de Zuid 13

3. Optimalisatiekansen voor voorkeursalternatief **14**

3.1. Waarom optimaliseren? 14

3.1.1. Basisuitgangspunten voor het verder uitwerken van de optimalisatiekansen 14

3.1.2. Belangrijke inzichten uit het Verkeerstructuurplan Hoofddorp 15

3.1.3. Wat is onderzocht? 15

3.1.4. Hoe is de omgeving betrokken? 16

3.2. Geactualiseerde verkeerscijfers op basis van het Verkeersstructuurplan 17

3.2.1. Verkeersintensiteit projectgebied Weg om de Zuid 17

3.2.2. Benodigde maatregelen voor voldoende verkeersdoorstroming 17

3.3. Toelichting optimalisatiekansen ruimtelijke inpassing Weg om de Zuid 18

3.3.1. Optimalisatiekans 1: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/ Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg met verhoogde aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef 20

3.3.2. Optimalisatiekans 2: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg 22

3.3.3. Optimalisatiekans 3: Behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg 23

3.3.4. Optimalisatiekans 4: Handhaven 2x1 rijstrook Laan van Devon tot aan Drie Merenweg met kleine aanpassingen rotondes 27

3.3.5. Optimalisatiekans 5: Handhaven trajectdeel tussen Deltaweg en Drie Merenweg (N205) via huidig tracé 29

3.4. HOV-verbinding over Weg om de Zuid 30

3.5. Fietsverbinding over Weg om de Zuid 32

3.6. Natuur en water in het gebied Weg om de Zuid 33

3.7. Kostenraming en planning 33
3.7.1. Beschikbare middelen 33
3.7.2. Kostenraming geoptimaliseerd voorkeursalternatief en vergelijking met kostenraming voorkeursalternatief 2022 34
3.7.3. Planning 35

4. Meekoppelkansen en raakvlakprojecten 37
4.1. Meekoppelkansen 37
Oostelijke aansluiting op de A4 37
Ontsluiting naar STP-terrein 37
4.2. Raakvlakprojecten 38
4.3. Aandachtspunten voor de verdere uitwerkfase 38

Bijlage A: Voorkeursalternatief - januari 2022 40

Bijlage B: Draagvlaknotitie 42

1. Inleiding 42
1.1 Doel 42
1.2 Leeswijzer 42

2. Participatie 42
2.1 Afstemming met overige partijen 43

3. Participatie per optimalisatiekans 43
3.1 Kruising Nieuwe Bennebroekerweg /Nelson Mandeladreef en Bennebroekerweg 43
3.2 Kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg 45
3.3. Aansluiting PARK21 45
3.4 Onderdoorgang spoorviaducten 45
3.5 Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg tot Laan van Devon 46
3.6 Laan van Devon naar het westen 46
3.7 Zoekgebied deelgebied 4 47

1. Aanleiding

Voor u ligt het rapport beslisinformatie ten behoeve van een geoptimaliseerd voorkeursalternatief van het project Weg om de Zuid (voorheen: project opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg). Dit rapport beschrijft de hoofdlijnen van de bevindingen uit het onderzoek dat afgelopen jaar is uitgevoerd naar de optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief.

De Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is een belangrijke schakel in het regionale infrastructuurnetwerk en heeft daarmee een belangrijke functie als Weg om de Zuid. Er komen tot 2040 circa 20.000 woningen bij in Haarlemmermeer. Ook groeit het aantal banen en voorzieningen, zoals scholen en winkels. De woningbouwlocaties in Haarlemmermeer kennen een sterke relatie met de metropoolregio Amsterdam. Een groot deel van deze woningen en voorzieningen worden in het stationsgebied van Hoofddorp gerealiseerd, waarbij ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers, fietsers, pleinen en groen. Dat betekent dat er minder ruimte is voor autoverkeer. De Nieuwe Bennebroekerweg is daardoor de gebiedsontsluitingsroute die voorwaardelijk is voor de groeiambities. Bovendien is met de huidige autonome groei de verwachting al dat het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg onvoldoende door kan stromen.

Gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland werken in het project Weg om de Zuid samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. In januari 2022 hebben zij ingestemd met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief, waarbij er mogelijk optimalisatiekansen zijn voor het voorkeursalternatief en waarbij de verdichtingsopgave bij het station van Hoofddorp een van de uitgangspunten is. Op 9 december 2022 is een samenwerkingsovereenkomst getekend door de drie partijen voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief.

Een opgave voor de verdere uitwerking was om te onderzoeken of het voorkeursalternatief beter passend kan worden gemaakt bij de gereserveerde middelen, met behoud van doelbereik en rekening houdend met de verkeersintensiteit op de Nieuwe Bennebroekerweg. Bovendien is een aantal knelpunten onderzocht op de kruisingen. Tot slot is er inmiddels meer bekend over de inrichting van het stations- en centrumgebied van Hoofddorp en zijn de infrastructurele ambities voor de gemeente Haarlemmermeervastgelegd in het Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2040 (VSP). Deze ontwikkelingen hebben impact op de verkeersafwikkeling- en intensiteit. Het uitgangspunt is en blijft dat de inpassing van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) op de Weg om de Zuid mogelijk wordt gemaakt.

Deze nieuwe inzichten geven aanleiding om het voorkeursalternatief te optimaliseren. Alle inzichten, ontwikkelingen en optimalisatiekansen zijn besproken met belangrijke stakeholders en in participatie met inwoners. Dit rapport omschrijft de hierboven benoemde ontwikkelingen uitgebreider en geeft de beslisinformatie voor de optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief weer. Afgelopen jaar zijn ook de wensen van de omgeving verder geïnventariseerd.

2. Weg om de Zuid als onderdeel van grotere opgave

2.1. Opgave Weg om de Zuid

De Nieuwe Bennebroekerweg is een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk van gemeente Haarlemmermeer en de metropoolregio Amsterdam. Het belang van deze schakel neemt in de toekomst verder toe. Gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben het plan om de Nieuwe Bennebroekerweg op te waarderen om op die manier nieuwe ontwikkelingen in de regio mogelijk te maken. Deze verkeersader is randvoorwaardelijk voor de geplande woningbouwopgave, maar dat is slechts een van de opgaven waar de weg aan bijdraagt. In deze paragraaf wordt omschreven op welke wijze het project Weg om de Zuid onderdeel is van de ontwikkelingen in het projectgebied.

Een groeiende regio

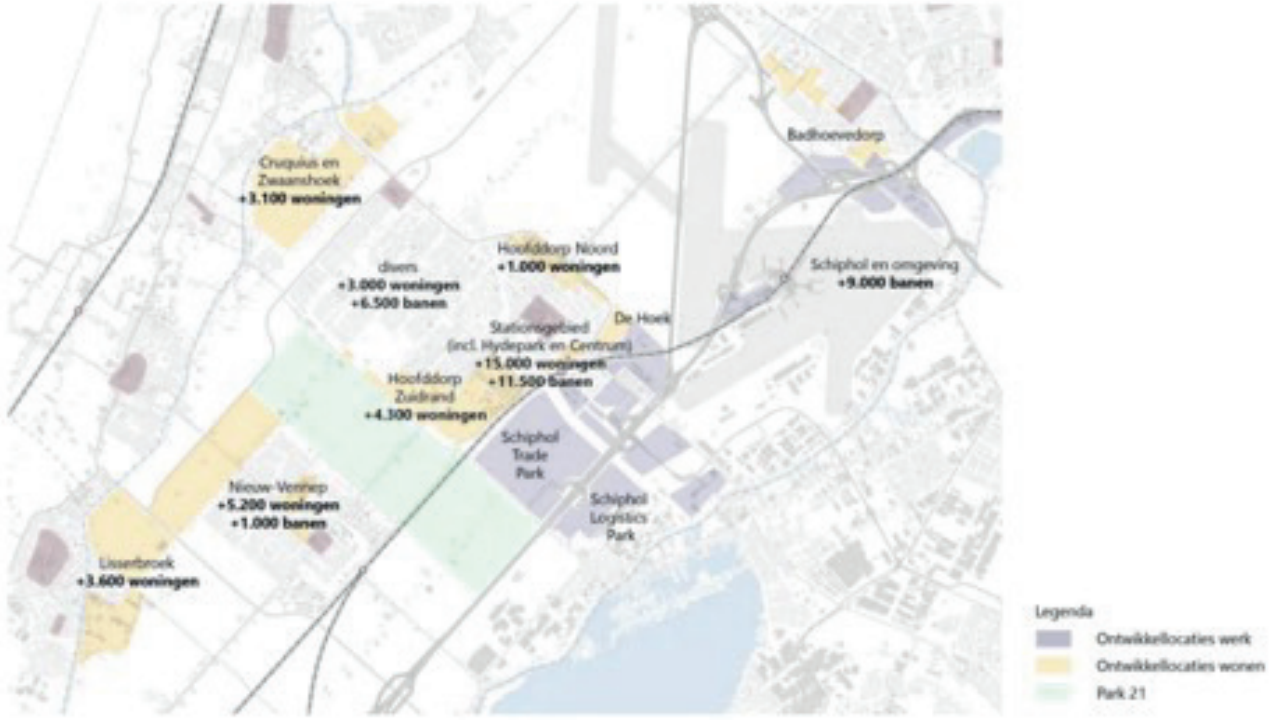
Gemeente Haarlemmermeer groeit: er worden circa 20.000 woningen gerealiseerd tot 2040. Dat betekent een forse stijging ten opzichte van de huidige 160.000 inwoners. Een substantieel deel van deze woningen wordt gerealiseerd binnen het stationsgebied van Hoofddorp. Op andere plekken worden nieuwe wijken gerealiseerd buiten het bestaande stedelijk gebied, zoals Nieuw-Vennep West. Deze groei is nodig, want de regio rondom Amsterdam en Schiphol Airport is economisch in ontwikkeling. Bovendien is er een landelijk woningtekort. Gemeente Haarlemmermeer draagt op basis van de Woondeal MRA (d.d. 15 maart 2023) bij aan het bouwen van de benodigde nieuwe woningen voor 2030.

Woningbouw is noodzakelijk, maar daarvoor geldt ‘eerst bewegen en dan bouwen’. Ofwel: eerst borgen dat inwoners en bezoekers van de gemeente zich ook bij groei kunnen blijven voortbewegen, dan pas woningen realiseren. In het borgen van deze bereikbaarheid is de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg naast de aanleg van HOV en doorfietsroutes noodzakelijk, anders loopt het verkeer in de regio vast.

Met de groei van het aantal woningen trekken er niet alleen meer mensen naar de regio. Er komt ook meer bedrijvigheid – onder andere rondom de te realiseren gebiedsontwikkeling De President aan de Nieuwe Bennebroekerweg en Schiphol Trade Park. De groei van inwoners vraagt om meer scholen, sportlocaties en andere (recreatie) voorzieningen. Een voorbeeld van een geplande recreatievoorziening is PARK21 ten zuiden van de Nieuwe Bennebroekerweg

Doorstroming en bereikbaarheid

Met deze groei neemt ook de verkeersdrukte toe, zowel in het openbaar vervoer als op de weg, en zowel privé als zakelijke automobiliteit. Het VSP Hoofddorp 2040 zet in op prettig bewegen in Hoofddorp, waarbij mensen vrije keuze hebben in het vervoersmiddel en daarbij verleid worden om te kiezen voor HOV en de fiets. Waarbij aandacht is voor alle mobiliteiten. Met de nieuwe Centrumvisie Hoofddorp is de ambitie uitgesproken om Hoofddorp autoluw te maken, met ruimte voor HOV en de aantrekkelijke fietspaden in het centrum en stationsgebied. Dat betekent wel dat autoverkeer zich goed moet afwikkelen rondom het centrum en dat huidige en toekomstige woningbouwlocaties goed worden ontsloten.



Figuur 3. Ontwikkellocaties werk en wonen gemeente Haarlemmermeer

Van belang is dat project Weg om de Zuid de belangrijke te realiseren hoogwaardig, snelle en betrouwbare openbaar vervoer verbinding Haarlemmermeer zuidwest mogelijk maakt. Een goede aantakking van deze HOV-lijn en vervolgens een goede doorstroming over de Weg om de Zuid zijn daarvoor van belang. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets laat de ambitie zien om de fiets steviger te positioneren, met doorfiets-, verbindings-, stads- en recreatieve routes. Door het projectgebied heen lopen in diverse richtingen belangrijke fietsverbindingen. Het is van belang dat de fietsverbindingen in stand blijven.

De opgewaardeerde Weg om de Zuid is daarmee niet alleen een weg voor auto's, maar ook een verbinding om de Zuid voor het openbaar vervoer en de fiets.

2.2. Doel project Weg om de Zuid

Het doel van het project Weg om de Zuid is om de doorstroming en capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg op orde te krijgen zodat de nog te ontwikkelen woningbouw en bedrijvigheid goed ontsloten worden en ook bestaand verkeer gebruik kan blijven maken van deze belangrijke route. Hierdoor kan verkeer snel naar de randen van de kern geleid worden en rijdt er minder doorgaand verkeer door de kern. Hierdoor verbetert de leefbaarheid en veiligheid en kan meer ruimte aan de voetganger, fietser en het openbaar vervoer gegeven worden. Het project Weg om de Zuid draagt bij aan een toekomstbestendige, bewoonbare en bereikbare metropoolregio Amsterdam. Het streven is een weg te maken waarbij aandacht is voor duurzaamheid en innovatie. Een weg van de 21e eeuw die modern, robuust en toekomstbestendig is.

Dit leidt tot de volgende twee hoofddoelstellingen:

1. *Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haarlemmermeer.*
2. *Het verminderen van de verkeershinder (geluid, uitstoot en verkeersonveiligheid) in de leefomgeving.*

3. Optimalisatiekansen voor voorkeursalternatief

3.1. Waarom optimaliseren?

In januari 2022 hebben het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam ingestemd met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief (zie bijlage A).

Voor deze uitwerking was belangrijk om het voorkeursalternatief beter passend te maken bij de beschikbare financiële middelen en het oplossen van knelpunten. Daarnaast was het noodzakelijk de impact van de nieuwe plannen voor de verdichtingsopgave bij het station van Hoofddorp en de ontsluiting van dit gebied mee te nemen in de opgave. Deze plannen waren ten tijde van het vaststellen van het voorkeursalternatief (januari 2022) nog niet bekend. Uitvoering van deze plannen heeft impact op de verkeersstromen en verkeersafwikkeling in de regio en dus ook voor de Weg om de Zuid. In deze paragraaf staat welke toekomstige ontwikkelingen leiden tot veranderingen in de verkeersintensiteit.

3.1.1. Basisuitgangspunten voor het verder uitwerken van de optimalisatiekansen

De volgende uitwerkingen zijn de basis voor de optimalisatiekansen die zijn onderzocht:

- Conform artikel 2 lid 2 sub e van de Samenwerkingsovereenkomst zijn de resultaten van de studie over de ontsluiting van het Stationsgebied verwerkt. De basis hiervoor is het nieuwe VSP met de daaropvolgende geactualiseerde verkeerscijfers. Zie paragraaf 4.2. De geactualiseerde verkeerscijfers geven aanleiding om de nut en noodzaak voor een 2x2-weg over het westelijk deel van het tracé te heroverwegen, net zoals de kruisingen met VRI (optimalisatiekans 4).
- Conform artikel 2 lid 2 sub c van de Samenwerkingsovereenkomst is gekeken naar mogelijke versoberingen van het voorkeursalternatief. De aanzienlijke kosten voor het vervangen van het spoorviaduct, samen met andere negatieve effecten, geven aanleiding om te onderzoeken of vervangen van het spoorviaduct noodzakelijk is. Dit geeft aanleiding voor optimalisatiekansen bij het passeren van de beide sporen (optimalisatiekans 3).
- Conform artikel 2.3 van de Samenwerkingsovereenkomst zijn de functionele eisen ten behoeve van de uitwerking voor de kruisingen nader onderzocht. Dit geeft aanleiding voor optimalisatiekansen bij de kruisingen Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg, Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg en de locatie waar een aansluiting met PARK21 wordt gerealiseerd (optimalisatiekansen 1, 2 en 3).
- Conform het Plan van Aanpak (vastgesteld op 27 juni 2022) moest worden uitgewerkt wat de opties zijn voor de ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg in het zoekgebied tussen de Deltaweg en de N205. De verkeerscijfers geven nieuwe inzichten (optimalisatiekans 5).
- Conform artikel 5.10 moet er in de uitwerkfase aandacht zijn voor het (later) optimaal inpassen van HOV, met name bij de kruisingen. Doordat de studie naar HOV Haarlemmermeer zuidwest nog niet is afgerond, is de voorkeursroute nog niet duidelijk. Zie paragraaf 4.4.

3.1.2. Belangrijke inzichten uit het Verkeerstructuurplan Hoofddorp

In november 2023 is het VSP Hoofddorp 2040 vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Dit VSP biedt de hoofdlijnen voor de netwerken van Haarlemmermeer als geheel en schetst de bereikbaarheid van de gemeente. Het kijkt daarmee breed naar de verkeersontwikkelingen en de keuzes uit het VSP hebben impact op de verkeersstromen in de regio en daarmee ook op de Weg om de Zuid. Het VSP laat zien dat capaciteit op de Nieuwe Bennebroekerweg nodig is om autoverkeer uit nieuwe ontwikkelgebieden in Nieuw-Vennep (West, Bols/Pionier) en Hoofddorp (Zuidrand, Cruquius-Zwaanshoek) mogelijk te maken en om een alternatief te bieden voor verkeer dat nu dwars door Hoofddorp naar de A4 rijdt. De Van Heuven Goedhartlaan tussen de A4 en de Polarisavenue wordt autovrij. Om deze ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, is het nodig het verkeer meer naar de randen te begeleiden. Vanaf de zuidzijde van de Van Heuven Goedhartlaan kan men via de Spoorlaan naar de Nieuwe Bennebroekerweg rijden. Door deze plannen komt er extra verkeersdruk op de Nieuwe Bennebroekerweg.

In het nieuwe VSP staat dat de nieuwe HOV-lijn Haarlemmermeer zuidwest als voorkeursroute de route via de Hoofdweg-J. Enschedelaan en Spoorlaan naar het station heeft. Daarmee ontsluit deze HOV-lijn de woningbouw aan de Zuidrand (Lincolnpark en Tudorpark), De President en Graan voor Visch Zuid. Op dit moment vindt er een studie plaats naar deze HOV-verbinding, waardoor de uiteindelijke route nog niet duidelijk is. De verwachting is dat de HOV-lijn via de Nieuwe Bennebroekerweg zal gaan rijden. De definitieve route wordt bepaald in de studie die nog loopt en gereed is in de 2e helft van 2025.

In 2023 is de visie op de inrichting van het centrum van Hoofddorp vastgesteld, die samen met de Verdichtingsvisie uit 2021 toelicht hoe en waar binnen de bestaande kernen van Haarlemmermeer groei kan plaatsvinden. Deze beleidsvisies zijn uitgangspunt voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg.

3.1.3. Wat is onderzocht?

De optimalisatiekansen op basis van deze uitwerkingen zijn onderzocht op doelbereik aan de hand van de nieuwe verkeerscijfers en op effecten op leefbaarheid, groen-blauwmilieu, duurzaamheid en ruimtegebruik. Een aantal optimalisatiekansen is in aanloop naar het voorkeursalternatief reeds onderzocht, maar destijds afgevallen vanwege gebrek aan doelbereik. De nieuwe verkeerscijfers, op basis van het VSP en andere ruimtelijke ontwikkelingen, werpen daar nieuw licht op. Voor zover de optimalisatiekansen destijds in het onderzoek nog niet zijn uitgewerkt, of wanneer nieuwe ontwikkelingen impact hebben op de onderzoeksinformatie (zoals bij de verkeerseffecten), is nader onderzoek gedaan op de volgende manieren:

- Verkeersonderzoek met behulp van het meest actuele verkeersmodel (NHZ 3.2), voor meer informatie zie 4.2 (door Goudappel).
- Ontwerponderzoek kruisingen en mogelijkheden voor behoud ProRail spoorviaduct (door Arcadis).
- Ontwerponderzoek naar ruimtelijke inpassing spoorviaduct met behoud bestaande spoorviaducten en behoud kwaliteitseisen voor Bennebroekertocht (door Iv-Infra).
- Vooronderzoek naar constructieve mogelijkheden passage sporen met behoud van beide spoorwegviaducten (door Iv-Infra).
- Toets op benodigde vergunningen (door gemeente Haarlemmermeer).
- Inmetingen en milieukundigonderzoek (door gemeente Haarlemmermeer).
- Kwalitatief onderzoek naar uitgangspunten en randvoorwaarden voor optimalisatie (door gemeente Haarlemmermeer).
- Geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek zoekgebied (door Goudappel).

3.1.4. Hoe is de omgeving betrokken?

Om het project op een goede manier vorm te geven en uiteindelijk succesvol uit te voeren, is het belangrijk dat alle betrokkenen en belanghebbenden geïnformeerd worden en mee kunnen denken en praten. Vanuit het project Weg om de Zuid zijn in de periode 2022-2024 diverse stakeholders betrokken.

Focusgroepen met omgeving

Er zijn drie focusgroepen georganiseerd per deelgebied van het project Weg om de Zuid. De focusgroepen zijn in de periode eind 2023 en begin 2024 minimaal een keer bij elkaar geweest. Deelnemers zijn direct belanghebbenden of kennishouders die actief zijn bij een belangenorganisatie. Dit kunnen bewoners, bedrijven, organisaties of een afvaardiging van belangenvertegenwoordigers (dorps- of wijkraad, of ondernemersvereniging) zijn. Belangrijke onderwerpen in de focusgroepen zijn geweest: aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de Nelson Mandeladreef, de Rijnlanderweg kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Bennebroekerweg, technische uitdagingen van het project met betrekking tot de kruising met het spoorviaduct, eventueel de oostelijks aansluiting op de A4 (in relatie tot mogelijke oplossingen), HOV, fiets en aantal rijstroken. Tevens is er gesproken over de (ervaren) problematiek tussen de Deltaweg en de Drie Merenweg. De uitgebreide resultaten van de focusgroepen zijn te vinden in Bijlage B.

Naast de focusgroepen was er ook een klankbordgroep. Deze klankbordgroep was een voortzetting van de klankbordgroep van het VKA in 2022. Per deelgebied en per belangenvereniging was er 1 vertegenwoordiger aanwezig. Denk hierbij aan afvaardiging van dorps en wijkraden, bewonersverenigingen en o.a. LTO. Daarbij heeft de klankbordgroep Ontwerpfase, zoals we hem genoemd hebben nu, meer gekeken naar het brede proces , waarbij de focusgroepen meer inhoudelijk gekeken hebben.

Bij het ontwerp van de optimalisatiekansen is de behoefte van de omgeving steeds meegenomen. In paragraaf 4.3. is per optimalisatiekans weergegeven wat de belangrijkste standpunten en behoeften vanuit de omgeving zijn.

Afstemming met stakeholders

Naast de participatie (focusgroepen en klankbordgroep) zijn ook met diverse andere partijen gesprekken gevoerd. De onderwerpen van deze gesprekken waren divers. Soms ging het over een algemeen belang, soms een specifiek belang of een specifieke locatie. De partijen waarmee onder andere is gesproken zijn:

- ProRail.
- Land en -tuinbouworganisatie (LTO).
- Hoogheemraadschap van Rijnland.
- Schiphol Area Development Company (SADC).
- Ondernemersvereniging Hoofddorp Zuid.
- Provincie Noord-Holland over NNN.
- Stadsbosbeheer.

Tevens is in het kader van het beheer van raakvlakken gesproken met de betrokkenen van de projecten PARK21, Transformatorstation en HOV Haarlemmermeer zuidwest.

In Bijlage B worden per stakeholder de belangrijkste bevindingen aangegeven die zijn opgehaald.

3.2. Geactualiseerde verkeerscijfers op basis van het Verkeersstructuurplan

3.2.1. Verkeersintensiteit projectgebied Weg om de Zuid

De verkeerscijfers zijn geactualiseerd op basis van de nieuwe informatie uit het VSP. Ze geven nieuwe inzichten voor de benodigde opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg om doorstroming te blijven faciliteren (doelbereik). De verkeerscijfers laten een verschil zien tussen het oostelijke en westelijke deel van het tracé. In de autonome situatie 2040, inclusief de kortetermijnmaatregel Bennebroekerweg-Rijnlanderweg, heeft het oostelijk deel van het tracé een etmaalintensiteit rond de 20.000 motorvoertuigen. Het westelijk deel, dat loopt vanaf het spoorviaduct tot aan de N205, kent een intensiteit tussen de 12.000 en de 17.000 motorvoertuigen. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de woningbouwlocaties in Haarlemmermeer een sterke relatie met Amsterdam en de omliggende gebieden kennen. Hierdoor is tijdens de ochtendspits een sterke pendel te zien richting de A4 en tijdens de avondspits vanaf de A4. De Nieuwe Bennebroekerweg is een belangrijke weg van en naar de A4. Deze weg draagt een groot deel van het verkeer vanuit het noorden van Nieuw-Vennep en het zuiden van Hoofddorp.

Uitgaande van de plansituatie voor 2040, inclusief de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen, maar zonder netwerkaanpassingen, is er rondom de aansluiting met de A4 sprake van ongeveer 50% toename van verkeer. Vanaf de Nelson Mandeladreef tot aan de Hoofdweg ligt die toename tussen de 20 en 25%. Ten westen van de Hoofdweg tot aan de N205 bedraagt de toename per wegvak tussen de 5 en 10%. De toename van de verkeersdruk door de ruimtelijke ontwikkelingen is daarmee in het oostelijk deel van het projectgebied aanzienlijk hoger.

3.2.2. Benodigde maatregelen voor voldoende verkeersdoorstroming

Richting 2040 is er dus sprake van flinke verkeerstoenames, zowel door autonome groei als ten gevolge van planontwikkelingen. Dit betekent dat zonder het project Weg om de Zuid in 2040 het knelpunt ‘doorstroming’ verder verslechtert, met name aan de oostzijde tussen de Nelson Mandeladreef en Rijnlanderweg en ter hoogte van het spoorviaduct. Hier is de verhouding tussen het aantal voertuigen (intensiteit) en de capaciteit van de weg boven de 0,9 (respectievelijk 1,14 en 0,91), wat doorgaans zorgt voor file.

De problematiek op de oostkant van het tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg lost op bij het realiseren van een 2x2 netwerk vanaf de Nelson Mandeladreef tot aan de Spoorlaan. Op basis van de verkeerscijfers is het voor doorstroming dus niet noodzakelijk om het wegvak aan de westkant, vanaf de Spoorlaan tot en met de Drie Merenweg, te verbreden. Aandachtspunt is dat er tussen de Hoofdweg en de Laan van Devon een verhouding tussen de intensiteit en capaciteit is van 0,81, wat een matige doorstroming op kan leveren. Doordat er geen aansluiting met de Toolenburgerweg komt, is ook op dit wegvak niet of nauwelijks sprake van doorstromingsproblemen. Daarmee volstaat een weg met 2x2-rijstroken tussen Spoorlaan en de A4 om op de wegvakken zowel in de ochtend- als de avondspits een goede doorstroming te hebben.

Met bovenstaande maatregelen zijn de cyclustijden bij de kruispunten in de ochtend- en avondspits acceptabel, maar bij het kruispunt Nelson Mandeladreef-Imagination Avenue nog aan de hoge kant. Door het realiseren van een ongelijkvloers kruispunt Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg neemt de cyclustijd in de spitsen met zo’n 10 seconden af (ochtendspits van 117 naar 107 en avondspits van 100 naar 92 seconden), waardoor de doorstroming op dit kruispunt acceptabel is. Dit kan alleen wanneer er een oostelijke aansluiting op de A4 wordt gerealiseerd.

Samengevat is het vanuit verkeersafwikkeling afdoende om 2x2 rijstroken aan te leggen op het tracé tussen de A4 en de Spoorlaan, inclusief rijstrookoptimalisaties op een aantal kruispunten, de oostelijke ontsluiting van de A4 en de ongelijkvloerse kruising Nelson Mandeldreef-Bennebroekerweg.

3.3. Toelichting optimalisatiekansen ruimtelijke inpassing Weg om de Zuid

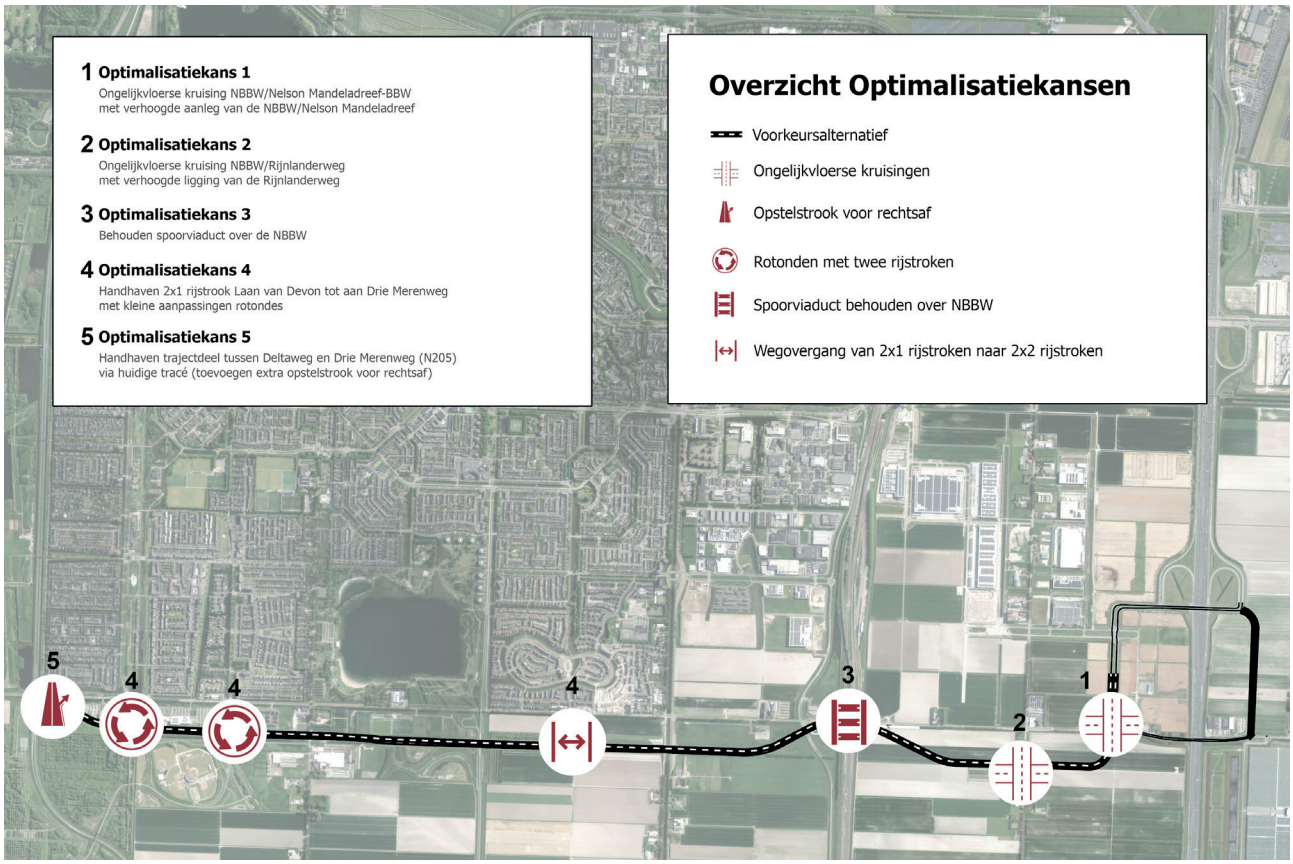
Op basis van de onderzoeken van de afgelopen tijd en het participatietraject zijn vijf optimalisatiekansen uitgewerkt. Deze worden in deze paragraaf beschreven. Waar er onderzoek is gedaan, maar dit niet heeft geleid tot een haalbare optimalisatiekans, staat dat ook vermeld.

De vijf optimalisatiekansen voor het voorkeursalternatief zijn de volgende:

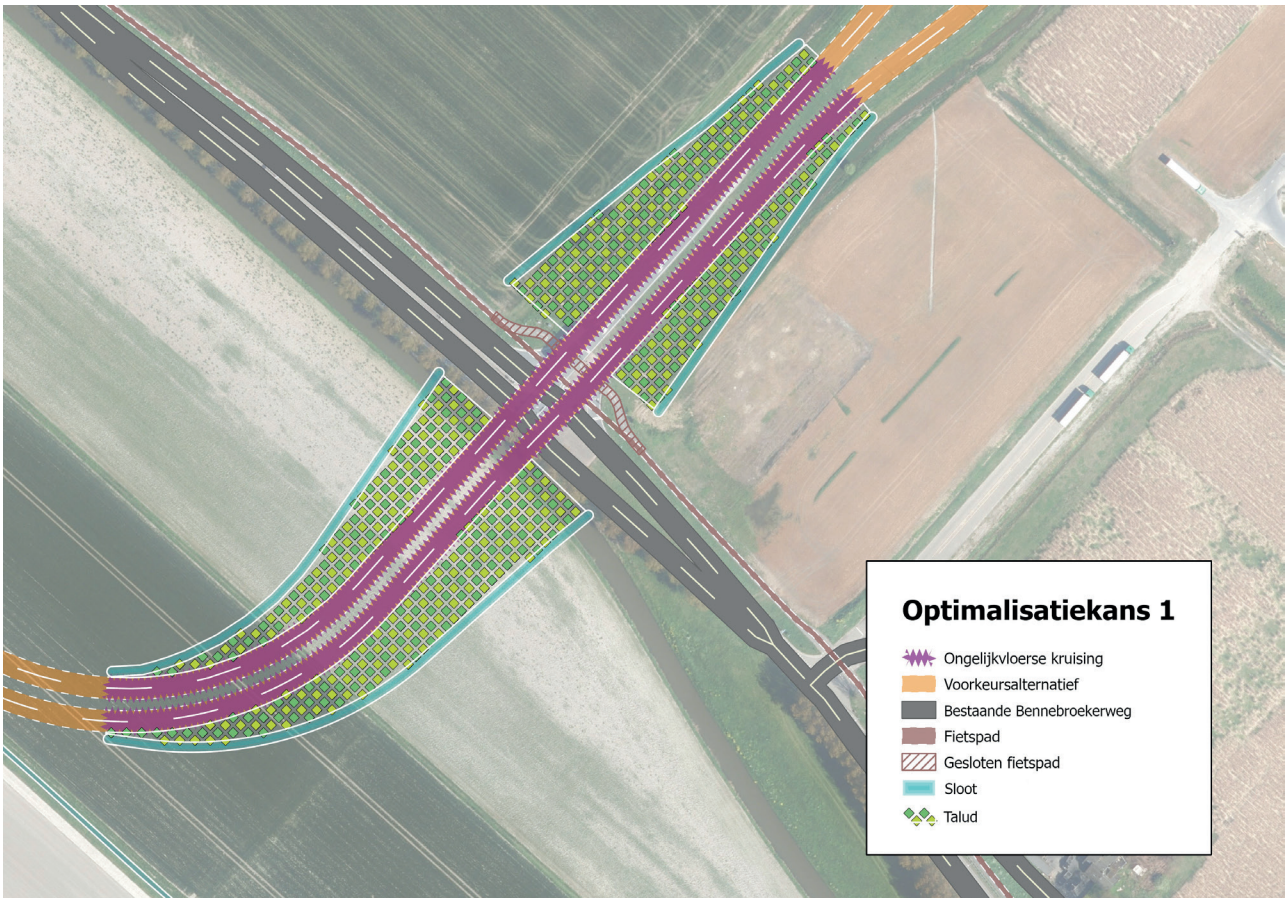
a) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef en de Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef.

b) Aanleggen van een ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg.

c) Behouden van het spoorviaduct met aanleg van 2x2 rijstroken onder het spoorviaduct door, waarbij landbouwverkeer meerijdt over de hoofdrijbaan en binnen het spoorviaduct aan de zuidkant danwel de noordkant een fietsroute onder het spoor wordt aangelegd. Daarbij wordt de nog aan te leggen kruising PARK21 uitgebreid met een aansluiting op de bestaande Bennebroekerweg, om landbouwverkeer in staat te stellen aan de oostkant van en naar de Nieuwe Bennebroekerweg te rijden, en om verkeer van en naar Rijsenhout goed te kunnen ontsluiten.



Figuur 4 Overzicht van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief met daarin de optimalisatiekansen



Figuur 5. Kruising Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg (viaduct)

d) Voor gemotoriseerd verkeer handhaven van 2x1 rijstroken op het deel vanaf de Laan van Devon tot aan de aansluiting Driemerenweg. Voor een goede aansluiting op het lokale wegennet, vanuit robuustheid en mogelijk een goede doorstroming voor het HOV, dienen de tussenliggende rotondes uitgebreid te worden tot 2 rijstroken.

e) Handhaven van het trajectdeel tussen de Deltaweg en N205 via het huidig tracé.

Bovenstaande betekent, net als bij het voorkeursalternatief in 2022, nog steeds de aanleg van 2x2 rijstroken tussen de Nelson Mandeladreef en de Laan van Devon, waarvan het oostelijke deel tot aan het spoorviaduct een nieuwe weg is ongeveer 200 meter ten zuiden van de Bennebroekerweg.

Het HOV Haarlemmermeer zuidwest is een belangrijk raakvlakproject, waarbij er in de huidige situatie nog geen besluit is genomen over de voorkeursroute. Op het moment dat duidelijk is op welk deel van het tracé het HOV mee gaat rijden, kan worden uitgewerkt of dat optimalisaties vraagt van de kruisingen. Het uitgangspunt blijft dat de aanleg van een busstrook vanaf de Laan van Devon tot de rotonde Deltaweg ruimte-technisch mogelijk moet blijven. Zie voor meer informatie hoofdstuk 4.4.

Een belangrijke randvoorwaarde is de aanleg van een oostelijke aansluiting op de A4. Waar relevant staat dat steeds benoemd in de optimalisatiekansen. Zie voor meer informatie over de oostelijke aansluiting als meekoppelkans hoofdstuk 5.1.

3.3.1. Optimalisatiekans 1: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/ Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg met verhoogde aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef

In het huidige voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising met een kleine aanpassing ten opzichte van de huidige situatie. Een fors opgezette, VRI-gestuurde, gelijkvloerse kruising zorgt nog steeds voor een slechte verkeersafwikkeling, zo blijkt uit het verkeersonderzoek. Een ongelijkvloerse kruising, waarmee de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef verhoogd komt te liggen over de Bennebroekerweg, zorgt ervoor dat er op dat punt geen interactie is tussen het kruisende verkeer en de doorstroming daarmee goed is.

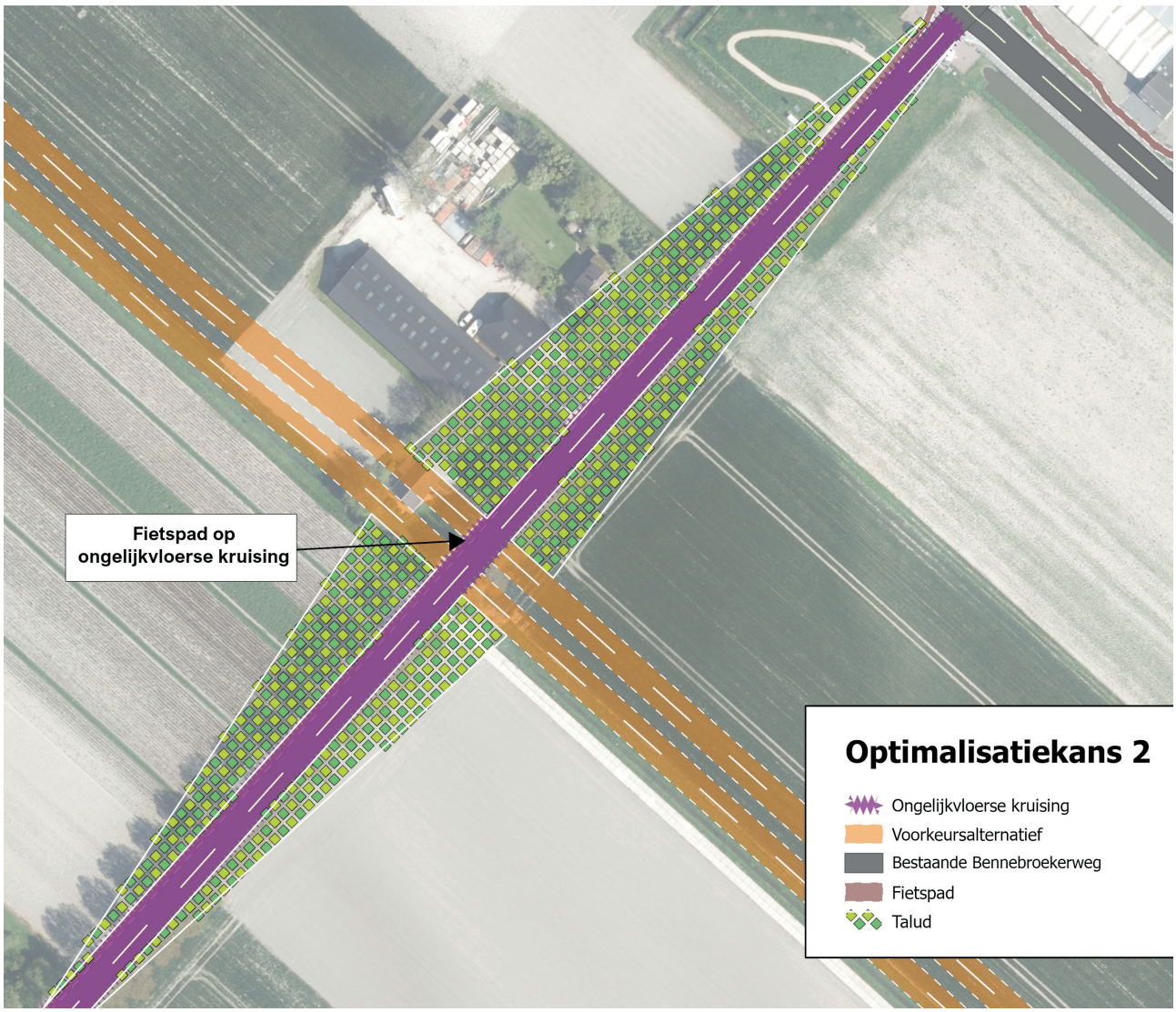
Er zijn drie varianten voor de ongelijkvloerse kruising onderzocht:

- Een ongelijkvloerse kruising waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg over de Bennebroekerweg kruist, waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg verhoogd komt te liggen.
- Een ongelijkvloerse kruising waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg over de Bennebroekerweg kruist, waarbij de Bennebroekerweg verdiept komt te liggen.
- Een ongelijkvloerse kruising waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg onder de Bennebroekerweg kruist, waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg verdiept komt te liggen.

Bij al deze varianten loopt het fietsverkeer over een afzonderlijk fietspad naast de huidige Bennebroekerweg.

Alle varianten bieden een robuuste en duurzame oplossing. Het onderscheid zit in verschillende

Optimalisatiekans 1: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg met verhoogde aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef				
Voorkeurs-variant 2022	**Waarom opti-maliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van op-timalisatiekans**	**Kosten optimalisatie**
Gelijkvloerse kruising Nieu-we Benne-broeker-weg/ Nelson Mande-ladreef-Ben-nebroekerweg.	Robuustheid voor de ver-keers-af-wikkeling en -doorstroming, verkeersveil-ig-heid en doorstroming van land-bouw-verkeer.	Positief: - Betere verkeersafwikkeling en doorstroming op het kruispunt ten opzichte van huidige voorkeursvariant, ook door 80 km/u in de bocht (ten opzichte van 50 km/u in huidige voorkeursvariant). - Een ongelijkvloerse kruising is verkeersveiliger voor zowel auto als fiets. Fiets kan op maaiveld blijven en hoeft niet meer gelijkvloers te kruisen, ten opzichte van verhoogde ligging Bennebroekerweg. Vergelijkbare voordelen zijn er voor het lokale verkeer. - Heeft geen invloed op grondwaterstromen. - Waterveiligheid wordt beter bediend. - Ecologische voordelen door open waterverbinding Bennebroekertocht. Negatief: - Bij de aanleg treedt kort een verhoogde uitstoot van broeikasgassen op. Ook wordt er meer materiaal gebruikt dan bij een gelijkvloerse kruising. - Een verhoogde aanleg is meer in het zicht en daarmee minder passend bij de Visie Polderlinten.	Positief: - Wens focusgroepen goede aansluiting op de A4 vanaf de Rijnlanderweg. Dus oostelijke ontsluiting noodzakelijk bij deze optimalisatie. - Positief dat de fietser op maaiveld kan blijven.	Negatief: Ongelijkvloer-se ligging is duurder dan gelijkvloers (+12.2 mln.) Positief: Lagere beheerlasten dan met een VRI.



Figuur 6. Optimalisatie kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg, met een verhoogde ligging voor de Rijnlanderweg

afhandelingen van het fietsverkeer langs de bestaande Bennebroekerweg. Bij een verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg blijft de bestaande weg en het fietsverkeer op nagenoeg gelijke hoogte, wat het meest comfortabel is voor fietsers. Tevens hoeven er bij een verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg over de Bennebroekertocht en de bestaande Bennebroekerweg de minste aanpassingen gedaan te worden aan de Bennebroekertocht. De ecologische belangen worden daarmee goed bediend. Een verdiepte aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg kent een grotere aanpassingen aan de Bennebroekertocht en is veel duurder dan een verhoogde ligging.
Ook bedient een tunnel de waterveiligheid minder. Dat maakt de Nieuwe Bennebroekerweg minder geschikt als ontsluitingsweg in geval van grote calamiteiten door wateroverlast. Daarmee is de voorkeur deze kruising te optimaliseren met een ongelijkvloerse kruising met een verhoogde Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef.

Oostelijke aansluiting A4 randvoorwaardelijk
Een ongelijkvloerse kruising kan alleen wanneer de aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 aan de oostzijde wordt gerealiseerd. In de huidige situatie zou het verkeer van en naar Rijsenhout namelijk moeten omrijden om van en naar de A4 te gaan wanneer de kruising Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg ongelijkvloers wordt. De nog aan te leggen oostelijke aansluiting op de A4, onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Optimalisatiekans 2: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg				
Voorkeurs-variant 2022	**Waarom optimaliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van optimalisatiekans**	**Kosten**
Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroeker-weg-Rijnlanderweg met verdiepte ligging Rijnlan-derweg.	Verdiepte ligging kent technische bezwaren vanwege de Bennebroeker-tocht. Ook mogelijk conflict benodigde kabels voor 'transformatorsta-tion' en risico's bij verdiept aanleggen in verband met grondwater en risico's in gebruik bij hevige regenval.	Neutraal: - Geen verschil ten aanzien van verkeersafwikkeling tussen verhoogde of verdiepte ligging. - Weinig verschil voor het fietsverkeer tussen het verdiept leggen van de Rijnlanderweg of de verhoogde ligging van de Rijnlanderweg. Positief: - Geen risico's in aanleg in verband met grondwater, Bennebroekertocht en transformatorstation. - Geen risico in onderlopen tunnelbak door hevige regenval. Negatief: - Een verhoogde aanleg is meer in het zicht en daarmee niet passend bij de Visie Polderlinten en staat haaks op het polderlint.	Neutraal: - Vanuit de focusgroep is er de wens goed aangesloten te blijven op het omliggende wegennet. Het landbouwverkeer wil gemakkelijk de Bennebroekerweg op kunnen draaien vanaf de Rijnlanderweg. Is mogelijk met deze optimalisatie.	Positief: Verhoogde ligging is goedkoper dan een verdiepte ligging (-11.6 mln.).

van de gemeente Haarlemmermeer, is daarom randvoorwaardelijk voor een ongelijkvloerse kruising. Een ongelijkvloerse kruising met de Nelson Mandeladreef zonder dat er uitwisseling mogelijk is, geeft dan geen probleem voor het verkeer van en naar Rijsenhout. Lokaal en doorgaand verkeer worden met een ongelijkvloerse kruising gescheiden, waardoor de verkeersintensiteiten afnemen.
Het verkeer kan de Nieuwe Bennebroekerweg bereiken via de nieuw aan te leggen kruising met de Bennebroekerweg-Nieuwe Bennebroekerweg-PARK21 (zie optimalisatiekans 3).

3.3.2. Optimalisatiekans 2: Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg

Onderdeel van het huidige voorkeursalternatief is een ongelijkvloerse kruising met een verdiepte ligging van de Rijnlanderweg. Een verdiepte ligging heeft nadelen voor grondwaterstromingen, waterhuishouding en beheerkosten en vormt daarbij in het gebruik risico's in tijden van hevige regenval. Ook is bij verdiepte ligging van de Rijnlanderweg een mogelijk conflict met de benodigde kabels voor het nog eventueel aan te leggen transformatorstation. Tot slot zou een verdiepte Rijnlanderweg ook nadelige gevolgen kunnen hebben voor de kruising met de Bennebroekertocht, omdat die laatste mogelijk ook al verdiept aangelegd moet worden. Daarom is een aantal andere varianten onderzocht.

Om het karakter van de Rijnlanderweg te behouden en te voorkomen dat er over de Rijnlanderweg een sluiproute voor verkeer vanaf de A4 ontstaat, zijn gelijkvloerse kruisingen waarbij ook afslaand verkeer mogelijk is, afgevallen. Wel is de variant onderzocht van een gelijkvloerse kruising met een 'koude oversteek' (verkeer mag alleen rechtdoor, niet afslaan). Deze oplossing vermindert echter de doorstroming op beide wegen, is minder veilig en neemt veel ruimte in beslag. De variant met een verdiepte ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg heeft zeer hoge kosten en constructieve uitdagingen tot in het grondwater.

De variant waarbij de Rijnlanderweg verhoogd

wordt aangelegd kent grosso modo dezelfde voor- en nadelen als de voorkeursvariant wanneer het gaat om verkeersdoorstroming, aangezien dit ook een ongelijkvloerse kruising betreft. Verhoogd aanleggen is goedkoper dan verdiept aanleggen, wat leidt tot een financiële optimalisatie. Daarnaast geeft deze variant geen conflict met de eventuele toekomstige aanleg van een transformatorstation en hoeft de kruising Rijnlanderweg met de Bennebroekertocht niet aangepast te worden. Een nadeel is dat verhoogd leggen iets meer ruimte in beslag neemt en de zichtlijnen haaks staan op het lint.

3.3.3. Optimalisatiekans 3: Behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg

Het huidige voorkeursalternatief gaat ervan uit dat het spoorwegviaduct van de Schiphollijn (ProRail) vervangen moet worden om de Nieuwe Bennebroekerweg met 2x2 rijstroken onder beide sporen door te laten gaan en de overige infrastructuur te behouden. De Bennebroekertocht moet in dat scenario worden verschoven om voldoende ruimte te creëren. Het vervangen van het spoorwegviaduct brengt hoge kosten met zich mee en zorgt voor een grote afhankelijkheid van ProRail. Bovendien blijkt uit voorbereidend onderzoek naar de gevolgen voor beide constructies (Iv-Infra) dat door het verplaatsen van het water de kans zeer groot is dat de oplegberekeningen en de constructieberekeningen van de beide spoorwegviaducten opnieuw uitgevoerd moeten worden. Dit levert een onzekere situatie op met mogelijke aanpassingen aan de viaducten tot gevolg. Daarnaast brengen de recente ontwikkelingen met betrekking tot de HSL-viaducten op dit traject (horizontale zijwaartse stabiliteitsproblemen) grote onzekerheid over mogelijke aanpassingen aan het HSL-viaduct. Dit levert dermate veel onzekerheid op, dat het huidige voorkeursalternatief vanwege de grote impact van het verplaatsen van het water niet meer kansrijk is.

Vanuit deze overwegingen is onderzocht of en op welke wijze het mogelijk is de Nieuwe Bennebroekerweg met 2x2 rijstroken onder beide sporen aan te leggen zonder dat hiervoor aanpassingen aan de spoorwegviaducten nodig zijn. In de zoektocht naar mogelijke oplossingen zijn meerdere varianten beoordeeld, waarbij ook de vraag beantwoord moest worden welke concessies er gedaan mogen worden aan de oorspronkelijke opzet en of daarmee de gewenste robuuste en toekomstgerichte oplossing bereikt wordt die recht doet aan het doelbereik.

Alternatieve varianten en optimalisatie

In beginsel is er gekeken naar een variant waarin de Bennebroekerweg en het fietspad worden gehandhaafd, maar dat is niet kansrijk omdat er dan niet aan de ontwerprichtlijnen kan worden voldaan. Ook is er gekeken naar een variant waarin het ProRail-spoorviaduct kleinschaliger wordt vernieuwd door de waterverbinding te laten vervallen. Dat is niet kansrijk, omdat de waterverbinding dan verlegd moet worden en de risico's in de (voorbereiding van) aanleg blijven bestaan.

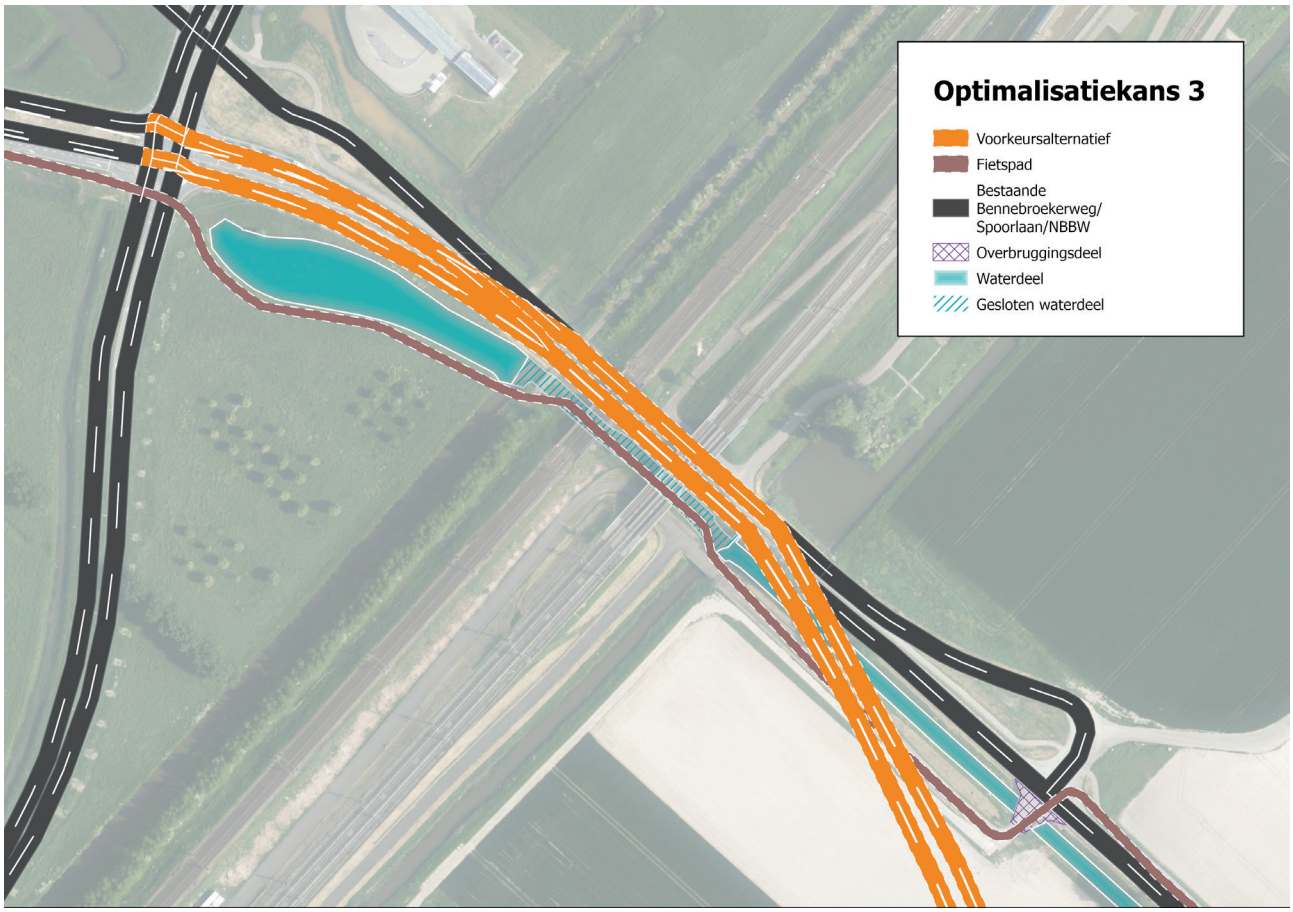
Behouden van het spoorviaduct kan daarmee alleen door het verminderen van het aantal rijstroken. Dat kan door de inrichting aan te passen van 2x1 rijstroken met parallelweg (in de vorm van de Bennebroekweg) en een apart fietspad (huidige situatie) naar enkel 2x2 rijstroken onder het viaduct. Op basis van deze onderzoeken is de volgende optimalisatie het meest kansrijk:

- Het water (De Bennebroekertocht) blijft op dezelfde plek, maar wordt van een open verbinding omgezet naar een gesloten verbinding om meer ruimte te creëren.
- Dat creëert extra ruimte, waardoor er 2x2 rijstroken kunnen worden aangelegd. Deze rijstroken worden gescheiden van elkaar, met in beide richtingen de pijlers van het spoorviaduct tussen de rijstroken.

- De toegang naar het werkterrein van het spoor aan de noord- en zuidzijde blijven ongewijzigd en daarmee blijft ook de calamiteitenroute in stand.
- Voor de fietsroute onder het spoorviaduct zoeken we naar een optimale variant voor de fietsveiligheid, waarin we twee routes verder uit te werken, waarvan een via de noordzijde en een via de zuidzijde van het viaduct.
- De Bennebroekerweg vervalt ter hoogte van de spoorviaducten en landbouwverkeer rijdt mee over de Nieuwe Bennebroekerweg van kruising Spoorlaan tot kruising PARK21-Bennebroekerweg.
- Om de verkeersveiligheid te vergroten, wordt geadviseerd om voor het deel van kruising Spoorlaan tot de kruising met PARK21 de maximale snelheid te reduceren tot 60 of maximaal 70 km/uur.

Op bovenstaande punten is een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Voor het definitief ontwerp wordt opnieuw zo'n verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd om de verkeersveiligheid onder het spoorviaduct te garanderen. Dit pakken we met onze samenwerkingspartners de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam in gezamenlijkheid op.

Kruising PARK21-Nieuwe Bennebroekerweg-Bennebroekerweg in relatie tot landbouwverkeer
In het huidige voorkeursalternatief zit een aansluiting op PARK21 aan de zuidzijde van de Nieuwe Bennebroekerweg. Omdat dit niet alleen een parkgebied wordt, maar ook een evenemententerrein, is goede begeleiding van verkeer nodig ten tijde van evenementen (piekbelasting). Een gelijkvloerse kruising met een VRI geeft de mogelijkheid om piekbelasting in geval van een evenement beter op te vangen.



Figuur 7. Behouden Spoorviaduct onder de Nieuwe Bennebroekerweg, inclusief de kruisingen bij de Spoorlaan-Nieuwe Bennebroekerweg en PARK21-Nieuwe Bennebroekerweg-Bennebroekerweg en de inpassing van de nieuwe fietsroute onder het spoorviaduct, die op dit figuur op de zuidzijde staat ingetekend. Zie onderbouwing, waarin we ook nog een mogelijkheid aan de noordzijde onderzoeken.

Het landbouwverkeer kan gebruik maken van de hoofdrijbanen onder het spoorviaduct tussen kruising Spoorlaan en kruising PARK21, waarna het landbouwverkeer gebruik kan maken van het onderliggende wegennet. Aan de westkant is die uitwisseling mogelijk bij de Laan van Devon en bij de Spoorlaan. De oostkant heeft die mogelijkheid niet. Dit is op te lossen door bij het gelijkvloerse kruispunt ten oosten van het spoorviaduct als aansluiting op PARK21 een vierde tak naar het noorden aan te leggen als aansluiting op de Bennebroekerweg. Dan kan via dit kruispunt het landbouwverkeer verder naar het oosten via de bestaande Bennebroekerweg in plaats van de verdere route van de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze kruising is bovendien noodzakelijk om het verkeer van en naar Rijsenhout goed te kunnen ontsluiten. Deze aansluiting biedt tevens een kans om in de toekomst

Optimalisatiekans 3: Behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg				
Voorkeurs-variant 2022	**Waarom optimaliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van opti-malisatiekans**	**Kosten**
Vervangen ProRail-viaduct.	Het vervangen van het spoorvia-duct vraagt een grote financiële investering en er zijn hoge risico's in realisatie. Het behoud van het viaduct neemt deze risico's weg en is een duur-zamere oplossing.	Neutraal: - Er treden weinig significante verkeerseffecten op door het behoud van het spoorviaduct. Wel wordt geadviseerd om voor dit gedeelte uit veiligheidsoverwegingen de maximumsnelheid te verlagen naar 70 of 60 km/u. Positief: - Geen uitstoot tijdens de realisatie en het spoorviaduct kan langer mee (restlevensduur van 50 jaar). - Kruising met de Spoorlaan hoeft niet te worden verplaatst, maar kan op de huidige locatie kan worden aangepast. - Huidige situatie blijft van kracht ten aanzien van het bereiken van de opstelplaatsen HSL en ProRail. - Positie van de Bennebroekertocht wordt niet gewijzigd. - Eenvoudiger om kwaliteit natte NNN-verbinding te behouden. Negatief: - Door het inpassen van een 2x2 rijstrook en een fietspad aan de zuidkant, danwel de noordkant van de Nieuwe Bennebroekerweg, is het niet mogelijk een open waterverbinding te behouden. - De fietsroute komt aan de zuidkant danwel de noordkant, maar moet daardoor wel twee keer de Nieuwe Bennebroekerweg oversteken. - Landbouwverkeer rijdt nu over Bennebroekerweg (als parallelweg) en kan bij behoud spoorviaduct meerijden over de Nieuwe Bennebroekerweg.	Positief: - Landbouwverkeer heeft aangegeven graag mee te willen rijden op de Nieuwe Bennebroeker-weg. - Belangrijk dat fietsers wel mogelijkheid behouden om van oost naar west te gaan. - Rangeerterreinen moeten bereikbaar blijven (voor calamiteiten).	Positief: Behoud van ProRail-via-duct is goed-koper dan ver-vangen. Hierin is meegenomen dat kruising Spoorlaan niet verschoven wordt. (–17.7 mln.).
Aansluiting op PARK21, zonder aansluiting op Benne-broeker-weg.	Een aansluiting op de Benne-broeker-weg is voorwaardelijk wanneer het spoorviaduct niet wordt aange-past om land-bouw-verkeer in staat te stellen om de Nieuwe Benne-broeker-weg op- en af te rijden en mee te rijden onder het spoorviaduct.	Positief: - Aansluiting op de parallelle Bennebroekerweg zorgt ervoor dat landbouwverkeer mee kan rijden op de Nieuwe Bennebroekerweg en dat er geen parallelweg nodig is. Ook biedt het een kans om in de toekomst aansluiting met STP-terrein te realiseren. - Lokaalverkeer Rijsenhout wordt beter ontsloten. - Geen effect op de waterverbinding, aangezien de kruising over het water heen kan. Negatief: - Korte negatieve milieueffecten tijdens de aanleg van de nieuwe kruising. - Doordat het fietspad ten zuiden van de Nieuwe Bennebroekerweg komt te liggen, moet het fietsverkeer tussen President en STP iets omfietsen, waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg 2x gekruist wordt.	Positief: wens vanuit het STP-terrein en PARK21 terrein voor betere bereikbaar-heid. Daarnaast is de aansluiting voor LTO van belang, zeker vanwege het verdwijnen van de parallelweg. Op deze manier kunnen zij snel van de Nieuwe Benne-broekerweg af.	Negatief: Kruising met Benne-broekerweg en PARK21 is du-urder dan alleen aansluiting op PARK21.

het STP-terrein te ontsluiten. Deze kruising wordt geregeld met VRI. Door een volledig kruispunt dat aansluiting geeft op PARK21 en de bestaande Bennebroekerweg zal de verkeersstroom anders gaan verlopen.
Aanvullend verkeersonderzoek laat dar een toename van de verkeersintensiteit zien, waarmee de aanvaardbare grenswaarden genaderd worden. De vormgeving van het kruispunt kan echter bij verdere uitwerking en detaillering aangepast worden om de overschrijding van die grenswaarden te voorkomen.

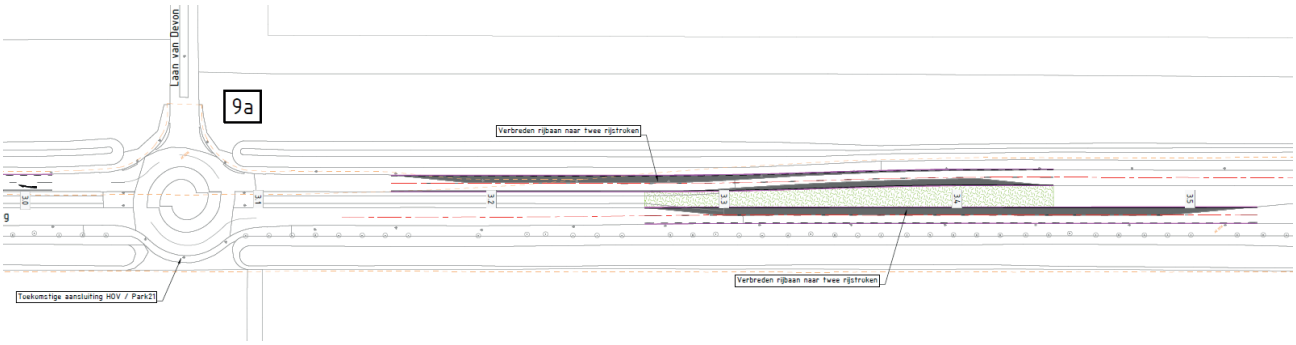
Kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Spoorlaan

Doordat de Bennebroekertocht in bovenstaande variant niet verlegd wordt, geldt dat de kruising met de Spoorlaan ook gehandhaafd kan blijven op de huidige locatie. Daarmee valt deze optimalisatie goedkoper uit ten opzichte van de huidige voorkeursvariant, waarbij deze kruising verlegd moet worden naar het zuiden. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers worden er wel kleine aanpassingen gedaan aan dit kruispunt. Hierbij gaat het voor alsnog om:

- Het creëren van een extra rechtsaffer van de Nieuwe Bennebroekerweg (komende van oostelijke richting) naar de Spoorlaan (richting noord).
- Het toevoegen van een extra linksaffer van de Spoorlaan (komende van noordelijke richting) naar de Nieuwe Bennebroekerweg (richting oost).
- Het toevoegen van een extra rechtsaffer van de Spoorlaan (komende van de zuidelijke richting) naar de Nieuwe Bennebroekerweg (richting oost).

Optimalisatiekans 4: Handhaven huidige structuur vanaf Laan van Devon naar het westen

Voorkeursvariant 2022	Waarom optimaliseren?	Effecten optimalisatiekans	Standpunt omgeving ten opzichte van optimalisatiekans	Kosten
2x2 rijstroken t/m de meest westelijke rotonde (kruising met de Deltaweg).	Uit de geactualiseerde verkeerscijfers blijkt dat een volledige 2x2 rijbaan niet nodig is voor de verkeersdoorstroming. Vandaar dat er gekozen wordt de 2x1 rijstroken te handhaven op de Nieuwe Bennebroekerweg vanaf de Laan van Devon tot de Drie Merenweg.	Positief: - Minder asfalt dus er treden minder negatieve milieueffecten op. - Neutraal: - Met de optimalisatie stroomt het verkeer voldoende door op het tracé. - Route HOV nog onduidelijk, maar HOV kan in ieder geval meerijden tussen kruising Spoorlaan en Laan van Devon over 2x2 waarbij we de ruimte houden om hiervan een aparte busstrook te maken.	Negatief: Vanuit de focusgroepen is er de wens om het hele tracé door te trekken als een 2x2 weg ten behoeve van de bereikbaarheid. Diezelfde wens is er vanuit LTO, zodat het landbouwverkeer mee kan rijden.	Positief: Deze optimalisatie valt goedkoper uit, want er zijn minimale aanpassingen aan het tracé nodig.
VRI-kruisingen (Laan van Devon tot aan Drie Merenweg (N205) – Nieuwe Bennebroekerweg).	VRI-systeem op alle kruisingen van de Nieuwe Bennebroekerweg is niet nodig om verkeersdoorstroming te garanderen. De rotondes zullen wel opgewaardeerd worden naar 2x2 rotondes.	Positief: - Minimale aanpassingen aan de kruisingen zorgen voor minder uitstoot in de aanleg. - Een 2x2 rotonde is robuust en is beter voor het onderliggende wegennetwerk. - Ook de (eventuele) toekomstige HOV-lijn kan met een 2x2 rotonde gebruik maken van deze route. Neutraal: - Met de optimalisatie stroomt het verkeer voldoende door op het tracé. Dat was ook het geval met de aanpassing naar een VRI.	Positief: Het gaat de focusgroep om voldoende doorstroming. Dat wordt bereikt met het behoud van de rotondes.	Positief: Aanpassingen aan de rotondes goedkoper dan de aanleg van VRI.



Figuur 8. Optimalisatiekans 4stukje extra asfalt om de opstelstroken door te trekken tot volwaardige 2X2 rijstroken.

Fietsverkeer
Een nadeel is dat het fietsverkeer in deze optimalisatie geen gebruik meer kan maken van de huidige route. Aangezien langs de Nieuwe Bennebroekerweg een provinciale fietsroute loopt, is het belangrijk om het fietsverkeer goed te accommoderen. Voor de fietsroute onder het spoorviaduct zoeken we naar een optimale variant voor de fietsveiligheid, waarin we twee routes verder uit te werken, waarvan een via de noordzijde en een via de zuidzijde van het viaduct. De exacte ligging van het fietspad wordt in de volgende fase van het project opgepakt. In het ontwerp worden thema's als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en beleving natuurlijk meegenomen. Er is ook gekeken naar een fietstunnel onder het ProRail-viaduct, maar dit is niet kansrijk vanwege de risico's in de aanleg.

Bovendien gaat het dan om een fietstunnel zonder vrije zichtlijnen en dat levert een (sociaal) verkeersonveilig situatie op. Zie voor een verdere toelichting van de fietsroute paragraaf 4.5.

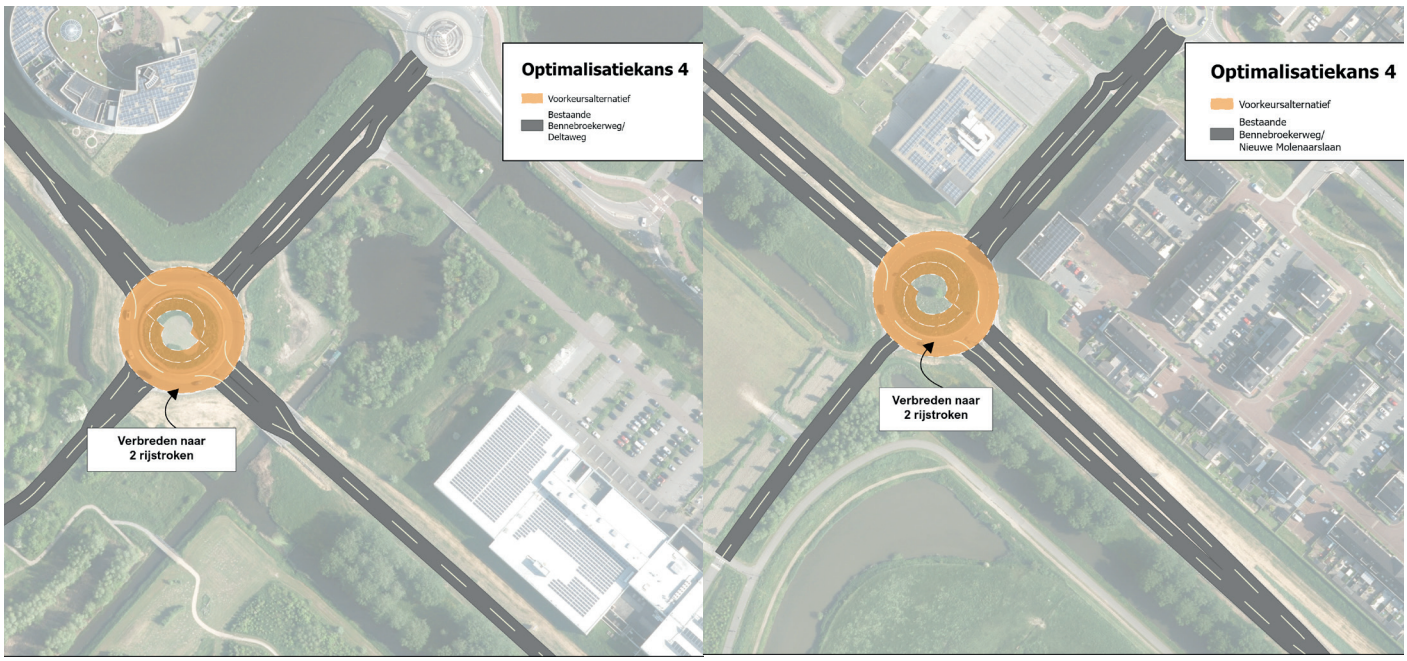
Ecologische aspecten
De Bennebroekertocht is als natte verbinding tussen twee (mogelijk toekomstige) NNN-verbindingen een belangrijke ecologische verbinding. Deze verbinding wordt het beste bediend indien deze aan de bovenzijde gedeeltelijk openblijft. Dit in verband met de mogelijke aanwezigheid van de watervleermuis en andere fauna. In meerdere varianten waar dit als uitgangspunt is meegenomen, kan deze open verbinding alleen gewaarborgd worden door de Bennebroekertocht te verplaatsen naar het noorden of het zuiden. Vanwege de eerdergenoemde risico's is dit geen optie. Daardoor moet er gekozen worden voor een gesloten waterverbinding.

Om het verlies van deze open waterverbinding te compenseren, wordt er gekeken om het wateroppervlak van de Bennebroekertocht aan de oost- en westzijde van het viaduct te verbreden. Dit kan door verbreding van de tocht of de aanleg van een meertje. Dit is positief voor de watervleermuis en andere fauna.

3.3.4. Optimalisatiekans 4: Handhaven 2x1 rijstrook Laan van Devon tot aan Drie Merenweg met kleine aanpassingen rotondes

Onderdeel van de huidige voorkeursvariant is dat de gehele Nieuwe Bennebroekerweg wordt verbreed naar 2x2 rijstroken en dat de rotondes vanaf de Laan van Devon worden aangepast naar kruispunten met VRI. Uit de verkeersstudie blijkt dat het voldoende is om de 2x2 rijstroken aan te leggen vanaf de westelijke op- en afrit A4 tot aan de Hoofdweg (zie paragraaf 4.2.). Daarna volstaan 2x1 rijstroken en de huidige rotondes.

2x2 tot aan de kruising met de Laan van Devon-Nieuwe Bennebroekerweg
Hoewel de verkeerscijfers aanleiding geven voor 2x2 rijstroken tot aan de Hoofdweg is het voorstel om deze verbreding door te trekken tot aan de Laan van Devon, waarbij we de ruimte houden om hiervan een aparte busstrook te maken. Het wegvak tussen het kruispunt met de Hoofdweg



Figuur 9. Optimalisatiekans 4, met de aangepaste rotondes bij de Molenaarslaan (links) en Deltaweg (rechts). Een definitief ontwerp van de rotondes volgt nadat het HOV-tracé Haarlemmermeer zuidwest is bepaald.

tot aan de rotonde Laan van Devon kenmerkt zich door twee lange in- en uitvoegstroken per richting met daartussen een kort gedeelte met een enkele rijstrook. Daarom is maar een klein stukje extra asfalt nodig om de opstelstroken door te trekken tot volwaardige 2x2 rijstroken. Dit zorgt voor een robuuste oplossing. (zie figuur 8)

Aanpassingen kruisingen naar 2x2 rotondes
Ook is het voorstel om de rotondes bij de kruisingen van de Nieuwe Bennebroekerweg met de Molenaarslaan en de Deltaweg uit te breiden naar 2 rijstroken. Dit is vanwege robuustheid, het is bevorderlijk voor het onderliggende wegennetwerk en is positief voor een eventuele toekomsite HOV-verbinding. De gedetailleerde uitwerking van de rotondes wordt gemaakt op basis van het nog te bepalen voorkeurstracé uit het lopende onderzoek naar het HOV Haarlemmermeer zuidwest.

Inpassing van HOV
Het uitgangspunt is steeds om de inpassing van HOV niet in de weg te staan. Vanuit dit uitgangspunt is het aan te bevelen om de ruimte die nodig is voor een uitbreiding naar 2x2 te behouden, om toekomstbestendig te blijven. Zie ook het belang van toekomstbestendigheid in relatie tot HOV in paragraaf 4.4.

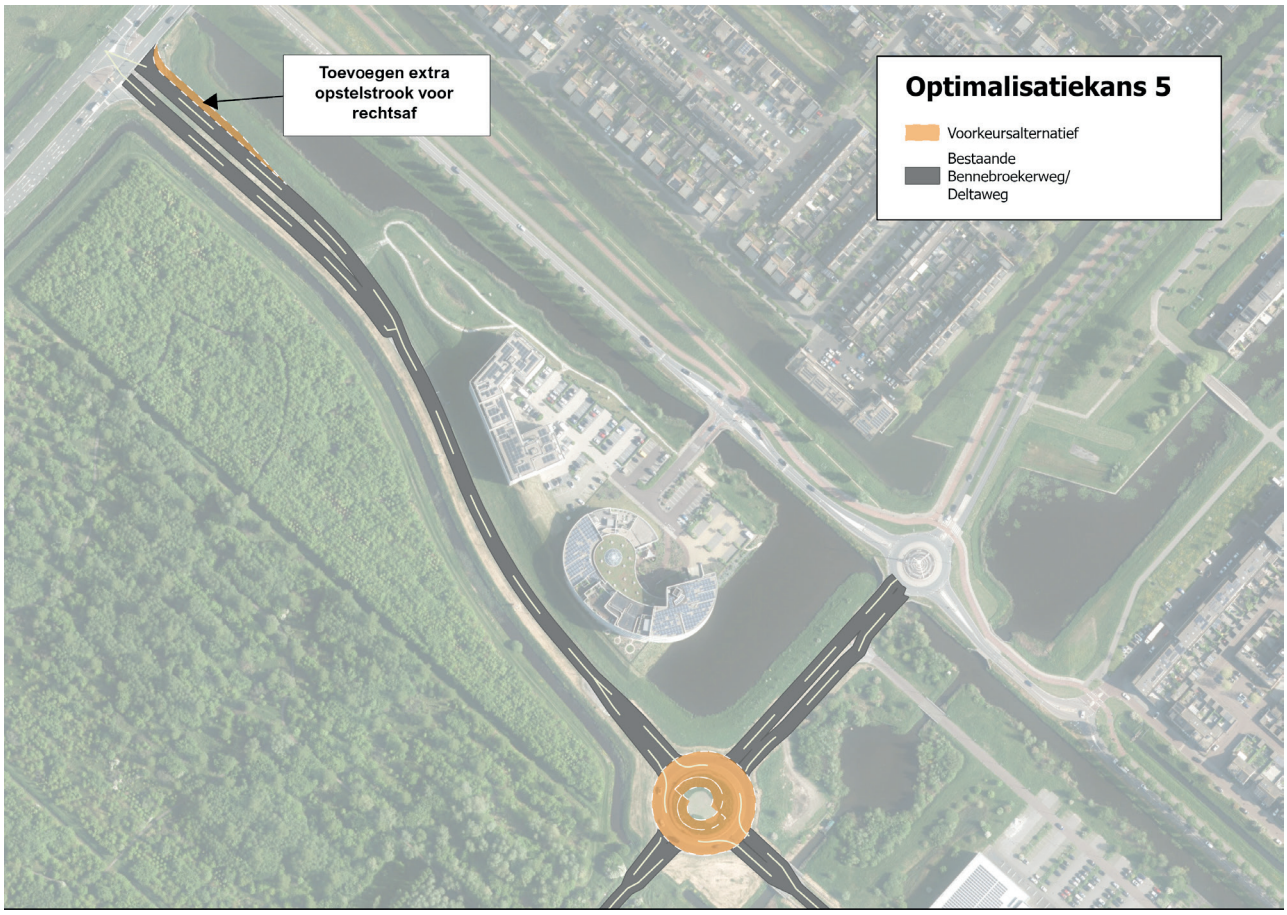
Mogelijke uitbreiding rotonde Laan van Devon
De rotonde bij de Laan van Devon is geschikt om aan de zuidzijde uit te breiden met de mogelijke aantakking van een aansluiting op PARK21 en de HOV-verbinding.

3.3.5. Optimalisatiekans 5: Handhaven trajectdeel tussen Deltaweg en Drie Merenweg (N205) via huidig tracé

De huidige voorkeursvariant omvat de aanleg van een nog te bepalen nieuw tracé met 2x1 rijstrook tussen de kruising Deltaweg en de N205 Drie Merenweg, waarbij duidelijk is dat dit wegvak zuidelijker (zoekgebied) komt te liggen dan het huidige tracé. De nieuwe verkeerscijfers geven geen aanleiding om de huidige weg grootschalig te wijzigen. Wel laten de laatste cijfers zien dat een uitbreiding van de rotonde met een extra rijstrook wenselijk is (zie 4.3.4.). Bovendien zijn er grote nadelen voor het verleggen van het tracé naar het zuiden, gezien het natuurgebied van Staatsbosbeheer dat daar ligt. Daarmee is het voorstel om in tegenstelling tot het voorkeursalternatief geen nieuw tracé aan te leggen, maar het huidige tracé te handhaven.

Geluid

De bewoners van de appartementencomplexen aan het Hof van Pampus en Aquarius, die zich bevinden aan de noordzijde van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Deltaweg en de Drie Merenweg (N205), ondervinden hinder van wegverkeersgeluid en maken zich zorgen over de luchtkwaliteit rond hun woning. Er is onderzoek gedaan naar geluid en luchtkwaliteit op deze locatie. Uit de resultaten blijkt dat de hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting 62 dB bedraagt. De geluidsbelastingen liggen circa 1 dB hoger ten opzichte van de huidige situatie. Een dergelijk verschil is niet waarneembaar voor het menselijk oor. De toename van de geluidsbelasting is het gevolg van een toename van het aantal verkeersbewegingen tussen 2024 en 2040.
Voor het appartementencomplex aan het Hof van Pampus is een zogenoemde ‘hogere grenswaarde’ vastgesteld van 63dB. De geluidsbelasting valt ook in de toekomst binnen deze hogere grenswaarde. Daarmee is het wettelijk niet nodig, mede ook



Figuur 10. Handhaven trajectdeel tussen kruising Deltaweg-Nieuwe Bennebroekerweg en Drie Merenweg (N205). Afbeelding boven is de kruising met de Deltaweg-Nieuwe Bennebroekerweg. Onder de kruising met de Drie Merenweg (N205).

omdat er geen sprake is van een reconstructie, om geluidsmaatregelen te nemen.

Een geluidsbelasting van 62 dB geldt echter als een hoog belaste geluidsituatie en is daarmee tamelijk slecht[1]. In het geluidsonderzoek wordt de suggestie gedaan om bij groot onderhoud, waarbij het asfalt vervangen moet worden, te overwegen het huidige asfalt te vervangen door meer geluidsreducerend asfalt. Daarmee brengt de geluidsbelasting met circa 2 tot 3 dB terug. Er zijn ook andere mitigerende maatregelen denkbaar. Voorstel is om deze maatregelen in de verdere uitwerkfase verder te onderzoeken.

Luchtkwaliteit
Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie ruim wordt voldaan aan de Rijksomgevingswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. Tevens wordt voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2005, waarmee de situatie past binnen de ambities van het Schone Lucht Akkoord. Daarmee is sprake van een acceptabele luchtkwaliteitssituatie en zijn mitigerende maatregelen voor luchtkwaliteit niet nodig.

Nadere onderzoeken
Naast de leefbaarheid ervaren bewoners uit de wijken Zwaanshoek en Floriande en de appartementencomplexen aan het Hof van Pampus en Aquarius doorstromingsproblemen. De rotonde op de Bennebroekerweg staat vaak vast. De aanzuigende werking van een verbeterde Nieuwe Bennebroekerweg kan de doorstroming potentieel verminderen, is de angst van de bewoners. Deze problematiek bevindt zich niet binnen de scope van het project Weg om de Zuid en daarom is dit niet verder onderzocht. Mogelijk kan naar deze problematiek later nog nader worden gekeken.

Daarnaast vindt er nog onderzoek plaats naar de HOV Haarlemmermeer zuidwest, waarin het voorkeurstracé wordt bepaald, inclusief het tracé op of nabij de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de N205 en de Deltaweg. Afzonderlijke busbanen/stroken en kruispuntoplossingen zijn mogelijk nodig, die invloed kunnen hebben op de Nieuwe Bennebroekerweg. Om die reden is het advies deze onderzoeken buiten het project uit te voeren en op basis van de uitkomsten te bepalen in hoeverre het wenselijk is alsnog aanpassingen te doen aan de Nieuwe Bennebroekerweg binnen het project Weg om de Zuid. Op dat moment kan ook bepaald worden of en zo ja welke geluidsreducerende maatregelen zinvol zijn.

Aanpassing aansluiting Nieuwe Bennebroekerweg op de Drie Merenweg:
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het kruispunt Nieuwe Bennebroekerweg op Drie Merenweg onvoldoende capaciteit heeft. Een oplossing is om het kruispunt uit te breiden met een extra afslag. Dit verkort de wachtrij en daarmee neemt ook de overlast voor de bewoners af.

3.4 HOV-verbinding over Weg om de Zuid

De voorkeursvariant van januari 2022 gaat ervan uit dat toekomstig (hoogwaardig) openbaar vervoer gebruik maakt van de Nieuwe Bennebroekerweg zonder dat daarvoor een aparte busbaan of -strook langs de weg wordt aangelegd. Uitgangspunt in deze oorspronkelijke voorkeursvariant was daarbij 2x2 rijbanen en verkeersregelinstallaties op enkele kruispunten.

Aan het westelijk deel van de geoptimaliseerde voorkeursvariant van het project Weg om de Zuid kan op dit moment nog geen invulling worden gegeven doordat de planstudie naar HOV Haarlemmermeer zuidwest nog tot de tweede helft van 2025 loopt. De projecten Weg om de Zuid en HOV Haarlemmermeer zuidwest verlopen niet synchroon in de fasering. De te kiezen routevariant

1 Conform Methode Miedema

Optimalisatiekans 5: Trajectdeel tussen Deltaweg en N205 via huidig tracé				
Voorkeursvariant 2022	**Waarom optimaliseren?**	**Effecten optimalisatiekans**	**Standpunt omgeving ten opzichte van optimalisatiekans**	**Kosten**
Nog te bepalen nieuw tracé met 2x1 rijstroken tussen Deltaweg en N205, zuidelijker dan huidig tracé.	Geen noodzaak tot verleggen op basis van verkeersonderzoek, en bovendien lastig in verband met doorkruising natuurgebied Staatsbosbeheer.	Neutraal: - Ligging tracé tussen Deltaweg en N205 heeft geen invloed op verkeersstromen. - Luchtkwaliteit blijft ook zonder aanpassingen voldoen aan de Rijksomgevingswaarden, de WHO-advieswaarden van 2005 en de ambities van het Schone Lucht Akkoord. Positief: - Nieuw aan te leggen tracé ten zuiden van huidig tracé doorkruist natuurgebied Staatsbosbeheer, dus positief dat dit met behoud huidig tracé niet gebeurt. Negatief: - Leidt tot een hoogbelaste geluidsituatie voor appartementencomplex; wettelijk geen maatregelen nodig, maar in vervolgonderzoek dat wel nader onderzoeken.	Negatief: - Omwonenden zien graag aanpassingen aan het tracé ten behoeve van hun leefomgeving. Voor de omgeving zijn er ook andere knelpunten (zoals rotonde Bennebroekerweg) die buiten scope liggen van project, maar meer bijdragen aan leefervaring. Aandachtspunt voor vervolg.	Positief: Goedkoper wanneer tracé niet hoeft te worden verlegd.

van en naar Nieuw-Vennep West is onderdeel van de planstudie en is daarom nu onzeker, waardoor niet duidelijk is op welk punt de HOV-verbinding aantakt op de Bennebroekerweg. Wel is duidelijk dat de bus in alle varianten die nu worden onderzocht ten minste gaat rijden op het traject tussen de kruising Molenaarslaan en de kruising met de Hoofdweg. In het geoptimaliseerde voorkeursalternatief is nu het voorstel om 2x2 rijstroken aan te leggen vanaf de Laan van Devon richting het oosten, waarbij we de ruimte houden om hiervan een aparte busstrook te maken. Doorstroming van het openbaar vervoer is daarmee een extra argument om dit te doen.
Voor het westelijke deel vanaf de Laan van Devon tot aan de Drie Merenweg is op dit moment het uitgangspunt vanuit project Weg om de Zuid het behouden van 2x1 rijstrook. Uit vervolgstudies naar HOV moet blijken of er een extra busbaan of -strook nodig is, afhankelijk hoe HOV wordt ingevuld.

Vanuit de planstudie HOV wordt nu ook Bus Rapid Transit (BRT) als ambitie benoemd net zoals R-net Metrobus.

Pas wanneer in de HOV-planstudie besluitvorming over de voorkeursroute is geweest, is duidelijk op welk deel van het tracé de HOV-verbinding rijdt. Vanuit die studie kan dan bekeken worden op welke locatie en hoe de aansluitingen op de Weg om de Zuid komen en waar er nog verdere optimalisaties voor de doorstroming van het openbaar vervoer gewenst zijn. Te zijner tijd komt uit de HOV-studie naar voren welke inrichting van de kruispunten de voorkeur heeft qua doorstroming en kosten. Vanuit project Weg om de Zuid verwachten we die duidelijkheid uiterlijk 3e kwartaal van 2025. Het project Weg om de Zuid is op dit moment uitgegaan van rotondes om zo wel een kostenberekening te kunnen maken en hiermee een vergelijking

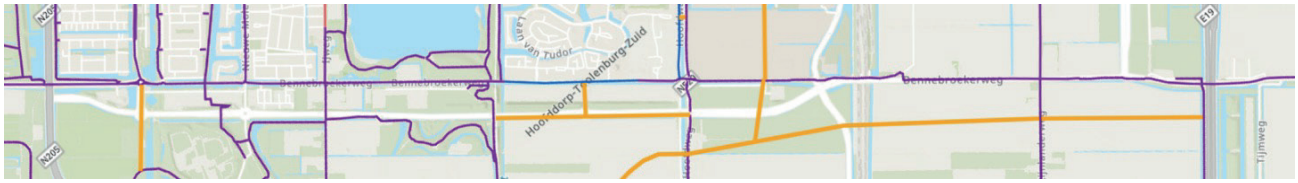
te kunnen maken met het VKA van 2022. Deze rotondes staan hiermee dus niet vast, maar de uitwerking van de kruispunten is afhankelijk van de HOV-planstudie. Voor de voorkeursvariant van de Weg om de Zuid blijft het uitgangspunt dat aanleg van een busstrook vanaf de Laan van Devon tot de rotonde Deltaweg ruimte-technisch mogelijk moet blijven. Daar geldt overigens wel dat voor het aanleggen van 2x2 rijstroken of een separate busstrook het huidige viaduct over de IJweg verbreed moet worden.

3.5 Fietsverbinding over Weg om de Zuid

Alle betrokken partijen zien een grote rol voor de fietser en fietsinfrastructuur in de regio.
In het Fietsplan zijn de doorfietsroutes voor Haarlemmermeer vastgelegd. Deze zijn afgeleid van de routes die zijn vastgelegd in de Netwerkstudie.
De Nieuwe Bennebroekerweg kruist op twee plaatsen een doorfietsroute, namelijk bij de Hoofdvaart en bij de Rijnlanderweg. Ook is het plan om een nieuwe doorfietsroute Hillegom - PARK21-Schiphol Tradepark (STP) te realiseren. Deze loopt voor wat betreft de Weg om de Zuid vanaf het kruispunt Hoofdweg naar Rijsenhout. Langs de Bennebroekerweg loopt een hoofdfietsroute die Zwaanshoek verbindt met Rijsenhout.
Volgens het fietsplan zijn er nog ontbrekende schakels, ofwel locaties waar nog geen goede passagevoorzieningen aanwezig zijn, die de Nieuwe Bennebroekerweg kruisen: het fietspad PARK21-Lincolnpark-Graan voor Visch-centrum/station Hoofddorp, aansluiting PARK21-Tudorpark en PARK21-Deltaweg. (zie figuur 11)

De nieuwe doorfietsroute Hillegom - PARK21-Schiphol Tradepark (STP) en de hoofdfietsroute langs de Bennebroekerweg passeren het spoorviaduct. Daarmee heeft optimalisatiekans 3, behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg, gevolgen voor de fietsroutes in het projectgebied Weg om de Zuid. De huidige voorkeursvariant gaat uit van een fietspad direct naast de Nieuwe Bennebroekerweg onder het spoorviaduct door. Wanneer ervoor wordt gekozen om het huidige spoorviaduct te behouden met aanleg van een weg met twee keer twee rijstroken onder het viaduct door, is er geen ruimte meer voor een parallelweg of fietspad direct naast de Nieuwe Bennebroekerweg. Voor de fietsroute onder het spoorviaduct zoeken we naar een optimale variant voor de fietsveiligheid, waarin we twee routes verder uit te werken, waarvan een via de noordzijde en een via de zuidzijde van het viaduct. De locatie van de fiets op- of onderdoorgang wordt bepaald in samenspraak met het project fietsroute Stadscentrum Hoofddorp/Spoorzone en PARK21 via Lincolnpark. Deze oplossing heeft als nadelen dat fietsers een omrijbeweging maken vanaf het noorden naar het zuiden ten opzichte van de Nieuwe Bennebroekerweg over de kruising met de Spoorlaan en de kruising met PARK21. De exacte ligging van het fietspad wordt in de volgende fase van het project opgepakt. In het ontwerp worden thema's als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en beleving natuurlijk meegenomen.

Een raakvlak is de fietsverbinding tussen Stadscentrum Hoofddorp/Spoorzone en PARK21 via Lincolnpark. Naast de fietstunnel is dit een aanvullende oost-west-fietsverbinding. De uitwerking van deze fietskruising in de vorm van een tunnel of een brug gebeurt in een latere fase.



Figuur 11. Bestaand netwerk met (geel) missing links. Bron: Fietsplan

Bij het onderzoeken van de kruisingen op het traject van de Weg om de Zuid was de veiligheid van de fietser in het verkeer een belangrijk uitgangspunt. Dat is mede aanleiding voor het voorstel om de kruising Nelson Mandeladreef – Bennebroekerweg ongelijkvloers aan te leggen.

3.6. Natuur en water in het gebied Weg om de Zuid

NNN-verbindingen

Binnen het project Weg om de Zuid liggen een natte en droge NNN-verbinding. De natte verbinding betreft de Bennebroekertocht die voor een groot gedeelte parallel loopt aan de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze waterverbinding moet voldoende doorstroomprofiel behouden met watersystemen aan beide zijden van het spoor. Bij de droge verbinding gaat het om de groenvoorziening rondom de Nieuwe Bennebroekerweg.

De provincie beheert de NNN-gebieden en hanteert voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals wegen, in NNN-gebieden een beleid van 'nee-tenzij'. De Nieuwe Bennebroekerweg kan alleen worden opgewaardeerd met instandhouding van de Bennebroekertocht, zodat deze in de toekomst mogelijk als natte NNN-verbinding kan worden gerealiseerd. Daarmee kunnen eventuele nog aan te leggen NNN-gebieden verbonden worden.

Voor de bescherming en behoud van de verbinding tussen de NNN-gebieden is het belangrijk dat deze gehandhaafd blijven met de werkzaamheden en optimalisaties aan het tracé. In de voorgestelde optimalisaties zijn deze NNN-verbindingen altijd meegenomen als belangrijke randvoorwaarde. Zo blijft met het behoud van het spoorviaduct de Bennebroekertocht behouden en ontstaat er via PARK21 een ruime droge NNN-verbinding.

Water

Er zijn ook effecten op de grondwaterhuishouding. De ondertunneling van de kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de Rijnlanderweg, zoals in de voorkeursvariant 2022, had negatieve effecten op deze waterhuishouding. Met het voorstel voor nieuwe optimalisaties, waarbij de Rijnlanderweg verhoogd komt te liggen over de Nieuwe Bennebroekerweg, is er een minimale impact op de grondwaterhuishouding.

3.7. Kostenraming en planning

3.7.1. Beschikbare middelen

In de samenwerkingsovereenkomst (d.d. 9 december 2022) is de opdracht gegeven om te onderzoeken of aanvullende financiering mogelijk is. Het voorkeursalternatief uit 2022 is destijds geraamd op € 122 miljoen exclusief BTW, berekend op prijspeil 1 juli 2021. Op dat moment was er vanuit alle partners, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam, een totaal van € 86 miljoen exclusief BTW beschikbaar aan gereserveerde middelen. Daarvan draagt provincie Noord-Holland circa € 55 miljoen bij, Vervoerregio Amsterdam circa € 21 miljoen en gemeente Haarlemmermeer circa € 10 miljoen. Deze bedragen zijn nog niet geïndexeerd. Alleen Haarlemmermeer heeft eenmalig een indexatie uitgevoerd.

Gereserveerde middelen VKA 2022	
Provincie Noord-Holland	€ 55 miljoen
Vervoerregio Amsterdam	€ 21 miljoen
Gemeente Haarlemmermeer	€ 10 miljoen
Totaal VKA 2022	**€ 86 miljoen**

Inmiddels is er via het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) een aanvullend bedrag van € 38 miljoen inclusief BTW beschikbaar gesteld. Dit is een bedrag van € 33 miljoen exclusief BTW. De bijdrage vanuit het BO MIRT is te besteden aan mobiliteitsmaatregelen die woningbouw in Spoorzone faciliteren. Dit correspondeert met de optimalisatie van het project waarbij nu vooral de maatregelen in het oostelijk deel van het tracé ssentieel zijn.

Daarnaast is het voorstel om de oostelijke ontsluiting bij de A4 als onderdeel van het project Weg om de Zuid in de verdere uitwerking te betrekken. Daarvoor is reeds € 3 miljoen gereserveerd in het uitvoeringsprogramma mobiliteit van de gemeente Haarlemmermeer. De oostelijke ontsluiting bij de A4 is randvoorwaardelijk voor de ongelijkvloerse kruising van de nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandela dreef met de Bennebroekerweg, die nu in het geoptimaliseerde voorkeursalternatief zit.

Dit betekent dat er nu een totaal van € 122 miljoen exclusief BTW aan gereserveerde middelen beschikbaar is voor de uitvoering van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief inclusief de oostelijke ontsluiting.

Totaal aan gereserveerde middelen	
Totaal VKA 2022	€ 86 miljoen
BO MIRT	€ 33 miljoen
Oostelijke ontsluiting	€ 3 miljoen
Totaal	**€ 122 miljoen**

3.7.2. Kostenraming geoptimaliseerd voorkeursalternatief en vergelijking met kostenraming voorkeursalternatief 2022

Vergelijking kostenraming voorkeursalternatief 2022
Om een goede vergelijking te maken, is de raming van het voorkeursalternatief uit 2022 naar het prijspeil van oktober 2023 gebracht, hetzelfde prijspeil als voor de kostenraming van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief 2024. Het voorkeursalternatief 2022 komt hiermee op een bedrag van € 144,2 miljoen uit, exclusief BTW. Indexering is door kostendeskundige van de gemeente uitgevoerd conform onderstaande uitgangspunten:

contractjaar	2024
index juli 2021 (prijspeil raming 9-12-2021)	120,5
index oktober 2023 (prijspeil raming 10-1-2024)	145,7
index percentage	**20,9%**

Het geoptimaliseerde voorkeursalternatief inclusief de oostelijke ontsluiting wordt op dit moment geraamd op € 148,3 miljoen exclusief BTW. Hierin is vrijwel kostenneutraal een aantal optimalisaties in relatie tot doelstellingen ‘doorstroming‘, ’fietsverkeer ’ en ’HOV‘ verwerkt. In deze kostenramingis echter het behoud van het spoorviaduct nog niet verwerkt.

De vergelijking tussen de ramingen voor respectievelijk VKA 2022 en VKA 2024 ziet er als volgt uit:

Kostenraming voorkeursalternatief	Prijspeil	Totaal excl. BTW in miljoen
Voorkeursalternatief 2022	2021	€ 122,0
Voorkeursalternatief 2022	Okt 2023	€ 144,2
Geoptimaliseerd voorkeursalternatief 2024	Okt 2023	€ 148,3

Een van de optimalisatiekansen is het behouden van het spoorviaduct, in plaats van deze te vervangen (optimalisatiekans 3, paragraaf 4.3.3). Vervangen van het spoorwegviaduct brengt hoge kosten en risico’s met zich mee. Het niet vervangen van het spoorviaduct scheelt tijd en geld. De kruising met de Spoorlaan hoeft bovendien niet te worden verplaatst, maar kan op de huidige locatie worden aangepast.

De verwachting is dat dit een kostenoptimalisatie oplevert van € 17,7 miljoen, waarmee de totale raming uit komt op € 130,6 miljoen voor het voorkeursalternatief inclusief de oostelijke ontsluiting. In de kostenraming is een risicoreservering opgenomen van 27,5% van de benoemde kosten. Eventuele kosten verhogers die zich voordoen omdat bepaalde risico’s zich voordoen, worden hiermee gedekt.

Gereserveerde middelen
In de afgelopen periode hebben we extra dekking verkregen door de BO MIRT subsidie. We hebben hiermee een grote stap gezet in de dekking, die gegroeid is van € 86 miljoen naar € 122 miljoen en sluiten hiermee op 94 %. In 2022 was dit dekkingspercentage 70,5 %. Bovendien hebben wij een indexatie uitgevoerd tot 2022 op onze gereserveerde middelen. De VRA gaat dit jaar een indexatie uitvoeren. De bijdrage vanuit de BO MIRT wordt in de periode tussen vaststellen van de regeling en de daadwerkelijke uitbetaling aan gemeenten geïndexeerd met de Bureau Documentatie Bouwwezen (BDB) index.

Met dit raadsvoorstel willen we het geoptimaliseerde voorkeursalternatief vast laten stellen door de gemeenteraad met een uitwerking van de financiële gevolgen. We gebruiken dit moment niet voor het vaststellen van aanvullende middelen. De dekking van het project is met de huidige inzichten nog niet volledig rond. We gaan nog een paar stappen nader uitwerken, voordat we aanvullende middelen laten vaststellen. Met een volgende raadsvoorstel of een P&C-product zullen we aanvullende middelen vast laten stellen inclusief de bijbehorende dekkingsbronnen.

Alle bedragen zijn nu op prijspeil 2023. Indexering tot aan het einde van de realisatiefase is nog niet in deze cijfers verwerkt. Conform plan van aanpak (bijlage bij de samenwerkingsovereenkomst uit 2022) moet tot aan de realisatiefase indexering plaatsvinden. Zowel voor de kosten als voor de gereserveerde middelen.

3.7.3. Planning
De verwachting is dat in Q4 van 2030 kan worden gestart met het oostelijk deel (Mandeladreef-Spoorlaan). Aanpak van het westelijk deel (Spoorlaan-Drie Merenweg) wordt bepaald in samenhang met het HOV Haarlemmermeer zuidwest. Op basis van de huidige inzichten kan op de volgende momenten worden gestart met de realisatie:

Wegdeel	Start realisatie
Westelijk deel (Spoorlaan-Drie Merenweg)	Q3 2028
Oostelijk deel (Mandeladreef – Spoorlaan)	Q4 2030

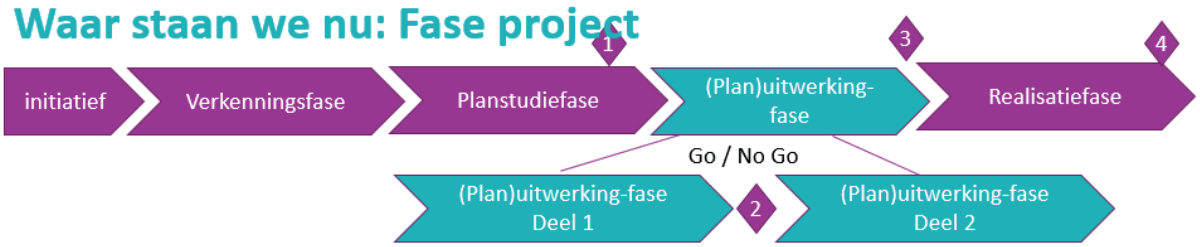
De komende periode wordt we de samenwerkingsovereenkomst verlengd en toegewerkt naar een realisatieovereenkomst. Daarnaast wordt een ingenieursbureau gecontracteerd voor de engineering en het contract voor de uitvoeringswerkzaamheden.

In paragraaf 5.3 staat een aantal aandachtspunten voor de verdere uitwerkingsfase. Een voorbeeld hiervan is grondverwerving, waarbij wel of niet minnelijke verwerving in tijd 2,5 jaar kan schelen. Er kan mogelijk worden versneld wanneer er – per trajectdeel – geen aanpassing op bestemmingsplan/omgevingsvergunning nodig is. In die context wordt naar versnellingsoplossingen gezocht. Ook kan er versnelling plaatsvinden wanneer er geen bezwaren worden ingediend, waarover de Raad van State zich moet buigen. Verder wordt onderzocht of versneld kan worden door fasering van de werkzaamheden, bijvoorbeeld doordat met separate contracten eerder gestart kan worden met het westelijk deel en/of met de oostelijke aansluiting.

In de komende periode wordt bovendien het risicomanagement verder opgepakt. Dit zal leiden tot een actueel en gekwantificeerd risicoregister van waaruit een duidelijkere risicoraming kan

worden gegeven én waarmee bovendien de planning verrijkt kan worden tot een probabilistische planning waarin ook de gevolgen in tijd zichtbaar worden.

De realisatieplanning wordt in de komende fase uitgewerkt. Uit bovenstaande tabel blijkt wel al dat Q3 2028 ruimte biedt aan het projectteam van HOV om de planstudie af te ronden en tot een voorkeursroute te komen. Resultaten die daaruit voortkomen, kunnen effect hebben op deze planning. Naar verwachting kan oplevering van de weg plaatsvinden in Q4 2032, op basis van de huidige inzichten en uitgangspunten.



	Raadsbesluit	Datum	Toelichting
1	Voorkeursalternatief	Eind 2021	Genomen besluit voor gewenste voorkeursalternatief
2	Besluitvorming: Optimalisatie voorkeursalternatief	Q2 2024	
3	Uitvoeringsbesluit – start uitvoering	Medio 2025	
4	Oplevering	Ca. 2029 – 2030 (te plannen)	

4. Meekoppelkansen en raakvlakprojecten

4.1. Meekoppelkansen

Een meekoppelkans is een mogelijke maatregel die meegenomen zou kunnen worden in het (vervolg van) het project of parallel aan het project, omdat het maatschappelijke meerwaarde heeft ('een beter plan') en/of omdat het (extra) bijdraagt aan de projectdoelen. Met het meenemen van meekoppelkansen moet er sprake zijn van een bepaalde efficiëntie in de uitvoering van maatregelen (werk met werk maken) en/of synergie in het halen van doelen. Meekoppelkansen kunnen niet worden gefinancierd uit het budget voor het project Weg om de Zuid.

De volgende mogelijke meekoppelkansen lijken op dit moment kansrijk:

Oostelijke aansluiting op de A4

De nog aan te leggen oostelijke aansluiting op de A4 is geen onderdeel van de scope van het project Weg om de Zuid. Aansluiting op de oostzijde is wel randvoorwaardelijk voor een goede afwikkeling van verkeersstromen. Zowel in de verdere uitwerkingsfase als in realisatiefase is een goede afstemming met de (voorbereiding van) aanleg van een oostelijke aansluiting nodig.

De oostelijke aansluiting op de A4 is onderdeel van het project Aansluiting A4-Hoofddorp-Zuid en wordt gefinancierd door gefinancierd uit de middelen die de gemeente Haarlemmermeer beschikbaar heeft gesteld. Voor de opwaardering van de Weg om de Zuid is de oostelijke aansluiting noodzakelijk. Zonder een oostelijke aansluiting, moet het verkeer vanuit het oosten eerst door het gebied van Schiphol Trade Park om op de A4 te komen. De aansluiting zorgt voor betere verspreiding van het lokale verkeer. Bovendien is de aansluiting randvoorwaardelijk voor de ongelijkvloerse kruising met de Nelson-Mandela Dreef-Bennebroekerweg. De omgeving staat achter de aanleg van een oostelijke aansluiting.

Vanwege de nauwe samenhang met de oostelijke aansluiting, is de gemeente Haarlemmermeer voornemens deze in de uitwerkfase als onderdeel van het project Weg om de Zuid verder uit te werken.

Ontsluiting naar STP-terrein (Schiphol Trade Park)

Een aansluiting naar het STP-terrein is geen onderdeel van de scope van het project Weg om de Zuid. Wel is er vanuit het STP de wens uitgesproken om in de toekomst ontsloten te worden via de Nieuwe Bennebroekerweg. Met de nieuwe optimalisatie rondom het spoorviaduct (zie ook paragraaf 4.3, optimalisatiekans 3) wordt de Bennebroekerweg bij de kruising met PARK21 aangesloten op de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierdoor ontstaat een volledige, gelijkvloerse kruising bediend met een VRI-systeem. Deze aansluiting helpt om de ontsluiting van het STP-terrein te realiseren.

4.2. Raakvlakprojecten

In de onderstaande tabel is een totaaloverzicht van raakvlakprojecten te zien waar afstemming mee heeft plaatsgevonden.

Raakvlakproject	
Tijdelijke maatregel Rijnlanderweg-Bennebroekerweg	Er wordt tijdelijk een gelijkvloerse kruising gerealiseerd waarbij je niet mag afslaan (koude kruising), om het verkeer op dit punt goed door te laten stromen voor landbouwverkeer en omwonenden. Wanneer de Nieuwe Bennebroekerweg is opgewaardeerd, is dit niet meer nodig en wordt deze tijdelijke maatregel opgeheven.
PARK21	Aansluiting op PARK21 is onderdeel van optimalisatiekans 3, afstemming heeft plaatsgevonden.
Schiphol Trade Park (STP)	Aansluiting op STP wordt mogelijk door optimalisatiekans 3, afstemming heeft plaatsgevonden.
Kantoorlocatie President	Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is randvoorwaardelijk voor goede doorstroming, o.a. door de groei van aantal woningen.
Woningbouwlocatie Lincolnpark	Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is randvoorwaardelijk voor goede doorstroming, o.a. door de groei van aantal woningen.
Transformator-station	De aanleg van het transformatorstation is aanleiding geweest voor de inrichting van het tracé (zie bijlage C) en is uitgangspunt voor de inrichting van de kruising met de Rijnlanderweg
Westelijke aansluiting op de A4	De verbetering van de aansluiting op de A4 aan de westzijde, inclusief het herontwerp van de kruising Imagination Avenue en Nelson Mandeladreef is een afzonderlijk project met eigen financiering. Een goede aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg is wel randvoorwaardelijk om verkeer goed door te laten stromen. Daarmee is een gecoördineerde aanpak van de uitwerking randvoorwaardelijk.

4.3. Aandachtspunten voor de verdere uitwerkfase

Na besluitvorming over het geoptimaliseerde voorkeursalternatief, wordt de uitwerkfase gecontinueerd met een milieueffectrapportage en daaropvolgend de planologische inpassing. In deze verdere uitwerkfase zijn er een aantal aandachtspunten die om verdieping vragen, waarvan de belangrijkste de volgende zijn:

Zo min mogelijk belemmeringen voor de fiets

Bij de aanleg van een kruising met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg (optimalisatiekans 2) komt ook het fietspad langs de Rijnlanderweg verhoogd te liggen. Het beperken van belemmeringen voor de fietser vraagt om nadere uitwerking.

Datzelfde geldt voor het voorstel om fietsverkeer, dat niet langer onder het spoorviaduct door kan rijden (optimalisatiekans 3), zuidelijker onder het spoor door gaat via een fietstunnel. Dit heeft nadelen voor fietsers, omdat zij een omrijbeweging moeten maken ten opzichte van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de kruising met de Spoorlaan en de kruising met PARK21.

Uitwerking naar aanleiding van conclusies uit de HOV-studie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat een VRI-systeem (Verkeersregelinstallatie) bij de kruisingen van de Laan van Devon tot aan de Drie Merenweg (N205) niet nodig is voor de verkeersdoorstroming en dat huidige rotondes volstaan. De inrichting van deze rotondes vraagt om nadere uitwerking om meer robuustheid te creëren en om het HOV, afhankelijk van het nog te bepalen HOV-tracé, beter door te laten stromen. Hetzelfde kan naar aanleiding van de HOV-studie potentieel gelden voor het aantal rijstroken (of een busbaan) tussen (een deel van) de Drie Merenweg en de Laan van Devon. Mocht dat nodig zijn, dan is daar in ieder geval ruimte voor gereserveerd, met uitzondering van de passage bij het viaduct van de IJweg.

Mogelijke geluid reducerende maatregelen tussen Deltaweg en N205
Wanneer er meer duidelijk is uit de onderzoeken naar HOV Haarlemmermeer zuidwest en het gebiedsgerichte onderzoek naar doorstroming rondom de Deltaweg, kan beter worden bepaald of en zo ja welke (geluidsreducerende) maatregelen zinvol zijn in het gebied tussen de Deltaweg en de N205.

Verdere afstemming ProRail en Hoogheemraadschap aangaande de spoorpassage
De optimalisatiekans om het spoorviaduct te behouden (in plaats van vervangen) vraagt om nadere uitwerking. De staat van het HSL-viaduct (Hogesnelheidslijn) kan namelijk tot werkzaamheden leiden, die op spanning kunnen gaan staan met de werkzaamheden voor de realisatie van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief of mogelijk impact kunnen hebben op het huidige ontwerp.
Met Hoogheemraadschap is gesprek nodig over de waterverbinding in de vorm van de Bennebroekertocht.

Wet- en regelgeving op het gebied van stikstof
Er is nadere analyse nodig wat de mogelijke impact is van nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van stikstof op realisatie.

Fasering realisatie geoptimaliseerd voorkeursalternatief
De mogelijkheden voor fasering van de werkzaamheden om het geoptimaliseerde voorkeursalternatief te realiseren, vragen om nadere uitwerking. Dit is een aandachtspunt voor de verdere uitwerkfase.

Bijlage A: Voorkeursalternatief – januari 2022

In januari 2022 is door de drie opdrachtgevende partijen, gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland ingestemd met de uitwerking van het voorkeursalternatief voor het project Weg om de Zuid, dat bestaat uit:

a. De aanleg van een nieuwe weg van twee keer twee rijstroken tussen de Nelson Mandeladreef en de spoorviaducten, ongeveer 200 meter zuidelijker ten opzichte van de Bennebroekerweg die voor bestemmings- en landbouwverkeer blijft bestaan met een ongelijkvloerse kruising van de Rijnlanderweg (hierna: deeltraject A).
b. Het vervangen van het bestaande spoorviaduct van de reguliere spoorlijn om hier voldoende ruimte voor de twee keer twee rijstroken, een parallelweg, water, onderhoudswegen voor ProRail en een fietspad te creëren.
c. Het verbreden van de huidige Nieuwe Bennebroekerweg naar twee keer twee rijstroken tussen het spoorviaduct en de kruising Deltaweg, inclusief het vervangen van de rotondes naar kruispunten met verkeerslichteninstallaties (hierna: deeltraject B).
d. Een nog te bepalen nieuw tracé met twee keer één rijstrook tussen de kruising Deltaweg en de N205 Drie Merenweg, waarbij duidelijk is dat dit wegvak zuidelijker komt te liggen dan het bestaande tracé (hierna: deeltraject C).
e. De mogelijkheid om een bus met voorrang (prioriteit) in de verkeerslichtenregeling mee te laten rijden of eventueel later nog een vrijliggende busbaan aan te leggen.
f. Diverse verbeteringen aan het fietsnetwerk langs en over het tracé, zoals de fietsbrug bij de Deltaweg richting PARK21.

Deeltraject A: Nelson Mandeladreef-Spoorlaan
Voor het voorkeursalternatief is het uitgangspunt op deeltraject A tussen de Nelson Mandeladreef en Spoorlaan een zuidelijke ligging. Hier komt de Nieuwe Bennebroekerweg dus op een volledig nieuwe locatie, omdat onderzocht is dat een alternatief dat gebruik maakt van de Bennebroekerweg niet leidt tot een acceptabel alternatief. De weg wordt vanaf de Nelson Mandeladreef rechtdoor getrokken over de Bennebroekertocht en komt op ongeveer 200 meter ten zuiden parallel aan de bestaande Bennebroekerweg te liggen. Het wegprofiel gaat uit van twee keer twee rijstroken met groene middenberm, conform de Nelson Mandeladreef. De bestaande Bennebroekerweg kan hierdoor gebruikt blijven worden voor bestemmings- en landbouwverkeer en ook het fietspad kan dan blijven bestaan. Dit bleek bij andere alternatieven veel minder logisch in te richten. De kruising met de Nelson Mandeladreef is goed te ontwerpen en met verkeerslichten goed af te wikkelen terwijl dit bij andere alternatieven leidde tot een lastige inpassingsopgave en slechtere afwikkeling. Dit zuidelijke tracé buigt nabij de spoorviaducten weer naar het noorden toe om de spoorlijnen ter plaatse van de huidige spoorviaducten te passeren. De onderdoorgangen van de spoorlijnen bieden voldoende ruimte voor twee keer twee stroken in combinatie met een open (ecologische) tocht waarbij het uitgangspunt is dat het bestaande

viaduct voor het reguliere spoor wordt vervangen. De kruising met de Spoorlaan wordt drastisch uitgebreid en naar het zuiden verplaatst. Uiteindelijk scoort het voorkeursalternatief tussen de Spoorlaan en de Nelson Mandeladreef beter op de doorstroming en de bereikbaarheid en functie van de Bennebroekerweg. Ook voor het landschap, de cultuurhistorie (behoud van de polderlinten) en kansen voor (open) water scoort dit alternatief beter op dit trajectdeel dan andere alternatieven.

Deeltraject B: Spoorlaan – kruising Deltaweg
Tussen de Spoorlaan en de kruising met de Deltaweg wordt de bestaande Nieuwe Bennebroekerweg verdubbeld naar twee keer twee rijstroken waarbij de rotondes worden vervangen door kruisingen met verkeerslichten.
In het alternatief voor dit tracédeel wordt de weg ingericht waarbij een mogelijk toekomstige HOV-lijn in beginsel mee kan rijden met het overige verkeer gezien de voordelen op het gebied van verkeer en ruimtelijke inpassing. Er is wel onderzocht in deze fase of er bij de ligging van de twee keer twee rijstroken voldoende ruimte is voor een mogelijk besluit in de toekomst voor een aparte vrijliggende busbaan aan de noordzijde van de rijbanen. Dit blijft met aanpassingen aan de geluidswal mogelijk, maar meerijden van het HOV met het reguliere verkeer scoort op de doorstroming voor het overige verkeer en op landschap en cultuurhistorie beter dan een aparte vrijliggende busbaan. Logisch is dat een aparte busbaan beter scoort voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Ter hoogte van de Molenaarslaan en de Deltaweg is het niet meer mogelijk om het Sportcomplex Koning Willem Alexander (SKWA) via de huidige ontsluiting te bereiken. De bestaande in- en uitgangen komen namelijk in de opstelvakken van het kruispunt met de Nieuwe Bennebroekerweg terecht. Hiervoor is een nieuwe ontsluiting van het parkeerterrein nodig via de Bennebroekerweg met een extra brug.

Deeltraject C: kruising Deltaweg-N205
Het voorkeursalternatief gaat voor deeltraject C, tussen het kruispunt Deltaweg en N205 (de Drie Merenweg) uit van het behouden van de twee keer één rijstrook maar deze wordt wel verlegd naar het zuiden en krijgt een middenberm. Voor het definitieve tracé is in het voorkeursalternatief nog geen definitieve keuze gemaakt. Er zijn twee varianten als kansrijk beschouwd, maar die scoren verschillend op de (verschillende) effecten. In de planuitwerking wordt een definitieve keuze voor een van beide tracés gemaakt. Beiden varianten scoren ten opzichte van het behoud van het huidige tracé beter op leefbaarheid en doorstroming, dus er volgt zeker een aanpassing op dit trajectdeel. Ook bieden beide varianten ruimte voor een eventuele vrije busbaan als dit uit de HOV-studie naar voren komt. De zuidelijke afbuiging scoort ten opzichte van rechtdoor wel slechter op de aspecten landschap (doorkruist immers het NNN-gebied), cultuurhistorie en natuur.

Bijlage B: Draagvlaknotitie

1. Inleiding

Voor het project Weg om de Zuid ligt er, middels het adviesrapport Besluitvorming NBBW een voorstel voor een geoptimaliseerd voorkeursalternatief. Een belangrijke onderdelen om te komen tot de optimalisatie is de input die is opgehaald uit de omgeving middels de inzet van omgevingsmanagement en participatie.
In de vorige fase is er ook, middels een omgevingsmanager vele informatie opgehaald en geparticipeerd met de hulp van de omgevingsmanager en dat is in de fase voortgezet.

In het adviesrapport Besluitvorming NBBW wordt de participatie beschreven, maar om een volledig inzicht te geven in de wijze waarop geparticipeerd, is welke informatie is opgehaald is deze draagvlak notitie geschreven.

1.1. Doel

Deze notitie heeft als doel om inzicht te geven in de informatie die opgehaald is met participatie. Tevens wordt er geprobeerd aan te geven hoe de omgeving (in de vorm van de participanten) staat ten opzichte van de geoptimaliseerde voorkeursvariant.
De verschillende ideeën en opmerkingen van de participanten zijn hier zo goed mogelijk meegegeven.
Bij de afweging om te komen tot de geoptimaliseerde voorkeursvariant zijn de wensen en ideeën van de omgeving meengenomen. Tevens zal er in de volgende fase de input meegenomen worden en worden uitgebreid.

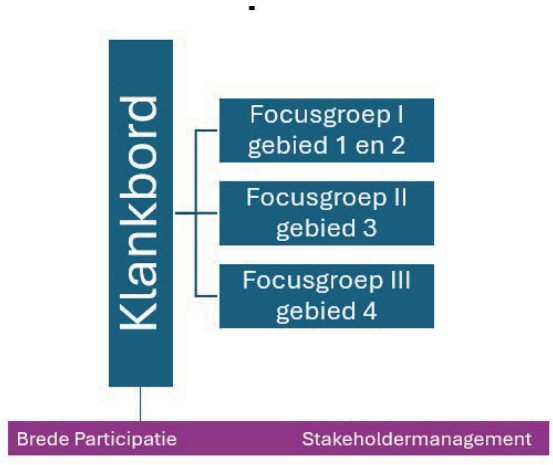
1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er dieper ingegaan op het proces van participatie. In hoofdstuk 3 wordt er per optimalisatiekans weergegeven wat de omgeving hiervan vindt.
De optimalisatie kansen zoals benoemd in o.a. het rapport zijn:

- Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg/ Nelson Mandeladreef
- Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebrokerweg – Rijnlanderweg met verhoogde ligging Rijnlanderweg
- Behouden spoorviaduct
- Handhaven 2x1 rijstroken Laan van Devon tot aan Drie merenweg met kleine aanpassingen rotondes
- Handhaven trajectdeel Deltaweg en Drie Merenweg via huidig tracé

2. Participatie

Voor deze fase van het project is er gewerkt met een overstijgende klankbordgroep en drie verdiepende focusgroepen.



Klankbordgroep Ontwerpfase
Deze groep bestond uit deelnemers die óf een organisatie vertegenwoordigden óf een brede groep inwoners. De deelnemers werden geïnformeerd over alle stappen in het project en keken naar het totale proces. Anders dan in de vorige fase zaten de deelnemers nu minder op de inhoud en de inrichting van het tracé. Ook kregen ze een inhoudelijke terugkoppeling van wat er in de Focusgroepen was besproken. De Klankbordgroep Ontwerpfase is 3 keer bij elkaar geweest.

Focusgroepen
Daarnaast zijn er drie Focusgroepen gevormd. De deelnemers aan deze Focusgroepen waren direct belanghebbenden binnen één van de vier deelgebieden of hadden specifieke kennis doordat ze actief zijn bij een belangenorganisatie. Bijvoorbeeld de Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO) in deelgebied 1 en 2. Deelgebied 2 is bij zowel Focusgroep I en als bij Focusgroep II besproken. Elke Focusgroep is minimaal 1 keer bij elkaar geweest. Daarnaast zijn er gezamenlijke bijeenkomsten geweest met alle groepsdeelnemers. Onder andere over de uitleg van het verkeerscijferonderzoek door bureau Goudappel.

Op zaterdag 9 maart konden alle inwoners van de gemeente Haarlemmermeer meedenken én praten tijdens een brede informatiemarkt in de Van Zantenhal in Nieuw-Vennep. Naar schatting 500 bezoekers waren aanwezig. De bezoekers gingen in gesprek met de leden van het IPM-team. Er stonden informatiepanelen over het project en in de gesprekken en via de reactieformulieren kwamen verschillende onderwerpen aan bod, zoals de doorstroming op de Spoorlaan, het recente verkeersonderzoek en de planning. Het draagvlak voor een verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg blijkt groot. Veel bezoekers vroegen naar de verder besluitvorming en ook wilde men graag op de hoogte gehouden worden over het vervolg. Daarvoor werd verwezen naar projectsite en de Nieuwsbrief van Hoofddorp Zuid.

Via deze middelen worden ontwikkelingen over het project en het gebied gecommuniceerd.

2.1. Afstemming met overige partijen

Naast de participatie met de Focusgroepen en de Klankbordgroep Ontwerpfase zijn er ook met diverse andere partijen gesprekken gevoerd. De onderwerpen van deze gesprekken waren divers. Soms ging het over een algemeen belang, soms een specifiek belang of een specifieke locatie.

De partijen waarmee onder andere is gesproken zijn:
- ProRail;
- Land en –tuinbouworganisatie (LTO);
- Hoogheemraadschap van Rijnland ;
- Schiphol Area Development Company (SADC);
- Ondernemersvereniging Hoofddorp Zuid.

Tevens is gesproken met de projectteams van onder andere Park21, Transformatorstation en HOV-Haarlemmermeer zuidwest. Vanuit deze projecten zijn er ook eisen en wensen waarmee het project rekening moet houden. Mede hierdoor is er intern bij de gemeente een gebiedsoverleg ingesteld.

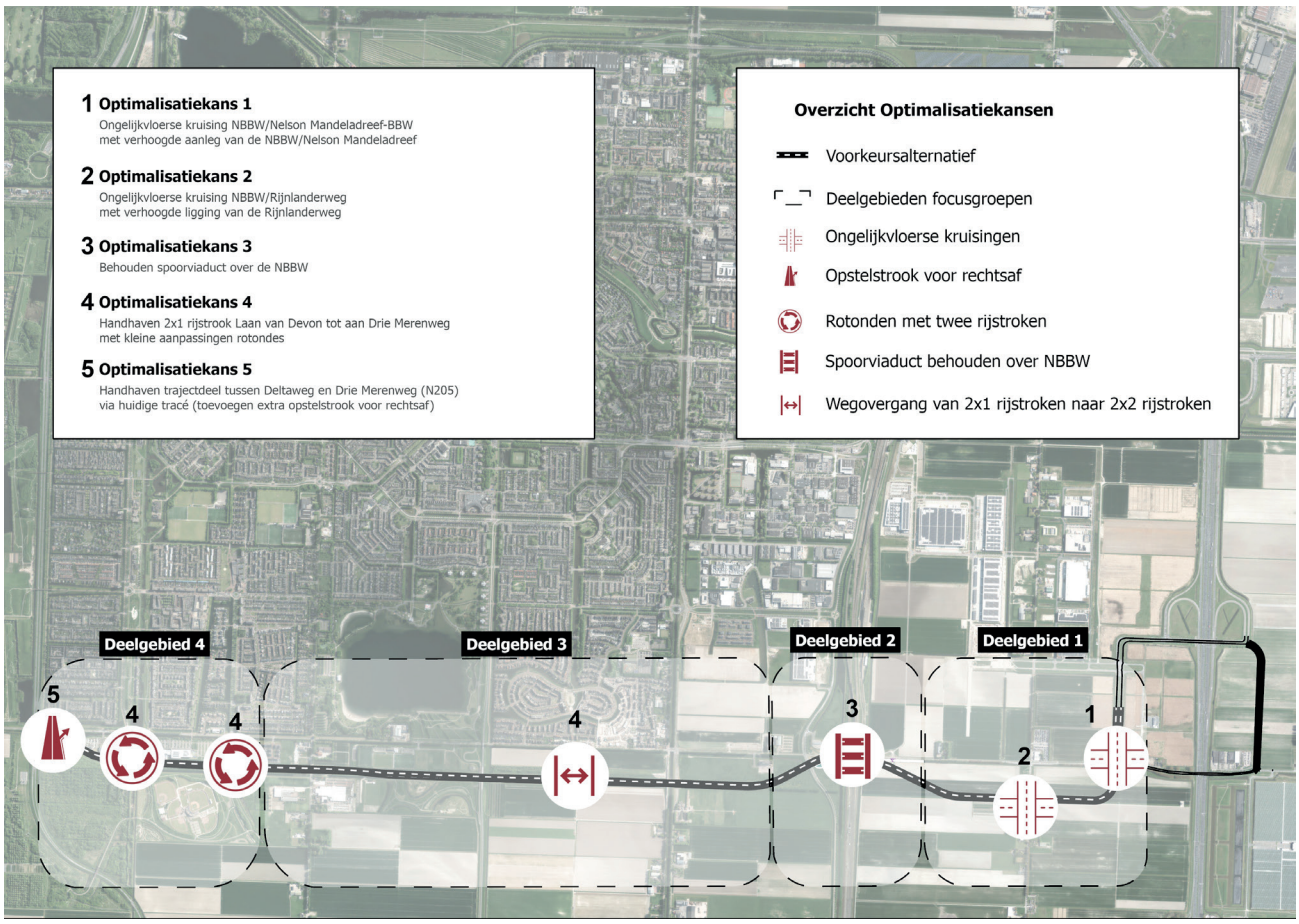
3. Participatie per optimalisatiekans

In dit hoofdstuk wordt er per optimalisatiekans ingegaan op wat de omgeving vindt.

DEELGEBIED 1 en 2

3.1. Kruising Nieuwe Bennebroekerweg / Nelson Mandeladreef en Bennebroekerweg

De kruising Nieuwe Bennebroekerweg /Nelson Mandeladreef en Bennebroekerweg is besproken tijdens de bijeenkomst met Focusgroep I. De deelnemers vonden het logisch dat er een ongelijkvloerse kruising komt om de doorstroming te bevorderen. Er bleek geen voorkeur te bestaan



Figuur 12. Overzicht optimalisatiekansen en deelgebieden

voor een brug of tunnel. Wat de participanten vooral belangrijk vinden is hoe de verkeerstromen dan gaan vanaf de snelweg A4 richting de Rijnlanderweg en Rijsenhout.
Komt er een ongelijkvloerse kruising dan vindt men het erg belangrijk dat de zogenaamde oostelijk ontsluiting (op de A4) wordt gerealiseerd. De bewonerscommissie van de Rijnlanderweg, en SADC zien graag dat de ontsluiting wordt gerealiseerd.

De dorpsraad van Rijsenhout, die niet actief deelgenomen heeft aan de focusgroep en apart gesproken is begrijpt dat de oostelijk ontsluiting dan wenselijk is, maar maakt zich grote zorgen voor nog meer sluipverkeer in het dorp als er file is op de A4.

Hierbij deel van de reactie van dorpsraad Rijssenhout:



De nieuwe aansluiting zal volgens ons zorgen voor nog meer sluipverkeer richting Rijsenhout. De A4 staat iedere spits vast en men gebruikt de parallel gelegen Aalsmeerderweg als sluiproute in noordelijke of zuidelijke richting. Dit verkeer komt o.a. van de logistieke centra ten noorden van Rijsenhout maar ook van verkeer op de A4 vanuit Amsterdam naar bij voorbeeld Alphen a/d Rijn, dat een afslag eerder neemt omdat de A4 vaststaat. Als voorbeeld het distributiecentrum van Amazon, waar veel busjes door het dorp heen “scheuren” op weg naar de A4 of richting Burgerveen/ Leimuiden.

3.2. Kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg

Belangrijk voor de deelnemers van Focusgroep I is ook hier de routering bij de uiteindelijk oplossing. Hoe komen de verschillende verkeersdeelnemers van A naar B. Hierbij gaat het om autoverkeer van en naar de A4 en Hoofddorp (centrum) en vice versa.

De deelnemers, met name de bewoners aan de Rijnlanderweg, vinden een niet gelijkvloerse kruising met de Nieuwe Bennebroekerweg een goede oplossing. Temeer omdat zij daarmee verwachten dat het sluipverkeer, waar men nu veel overlast van ondervindt, zal afnemen. Afslaan wordt dan een stuk lastiger, omdat er 'geslingerd' moet worden. Wel vinden de meeste deelnemers van deze Focusgroep het belangrijk dat de kruising Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg weer een normale kruising wordt, waar je naar alle kanten mag afslaan. Dit zodat men wel naar Hoofddorp en de A4 kan zonder enorm om te moeten rijden. Tevens is het voor landbouwverkeer belangrijk dat die mogelijkheid terugkomt. De aanleg van een landbouwpad als oplossing, zoals nu gerealiseerd lijkt te gaan worden ten noorden van de Bennebrokerweg is voor hun niet wenselijk.



3.3. Aansluiting PARK21

Voor PARK21 is het belangrijk dat het park bereikbaar blijft vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg. Een aantal deelnemers van de Focusgroep I vindt dit ook echt belangrijk omdat men vindt dat de gemeente moet zorgen dat het festivalterrein bereikbaar blijft en grote groepen mensen na een festival makkelijk weg moeten kunnen met de auto.

Een ander belangrijk argument waarom, met name LTO en agrarische ondernemers, voorstander zijn van de aansluiting op PARK21 is dat daarmee ook de landbouwvoertuigen vanaf de Rijnlanderweg de Bennebroekerweg op/af kunnen. Graag rijden ze mee op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Als de (oude) Bennebroekerweg weggaat bij het spoorviaduct (om ruimte te maken, zie paragraaf 3.4.) is het voor zowel de LTO, de agrarische bedrijven en omwonenden een absolute noodzaak om vanaf de Bennebroekerweg de Nieuwe Bennebroekerweg op te kunnen, omdat zij anders niet richting Hoofddorp centrum kunnen.
De verwachting dat dit uitnodigt tot sluipverkeer, als er een file op de A4 is, lijkt tot nog toe mee te vallen omdat bestuurders vanaf de A4 flink moeten "slingeren". Dit is onaantrekkelijk.

3.4. Onderdoorgang spoorviaducten

De onderdoorgang van het spoor is voor het project een grote uitdaging. Om ruimte te maken voor een brede weg moet het spoorviaduct eigenlijk aangepast worden, maar dat kost erg veel geld. De wens om het spoorviaduct niet aan te passen is besproken met de deelnemers van Focusgroep I en Focusgroep II.

In het algemeen zien de deelnemers de uitdaging om te zorgen dat alles onder het spoor te laten gaan zonder het viaduct aan te passen. Zij vinden het vooral belangrijk dat het (auto)verkeer veilig en snel de spoorviaducten kan passeren. Tijdens de bijeenkomsten is de vraag gesteld of het niet makkelijker/handiger is om de Bennebroekerweg te verbreden in plaats van een Nieuwe Bennebroekerweg aan te leggen aan de oostkant van het spoor. Dit scheelt onder andere een extra slinger voor de auto waardoor het veiliger wordt. Het projectteam heeft dit idee nogmaals

onderzocht. Het verbreden van de Bennerbroekerweg is niet wenselijk omdat het o.a. niet past in polderlintenbeleid en er onvoldoende ruimte is.

De onderdoorgang is ook apart besproken met een aantal belangrijke stakeholders. Zij vinden het belangrijk maar vinden het voorwaardelijk dat er ook ruimte blijft voor:

- Landbouwvoertuigen;
- Fietsers;
- Water.

Over hoe dit (technisch) te realiseren doen de verschillende stakeholders niet direct uitspraken. LTO heeft de voorkeur mee te rijden met het overige verkeer onder het spoor door (en verder ichting het westen).



DEELGEBIED 3

3.5. Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg tot Laan van Devon

Bij de participatie van de Nieuwe Bennebroekerweg, kruising Spoorlaan tot aan de Laan van Devon zijn maar een paar opmerkingen meegeven aan het projectteam.
Veel deelnemers van de Focusgroepen, maar ook bezoekers van de informatiemarkt op 9 maart, zijn benieuwd hoe de doorstroming op de Spoorlaan zal gaan. Temeer omdat bij het Verkeerscirculatieplan Hoofddorp (VSP Hoofddorp) is aangegeven dat de Van Heuven Goedhartlaan autoluw wordt en het verkeer dus via de Spoorlaan over de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 zal gaan.
Ook het verkeer op de Spoorlaan naar Nieuw-Vennep staat in de ochtend regelmatig vast. Daarom hopen veel deelnemers dat het kruispunt niet het volgende knelpunt wordt als de onderdoorgang is verbeterd en er daar dus meer auto's zullen gaan rijden.

Ook wordt opgemerkt dat er goed gekeken moeten worden naar de fietsroutes in combinatie met het Spoorviaduct.

De verschillende deelnemers van de Focusgroepen zien graag zo ver mogelijk 2 keer 2 rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit zal de doorstroming nu, maar ook zeker in de toekomst ten goede komen.

3.6. Laan van Devon naar het westen

De input van de participanten over de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg van Laan van Devon naar de rotonde bij de Deltaweg is eenduidig.
De deelnemers van Focusgroep II vinden doorstroming het belangrijkste. de deelnemers van deze Focusgroep pleiten ervoor om de gehele weg te voorzien van 2 keer 2 rijstroken. Voordeel bij 2 keer 2 rijstroken is dat:

- landbouwverkeer kan meerijden (veiliger dan op de Bennebroekerweg), maar wel ingehaald kan worden.
- er in geval van een ongeluk nog doorstroming mogelijk op een andere rijstrook.
- Eventuele HOV-bus kan blijven meerijden op de weg en hoeft er geen vrij liggende busbaan te worden aangelegd.
- De weg is toekomst-proof.

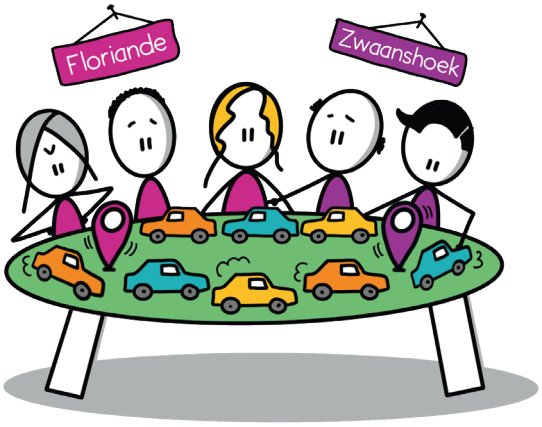
Wel is er verschil van inzicht in hoe gemakkelijk je van de Nieuwe Bennebroekerweg in de wijk Floriande moet kunnen komen. Voor sommige deelnemers was de Toolenburgerweg een kans geweest om extra ontsluiting van de wijk mogelijk te maken.

Een ander aandachtspunt dat is meegegeven aan het projectteam is dat er goed gekeken moet worden naar fietsoversteek mogelijkheden naar PARK21. Binnen het project is daar nog niet uitgebreid naar gekeken, maar de participanten willen graag weten hoe dat mogelijk gemaakt wordt. Zeker omdat dit vervoersbewegingen met de auto kan reduceren.
In de volgende fase zal dit ook worden meegenomen in de wensen van de omgeving.

Deelgebied 4

3.7. Zoekgebied deelgebied 4

Binnen deelgebied 4, het zoekgebied, waren in het vorige VKA meerdere opties benoemd. In het project en tijdens de participatie zijn deze verschillende opties bekeken, wat de problemen zijn en wat mogelijke oplossing(en) zijn. Hierover is uitgebreid gesproken met de deelnemers van Focusgroep III.



Participanten

De meeste deelnemers pleiten al vanaf het begin (en ook al in de vorige projectfase) voor de zogenoemde zuidelijk variant. Bewoners van Aquaradius en Hof van Pampus ervaren veel overlast van geluid en fijnstof in hun woningen die relatief dicht op de weg staan.
Leden van de wijkraad Floriande en de dorpsraad Zwaanshoek geven aan dat het verkeer vaak vaststaat in de wijk/in hun dorp. De verwachting is dat de verkeersoverlast afneemt als er vanaf de rotonde bij de Deltaweg een weg naar het zuiden loopt en daar op de Driemerenweg aansluit.
De vertegenwoordiging van onder andere de vogelvereniging is geen voorstander van de ligging van de weg naar het zuiden om zo het belangrijke natuurgebied (NatuurNetwerkNederland) te behouden voor de natuur.

Onderzoeken

Tijdens de afgelopen projectfase zijn er diverse onderzoeken (verkeer, fijnstof en geluid) uitgevoerd. De resultaten van het verkeersonderzoek tonen aan dat het niet noodzakelijk is om grote aanpassingen aan de huidige weg te doen om de doorstroming te verbeteren. Uit het aanvullende onderzoek naar geluid en fijnstof blijkt dat de gemeente geen wettelijk normen overschrijdt.
De resultaten van deze onderzoeken samen geven geen aanleiding tot grote aanpassingen aan de aansluiting Nieuwe Bennebroekerweg – Drie Merenweg tot rotonde Nieuwe Bennebroekerweg – Deltaweg. Om de verkeersafhandeling te bevorderen kan de aansluiting op de Drie Merenweg uitgebreid worden met één extra strook voor afslaand verkeer komende vanuit oost naar noord. Daarnaast zou het advies zijn om de vormgeving van de rotonde Deltaweg aan te passen en de rotonde uit te breiden naar 2 rijstroken.

Invloeden die buiten de scope van het Project WodZ vallen zouden mogelijk tot een hele andere oplossingsrichting kunnen leiden die die niet strookt met bovenstaande aanpassing.

De deelnemers van Focusgroep III stellen dan ook voor dat er breder gekeken wordt naar de verschillende ontwikkelingen en problemen in het gebied. Zo wordt er onder andere op dit moment een onderzoek gedaan naar de aanleg van een busbaan voor het project HOV- Haarlemmermeer Zuid West. De zuidelijke variant is in de ogen van de focusgroepleden daarmee nog steeds een mogelijke optie.



Figuur 13. Zoekgebied deelgebied 3.

Focusgroep III geeft graag het volgende mee:

Op dit moment nog geen keuze te maken voor het tracé Nieuwe Bennebroekerweg deelgebied 4. Maar eerste onderstaande te onderzoeken c.q. projecten af te wachten. En vervolgens de resultaten mee te nemen in de afweging van het meest optimale tracé voor dit gebied.

- Binnen het project Weg om de Zuid een traject op te starten om een breder gebiedsgericht onderzoek te starten naar de verschillende verkeersproblemen in het aansluitende gebied richting Bennebroekerweg, Zwaanshoek en Floriande.
- Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van de informatie die is opgehaald tijdens de participatie in de ontwerpfase om te voorkomen dat er zaken herhaald worden.
- De uitkomsten van de studie HOV-lijn af te wachten en de resultaten mee te nemen in de keuze van het tracé Nieuwe Bennebroekerweg in deelgebied.
- Ook zoeken naar een oplossing voor de (te korte) invoegstroken bij het kruispunt Driemerenweg/ Nieuwe Bennebroekerweg

Het advies van de Focusgroep is om in het projectbudget voldoende middelen te reserveren, en in de planning voor regulier onderhoud op bijvoorbeeld infrastructuur en andere gemeentelijke werkzaamheden in het nieuwe zoekgebied uit te gaan van wijziging in de huidige situatie, om de toekomstige realisatie van een zo optimaal mogelijk ontwerp mogelijk te maken.



gemeente
Haarlemmermeer