gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Geoptimaliseerd voorkeursalternatief Weg om de Zuid (voorheen Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg)
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Steller	Lidia Tieman
Collegevergadering	11 juni 2024
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	11048351

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. de oostelijke aansluiting op de A4, bij Rijsenhout, op te nemen in project Weg om de Zuid en deze verder uit te werken als onderdeel van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief;
2. voor de fietsroute langs de Nieuwe Bennebroekerweg onder het spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg te zoeken naar een optimale variant voor de fietsveiligheid en daarin twee routes verder uit te werken, waarvan een via de noordzijde en een via de zuidzijde van het viaduct;
3. de benodigde locatie voor de fietsoversteek ten westen van het spoor te onderzoeken samen met de projectorganisatie fietspad Lincolnpark.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het geoptimaliseerde voorkeursalternatief Weg om de Zuid 2024 vast te stellen met als optimalisaties:
    - een ongelijkvloerse kruising Nelson Mandeladreef-Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nelson Mandeladreef;
    - een ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg;
    - behoud van het spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg met aanleg van 2x2 rijstroken onder het spoorviaduct door en de daarmee gemoeide maatregelen, waarbij de verkeersveiligheid het belangrijkste aandachtspunt is;
    - het handhaven van 2x1 rijstroken op het deel vanaf de Laan van Devon tot aan de aansluiting Driemerenweg;
    - handhaven van het trajectdeel van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Deltaweg en N205 via het huidig tracé;
    - de inrichting van de Nieuwe Bennebroekerweg ten westen van de kruising Spoorlaan tot aan de aansluiting Driemerenweg in bestaande situatie te handhaven in afwachting van de uitkomsten van de planstudie naar de HOV (10326916) op dit tracédeel uiterlijk eerste kwartaal 2026.

2. de gereserveerde € 3 miljoen voor oostelijke ontsluiting op de A4 bij Rijsenhout uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit toe te kennen aan project Weg om de Zuid.

2. Samenvatting

In de komende jaren gaat onze gemeente verder groeien. Er worden 20.000 woningen gerealiseerd tot 2040. Dat betekent een substantiële stijging van het inwonersaantal. Een groot deel van deze woningen wordt gerealiseerd binnen het stadscentrum, Hydepark en Spoorzone in Hoofddorp. Zonder de Weg om de Zuid (de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg) is de woningbouw niet mogelijk. Bovendien is met de huidige autonome groei al de verwachting dat het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) onvoldoende door kan stromen.

Op 18 januari 2022 hebben wij samen met Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de provincie Noord-Holland ingestemd met het verder uitwerken van een voorkeursalternatief (VKA) voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg (2022.0000016).

We hebben het VKA van januari 2022 geoptimaliseerd. Dit heeft geleid tot vijf optimalisaties voor het VKA:

1. aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef en de Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef;
2. aanleggen van een ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg;
3. behouden van het spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg 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;
4. 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;
5. handhaven van het trajectdeel van de Nieuwe Bennebroekerweg 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.

Het geoptimaliseerde VKA inclusief 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 'Hoogwaardig Openbaarvervoer (HOV)' verwerkt.

In deze kostenraming van € 145,3 miljoen exclusief BTW is het behoud van het spoorviaduct nog niet verwerkt, omdat de exacte besparing nog berekend wordt. De verwachting is dat dit een kostenoptimalisatie oplevert van € 17,7 miljoen, waarmee de totale raming uitkomt op

€ 130,6 miljoen voor het VKA inclusief oostelijke ontsluiting.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

In de komende jaren gaat onze gemeente verder groeien. Er worden 20.000 woningen gerealiseerd tot 2040. Dat betekent een substantiële stijging van het inwonersaantal. Een groot deel van deze woningen wordt gerealiseerd binnen het stadscentrum, Hydepark en Spoorzone in Hoofddorp. Zonder de Weg om de Zuid (de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg) is de woningbouw niet mogelijk. Bovendien is met de huidige autonome groei al de verwachting dat het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg onvoldoende door kan stromen.

Op 18 januari 2022 hebben wij samen met VRA en provincie Noord-Holland ingestemd met het verder uitwerken van een voorkeursalternatief (VKA) voor de opwaardering van de Bennebroekerweg (2022.0000016). Dit VKA bestaat uit de volgende ingrepen en is geraamd op € 122 miljoen (prijspeil 1 juli 2021):

- de aanleg van een nieuwe weg van 2x2 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;
- het vervangen van het bestaande spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg 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;
- 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;
- een nog te bepalen nieuw tracé met twee keer één rijstrook tussen de kruising Deltaweg en de N205 Driemerenweg, waarbij duidelijk is dat dit wegvak zuidelijker komt te liggen dan het bestaande tracé;
- de mogelijkheid om een bus met voorrang (prioriteit) in de verkeerslichtenregeling mee te laten rijden of eventueel later nog een vrij liggende busbaan aan te leggen;
- diverse verbeteringen aan het fietsnetwerk langs en over het tracé, zoals de fietsbrug bij de Deltaweg richting PARK21.

Op 9 december 2022 hebben wij een samenwerkingsovereenkomst (SOK) met de provincie Noord-Holland en de VRA gesloten voor de plan uitwerkingsfase. Een belangrijke opdracht uit deze SOK was om het VKA van januari 2022 verder te optimaliseren en binnen de financiële randvoorwaarden te brengen. Dit kan door het vinden van aanvullend budget (er is € 86 miljoen beschikbaar), door optimalisaties en/of door fasering van de werkzaamheden.

Welk doel wordt nagestreefd?

We gaan de doorstroming en capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg op orde krijgen zodat de nog te ontwikkelen woningbouw en bedrijvigheid goed ontsloten worden en ook bestaand verkeer gebruik kan blijven maken van deze belangrijke route. De Weg om de Zuid draagt bij aan een toekomstbestendige, bewoonbare en bereikbare metropoolregio Amsterdam. Dit leidt tot de volgende twee hoofddoelstellingen:

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

Het streven is dat het een weg wordt die zo duurzaam en innovatief mogelijk is en een aansprekende toegang biedt tot het zuidelijke deel van onze gemeente. Het is een weg van de 21e eeuw die modern, duurzaam, robuust en toekomstbestendig is.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

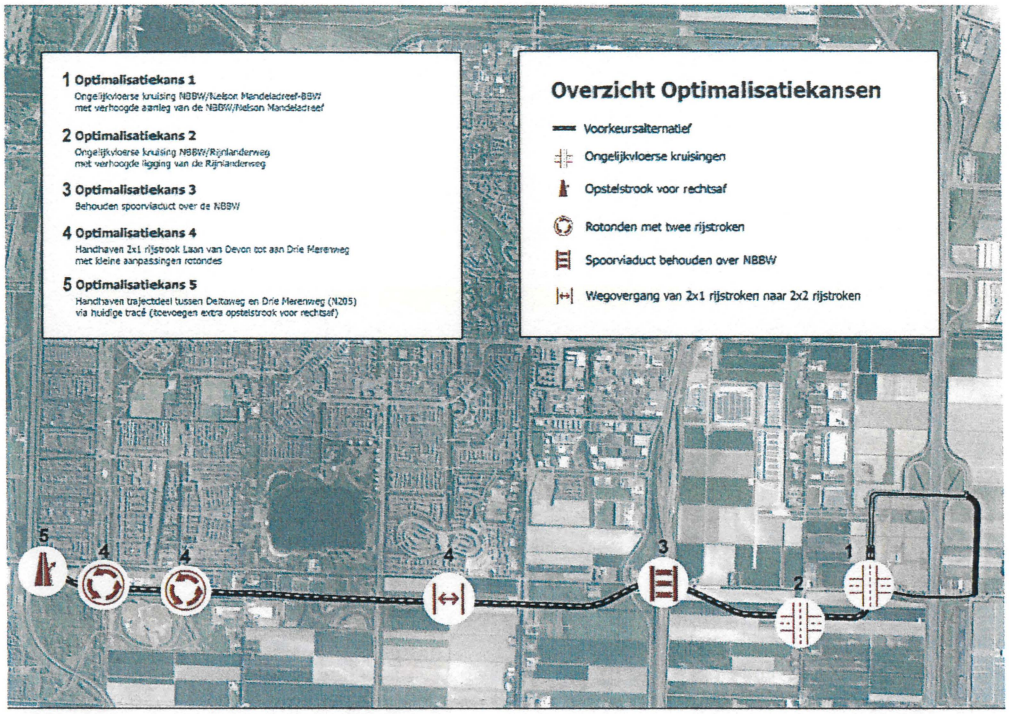
We hebben het VKA van januari 2022 geoptimaliseerd. Daar gaan we in deze paragraaf verder op in. De vraagstukken die hieraan ten grondslag lagen, waren allereerst om het VKA beter passend te maken bij de beschikbare financiële middelen en als tweede de plannen voor de verdichtingsopgave bij het station mee te nemen door de verkeerscijfers mee te nemen in het ontwerp. In 2023 is de visie op de inrichting van het centrum van Hoofddorp vastgesteld (8414059), die samen met de Verdichtingsvisie uit 2021 (2022.0000047) toelicht hoe en waar binnen de bestaande kernen van Haarlemmermeer groei kan plaatsvinden (concept ontwikkelkader Spoorzone, Visie Stadscentrum en VSP Hoofddorp). Deze visies zijn uitgangspunt voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg.

Actualisatie verkeerscijfers

De verkeerscijfers zijn op basis van de nieuwe informatie uit het vastgestelde Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2040 (7563505) geactualiseerd en geven nieuwe inzichten voor de benodigde opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg om doorstroming te blijven faciliteren. Richting 2040 is er sprake van flinke verkeerstoenames, zowel door autonome groei als ten gevolge van planontwikkelingen. Dit betekent dat zonder de Weg om de Zuid in 2040 de doorstroming verder verslechtert, met name aan de oostzijde tussen de Nelson Mandeladreef en Rijnlanderweg en ter hoogte van het spoorviaduct. De verkeersintensiteit wordt hier zo hoog dat dit zorgt voor filevorming.

Bovenstaande heeft geleid tot vijf optimalisaties voor het VKA:

1. aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef en de Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef;
2. aanleggen van een ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg;
3. behouden van het spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg 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;
4. 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;
5. handhaven van het trajectdeel van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Deltaweg en N205 via het huidig tracé.



Figuur 1 Overzicht van alle optimalisatiekansen

Wat zijn de argumenten

1. *Ongelijkvloerse kruising Nelson Mandeladreef/Bennebroekerweg met verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef*

In het VKA van januari 2022 wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising met een kleine aanpassing ten opzichte van de huidige situatie. Een fors opgezette, Verkeersregelinstallatie (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, is weliswaar duurder, maar zorgt ervoor dat er op dat punt geen interactie is tussen het kruisende verkeer en de doorstroming daarmee goed is. Daarnaast blijft bij een verhoogde ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg de bestaande weg (Bennebroekerweg) en het fietsverkeer op nagenoeg gelijke hoogte, wat het meest comfortabel is voor fietsers.

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. Deze ontsluiting is daarom randvoorwaardelijk.

2. *Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Bennebroekerweg-Rijnlanderweg met verhoogde ligging van de Rijnlanderweg*

Onderdeel van het VKA van januari 2022 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.
Vanwege bovenstaande bezwaren kiezen we nu voor een verhoogde ligging van de Rijnlanderweg bij dit kruispunt. Er zijn geen risico's meer voor de aanleg wat betreft het grondwater. Bovendien is een verhoogde ligging van de Rijnlanderweg goedkoper in uitvoering.

3. Behouden spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg
Het VKA van januari 2022 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. Het vervangen van het spoorwegviaduct brengt hoge kosten met zich mee en is niet duurzaam, omdat het viaduct pas op de helft van zijn afschrijvingstermijn zit en zorgt voor een grote afhankelijkheid van ProRail.

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. Op basis van deze onderzoeken, waaronder een verkeersveiligheidsaudit, is de volgende optimalisatie het meest kansrijk:
- de Bennebroekertocht blijft op dezelfde plek, maar wordt van een open verbinding omgezet naar een gesloten verbinding;
- dat creëert extra ruimte voor de aanleg van 2x2 rijstroken. 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 blijft 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. Het 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.

Bovenstaande betekent dat de kruising PARK21-Nieuwe Bennebroekerweg-Bennebroekerweg een volwaardige kruising wordt om zo het landbouwverkeer mee te kunnen laten rijden op het stuk Nieuwe Bennebroekerweg. Het kruispunt Spoorlaan hoeft niet verplaatst te worden, omdat de Bennebroekertocht niet wordt verplaatst. Samen met het in stand laten van het spoorviaduct levert dit een grote besparing op (zie paragraaf 3.3). Een nadeel is dat het fietsverkeer in deze optimalisatie geen gebruik meer kan maken van de huidige route en via de zuidkant danwel de noordkant het spoorviaduct onderdoor moet. Daarnaast moet er gekozen worden voor een gesloten waterverbinding, die waarschijnlijk gecompenseerd kan worden door

het wateroppervlak van de Bennebroekertocht aan de oost- en westzijde van het viaduct te verbreden. Dit laatste wordt in de volgende fase van het project verder onderzocht.

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

Het VKA van januari 2022 ging uit van verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg naar 2x2 rijstroken tot aan de kruising Deltaweg. 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. Het voorstel is om deze verbreding door te trekken tot aan de Laan van Devon. Het wegvak tussen het kruispunt met de Hoofdweg 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. Ook is het voorstel om de rotondes bij de kruisingen van de Nieuwe Bennebroekerweg met de Molenaarslaan en de Deltaweg uit te breiden naar twee rijstroken om zo de doorstroming goed te houden.

5. *Voorlopig handhaven trajectdeel van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Deltaweg en Drie Merenweg (N205) via huidig tracé*

De nieuwe verkeerscijfers geven geen aanleiding om de huidige weg grootschalig te wijzigen. 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 VKA van januari 2022 geen nieuw tracé aan te leggen, maar het huidige tracé te handhaven.

Vanwege de direct omwonenden is er is onderzoek gedaan naar geluid en luchtkwaliteit op deze locatie. Uit die onderzoeken blijkt dat de geluidsbelastingen iets omhooggaan, maar binnen de vastgestelde grenswaarden vallen. In het geluidsonderzoek wordt wel de suggestie gedaan om bij groot onderhoud, waarbij het asfalt vervangen moet worden, te overwegen het huidige asfalt te vervangen door meer geluid reducerend asfalt, omdat de geluidsbelasting tegen de bovengrenswaarde aan ligt. Daarnaast zijn er ook andere mitigerende maatregelen denkbaar. Voorstel is om deze maatregelen in de verdere uitwerkfase verder te onderzoeken. 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 World Health Organization (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.

Omdat de doorstroming in de omgeving onvoldoende lijkt te zijn en er tevens nog een onderzoek loopt naar HOV is het voorstel om, na afronding van dat onderzoek, goed te kijken naar dit gebied. Om als er meer duidelijkheid is te zorgen voor de juiste passende maatregelen.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

HSL-viaduct en Schiphollijn-viaduct

Uit voorbereidend onderzoek naar de gevolgen voor beide viaducten (IV-Infra) blijkt dat door het toevoegen van extra rijstroken de kans zeer groot is dat de oplegberekeningen en de constructieberekeningen van de beide spoorwegviaducten opnieuw uitgevoerd moeten worden. Dit zijn complexe berekeningen waarvan op dit moment nog niet duidelijk is of de uitkomst leidt tot technische onmogelijkheden om de rijstroken toe te voegen. Vooralsnog zijn er voor nu grove berekeningen uitgevoerd, waaruit blijkt dat er geen onmogelijkheden zijn. Als het ontwerp verder wordt uitgewerkt worden de detailberekeningen gemaakt. De

detailberekeningen die in een later stadium van het project worden uitgevoerd, zouden ertoe kunnen leiden, dat het toevoegen van extra rijstroken toch niet op kan worden uitgevoerd.

Daarnaast brengen de recente ontwikkelingen met betrekking tot het HSL-viaduct (horizontale zijwaartse stabiliteitsproblemen) grote onzekerheid over mogelijke aanpassingen aan het HSL-viaduct. Dit kan mogelijk resulteren in versterkingsmaatregelen waardoor er geen ruimte meer ontstaat voor het toevoegen van extra rijstroken. Door deze ontwikkelingen is de kans zeer klein dat het VKA van januari 2022 alsnog uitgevoerd zou kunnen worden. Dit onder andere vanwege de grote impact van het verplaatsen van het water wat hier toen nog een uitgangspunt was. ProRail is zich bewust van de interactie van beide projecten en denkt actief mee aan oplossingen.

Beroepsprocedures en het niet minnelijk verkrijgen van gronden
Bij grote infrastructurele projecten met een grote ruimtelijke impact is ondanks een uitgebreid omgevingsmanagement, de kans op bezwaren zeer reëel met potentieel grote effecten op de planning. Ook het verkrijgen van gronden kan leiden tot lange juridische procedures. Door goed met de omgeving in gesprek te gaan proberen we deze risico's zoveel mogelijk te minimaliseren.

Wijzigingen wetgeving (onder andere Stikstof)
Vanwege de doorlooptijd in combinatie met veranderende wetgeving ten aanzien van onder andere stikstof kunnen er gevolgen optreden die effect hebben op de planning en haalbaarheid van het project. Vooraf zijn deze moeilijk in te schatten.

3.3 Wat mag het kosten?
In de samenwerkingsovereenkomst van 9 december 2022 (2022.0002128) is de opdracht gegeven om aanvullende dekking te vinden. Het VKA uit 2022 is destijds geraamd op € 122 miljoen exclusief BTW, berekend op prijspeil 1 juli 2021. Op dat moment was er vanuit alle partners, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en wijzelf, een totaal van € 86 miljoen exclusief BTW beschikbaar aan gereserveerde middelen. Van dit totaalbedrag draagt de provincie Noord-Holland circa € 55 miljoen bij, de VRA circa € 21 miljoen en onze gemeente Haarlemmermeer circa € 10 miljoen. Deze bedragen zijn nog niet geïndexeerd. Alleen wij hebben 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 in de aanvraag van Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) een aanvullend bedrag van € 39,9 miljoen inclusief BTW opgenomen. Dit is een bedrag van € 33 miljoen exclusief BTW. De bijdrage vanuit de BO MIRT is te besteden aan mobiliteitsmaatregelen die woningbouw in Spoorzone faciliteren. Dit correspondeert met de optimalisatie van Weg om de Zuid waarbij nu vooral de maatregelen in het oostelijk deel van het tracé essentieel 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 (UPM). De oostelijke ontsluiting bij de A4 is randvoorwaardelijk voor de ongelijkvloerse kruising van de Nelson Mandela dreef/Nieuwe

Bennebroekerweg met de Bennebroekerweg, die nu in het voorliggende voorkeursalternatief zit.

Dit betekent dat er nu in totaal € 122 miljoen exclusief BTW aan gereserveerde middelen beschikbaar is voor de uitvoering van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief inclusief de oostelijke ontsluiting. Hiervan is onze bijdrage van 10 miljoen al geautoriseerd, waarvan in totaal € 8,6 miljoen is vrijgegeven.

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

Om een goede vergelijking te kunnen maken hebben we eerst het VKA van januari 2022 naar het prijspeil van het voorliggende geoptimaliseerde VKA gebracht. Het VKA 2022 komt hiermee op een bedrag van € 144,2 miljoen uit, exclusief BTW. Indexering van juli 2021 naar oktober 2023 bedraagt 20,9% (CBS GWW (42/43 Grond-, weg- en waterbouw)).

Het geoptimaliseerde VKA inclusief 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 kostenraming is 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
Richtprijs besparing spoorviaduct		€ -17,7
Totaal		€ 130,6

De verwachte besparing is dat het behoud van het spoorviaduct een kostenoptimalisatie oplevert van € 17,7 miljoen, waarmee de totale raming uitkomt op € 130,6 miljoen voor het VKA inclusief oostelijke ontsluiting.

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 einde 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 alle gereserveerde middelen.

Wat zijn de financiële risico's?
In de kostenraming is een risicoreservering opgenomen van 27,5% van de benoemde kosten. Dit wordt gezien als een passend percentage voor de huidige projectfase. Eventuele verhogingen van de kosten die optreden omdat bepaalde risico's zich voordoen, worden hiermee gedekt. Door deze conservatieve raming wordt kostenoverschrijding beperkt. Een specificatie van de risicoreservering volgt zodra het risicomanagement goed is ingeregeld en er een actueel en gekwantificeerd risicoregister is opgesteld.
Aan de subsidie 'specifieke uitkeringen voor mobiliteitsmaatregelen (Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw)' worden naast het tijdig realiseren van de infrastructurele maatregelen ook aanvullende eisen gesteld. De belangrijkste daarvan is het realiseren van woningen. Het niet tijdig realiseren van deze woningen kan leiden tot een gedeeltelijke terugbetaling van de subsidie door ons. Er ontstaat dan een gat in de dekking van het project. Als sturing hierop zullen versnellingsmaatregelen getroffen moeten worden voor de woningbouw en kan in contact worden getreden met het ministerie voor het verruimen van de subsidievoorwaarden. Vele gemeenten die gebruik maken van deze regeling voorzien dit risico, daarom slaan gemeenten onderling de handen ineen om zo het risico te elimineren of zo veel mogelijk te verkleinen.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de kaders en het krediet, via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering. Eerste aanspreekpunt in het college is de wethouder Verkeer en Vervoer. Omdat dit een samenwerking is tussen drie partijen worden deze in een stuurgroep vertegenwoordigd. Vanuit onze gemeente neemt de wethouder Verkeer en Vervoer daaraan deel.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Participatie en communicatie
Participatie heeft plaatsgevonden door middel van een klankbordgroep (Klankbordgroep Ontwerpfase) en drie verschillende focusgroepen. De klankbordgroep, een voortzetting van de klankbordgroep van het VKA in 2022 heeft in deze fase een andere overstijgende rol gekregen, gericht op het gehele project en op de bewaking van het participatieproces. Daarnaast zijn per deelgebied(en) zogenaamde focusgroepen opgestart. Deelnemers aan deze focusgroepen kregen de mogelijkheid om mee te denken en om te reageren op de inhoud van dat deelgebied. Alle focusgroepen zijn in de periode eind 2023 en begin 2024 minimaal één keer bij elkaar geweest. Alle deelnemers zijn direct belanghebbenden of kennishouders die actief zijn bij een belangenorganisatie. Dit waren bewoners, ondernemers, organisaties of een afvaardiging van belangenvertegenwoordigers (dorps- of wijkraad of ondernemersvereniging). Belangrijke onderwerpen die zijn besproken waren onder andere de 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 en eventueel de oostelijks aansluiting op de A4 (in relatie tot mogelijke oplossingen). Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), fiets, het aantal rijstroken en de doorstromingsproblematiek in het gebied tussen de Deltaweg en de Drie Merenweg.

Communicatie
Daarnaast kwamen op 9 maart 2024 ruim 500 inwoners en ondernemers uit Hoofddorp-Zuid en omgeving bij elkaar tijdens de informatiemarkt over het project Weg om de Zuid, HOV Haarlemmermeer zuidwest en PARK21. In de Van Zantenhal in Nieuw-Vennep konden zij in gesprek met medewerkers van de gemeente over deze drie projecten. Ook is er projectwebsite https://haarlemmermeergemeente.nl/hoofddorp-zuid/verbeteren-nieuwe-bennebroekerweg opgezet en kunnen mensen zich aanmelden voor de nieuwsbrief Hoofdorp Zuid met nieuwsberichten over het project. In bijlage B van Bijlage besluitvorming Weg om de Zuid staan de resultaten van de participatie. Een aantal adviezen van de participanten zijn overgenomen in de beslisrapportage.

Samenwerkingspartners Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam
Voor de samenwerking is een ambtelijke begeleidingsgroep samengesteld met vertegenwoordigers van onze gemeente, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam. Besluitvorming wordt gezamenlijk afgestemd op ambtelijk opdrachtgeversniveau met alle partners en in een bestuurlijke stuurgroep met alle partners. Vanaf 2022 zijn wij als gemeente trekker geworden van het project opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg, nu project Weg om de Zuid geheten.

HOV
De voorkeursvariant van januari 2022 ging 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. Op dit moment loopt er een planstudie over het HOV Haarlemmermeer zuidwest tot de tweede helft van 2025. De projecten Weg om de Zuid en HOV Haarlemmermeer zuidwest verlopen niet synchroon in de fasering. De te kiezen routevariant van en naar Nieuw-Vennep West is onderdeel van de planstudie en is daarom nu onzeker, waardoor niet duidelijk is op welk punten de HOV-verbinding aansluit op de Nieuwe Bennebroekerweg.
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. 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. Bovendien komt ook uit de planstudie of de bus mee gaat rijden of gebruik gaat maken van een aparte busstrook of busbaan.

Fiets
In het Fietsplan (10833380) zijn de doorfietsroutes voor Haarlemmermeer vastgelegd. Deze zijn afgeleid van de routes die zijn vastgelegd in de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681). 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.
De nieuwe doorfietsroute Hillegom - PARK21- Schiphol Tradepark (STP) en de hoofdfietsroute langs de Bennebroekerweg passeren het spoorviaduct. De nieuw te realiseren fietsverbinding Stadscentrum Hoofddorp/Spoorzone en PARK21 via Lincolnpark kruist de Nieuwe Bennebroekerweg. Aan dit fietspad is door het Rijk een financiële bijdrage toegekend. Bij het behouden van het spoorviaduct over de Nieuwe Bennebroekerweg 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 de projectorganisatie fietsroute Stadscentrum Hoofddorp/Spoorzone en PARK21 via Lincolnpark. Deze oplossing heeft als nadeel 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.

Planning
De komende periode willen wij de samenwerkingsovereenkomst verlengen en werken wij toe naar een realisatieovereenkomst. Daarnaast wordt een ingenieursbureau gecontracteerd voor de engineering en voor de uitvoeringswerkzaamheden.

Er is 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 het omgevingsplan en de omgevingsvergunning nodig is. In die context wordt naar versnellingsoplossingen gezocht. Ook kan er versnelling plaatsvinden wanneer er geen beroepen 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.

De verwachting is dat in het vierde kwartaal 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)	Derde kwartaal 2028
Oostelijk deel (Mandeladreef – Spoorlaan)	Vierde kwartaal 2030

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd
Tot nu werd de raad geïnformeerd over de Nieuwe Bennebroekerweg als onderdeel van het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Na vaststelling van het VKA gaat informeren over de voortgang plaatsvinden door middel van een halfjaarlijkse voortgangsbrief. Daarnaast wordt de raad op financieel gebied ook geïnformeerd in het Strategisch Perspectief Investeringen (SPI).

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?
De ambitie van de MRA (Woondeal) is om in de periode tot en met 2040 circa 20.000 woningen te realiseren in onze gemeente. Door de woningbouwontwikkeling in Haarlemmermeer kunnen wij een aanzienlijk deel van deze regionale woningbouwopgave van de MRA mogelijk maken.

Omdat de woningbouw in Haarlemmermeer onderdeel uitmaakt van de metropoolopgave wordt er nauw met de MRA samengewerkt om deze opgave ook te kunnen realiseren. De opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg is voor deze woningbouw randvoorwaardelijk

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

De secretaris, De burgemeester,

Cees Vermeer Marianne Schuurmans- Wijdeven

Bijlage(n):

- Rapport beslisinformatie Voorkeursalternatief Nieuwe Bennebroekerweg