gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Vaststelling Notitie Reikwijdte en Detailniveau Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Steller	Peter van Halteren / Gerjan Beijer
Collegevergadering	7 september 2021
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0002004

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. in te stemmen met de Nota van Beantwoording van Zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg;
2. de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg vast te stellen.

2. Samenvatting

Op 12 maart 2021 hebben de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam een samenwerkingsovereenkomst (2020.0000440) getekend om gezamenlijk te werken aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Nieuwe Bennebroekerweg en Bennebroekerweg tussen A4 en N205. Om de verbreding van deze volledige weg mogelijk te maken is - uitgaande van vigerende wetgeving - een nieuw bestemmingsplan nodig en moet de procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden gevolgd. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de eerste stap hiervoor. De concept NRD is op 20 mei 2021 zes weken ter inzage gelegd om de omgeving te informeren en eenieder de mogelijkheid te geven een reactie in te dienen over wat in de m.e.r. te onderzoeken. Op basis van de ontvangen reacties is een Nota van Beantwoording van Zienswijzen opgesteld. Op basis van de binnengekomen zienswijzen en nieuwe eigen inzichten worden er wijzigingen aangebracht in de NRD. In een overzichtstabel staat per onderwerp vermeld wat er gewijzigd is. Wijzigingen in lay-out, interpuncties, en dergelijk zijn niet in de tabel opgenomen.

De gemeente Haarlemmermeer - eigenaar en beheerder van de Nieuwe Bennebroekerweg - stelt als bevoegd gezag beide documenten vast.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Op 12 maart 2021 hebben de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam een samenwerkingsovereenkomst (2020.0000440) getekend om gezamenlijk te werken aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de N205. Dat is niet alleen nodig vanwege de bestaande doorstromings- en veiligheidsproblemen op de weg, maar ook omdat door de verdere groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en andere (ruimtelijke) ontwikkelingen het verkeer zal toenemen. Voor dit project wordt momenteel een gecombineerde verkenning en planstudie uitgevoerd om rond deze jaarwisseling te komen tot een voorkeursalternatief. Om de verbreding van deze weg mogelijk te maken is, uitgaande van vigerende wetgeving, een nieuw bestemmingsplan nodig en moet de procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden gevolgd. De bestemmingsplan- en m.e.r.-procedure wordt in een volgende projectfase, dus na het vaststellen van het voorkeursalternatief door de drie samenwerkende partijen, doorlopen. De NRD hoort bij de eerste stap van de m.e.r.-procedure en beschrijft welke onderzoeken plaatsvinden, op welke manier het onderzoek zal plaatsvinden en waarop de mogelijke alternatieven zullen worden beoordeeld.

Het onderzoek kijkt naar de verbreding van de weg naar maximaal 2x2 rijstroken. Ook wordt onderzoek gedaan naar aanpassingen van rotondes en kruispunten en de exacte ligging van sommige trajectdelen. Daarnaast worden de bestaande rotondes Molenaarslaan en Deltaweg betrokken in deze studie gezien de korte afstand van deze rotondes tot de Nieuwe Bennebroekerweg zodat auto's, fietsers en voetgangers veiliger en sneller deze locaties kunnen passeren. De aanleg van een goede landbouwroute en fietsstructuur langs of over de Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en Nelson Mandeladreef is onderdeel van deze studie. Het voorkeursalternatief van de Nieuwe Bennebroekerweg maakt toekomstige ontwikkelingen voor optimalisatie van de fietsstructuur over de Nieuwe Bennebroekerweg waarover nu nog geen besluiten zijn genomen ruimtelijk niet onmogelijk. Ook wordt in de studie, bijvoorbeeld in de modelberekeningen voor de kruispunten en in de ruimtelijke reserveringen, rekening gehouden met een eventuele komst van Hoogwaardig Openbaar Vervoer langs en over de Nieuwe Bennebroekerweg. Onderzocht wordt of in het project hiervoor voorinvesteringen nodig zijn. In de NRD vindt onderzoek plaats naar verschillende varianten, waaronder een variant die raakt aan PARK21. Dit stemmen we af met de plannen voor PARK21. PARK21 kent een eigen (m.e.r) procedure en afweging. Als vanuit het project Nieuwe Bennebroekerweg aanpassingen gewenst zijn aan de plannen voor PARK21 (bijvoorbeeld als de keuze op een zuidelijke ligging valt die deels door PARK21 gaat), leggen wij dit met een afweging voor aan de gemeenteraad.

3.2 Welk doel wordt nagestreefd?

Op basis van de NRD worden onderzoeken gedaan. De uitkomsten van deze onderzoeken moeten het mogelijk maken rond de jaarwisseling 2021/2022 een voorkeursalternatief te kiezen voor het oplossen van de problemen. Deze voorkeursaanpak wordt uiteindelijk in een volgende projectfase in een ruimtelijk plan (bestemmingsplan) vastgelegd waar ook, op basis van de NRD een m.e.r.-procedure, resulterend in een milieueffectrapportage voor wordt doorlopen. De zienswijzen op de NRD hebben niet geleid tot extra onderzoek of aanpassingen van de lopende onderzoeken.

3.3 Wat gaan we daarvoor doen?

De uitvoering van de gezamenlijke verkenning en planstudie voor de Opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg is met partijen overeengekomen in een samenwerkingsovereenkomst. In deze samenwerkingsovereenkomst is het opstellen en

vaststellen van de NRD beschreven. Deze besluitvormingsstap is met andere woorden een logisch gevolg van de op 12 maart 2021 ondertekende samenwerkingsovereenkomst.

Beoordelen zienswijzen
De concept NRD is op 18 juni 2021 ter inzage gelegd om de omgeving te informeren over het voorgenomen project en eenieder de mogelijkheid te geven een reactie in te dienen over wat in de milieueffectrapportage moet worden onderzocht. Reacties kunnen gaan over de mogelijke oplossingsrichtingen (alternatieven en varianten, de reikwijdte) en op welke manier het onderzoek moet plaatsvinden (de effecten die worden onderzocht en hoe het onderzoek zal plaatsvinden, het detailniveau). De inzagetermijn bedroeg zes weken vanaf 20 mei 2021 tot en met 30 juni 2021. Op basis van de ontvangen reacties is een Nota van Beantwoording van Zienswijzen opgesteld, waarin alle vragen en reacties zijn opgenomen en daarbij een antwoord is gegeven en is aangegeven of dit leidt tot aanpassing van de concept NRD of niet. Deze Nota van Beantwoording van Zienswijzen wordt ook gepubliceerd, zodat indieners van zienswijzen daar kennis van kunnen nemen. Uiteindelijk zijn dertien zienswijzen ingediend, waarbij één partij een aanvullende reactie heeft ingediend die wij als twee zienswijzen behandelen. Een aantal zienswijzen is zeer uitvoerig in de argumentatie en geven zelfs enkele oplossingsrichtingen mee. De rode draad van aandachtspunten richt zich op de volgende zaken:

- geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- helderheid over de keuze bevoegd gezag;
- relatie met het bestemmingsplan en de MER van project PARK21;
- sluipverkeer naar Zwaanshoek en de Rijnlanderweg;
- uitwerking van kruispunten en langzaam verkeer routes;
- inpassing van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- volledigheid van de verkeerscijfers;
- de landschappelijke inpassing van de weg;
- externe veiligheid, waaronder route gevaarlijke stoffen en buisleidingen.

Een groot deel van de zienswijzen over bovengenoemde aandachtspunten leidt niet tot een wijziging van de NRD. Dit betekent niet dat het project er geen rekening mee houdt. In de beantwoording is duidelijk aangegeven wat binnen het project met de aandachtspunten wordt gedaan.

Ook zijn er zienswijzen die ingaan op een aantal fouten in de NRD met betrekking tot de afbeeldingen en kaarten. Hier ontbraken nog verduidelijkende legenda's en klopte de nummering van de trajectdelen niet met eerder gecommuniceerde kaarten. Onderstaand overzicht geeft een beeld van de wijzigingen voor de definitieve NRD:

Aanpassingen:	
1b.	In tabel 6.1 wordt voor verkeer 'bereikbaarheid' naast auto, fiets en Openbaar Vervoer ook landbouwverkeer toegevoegd.
1e.	De verschillen in de kaartjes uit de NRD en de bijlage worden eenduidig gemaakt en dus aangepast zodat ze niet meer verschillen. De volgorde van de deeltrajecten loopt in de NRD en de bijlage nu van west naar oost met een nummering van 1 tot en met 6.
2b.	Onder 5.1.2 is de volgende tekst toegevoegd: Als blijkt bij de beoordeling van de alternatieven dat er (wettelijk) aanleiding is om (aanvullende) maatregelen voor verkeershinder op te nemen, wordt in een nadere uitwerking een eerste indicatie van deze maatregelen benoemd.
4a.	De NRD wordt definitief na vaststelling door de gemeenteraad en krijgt ook de datum van dit vaststellingsmoment. De datum wordt hierop aangepast en krijgt

	de nieuwe definitieve datum van de dag dat de NRD wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer.
4b.	De NRD wordt aangepast met de gemeente Haarlemmermeer als toekomstig bevoegd gezag. In de concept NRD was deze keuze nog niet gemaakt. Met name paragraaf 4.1.1. in de NRD is hiervoor tekstueel gewijzigd.
4f.	Op de factsheets in de bijlage zijn de globale legenda's toegevoegd waardoor duidelijk wordt wat de lijnen en vlakjes / cirkels betekenen.
4i.	Ook worden in de factsheets 'aanbevelingen' in de bijlage gewijzigd en hernoemd als samenvatting. Ook de teksten zijn nu samenvattend in plaats van aanbevelend.

Na vaststelling van de Nota van Beantwoording van de zienswijzen en de aangepaste NRD door de gemeenteraad is de NRD definitief. Naast geluiden van zorg waren er ook partijen die graag zien dat de doorstroming en veiligheid op de Nieuwe Bennebroekerweg snel verbetert en we voortvarend doorgaan om te komen tot een voorkeursalternatief.

3.4 Wat mag het kosten?

Aan de uitvoering van dit voorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden. In de samenwerkingsovereenkomst, waar de NRD onderdeel van is, zijn afspraken gemaakt over de kostenverdeling gedurende de uitvoering van de gecombineerde verkenning en planstudie. Op basis van een aantal mogelijke uitwerkingen bleek er zicht op financiering vanuit de drie samenwerkende partijen. De thans lopende verkenning- en planstudie zal nader zicht geven op het voorkeursalternatief en de daarmee gemoeide kosten. Op basis van de inzichten uit deze projectfase zullen over de bekostiging en verdeling van de studie- en investeringskosten tussen de partijen in een nadere overeenkomst tussen de partijen, bij aanvang van een volgende projectfase, definitieve afspraken worden gemaakt. De verrekening van de studiekosten van deze fase vindt plaats na afronding van deze fase, in het eerste kwartaal van 2022. De studiekosten waren ingeschat op € 575.000 waarbij de gemeente 10/86 deel van de daadwerkelijk gemaakte studiekosten financiert.

3.5 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Conform de vigerende samenwerkingsovereenkomst wordt de huidige projectfase door drie partijen samengesteld projectteam uitgevoerd. De samenwerkingsovereenkomst beschrijft de governance van het project, waarin bestuurders van de drie partijen een gezamenlijk bestuurlijk overleg vormen. Dit bestuurlijke overleg komt tot overeenstemming over de behaalde projectresultaten, waarna deze projectresultaten aan de respectievelijke besturen en/of raden van de samenwerkende partijen worden aangeboden voor besluitvorming. Deze verantwoordelijkheid in deze projectfase ten aanzien van de behaalde projectresultaten, laat onverlet de eigenstandige verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer in haar rol als bevoegd gezag in de bestemmingsplan- en m.e.r.-procedure. Vanwege deze verantwoordelijkheid besluit de raad thans over de NRD en de zienswijzen. Het college is verantwoordelijk voor de verdere uitvoering van de vervolgstudies. Binnen het college is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer het eerste aanspreekpunt.

3.6 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

De op 12 maart 2021 getekende samenwerkingsovereenkomst gecombineerde verkenning en planstudie opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is voorafgegaan door een op 2 oktober 2020 getekende intentieovereenkomst (2020.0002343). Het communicatie- en participatieplan (X.2021.03334) is op 19 mei 2021 ter informatie aan de raad toegestuurd.

3.7 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Wij informeren de raad over de verdere voortgang in de voortgangsrapportages Mobiliteit of met een brief en bij de keuze van het Voorkeursalternatief.

3.8 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Het project wordt in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam uitgevoerd.
Het verbreden van de Nieuwe Bennebroerweg maakt het mogelijk om in Haarlemmermeer ongeveer 11.000 woningen te bouwen. Daarmee dragen wij bij aan de regionale woningbouwopgave van de MRA, evenals de woondeal van het Rijk.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

drs. Carel Brugman h/a M. Ruis Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- Nota van Beantwoording van zienswijzen
- Definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Verkenning / planstudie Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Nota van beantwoording zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau

augustus 2021

Inleiding

Verkenning / planstudie Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg.

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam werken in het project Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg gezamenlijk aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de N205. Om de verbreding van deze weg mogelijk te maken is er een nieuw bestemmingsplan nodig en moet de procedure van een milieueffectrapportage worden gevolgd. Hiervoor is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld.

Het project heeft als doel de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dat is niet alleen nodig vanwege de bestaande problemen, maar ook omdat door de verdere groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en ook door andere (ruimtelijke) ontwikkelingen de hoeveelheid verkeer gaat toenemen. Het is de bedoeling dat in de verkenning- en planstudiefase gekeken wordt naar de verbreding van de weg naar maximaal 2x2 rijstroken. Ook wordt er onderzoek gedaan naar aanpassingen van rotondes en kruispunten en de exacte ligging van het tracé op sommige trajectdelen.

NRD verkenning / planstudie Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

De NRD hoort bij de eerste stap van de milieueffectrapportage (MER) en beschrijft wat in het vervolg wordt onderzocht en op welke manier het onderzoek zal plaatsvinden. De NRD is bedoeld om de omgeving te informeren over het voorgenomen project en iedereen de kans te geven een reactie in te dienen over wat in de milieueffectrapportage (MER) moet worden onderzocht. De initiatiefnemers, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer vinden het belangrijk dat de omgeving wordt betrokken bij het project om zo tot een gedragen ontwerp van de Nieuwe Bennebroekerweg te komen. Onderdeel van de participatie is de mogelijkheid tot het geven van een zienswijze op de NRD.

Zienswijzen

Bewoners en belanghebbenden konden vanaf 20 mei 2021 tot en met 30 juni 2021 reageren op de concept NRD. Tevens is op donderdag 3 juni de mogelijkheid geweest deel te nemen aan een participatiebijeenkomst waar de concept NRD is toegelicht en ruimte was voor vragen. Uiteindelijk zijn dertien zienswijzen ingediend, waarbij één partij een aanvullende reactie heeft ingediend die wij als twee zienswijzen behandelen. Een aantal zienswijzen zijn zeer uitvoerig in de argumentatie en geven zelfs enkele oplossingsrichtingen mee. Daaruit blijkt de grote betrokkenheid van deze indieners bij dit project. Het projectteam Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg en de betrokken partners danken alle indieners voor hun zienswijzen. Deze dragen bij aan een optimaal onderzoek om te komen tot een voorkeursalternatief en hiermee tot een toekomstvaste oplossing voor de Nieuwe Bennebroekerweg te komen.

Leeswijzer

Dit document geeft een antwoord op de zienswijzen uit de omgeving. Alle door de betrokkenen ingediende zienswijzen zijn (anoniem) terug te zien, inclusief de bijbehorende antwoorden. In de antwoorden is ook opgenomen wat met de zienswijzen gedaan wordt. Dit houdt in dat zichtbaar wordt of de zienswijzenpunten op de concept NRD worden overgenomen. Is dat het geval dan worden de wijzigingen doorgevoerd en ontstaat er een nieuwe aangepaste NRD die voor definitieve vaststelling aan de gemeenteraad van gemeente Haarlemmermeer wordt aangeboden. Besloten is

dat de gemeenteraad van Haarlemmermeer de rol van bevoegd gezag in het vervolg op zich zal nemen.

- alle zienswijzen zijn letterlijk opgenomen, maar wel met een uitsnede van de totale reactie voor de punten die om een antwoord of reactie vragen.
- Alle zienswijzen zijn geanonimiseerd. De indieners ontvangen een persoonlijk bericht via de e-mail waarin staat vermeld onder welk nummer zij hun ingediende zienswijzen inclusief antwoorden kunnen terugvinden.
- Het komt voor dat meerdere personen exact dezelfde zienswijzen hebben ingediend. Om het document te beperken wordt in dat geval verwezen naar een eerder uitgeschreven antwoord.

In gesprek

Mocht u naar aanleiding van deze nota of op een ander moment tijdens de planstudie behoefte hebben aan achtergrondinformatie of een extra toelichting, dan horen wij dat graag van u. Wij staan daarvoor uiteraard open en gaan graag het gesprek met u aan. Voor vragen kunt u mailen naar: nieuwebennebroekerweg@haarlemmermeer.nl.

Commissie m.e.r.

Na de vaststelling van de NRD door de gemeenteraad wordt de onafhankelijke Commissie m.e.r. gevraagd advies te geven over de in de NRD voorgestelde onderzoeken en alternatieven. De Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van de MER (Milieueffectrapportage). De commissie stelt bij ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De adviezen van de commissie nemen we mee in de volgende planstudiefase en tijdens het uitvoeren van de m.e.r.

Rode draad van aandachtspunten uit de zienswijzen

Verschillende personen en georganiseerde belangengroepen hebben gereageerd op de concept NRD. De rode draad van aandachtspunten richt zich op de volgende zaken:

- geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- helderheid over de keuze bevoegd gezag;
- relatie met het bestemmingsplan en de MER van project PARK21;
- sluipverkeer naar Zwaanshoek en de Rijnlanderweg;
- uitwerking van kruispunten en langzaam verkeer routes;
- inpassing van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- volledigheid van de verkeerscijfers;
- de landschappelijke inpassing van de weg;
- externe veiligheid, waaronder route gevaarlijke stoffen en buisleidingen.

Een groot deel van de zienswijzen over bovengenoemde aandachtspunten leidt niet tot een wijziging van de NRD. Dit betekent niet dat het project er geen rekening mee houdt. In de beantwoording is duidelijk aangegeven wat binnen het project met de aandachtspunten wordt gedaan.

Er zijn zienswijzen die ingaan op een aantal fouten in de NRD met betrekking tot de afbeeldingen en kaarten. Hier ontbraken nog verduidelijkende legenda's en klopte de nummering van de trajectdelen niet met eerder gecommuniceerde kaarten. Dit zijn logischerwijs opmerkingen die in de definitieve NRD worden aangepast. Na vaststelling van de Nota van Beantwoording van de zienswijzen en de aangepaste NRD door de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer is de NRD definitief.

Naast geluiden van zorg waren er ook partijen die graag zien dat de doorstroming en veiligheid op de Nieuwe Bennebroekerweg snel verbetert en het projectteam voortvarend doorgaat om te komen tot een voorkeursalternatief.

Samenvatting aanpassingen NRD

Op basis van de binnengekomen zienswijzen en nieuwe eigen inzichten van het projectteam Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg worden er wijzigingen aangebracht in de NRD. In onderstaande tabel staat per onderwerp vermeld wat er gewijzigd is. Wijzigingen in lay-out, interpuncties, ed. zijn niet opgenomen in onderstaande tabel.

Aanpassingen:	
1b.	In tabel 6.1 wordt voor verkeer 'bereikbaarheid' naast auto, fiets en OV ook landbouwverkeer toegevoegd
1e.	De verschillen in de kaartjes uit de NRD en de bijlage worden eenduidig gemaakt en dus aangepast zodat ze niet meer verschillen. De volgorde van de deeltrajecten loopt in de NRD en de bijlages nu van west naar oost met een nummering van 1 t/m 6.
2b.	Onder 5.1.2 is de volgende tekst toegevoegd: Als blijkt bij de beoordeling van de alternatieven dat er (wettelijk) aanleiding is om (aanvullende) maatregelen voor verkeershinder op te nemen, wordt in een nadere uitwerking een eerste indicatie van deze maatregelen benoemd.
4a.	De NRD wordt definitief na vaststelling door de gemeenteraad en krijgt ook de datum van dit vaststellingsmoment. De datum wordt hierop aangepast en krijgt de nieuwe definitieve datum van de dag dat de NRD wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer.
4b.	De NRD wordt aangepast met de gemeente Haarlemmermeer als toekomstig bevoegd gezag. In de concept NRD was deze keuze nog niet gemaakt. Met name paragraaf 4.1.1. in de NRD is hiervoor tekstueel gewijzigd.
4f.	Op de factsheets in de bijlage zijn de globale legenda's toegevoegd waardoor duidelijk wordt wat de lijnen en vlakjes / cirkels betekenen.
4i.	Ook worden in de factsheets 'aanbevelingen' in de bijlage gewijzigd en hernoemd als samenvatting. Ook de teksten zijn nu samenvattend in plaats van aanbevelend.

Vervolg

In de gecombineerde verkenning- en planstudiefase Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg doen we de nodige onderzoeken om te komen tot een voorkeursalternatief. De verkenning en planstudie bestaat uit twee fases:

- In fase 1 (tot en met de zomervakantie 2021) is gewerkt aan het selecteren van varianten om te komen tot een aantal kansrijke oplossingsrichtingen (alternatieven).
- In fase 2 (september 2021 tot november 2021) werken we deze alternatieven verder uit en onderzoeken de impact op en inpassing in de omgeving. Op basis van de nu beschikbare gegevens wordt verwacht om eind 2021 een voorkeursalternatief te kunnen voorleggen aan het bestuur.

Naast diverse momenten en manieren waarop we de omgeving vragen mee te denken, volgt aan het einde van de planstudie een brede consultatie. In die periode vragen we bewoners en andere belangstellenden te reageren op de resultaten uit de planstudie en het voorkeursalternatief. De verkenning- en planstudiefase Nieuwe Bennebroekerweg duurt naar verwachting tot en met het eerste kwartaal van 2022.

Paragraaf zienswijzen en antwoorden:

Nr:	Vraag / opmerking:	Antwoord:
1.	a) In de chat hebben wij aangegeven dat wij ook graag als ondernemer een belanghebbende zijn van langzame verkeersroutes en willen naast de LTO ook graag uitgenodigd worden om te participeren. LTO vertegenwoordigt namelijk slechts een beperkte groep en zeker niet alle belangen. Met deze brief wil ik u dat nogmaals kenbaar maken en zie graag een uítnodiging tegemoet.	Om een goed beeld te krijgen van de wensen en ideeën van de ondernemers en bewoners aan de Rijnlanderweg is het project in gesprek met LTO Noord en de Stichting Bewoners Rijnlanderweg. In overleg met hen is besloten dat zij geen onderdeel uitmaken van de klankbordgroep maar dat wij individuele gesprekken met hen gaan voeren. Wij adviseren u om via de stichting op de hoogte te blijven van de voortgang. Daarnaast organiseert het project voor omwonenden en andere belangstellenden participatiebijeenkomsten. Daarvoor ontvangt u te zijner tijd een uitnodiging. Mocht u eerder in contact willen komen met het project dan kunt u ook altijd de omgevingsmanager telefonisch of via de mail benaderen. Geen wijziging in NRD.
	b) In tabel 6.1 wordt voor verkeer het onderdeel "bereikbaarheid" benoemd voor de auto, fiets en het OV. Gezien de agrarische bedrijven in de omgeving van deelgebied 5 zitten ("A4 tot spoor") is het wenselijk om hierbij ook tractoren en landbouwmachines toe te voegen.	Wij voegen in de tabel 6.1 bij bereikbaarheid ook het landbouwverkeer toe. De NRD wordt hierop aangepast.
	c) Voor geluid wordt aangegeven dat er uitgegaan wordt van effect op de geluidbelasting en het aantal gehinderden, ook onder de norm. Gezien de WHO adviezen, wordt gevraagd om tevens de gegevens te vergelijken met deze normwaarden uit de WHO.	De richtlijnen van de World Health Organization (WHO) zijn een hulpmiddel voor beleidsmakers om gezondheid, waaronder geluidbelasting, beter mee te kunnen nemen in het omgevingsbeleid. De advieswaarden en aanbevelingen van de WHO zijn echter geen wettelijke normen. In Nederland geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als beoordelingskader bij de aanleg en wijziging van provinciale en lokale wegen. Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg hanteert dan ook de Wgh als beoordelingskader. Geen wijziging in de NRD

	d)	Bij gezondheid staat dat dit niet onderscheidend is. Ik begrijp niet waarom dit aspect, wat tevens een grotere rol krijgt in de Omgevingswet, niet onderscheidend is. Voor geluid en luchtkwaliteit lijkt dit wel onderscheidend en daardoor dus ook voor gezondheid. Het lijkt niet meer dan logisch dat er een beoordeling op het gebied van gezondheid plaats vindt.	Gezondheid is wel onderdeel van het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg. Luchtkwaliteit, geluidbelasting en ruimtelijke kwaliteit zijn opgenomen in het beoordelingskader waardoor de alternatieven hier wel onderscheidend in kunnen zijn. Het feit dat in de concept NRD wordt gesproken dat gezondheid niet onderscheidend is, betekent dat alle zaken die geen betrekking hebben op bovenstaande thema's (zoals uitstoot fabrieken, mest etc.) niet in dusdanige mate in het plangebied terug te vinden zijn zodat deze buiten de beoordeling van het project kunnen worden gehouden. Geen wijziging in NRD
	e)	Deelgebieden. In de NRD worden de deelgebieden genummerd van west naar oost en in de bijlage van west naar oost. Ook betreft het 6 deelgebieden. Dit is verwarrend.	Beide kaarten worden identiek aan figuur 5.1 Deeltrajecten van de NBBW uit de NRD. Met zes deeltrajecten van west naar oost genummerd. De NRD wordt hierop aangepast.
	f)	Aansluiting A4. Hierin wordt een hoogste I/C-verhouding van 0,5 en 0,4 weergegeven. Dit is neem ik aan het getal tijdens de coronaperiode want voor die tijd was er serieuze filevorming in de avondspits bij de kruising Nelson Mandeladreef met de Bennebroekerweg. Voor de ochtendspits was de flessennek bij het spoorviaduct en dus niet bij de Nelson Mandeladreef, echter als die verholpen wordt komt het knelpunt wel bij de kruising te liggen.	Er is in de berekeningen vanuit het verkeersmodel geen rekening gehouden met de wijziging van het verkeersbeeld door corona. In het verkeersmodel worden dergelijke 'korte termijn veranderingen' niet als leidraad genomen. Dit omdat het nog te onzeker is om te bepalen wat de structurele gevolgen van corona op de langere termijn zijn. De IC verhouding gaat hier om het wegvak, de belemmering in de doorstroming wordt door de kruisingen bepaald. Bij de uitwerking van de varianten worden de kruispunten beschouwd. Indien uit de berekeningen blijkt dat hier aanpassingen nodig zijn, worden deze voorgesteld. Geen wijziging in NRD.
	g)	Variant B. Er wordt wel gesproken over een parallelstructuur echter de gele lijn gaat naar het industrieterrein. Bij deze variant is een aandachtspunt het landbouwverkeer. Deze maken gebruik van de parallelstructuur. Waar moet er gefietst worden in deze variant als de parallelstructuur smaller wordt. Hierdoor ontstaat een veiligheidsissue tussen fietsers en landbouwverkeer.	De concept NRD geeft een indicatie van mogelijke oplossingsrichtingen, het zijn zeker geen uitgewerkte ontwerpen. In de fase verkenning / planstudie waarin de studie zich nu bevindt, worden de varianten verder uitgewerkt en ontwerpschetsen gemaakt. In de oplossingen wordt rekening gehouden met een goede en veilige invulling voor fietsers en het landbouwverkeer. Geen wijziging in NRD.

2.	a) Al met al vinden wij dat gelezen hebbende de aanbevelingen van de Anteagroup in het NRD de varianten A1, A2 en B sterk moeten afwijzen om eerder benoemde punten en dat wij positief staan ten opzichte van variant C. Deze variant sluit ook aan bij de sterke behoefte tot een betere verkeersafwikkeling van de wijk Floriande-Zuid.	De aanbevelingen in de concept NRD zijn gebaseerd op de studie waarin Anteagroup in beeld heeft gebracht welke varianten en bijbehorende thema's het project in de vervolgfase verder moet onderzoeken en heeft zij geholpen met het bepalen van de scope. De term aanbevelingen wordt geschrapt in de bijlage van de NRD. In de vervolgfase wordt een verdere uitwerking en beoordeling gedaan om tot een onderbouwde keuze te komen van kansrijke oplossingsrichtingen. Daarbij vraagt het project actief input van omwonenden en andere belangstellenden, zodat ideeën en wensen vanuit de omgeving in deze afweging kunnen worden meegenomen. Geen wijziging in NRD.
	b) De conclusie dat er verkeerskundig geen aanleiding is om de weg in de zuidelijke richting te verleggen vinden wij zeer kortzichtig omdat die voorbij gaat aan de Hoofddoelstelling 2 van het NRD 'het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving'.	Hoewel uit de eerste verkeersberekeningen bleek dat er geen verkeerskundige aanleiding is om het wegvak aan te passen, zullen we meerdere varianten in dit deeltraject onderzoeken en afwegen. In de onderzoeken wordt duidelijk hoe eventuele extra hinder ten opzichte van de huidige situatie door compenserende maatregelen geminimaliseerd moet worden. De NRD wordt hierop aangepast. De volgende tekst wordt in paragraaf 5.1.2 toegevoegd: Als blijkt bij de beoordeling van de alternatieven dat er (wettelijk) aanleiding is om (aanvullende) maatregelen voor verkeershinder op te nemen in een nadere uitwerking wordt een eerste indicatie van deze maatregelen benoemd.
	c) Een nieuwe ontwikkeling is het maatschappelijk verantwoord ondernemen, dus met oog voor sociale/menselijke aspecten, milieu en financiën. Wij zien echter dat mens en milieu in de voorgestelde keuze ondergeschikt zijn aan de financiën.	In het beoordelingskader (tabel 6.1) van de concept NRD is beschreven dat het project de alternatieven voor de Nieuwe Bennebroekerweg dient te beoordelen op verschillende aspecten. Naast investerings-, onderhoud-, en beheerkosten wordt er tevens gekeken naar aspecten zoals leefbaarheid, duurzaamheid, ruimtegebruik, milieu en verkeer. Deze aspecten worden in deze fase gelijk gewogen. Geen wijziging in NRD.

	d) Naast de in de aanbeveling genoemde financiële gronden is uitsluitend gekeken naar kosten en baten. In dit kader willen wij benadrukken dat de gemeente Haarlemmermeer dringend behoefte heeft aan woningbouw en het verleggen van de Nieuwe Bennebroekerweg in zuidelijke richting de mogelijkheid geeft om additionele woningbouw te plegen, naast het huidige Hof van Pampus en op de huidige Nieuwe Bennebroekerweg, waarbij de grondopbrengst dekking geeft aan de meerkosten voor het verleggen van de weg. Ook de jaarlijkse inkomsten van gemeentelijke belastingen uit de nieuwe woningen / bewoners zullen blijvend een positieve bijdrage geven aan de nu gespannen begroting van de gemeente. Gaarne verzoeken wij u, voordat u een definitieve beslissing neemt, ons de gelegenheid te geven om deze plannen mondeling toe te lichten.	De door u voorgestelde additionele woningbouw naast het huidige Hof van Pampus zijn niet in de toekomstige ruimtelijke plannen voorzien en worden ook niet voorzien. In de studie Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is dit dus geen uitgangspunt, we zullen hier niet van uitgaan. De gevraagde gelegenheid tot toelichting is op 24 juni geboden. Door de wethouder zijn in dit overleg de gemeentelijke standpunten waarom de gemeente geen medewerking verleent aan woningbouw op deze locatie nader toegelicht. Geen wijziging in NRD.
	e) Resumerend geven wij in onze zienswijze aan dat de huidige ligging van de Nieuwe Bennebroekerweg op gronden van geluid, luchtkwaliteit, toenemende verkeersintensiteit noopt tot uitbuiging c.q. het verleggen van het tracé Deeltraject 1 in figuur 5.1. van het NRD. De Anteagroup had immers in haar ‘overige aandachtspunten’ ook aangegeven dat de weg kort nabij appartementen AQUAradius ligt en verdubbeling van de weg kan leiden tot meer hinder. Met klem willen wij u dan ook verzoeken om Id. 6.3. variant C als oplossing te kiezen en onze punten in de aanbevelingen mee te nemen.	Bij de verdere uitwerking van de alternatieven voor de Nieuwe Bennebroekerweg zal rekening gehouden worden met de wettelijke richtlijnen voor geluidbelasting en luchtkwaliteit. Er zal zorgvuldig worden onderzocht welke eventuele maatregelen noodzakelijk zijn als gevolg van aanpassingen aan de infrastructuur. De concept NRD geeft nog geen volledig uitgewerkte alternatief. Momenteel zijn wij verschillende alternatieven aan het uitwerken die wij de komende periode verder gaan onderzoeken. Aan het einde van 2021 wordt een voorkeursalternatief voorgesteld, waarbij verschillende belangen zijn meegenomen en afgewogen. Geen wijziging in NRD.
3.	Voor het onderwerp externe veiligheid is aangegeven dat dit onderwerp niet onderscheidend is en daarom niet zal worden meegenomen in de MER. Met betrekking tot het onderwerp externe veiligheid zijn er twee aspecten waar ik toch aandacht voor wil vragen: a) De Gemeente Haarlemmermeer heeft een route vervoer gevaarlijke stoffen ingesteld. Het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg zou een aanleiding kunnen zijn om deze routering te herzien. In dat geval heeft het voornemen effect op de route van het vervoer van gevaarlijke stoffen en daarmee op de externe veiligheid. Ook wanneer de route vervoer gevaarlijke	Het doel van het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is om de ontsluiting te bevorderen van de huidige en toekomstig te ontwikkelen woon- en bedrijvenlocaties. Het project heeft geen opdracht gekregen m.b.t. het faciliteren van een route gevaarlijke stoffen. Indien in de toekomst het beleid t.a.v. gevaarlijke routes wijzigt en de Nieuwe Bennebroekerweg daar een functie in gaat vervullen zal het project de effecten onderzoeken. Dit is nu niet aan de orde. Geen wijziging in NRD

		stoffen zou komen te vervallen, is een toename van transporten met gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Bennebroekerweg te verwachten. Ondanks dat dit effect zeker niet onderscheidend zal zijn, lijkt een kwalitatieve beschouwing van dit effect in de zin van toename van het aantal en soort transporten mij wel gepast.	
	b)	De Nieuwe Bennebroekerweg kruist over de afstand van het op te waarderen traject zes ondergrondse buisleidingen die vallen onder de reikwijdte van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, hieronder weergegeven binnen de rode cirkels. Infrastructurele werkzaamheden kunnen de integriteit van de leidingen aantasten, waardoor de kans op ongevallen met externe veiligheidseffecten toeneemt. Wij vragen dan ook uw aandacht voor een goede afstemming van de werkzaamheden met de buisleidingbeheerders om risico's als gevolg van de werkzaamheden tot een minimum te beperken.	Afstemming met beheerders van buisleidingen is nog niet noodzakelijk in deze fase van het project. Daarvoor zijn de varianten in de concept NRD nog te schetsmatig van opzet. Het project gaat in de planuitwerkingsfase (maken DO/Bestek) met de buisleidingbeheerders in gesprek. Ook voor het opstellen van kostenramingen, aangezien verleggingen of extra maatregelen onderdeel zijn van de kosten van het project. Geen wijziging in NRD.
4.	a)	Dit document heeft de versie "definitief". Op de website Https://www.noordHolland.nl/Actueel/Terinzageleggingen/Terinzagelegging_concept_Notitie_reikwijdte_en_detailniveau_Nieuwe_Bennebroekerweg staat echter dat het document nog definitief moet worden ("De definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau zal worden vastgesteld door één van de samenwerkende partijen, "). Hoe definitief is definitief?	Het klopt dat de concept NRD die ter inzage lag nog niet de definitieve versie is. Het woord definitief op pagina 1 van de concept NRD is hier gebruikt om aan te geven dat deze versie van het document gereed is voor de procedure van de zienswijze. De concept NRD is pas daadwerkelijk definitief wanneer de aanpassingen uit de zienswijzen zijn verwerkt en de gemeenteraad van Haarlemmermeer het document heeft vastgesteld. De NRD wordt hierop aangepast. De NRD krijgt de nieuwe definitieve datum van dag dat de NRD wordt vastgesteld door de gemeenteraad van gemeente Haarlemmermeer.
	b)	In de NRD staat dat nog besloten moet worden welk orgaan "bevoegd gezag" wordt van de NBBW. Het lijkt me verstandig dat de gemeente dit helder heeft voordat er een keuze voor de varianten wordt gemaakt omdat het "bevoegd gezag" ook verantwoordelijk is voor onderhoud aan de NBBW. Het zou de gemeente sieren hier dan in de begroting rekening mee te houden, zodat het onderhoud niet middels het plaatsen van bordjes "slecht wegdek" wordt uitgevoerd en dan weer voor een paar jaar kan worden uitgesteld.	Inmiddels hebben de partners, Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer besloten dat de volgende studiefase (planuitwerking) door de toekomstige wegbeheerder en eigenaar, de gemeente Haarlemmermeer, getrokken gaat worden. Hiermee is ook gelijk het besluit genomen dat de gemeenteraad het bevoegd gezag wordt. De eerste stap van het bevoegd gezag is het vaststellen van deze NRD. Omdat de aanpassingen aan de Nieuwe

		Bennebroekerweg gekoppeld zijn aan de woningbouw wordt ook het budget voor beheer en onderhoud verhoogd. De NRD wordt hierop aangepast. Met name paragraaf 4.1.1. is hiervoor gewijzigd en heeft de gemeente Haarlemmermeer de rol als bevoegd gezag gekregen en is het ruimtelijk product ook een gemeentelijk product.
	c) Aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg strookt niet met de zojuist door de gemeente gepubliceerde visie voor 2040. Daar staat o.a. in (ik citeer uit het Witte Weekblad, jaargang 126, nr 24 dd 16 uni 2021, editie Nieuw-Vennep): “En wat typisch Haarlemmermeer is, blijft: het boerenlandschap en de oude polderwegen”. Is er afstemming van dit document met de visie 2040 van de gemeente?	Bij de inpassing van de Nieuwe Bennebroekerweg wordt zorgvuldig gekeken hoe de kwaliteiten boerenlandschap en oude polderwegen een plek kunnen krijgen in het ontwerp. Dit is in lijn met de ontwerp-omgevingsvisie 2040 van de gemeente Haarlemmermeer. Geen wijziging in NRD.
	d) In Id.2 noch in Id.3 is er enige indicatie van een aan- en afvoerroute die ondersteuning biedt aan de komst van in de visie genoemde 80000 bezoekers per evenement (!) op een aan te leggen evenemententerrein aan de Rijnlanderweg.	De concept NRD is geen gedetailleerd ontwerpboek maar geeft de scope aan van het project en de thema’s die wij de komende periode willen gaan onderzoeken. In de komende verkeersmodelberekeningen en de kruispuntconfiguratie wordt rekening gehouden met de komst evenementen in het PARK21. Met PARK21 is overleg over een ontsluitingsweg vanaf de Bennebroekerweg naar het evenemententerrein. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Geen wijziging in NRD
	e) Is er afstemming van dit document met de MER voor Park21?	Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg heeft als doel de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dat is niet alleen nodig vanwege de bestaande problemen, maar ook omdat door de verdere groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en door andere (ruimtelijke) ontwikkelingen de hoeveelheid verkeer gaat toenemen. PARK21 is één van de ruimtelijke ontwikkelingen die raakt aan het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg. PARK21 kent een eigen procedure en afweging. Wel is er intensief afstemming tussen PARK21 en het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg. Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg kan leiden tot voorstellen die vragen om wijzigingen aan te brengen in PARK21. Het project gaat dit dan voorleggen aan de gemeenteraad.

		Geen wijziging in NRD
	f) Wat is de betekenis van de verschillende kleuren in de tekeningen bij de verschillende trajecten.	In de tekeningen van de verschillende varianten in de concept NRD zijn rode, zwarte en gele lijnen te onderscheiden en daarnaast blauwe blokjes. Hieronder geven wij een duiding van de kleuren die in de definitieve versie van de NRD ook wordt opgenomen. De blauwe blokjes geven een kruispunt aan. Anteagroup heeft in de fase voor het NRD niet aan hoeven te geven hoe groot, welk type kruising (voorrangskruising, rotonde, verkeerslichten, tunneltje of viaduct) op deze locatie noodzakelijk is. Dit wordt pas in de verkenning /planstudiefase (de fase waar wij nu in zitten) bepaald. Vandaar dat hier een 'globale' indicatie van kruising is aangegeven. De rode lijnen geven de (vracht-) autostructuur aan, de geel/oranje lijnen de landbouw- en langzaam verkeersstructuur en de onderhoudswegen voor Prorail. Niet alle varianten hebben een volledig uitgewerkte landbouw- en langzaam verkeersstructuur omdat deze niet onderscheidend was. In de kansrijke oplossingsrichtingen en het voorkeursalternatief wordt een volledige structuur voor landbouwverkeer en landbouwverkeer uitgewerkt. De zwarte lijnen geven een indicatie van het plangebied (factsheet 2 van de bijlage) en verwijst naar de verschillende trajectdelen waarbinnen meerdere varianten uitgewerkt worden. De verschillende varianten per trajectdeel moeten leiden tot een logisch samenstel van maximaal drie alternatieven. Na verdere detaillering volgt hier een voorkeursalternatief uit. De NRD wordt hierop aangepast Er is op de diverse factsheets in de bijlage een globale legenda voor de verkeerssoorten en type kruisingen toegevoegd zodat de verkeersstructuren duidelijker worden.

	g)	De NRD geeft geen enkele informatie over hoe de aansluiting van de Rijnlanderweg met de (oude) Bennebroekerweg wordt gerealiseerd. De inrichting van deze kruising is voor de bewoners van cruciaal belang vanwege: • De bereikbaarheid voor brandweer, ambulance, politie van de Rijnlanderweg; • De bereikbaarheid voor bewoners van de Rijnlanderweg van: o Hoofddorp, Zwaanshoek, en verder o ii) Sportcomplex Koning Willem Alexander o iii) Toolenburgerplas o iv) en andere locaties / functies langs de huidige Bennebroekerweg • de agrariërs die met hun (grote) landbouwvoertuigen vanaf een van beide wegen de afslag naar de andere weg moeten nemen.	Het klopt dat de concept NRD geen gedetailleerde uitwerking biedt voor aansluitingen of kruispunten. Dit wordt pas in de volgende fase (verkenning / planstudie) nader uitgewerkt. In de verkenning- en planstudiefase wordt gedetailleerd naar de kruispunten gekeken om hiervoor passende oplossingen voor te stellen. Wij onderkennen het belang van de aansluiting Rijnlanderweg - Bennebroekerweg voor de door u genoemde gebruikers. Geen wijziging in NRD.
	h)	Is de schetsmatige kruising rechts van de plattegrond een invulling van het blauwe vierkant in de plattegrond? Zo ja dan zijn de varianten Id.2.1 en Id.2.2 niet compleet beschreven, maar ook hebben alle kruisingen dan een en dezelfde inrichting. Oftewel, ook op dit punt biedt dit document dat “Detailniveau” in de titel heeft maar heel weinig detail.	Anteagroup heeft globaal berekend, op basis van schetsmatige tekeningen, of een kruispunt de door hen gesignaleerde verkeersstromen zou kunnen verwerken. Dit om een eerste indicatie te kunnen geven van de investeringskosten voor het project. Als een kruispunt de verkeersstromen niet zou kunnen verwerken en er een viaduct dient te komen dan kan dit een behoorlijke toename betekenen voor het investeringsbudget. Een verdere uitwerking van de kruispunten met bijbehorende verkeersberekeningen volgt in het tweede deel van de verkenning- en planstudiefase. Pas dan wordt op detailniveau duidelijk hoe de kruisingen worden uitgewerkt. Geen wijziging in NRD.
	i)	In de paragrafen “Aanbeveling” wordt alleen een samenvatting gegeven van de verschillende varianten, een aanbeveling wordt niet gedaan. Dat kan ook niet omdat niet duidelijk is welke criteria het zwaarst moeten tellen. Is dat omlaag brengen van I/C, of de kosten, of het onderhoud, milieu- en omgevingsconsequenties, bewoners/agrariërs inspraak, of enz. enz. Anders gezegd: De besluitvormers kunnen met dit document alle kanten op, het geeft geen richting of sturing mbt wat wenselijk of mogelijk/nodig is.	Uw constatering klopt dat de paragraaf aanbeveling meer weg heeft van een samenvatting waarin duidelijk is welke kosten er met de verschillende oplossingen zijn gemoeid. De opdracht aan Anteagroup is dan ook niet geweest om met een aanbeveling te komen. De concept NRD heeft tot doel om de scope vast te leggen van het project en het geeft een beschrijving van de thema’s die in de volgende fase verder moeten worden onderzocht (zie beoordelingskader tabel 6.1). Het klopt dus dat de varianten in de

		concept NRD algemeen van opzet zijn. Pas in de volgende fase worden de varianten verder in detail uitgewerkt en onderzocht op aspecten zoals doorstroming, geluid, luchtkwaliteit en landschappelijke inpassing in de milieueffectrapportage (MER). Hierbij vragen wij ook input van omwonenden en andere belangstellenden. Op basis van de nu beschikbare gegevens zal aan het einde van het jaar één oplossingsrichting, het voorkeursalternatief worden voorgelegd aan het bestuur. De NRD wordt hierop aangepast. De factsheets van de NRD uit de bijlage worden hierop gewijzigd , de bijlagen Aanbevelingen worden hernoemd en herschreven tot samenvatting per trajectdeel.
	j) Wat zijn de consequenties (voor bijv. verkeersstromen) van de NBBW en de geplande "knip" in de Rijnlanderweg, ongeveer halverwege het gedeelte tussen Bennebroekerweg en de Geniedijk?	Op dit moment is er geen sprake van een knip in de Rijnlanderweg op het door u genoemde punt. Wel is de gemeente bezig met een studie naar het kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg. Op basis van de nu beschikbare gegevens is de verwachting dat het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg in 2029 gereed is. De gemeente heeft voornemens om voor het kruispunt Bennebroekerweg - Rijnlanderweg tijdelijke maatregelen te treffen zodat de Nieuwe Bennebroekerweg op korte termijn (in 2022) meer verkeer kan afwikkelen en er dus minder filevorming ontstaat. Geen wijziging in NRD.
5.	a) Aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg strookt niet met de zojuist door de gemeente gepubliceerde visie voor 2040. Daar staat o.a. in (ik citeer uit het Witte Weekblad, jaargang 126, nr 24 dd 16 uni 2021, editie Nieuw-Vennep): "En wat typisch Haarlemmermeer is, blijft: het boerenlandschap en de oude polderwegen".	Zie antwoord 4c.
	b) Is er afstemming van dit document met de visie 2040 van de gemeente? In Id.2 noch in Id.3 is er enige indicatie van een aan- en afvoerroute die ondersteuning biedt aan de komst van in die visie genoemde 80000 bezoekers per evenement (!) op een aan te leggen evenemententerrein aan de Rijnlanderweg.	Zie antwoord 4d.

	c)	Is er afstemming van dit document met de MER voor Park21.	Zie antwoord 4 e.
	d)	Wat is de betekenis van de verschillende kleuren in de tekeningen bij de verschillende trajecten. Helaas is er geen legenda toegevoegd.	Zie antwoord 4f
	e)	Wij zijn ons als bewoners van de Rijnlanderweg bewust van de problematiek rond de betreffende kruising en willen dan ook graag oplossingsgericht met u meedenken over de voorlopige aanpassing. Graag denken wij ook mee over de nieuwe, definitieve aanpassing. • Ons is duidelijk geworden dat het wenselijk is de afslagen zo beperkt mogelijk te maken. Echter voor ons als bewoners is, zowel voor de voorlopige als definitieve versie, cruciaal: • het links afslaan van Rijnlanderweg-zuid naar Bennebroekerweg-west vice versa • het rechts afslaan van Rijnlanderweg-noord naar Bennebroekerweg-west vice versa • het in stand houden van de noord-zuid verbinding die de Rijnlanderweg is voor onze aanliggende (agrarische) bedrijven • Veilig fietsverkeer, desnoods ongelijkvloers • Bereikbaarheid voor hulpdiensten	Voor het kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg is een aparte studie gestart die in 2022 moeten leiden tot een tijdelijke oplossing om de doorstroming van het verkeer op de (Nieuwe) Bennebroekerweg te verbeteren waar wij u en anderen bij betrekken. Dit vooruitlopend op de definitieve inrichting Nieuwe Bennebroekerweg die op basis van de nu beschikbare gegevens staat gepland in 2024-2029. Voor de definitieve situatie geldt dat de concept NRD geen uitwerking geeft van de kruispunten. Dit komt pas in de volgende studiefase aan de orde. Geen wijziging in NRD.
	f)	Voor het afslaan richting A4 vice versa zou een eventuele mogelijkheid het gebruik zijn van de Airborne Avenue, de noordelijker gelegen nieuwe kruising met de Rijnlanderweg. Enige aanpassing van die kruising is dan wel noodzakelijk. Voor het verkeer richting Rijsenhout betekent dit wel een klein stukje omrijden.	Voor het kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg is een aparte studie gestart wat in 2022 zal moeten leiden tot een tijdelijke oplossing om de doorstroming van het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg te verbeteren. Hiervoor worden momenteel verschillende varianten voor uitgewerkt, waaronder het afslaan van de Airborne Avenue richting de A4. U bent daarover inmiddels in gesprek en uw wensen en opmerkingen worden binnen deze studie meegewogen. Geen wijziging in NRD.
6.	a)	De grondeigenaren zien tot genoegen dat er nu middels de ter inzage legging van de ‘Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage Nieuwe Bennebroekerweg’ een eerste stap wordt gezet voor de onderzoeksfase, de besluitvormingsfase, de uitwerkingsfase en de realisatiefase voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. De grondeigenaren pleiten voor een zo	Het project zal alles in het werk stellen om een snelle besluitvorming en realisatie voor elkaar te krijgen, waarbij belanghebbenden zorgvuldig zullen worden betrokken bij het project. Afstemmen over de woningbouw en de planning van dit project is noodzakelijk de komende jaren.

		snel mogelijke besluitvorming en uitvoering tot de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. De opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg heeft effect op en draagt bij aan het daadwerkelijk tegemoet kunnen komen aan de grote woningvraag. Naast de woningaantallen zijn ook de fasering en de planning van de diverse woningbouwlocaties aan de westzijde van de Haarlemmermeer van belang.	Geen wijziging in NRD.
	b)	Onduidelijk voor de grondeigenaren is met welk nieuwe toe te voegen woningaantallen (NRD Hoofdstuk 3.3. 'relevante ontwikkelingen in de omgeving en figuur 3.1) er in de NRD in de omgeving is gerekend. De grondeigenaren en de gemeente werken aan de diverse woningbouwlocaties aan de Westzijde van de Haarlemmermeer met een bandbreedte tussen de 12.000 á 14.000 woningen; waarvan een substantieel deel betaalbare woningen. De grondeigenaren willen graag bevestigd zien dat voor de in de NRD genoemde relevante ontwikkelingen in de omgeving en tevens straks in de vervolgfases van de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg deze bandbreedte in woningaantallen ook als uitgangspunt wordt gehanteerd.	In het verkeersmodel 2040 zijn enkel de prognoses opgenomen van de sociaal economische gegevens (SEG) van Haarlemmermeer zuidwest die bestuurlijk zijn vastgesteld. Het globale aantal dat nu is opgenomen is ongeveer 8200 verdeeld over de volgende ontwikkellocaties: • Nieuw - Vennep West - 3100 • Lisserbroek – 3117 • Bennebroekerdijk / Cruquiusdijk- 500 • Cruquius Zwaanshoek - 1500 Andere locaties buiten zuidwest zijn ook onderdeel van de SEG, zoals Lisserbroek en Cruquius. Voor de Nieuwe Bennebroekerweg worden deze ontwikkellocaties niet mee genomen omdat de Nieuwe Bennebroekerweg voor het grootste deel van dit verkeer niet de logische route van en naar de A4 is. Eens in de zoveel tijd worden de door ons gebruikte verkeersmodellen aangepast met de laatst bekende gegevens rondom de dan vastgestelde sociaal economische gegevens. In onze gevoeligheidsanalyse houden wij rekening met een extra woninggroei in Nieuw-Vennep West van 1500 woningen en plussen wij ook nog eens 10% verkeer op om een robuust en betrouwbaar verkeerssysteem aan te leggen. Geen wijziging in NRD.
	c)	Onderzocht wordt of ook het HOV en de (met name de noord-zuid) fietsrelaties onderdeel van de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. Marktpartijen zijn voorstanders van HOV als alternatief voor de auto in combinatie met een goed fietsnetwerk en HOV-haltes en knooppunten in de diverse ontwikkelingen aan de westzijde van de Haarlemmermeer	Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg houdt rekening met noord-zuid fietsrelaties en de HOV-verbinding Noordwijk – Schiphol. Rekening houden met betekent niet per definitie dat het project deze voorzieningen daadwerkelijk aanlegt. Rekening houden met een toekomstige aanleg of het niet onmogelijk maken kan ook een invulling zijn. Dit moet in de verdere uitwerking van het ontwerp nader worden bepaald.

		Geen wijziging in NRD.
	d) Als stakeholders in het kader van de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg worden de grondeigenaren graag actief betrokken in de verdere vervolgfases van dit project om tot spoedige realisatie te komen. Namens de samenwerkende grondeigenaren Haarlemmermeer Westflank spreken wij de wens uit dat de schep snel de grond in gaat.	Wij hebben inmiddels contact met u gehad. De gemeente zal u op de hoogte blijven houden van de voortgang. Natuurlijk bent u altijd welkom op de openbare participatiebijeenkomst. Hiervoor ontvangt u te zijner tijd een uitnodiging. Geen wijziging in NRD.
7.	Naar mijn idee is ID.5 variant B niet de juiste optie. In deze variant wordt voorgesteld de Nieuwe Bennebroekerweg te verbreden om 2 rijstroken te creëren. Hiervoor is het ook noodzakelijk om het viaduct over de IJweg aan te passen. Mijn bedrijf bevindt zich naast de Nieuwe Bennebroekerweg. Ik maak gebruik van het weiland gelegen direct naast de weg. a) Indien deze weg zal worden verbreed zal dit voor ernstige geluidshinder zorgen. Dit zal ook hinder veroorzaken voor mijn paarden die op het weiland staan en veroorzaakt onrust voor de ruiters die richting Park 21 rijden via het ruiterpad. Dit zal ook de veiligheid van de ruiters in het gedrang brengen.	De concept NRD geeft geen voorkeur voor een variant. De concept NRD biedt een bandbreedte van mogelijke oplossingsrichtingen die in de nu lopende verkenning- en planstudiefase verder worden uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld. Het is goed dat u aangeeft dat dit een aspect is om mee te wegen bij de verdere uitwerking. De komende periode zal er een geluidsonderzoek plaatsvinden om te bepalen wat de effecten zijn van de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. Als een verbreding leidt tot overschrijding van de wettelijke geluidsnormen is het project wettelijke verplicht om compenserende maatregelen te treffen. Geen wijziging in NRD.
	b) Verder zal de wijziging zorgen voor een belemmering van mijn uitzicht.	Op dit moment worden de alternatieven van de concept NRD verder uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld. Of en welke consequenties dit heeft voor uw uitzicht is op dit moment nog niet bekend. Via participatiebijeenkomsten houden wij u op de hoogte van de ontwikkelingen van het project. Ook heeft de omgevingsmanager op 27 juli jl. via de e-mail contact met u opgenomen met het voorstel om een één op één gesprek te houden om uw zorgen nader te bespreken. Geen wijziging in NRD.
8	a) Wij gaan er dan ook vanuit dat een vervolgonderzoek naar de geluidsoverlast nu en geprojecteerd in de toekomst zal plaatsvinden. De leefbaarheid van de bewoners, medioren en	In de concept NRD is geluid als criteria opgenomen voor de beoordeling van de varianten. In de komende studiefase wordt onderzocht welke gevolgen de meest kansrijke alternatieven

		senioren, zal door de te verwachten geluidsoverlast alleen maar afnemen. Ook een eventueel te plaatsen geluidsscherm zal slechts voor enkele verdiepingen de overlast beperken, los van het negatieve effect van 'behoud vrij uitzicht'.	hebben voor de geluidshinder. De Wet geluidhinder (Wgh) geldt hierbij als beoordelingskader. Indien de wettelijke normen worden overschreden is het project verplicht om compenserende maatregelen te treffen. Hoe die maatregelen er uit zien zal met de belanghebbenden worden besproken voordat er een keuze wordt gemaakt. Geen wijziging in de NRD
	b)	Zo ver ons bekend zijn er normen voor geluid neergelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor 50- en 70 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom, die nieuw worden aangelegd of ingrijpend gereconstrueerd, ligt de voorkeurswaarde in principe op 48 dB. Als deze waarde niet kan worden gehaald kan besloten worden de norm te verhogen tot de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De geluidsnormen zijn precieze getallen en daarmee output-normen. De wettelijke constructie betekent dat gemeenten met een akoestisch onderzoek verplicht zijn te onderzoeken of nieuwe wegen daaraan voldoen.	In Nederland geldt inderdaad de Wet geluidhinder (Wgh) als beoordelingskader bij de aanleg en wijziging van provinciale en lokale wegen. Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg hanteert de Wgh als beoordelingskader., waarbij voor 50 en 70 km/uur wegen de voorkeurswaarde ligt op 48 dB, maar hier wel uitzonderingen op mogelijk zijn. Navolgend op de milieueffectrapportage (MER) zal er ten behoeve van het ruimtelijke besluit aanvullend een gedetailleerd akoestisch onderzoek moeten worden uitgevoerd. Hierbij wordt op adresniveau onderzocht of wettelijke grenswaarden wel of niet overschreden worden. Indien sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden moet onderzoek worden gedaan naar geluidmaatregelen. Als na een gedegen afweging van diverse aspecten blijkt dat geluidmaatregelen niet wenselijk of haalbaar zijn, kan onder voorwaarden een hogere geluidbelasting worden toegestaan tot de maximale ontheffingswaarde van 63dB. Geen wijziging in NRD
	c)	Van normen naar waarden. Het doel van de Omgevingswet is tweeledig: o Een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit bereiken en in stand houden o De fysieke leefomgeving doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen In de Omgevingswet wordt daartoe een beperkt aantal normen opgenomen. Nieuw is dat er veel afwegingsruimte komt voor het (lokaal) bestuur en dat het onderwerp gezondheid daarbij ook expliciet op de agenda staat. Het is belangrijk om gezondheid, in dit proces van integrale afweging van belangen, handen en voeten te	Wij hebben kennisgenomen van uw toelichtende opvatting over de omgevingswet. Momenteel is de omgevingswet nog niet van kracht. Het akoestische onderzoek t.b.v. de milieueffectrapportage (MER) richt zich op het inzichtelijk maken van de milieueffecten (geluidgehinderden, aantallen geluidbelaste geluidgevoelige objecten etc.). Eventuele toetsing aan de omgevingswet vindt in een later stadium plaats. Het klopt dat, indien tegen die tijd de omgevingswet van kracht is, bevoegd gezag een andere afwegingsruimte krijgt dan nu het geval is. Ook dan zal bevoegd

		geven en duidelijk te maken wat een gezonde leefomgeving inhoudt. Deze kernwaarden voor een gezonde leefomgeving richten zich op de gezondheidswinst die te behalen is via een optimaal ingerichte fysieke omgeving, zowel via gezondheidsbescherming als gezondheidsbevordering. Een omgeving die voldoet aan de normen zien we als startpunt waarbij wij echt aannemen dat de Gemeente Haarlemmermeer deze normen ook hanteert voor haar bewoners aan de Nieuwe Bennebroekerweg.	gezag een goede en volledig onderbouwde afweging van belangen moeten maken. Geen wijziging in NRD.
	d)	Met klem willen wij u dan ook verzoeken om id. 6.3. variant C als oplossing te kiezen en onze punten zoals beschreven in beide zienswijzen in de aanbevelingen mee te nemen.	De concept NRD geeft geen aanbeveling voor een voorkeursalternatief. Het document geeft enkel schetsmatig weer wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn en welke thema's het project de komende tijd wil gaan onderzoeken. In de verkenning- en planstudiefase zullen de varianten verder worden uitgewerkt, onderzocht en beoordeeld. In dit proces nodigen wij omwonenden en andere belangstellenden uit om mee te denken en hun wensen en zorgen naar voren te brengen. Aan het einde van het jaar legt het project een voorkeursalternatief ter besluitvorming voor aan de bestuurders van de drie samenwerkende partijen gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam . Geen wijziging in NRD.
	e)	Als laatste willen wij opmerken dat wij ons ernstig zorgen maken dat de door ons geprefereerde variant gedwarsboomd lijkt omdat tegelijkertijd het bestemmingsplan van Park21 vastgesteld gaat worden waarbij in het voorontwerp geen ruimte zou zijn voor variant C. Wij pleiten daarom voor een integrale afgestemde aanpak over gebied 1.	Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg heeft als doel de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Daarvoor doen wij onderzoeken naar verschillende mogelijke varianten, waaronder een variant waarbij PARK21 zal worden geraakt. PARK21 kent een eigen procedure en afweging. Wel is er intensieve afstemming tussen PARK21 en het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg. Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg kan tot voorstellen leiden die vragen om wijzigingen aan te brengen in PARK21. Dit gaat het project dan voorleggen aan de gemeenteraad. Geen wijziging in NRD.
9.	a)	In het voortraject van dit project zijn bouwstenen voor voornoemde opwaardering verzameld, maar is niet gestreefd naar het inperken	Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg is geen vervolg van de Duinpolderweg. Het is een nieuw zelfstandig project met een eigen scope. Dit betekent dat er een nieuwe

		van het aantal varianten. In dit voortraject heeft mijn klant overigens ook een inspraakreactie ingediend (bijlage 1).	milieueffectrapportage (MER) procedure en participatietraject is gestart. Zienswijzen die eerder zijn ingediend op de Duinpolderweg hebben dan ook geen status meer. Anteagroup heeft het project bijgestaan bij het opstellen van de concept NRD. In een studie heeft Anteagroup in beeld gebracht welke varianten en bijbehorende thema's het project in de vervolgfase verder moet onderzoeken en heeft zij geholpen met het bepalen van de scope. Ook is er een indicatieve raming aan de mogelijke oplossingsrichtingen gehangen. Geen wijziging in NRD.
	b)	Mijn klant merkt vooraf al op dat zij de voorkeur heeft voor de zuidelijke variant binnen ld 6, waarbij de weg verder van de appartementen komt te liggen. Concreet betekent dit dat de voorkeur uitgaat naar variant C van ld 6.	De concept NRD is geen studie om een voorkeursalternatief te bepalen. Het document geeft enkel schetsmatig weer wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn en welke thema's het project de komende tijd wil gaan onderzoeken. Uw overweging voor de beste oplossingsrichting nemen wij mee in de verdere uitwerking, onderzoeken en beoordeling van de varianten. Geen wijziging in NRD.
	c)	Als gezegd, geeft mijn klant de voorkeur aan variant C onder ld 6. Indien voor de andere varianten wordt gekozen, zal hiermee de geluidsbelasting op de gevels van de appartementen van Hof van Pampus significant worden verhoogd. Tevens houdt dit in dat er ter plaatse van de woningen een hogere concentratie van fijnstof zal zijn wat tevens directe gevolgen zal hebben op het leefmilieu van de bewoners van de appartementen. Een geluidsscherm biedt hiervoor geen oplossing. Nog daargelaten of dit scherm een significant effect zal hebben, zal dit in ieder geval licht en uitzicht ontnemen van de appartementen en derhalve leiden tot een afname van het woongenot van de bewoners. Het geluidsscherm zal op zodanig korte afstand van de appartementen worden geplaatst, dat dit in de ogen van mijn klant strijdig is met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening en onrechtmatige hinder veroorzaakt.	Het akoestische onderzoek voor de milieueffectrapportage (MER) is erop gericht om de akoestische effecten van verschillende alternatieven en varianten in beeld te brengen en af te wegen. Uit dit onderzoek volgt wat de meest gunstige/ongunstige alternatief/variant is. Deze uitkomsten zijn ook input bij de bepaling van het voorkeursalternatief. Geen wijziging in NRD
	d)	Als reeds benoemd, heeft mijn klant tijdens het voortraject ook een inspraakreactie ingediend. Hiervoor heeft mijn klant de geluidstoename als gevolg van de uitvoering van het toenmalige voorlopige voorkeursalternatief voor de toen nog toekomstige appartementen aan Hof van Pampus laten onderzoeken door het	De concept NRD geldt voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierbij gelden andere uitgangspunten en scope dan bij de Duinpolderweg. Uw eerder ingediende inspraakreactie speelt nu geen rol meer. Zie antwoord 9c

		gespecialiseerd bureau M+P raadgevende ingenieurs (bijlage 2). Uit dit onderzoek is gebleken dat vanwege de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg en de daaruit voortvloeiende verkeerstoename op de zuidelijke zijde van Hof van Pampus een geluidtoename van ongeveer 1,5 dB wordt verwacht. Dit resulteert in een geluidsbelasting van ongeveer 65 dB na aftrek. Dit is dus hoger dan de reeds verleende maximum ontheffingswaarde van 63 dB en dus onacceptabel. Dit onderzoek is hier onverkort van toepassing, aangezien met de voorziene varianten (op variant C na) van ld 6 tevens een (vergelijkbare) intensivering van de Nieuwe Bennebroekerweg zal worden gerealiseerd.	Geen wijziging in NRD.
	e)	Verder zal de intensivering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals vooral in de voorziene varianten (op variant C na) tevens zorgen voor een nadelig effect op de waarde van het complex Hof van Pampus.	Eventuele nadelige effecten op de waarde van het complex Hof van Pampus is (indien van toepassing) verzekert binnen de planschade. Het planschaderecht heeft zijn wettelijke basis in de artikelen 6.1 t/m 6.7 van de Wet ruimtelijke Ordening. Indien er bij de alternatieven een eventuele kans bestaat op significante kosten als gevolg van planschadevergoedingen, dan wordt dat in de kostenraming van de alternatieven en in de afweging en vergelijking tussen de alternatieven meegenomen. Geen wijziging in NRD.
	f)	Kosten. In de notitie is opgenomen dat variant C meer kosten met zich mee brengt. Echter, indien een andere variant uiteindelijk doorgang zal vinden, zult u gezien het bovenstaande genoodzaakt zijn geluidsreducerende maatregelen te onderzoeken en te nemen, waarvan gelet op het voorgaande nog maar de vraag is of die effectief zijn en/of juridisch uitvoerbaar. Deze maatregelen zullen vereist zijn bovenop de maatregelen die reeds zijn getroffen door mijn klant. Een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners moet door u / het bevoegd gezag worden gewaarborgd, op grond van het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Dat is gelet op de gemeten geluidbelasting in de toekomstige situatie niet mogelijk zonder aanvullende maatregelen en/of wijziging van het tracé.	Op dit moment is niet bekend welke en of eventuele aanvullende geluidsmaatregelen nodig zijn en wat de kosten hiervan zijn. In de verkenning- en planstudiefase gaan wij onderzoeken wat de gevolgen zijn van de verschillende varianten voor de geluidbelasting. Geen wijziging in NRD.
	g)	Tot slot verzoekt mijn klant, voordat een definitieve beslissing wordt genomen, in de gelegenheid te worden gesteld haar zienswijze mondeling toe te lichten.	Eind dit jaar (2021) wordt een voorkeursalternatief voorgelegd aan de bestuurders van de drie samenwerkende partijen gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Om tot een gedragen ontwerp te

		komen organiseren wij voor omwonenden en andere belangstellende verschillende participatiemomenten. Voordat het voorkeursalternatief bestuurlijk zal worden vastgesteld zullen er ten minsten nog twee participatiebijeenkomsten worden georganiseerd. Hiervoor zult u een uitnodiging ontvangen. Ook is het altijd mogelijk om de omgevingsmanager van het project telefonisch of via de mail te benaderen om zorgen en wensen verder toe te lichten. Geen wijziging in NRD.
10.	a) Aangezien wij een landbouwbedrijf hebben aan de Rijnlanderweg …… nabij de kruising en een nauwe samenwerking hebben met een collega aan de Bennebroekerweg …., is het voor onze bedrijfsvoering van essentieel belang dat de kruising te allen tijde open blijft voor afslaand verkeer in beide richtingen.	U reageert op de eerste fase Nieuwe Bennebroekerweg die bestaat uit tijdelijke aanpassingen op het kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg in 2022. Hiervoor is een eigen studie gestart dat moet leiden tot een tijdelijke oplossing om de doorstroming op de (Nieuwe) Bennebroekerweg te verbeteren. Dit vooruitlopend op de definitieve inrichting Nieuwe Bennebroekerweg die op basis van de nu beschikbare gegevens staat gepland in 2024-2029. In de concept NRD die gaat over de definitieve situatie, zijn de kruispunten nog niet uitgewerkt. In de vervolgfase wordt dit nader uitgewerkt, waarbij wij uw wensen zullen meewegen. Via de participatie bijeenkomsten wordt u hierover geïnformeerd. Geen wijziging in NRD
	b) Ook zijn wij erg bezorgd over het kunstwerk bij het spoor aangezien hier onze waterafvoer [Vak 5] onder doorgaat richting het gemaal en het van groot belang is dat ten tijde van veel neerslag het water snel kan worden afgevoerd om te voorkomen dat onze gewassen onderlopen en als verloren beschouwd kunnen worden.	Duidelijk is dat het spoorviaduct van de reguliere treinen niet in lijn staat met het HSL-viaduct en ook te smal is voor de weguitbreiding. Hoogstwaarschijnlijk is hier nieuwbouw nodig. Naast afwatering is deze tocht ook een natte ecologische zone. Behoud van de ecologische zone in zijn huidige omvang is het uitgangspunt. Geen wijziging in NRD
11.	a) Reden voor deze zienswijze is de variantuitwerking in de NRD voor fase1. In de voorgeschiedenis van dit project, de Duinpolderweg, is al door de wijkraad Floriande evenals de werkgroep van	De concept NRD is geen studie om een voorkeursalternatief te bepalen. Uw overweging voor de beste oplossingsrichting nemen

		AQUAradius gepleit voor een verlegging van de weg in zuidelijke richting. Deze variant is in de NRD al meegenomen als Id. 6.3. Variant C. De varianten A en B in Id. 6.3. van de NRD zijn niet gewenst	wij mee in de verdere uitwerking, onderzoeken en beoordeling van de varianten. Geen wijziging in NRD.
	b)	Of eigenlijk: waarom geen variant A of B? De reden hiervoor is eenvoudig: met geluidsoverlast voor de bewoners, verkeershinder door te korte opstelstroken voor de rotonde Nieuwe Bennebroekerweg/Deltaweg en ontbreken van een langzaam verkeersverbinding met Park21 wordt in deze varianten geen rekening mee gehouden. Voor mij onbegrijpelijk dat deze de NRD halen.	In de verdere uitwerking van de varianten zal het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg de door u genoemde problematiek (geluidsoverlast, ontbreken langzaam verkeersverbinding en korte opstelstroken rotonde) verder oppakken. De oplossingsrichtingen in de concept NRD is algemeen van opzet. In de komende verkenning- en planstudiefase gaat het project de door u genoemde zaken verder onderzoeken en uitwerken. Geen wijziging in NRD.
	c)	Geluidsoverlast. Met de varianten A en B, waarbij de weg op het huidige tracé wordt aangelegd, ligt er dus een drukke weg 16 meter van de gevel van AQUAradius en Hof van Pampus vandaan. Mogelijkerwijs dienen er extra geluidswerende maatregelen te worden genomen om de weg daar te realiseren, wat echter zeer nadelige consequenties zal hebben voor het uitzicht en dus woongenot van de bewoners.	In de concept NRD is geluid als criteria opgenomen voor de beoordeling van de varianten van de Nieuwe Bennebroekerweg. In de komende studiefase wordt onderzocht welke gevolgen de meest kansrijke alternatieven hebben voor de geluidsbelasting. De Wet geluidhinder (Wgh) geldt hierbij als beoordelingskader. Indien de wettelijke normen worden overschreden is het project verplicht om compenserende maatregelen te treffen. Hoe die mogelijke maatregelen er concreet uit gaan zien zal in overleg met de belanghebbenden tot stand komen. Geen wijziging in NRD
	d)	Echter een flink aantal deelnemers van de participatiebijeenkomst hebben hun twijfels over de juistheid van de verkeersintensiteit van dit wegvak, vooral ook als je bedenkt dat er nog vele duizenden woningen in dit gebied gebouwd gaan worden tot 2040.	Het project heeft een extra informatieavond gehouden om de klankbordgroep, waar u deel van uitmaakt, uitleg te geven over de achterliggende uitgangspunten en de werking van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid. Het verkeersmodel is een wettelijk instrument dat gebruikt wordt om verkeersintensiteiten in kaart te brengen. Tijdens de klankbordgroep is toegelicht dat in mei jl. een update is geweest van het regionale verkeersmodel. In het geactualiseerde model zijn de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen in de regio meegenomen die bestuurlijk zijn vastgesteld. Het project gebruikt het geactualiseerde verkeersmodel voor de verdere uitwerkingen van de varianten. Ruimtelijke ontwikkelingen waar nog geen definitief besluit over is genomen, maar wel een groot raakvlak hebben met de Nieuwe

		Bennebroekerweg (bijvoorbeeld Park21), worden meegenomen in de gevoeligheidsanalyse (een controle berekening). Geen wijziging in NRD
	e) De rotonde Bennebroekerweg/Deltaweg en de rotonde Nieuwe Bennebroekerweg / Deltaweg liggen vrij dicht op elkaar. De ruimte om daar opstelstroken te maken voor verkeer dat de Nieuwe Bennebroekerweg op moet is vrij beperkt.	Het probleem van de twee genoemde rotondes is bekend bij het projectteam. We gaan dit nader onderzoeken waarbij we rekening houden met de samenhang tussen beide kruispunten. Geen wijziging in NRD
	f) Naast de korte opstelstroken moet ook bedacht worden dat de in- en uitrit voor het sportcomplex op dit korte stukje is gelegen. Daarbij dient ook rekening gehouden te worden met het volgende. Alle verkeer dat het sportcomplex nadert vanuit Floriande West en Zwaanshoek moet gebruik maken van beide rotondes omdat de in- en uitrit van het complex op de oostelijke rijstrook mogelijk is. Denk in jullie modellen na over dubbeltelling van dit verkeer!	Dank voor deze aanvullende informatie. Bij de verdere uitwerking van de kruispunten wordt deze informatie gebruikt om tot optimale kruispunten en wegvakken te komen. Geen wijziging in NRD
	g) Op dit moment kan langzaam verkeer niet over het stukje weg tussen de rotondes naar het sportcomplex of Park21. Dit is een omissie die veel gevaarlijke situaties oplevert van voetgangers, fietsers en scooters die hier toch, al is het verboden, over de rijbaan naar toe willen.	Dit probleem is bekend bij het projectteam. Bij de verdere uitwerking van de kruispunten wordt deze informatie gebruikt om tot optimale kruispunten en wegvakken te komen. Onderzocht gaat worden hoe een veilige route voor langzaam verkeer van en naar Park21 tot stand kan worden gebracht. Geen wijziging in NRD
	h) Naar de mening van de wijkraad Floriande geeft voorgaande duidelijk aan dat de varianten A en B niet geschikt zijn om de huidige en toekomstige problematiek op te lossen. Ons voorstel is dan ook om te kiezen voor variant C die hieronder verder wordt uitgewerkt. Voorstel variant 6.3 C1: In deze variant wordt voorgesteld om de rotonde Nieuwe Bennebroekerweg / Deltaweg te verlegen in zuidelijke richting. Niet alleen de rotonde moet worden verlegd in zuidelijke richting maar ook de weg zelf. De variant C1 wijkt af van de variant in de NRD door rekening te houden met een langzaam verkeersverbinding aan de oostzijde van de Deltaweg.	De concept NRD geeft geen aanbeveling voor een voorkeursalternatief. Het document geeft enkel schetsmatig weer wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn en welke thema's het project de komende tijd wil gaan onderzoeken. Uw overweging voor de beste oplossingsrichting nemen wij mee in de verdere uitwerking, onderzoeken en beoordeling van de varianten. Geen wijziging in NRD

		Voorstel variant 6.3 C2: in deze variant wordt voorgesteld om de rotonde Nieuwe Bennebroekerweg / Deltaweg te verleggen in zuidelijke richting. Niet alleen de rotonde moet worden verlegd in zuidelijke richting maar ook de weg zelf. De afwijking met de voorgestelde variant C1 betreft het langzaam (lokaal) verkeer. In de variant wordt daar niet in voorzien langs de Deltaweg. Ook wordt niet voorzien in een langzaam (lokaal) verkeersverbinding met het sportcomplex aan die zijde. Toegang tot het sportcomplex voor langzaam verkeer moet dan gebruik blijven maken van het Heusdenpad. Voor langzaam verkeer naar Park21 wordt wel voorzien en wel over het terrein van Aquaradius / Hof van Pampus. Bij verlegging van de weg in zuidelijke richting kan het huidige wegvak verwijderd worden. Tussen het pand van Aquaradius en Hof van Pampus wordt een doorgang gemaakt die middels een tunneltje onder het nieuwe wegvak door naar Park21 gaat. In dit voorstel hoeft de nieuwe Rotonde Nieuwe Bennebroekerweg geen kruising te worden en kan een turborotonde worden.	
12.	a)	De tijdelijke oplossing ter verbetering doorstroming van het verkeer op de Bennebroekerweg, ter hoogte van de kruising Bennebroekerweg – Rijnlanderweg. Voorgestelde oplossingen vanuit projectteam gemeente. Deze richten zich primair op het beperken van afslaand verkeer. Wij beseffen dat dit een significante verlichting zal geven voor de doorstroming van het verkeer op de Bennebroekerweg ter hoogte van de kruising Rijnlanderweg – Bennebroekerweg. Voor het landbouwverkeer is dit echter funest. In eerder vastgesteld beleid (mobiliteitsvisie Haarlemmermeer, vastgesteld op 8-12-2018) is immers bepaald dat de polderwegen geschikt moeten blijven voor het landbouwverkeer. De voor het landbouwverkeer belangrijkste oost-west verbinding is de Rijnlanderweg. De belangrijkste weg voor de noord-zuid verbinding is de Bennebroekerweg. Bij het niet toestaan van afslaand verkeer zal dus de verbinding tussen de twee belangrijkste landbouwverkeersroutes onderbroken worden. Ons voorstel is om afslaand verkeer toe te blijven staan. De doorstroming kan dan tijdens de spits (7:30 tm 9:00 en 15:30 tm 18:00) verbeterd worden door de stoplichten op de Rijnlanderweg tijdens de spits minder vaak op groen te zetten. Het toepassen van een zogenoemde intelligente VerkeersRegel Installatie. Essentieel hierbij is wel een informatiebord bij de kruising op de Rijnlanderweg	Voor het kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg is een aparte studie gestart dat in 2022 moet leiden tot een tijdelijke oplossing om de doorstroming op de (Nieuwe) Bennebroekerweg te verbeteren. Dit vooruitlopend op de definitieve inrichting Nieuwe Bennebroekerweg die op basis van de nu beschikbare gegevens staat gepland in 2024-2029. De concept NRD richt zich op de definitieve situatie, maar geeft nog geen inzicht hoe de weg op kruispuntniveau er uit komt te zien. Dit wordt in de vervolgfase nader bestudeerd. Uw informatie over het functioneren van de kruising zullen wij gebruiken bij de verdere uitwerking van de kruising Nieuwe Bennebroekerweg – Rijnlanderweg. Hierover zijn wij al met u in gesprek. Geen wijziging in de NRD

		met een toelichting dat de wachttijd tijdens de spits langer kan zijn om de doorstroming op de Bennebroekerweg te bevorderen. Aangevuld met een aftelklok, zodat wachtenden weten hoelang het nog duurt alvorens het stoplicht op groen gaat. Dit om irritatie en ongewenst verkeersgedrag (door rood rijden) te verminderen. Daarnaast is het ook een utopie dat we door het verbieden van afslaand verkeer het probleem oplossen. Hiermee verschuiven we slechts het probleem van de kruising Bennebroekerweg – Rijnlanderweg naar de kruising Bennebroekerweg – Spoorlaan. Wij stellen dan ook voor om alvorens over te gaan tot verbod op afslaand verkeer, bovengenoemd voorstel als een pilot met een tijdspan van minimaal 1 jaar toe te passen. Het toepassen van een pilot in de praktijk is essentieel. Een studie is niet voldoende. Het is immers zowel voor ons als voor de verkeersdeskundige niet duidelijk wat de afgelopen periode van Corona en thuiswerken voor invloed zal hebben op onze toekomstige manier van werken en het hiermee gepaard gaande woon-werkverkeer. Mocht vervolgens uit studies en tellingen blijken dat de doorstroming hiermee niet voldoende verbeterd wordt, dan gaan wij graag in overleg over het openstellen van alternatieve routes voor het landbouwverkeer. Onze perceptie is dat de kentekenplicht voor de landbouwvoertuigen hier nieuwe oplossingen mogelijk maakt. Wij verzoeken u: Voor de tijdelijke oplossing van de doorstroming tijdens de spits op de Bennebroekerweg ter hoogte van de kruising Bennebroekerweg – Rijnlanderweg, eerst een pilot toe te passen met een intelligente verkeersregelinstallatie aangevuld met een informatiebord en aftelklok.	
	b)	De NRD over de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg. In de NRD is niet duidelijk wat voor soort kruising er komt op de Rijnlanderweg – Bennebroekerweg. Het is voor ons dus niet mogelijk om hier een voorkeursvariant voor aan te wijzen. Wel kunnen we aangeven binnen welke kaders een variant onze voorkeur kan dragen. De kaders zijn: een goede doorstroming van het landbouwverkeer met behoud van de eerdergenoemde hoofdroutes en een goede bereikbaarheid van de landbouwbedrijven. Zowel voor het landbouwverkeer als voor het verkeer van de toeleverende bedrijven.	De concept NRD geeft de scope aan wat in de volgende fase verder uitgewerkt en onderzocht moet worden. Vandaar dat in de concept NRD er geen uitspraak is gedaan over de oplossing kruispunt Rijnlanderweg – Bennebroekerweg. Pas in de verkenning- en planstudiefase worden de kruispunten verder uitgewerkt en beoordeeld op verschillende aspecten. Bij de uitwerking nemen wij uw verzoek ter afweging mee om te belangrijkste hoofdroutes voor het landbouwverkeer te behouden. Geen wijziging in NRD.

		Wij verzoeken u: Bij het verder uitwerken van de NRD het eerder vastgestelde beleid wat betreft het landbouwverkeer te behouden. De verbinding tussen de belangrijkste hoofdroutes voor het landbouwverkeer, te weten de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg, moet behouden blijven.	
	c)	Sluipverkeer op de Rijnlanderweg. Het heeft ons hoogst verbaasd dat er nauwelijks aandacht is voor het sluipverkeer op de Rijnlanderweg. Ook dit sluipverkeer leidt zeer regelmatig tot zeer lange wachttijden voor de kruising Rijnlanderweg – Bennebroekerweg. Twintig minuten is geen uitzondering. Dit gebeurt zowel in de ochtend als in de middag. Oorzaak hiervan is filevorming op de A4, waardoor automobilisten kiezen voor een alternatieve route. Voordat de Nieuwe Bennebroekerweg begin 21e eeuw werd aangelegd was dit probleem in de participatiebijeenkomsten door omwonenden benadrukt. Verkeersdeskundigen bestreden dit echter. Met de komst van de Nieuwe Bennebroekerweg zou dit probleem zich automatisch oplossen. De praktijk heeft echter geleerd dat het probleem niet is opgelost, maar juist verergerd. Wij verzoeken u om zowel bij de tijdelijke oplossingen, als bij de NRD ook het probleem van het sluipverkeer binnen de scope van het project te betrekken. Het mag immers niet zo zijn dat we met het oplossen van een probleem een ander probleem verergeren. Wij verzoeken u: Zowel binnen de scope van de tijdelijke oplossing en als voor de NRD ook het probleem van het sluipverkeer op de Rijnlanderweg te betrekken.	De alternatieven voor de Nieuwe Bennebroekerweg moeten leiden tot een betere doorstroming op het hoofdwegennet waardoor automatisch een deel van het sluipverkeer verdwijnt. Het project kan echter de file-problematiek op de A4, die leidt tot sluipverkeer, niet oplossen. Wel zullen wij in de vervolgfase nader beschouwen of er eventuele aanvullende maatregelen tegen sluipverkeer getroffen kunnen worden voor zowel de tijdelijke als de definitieve situatie. Geen wijziging in NRD.
13.	a)	Ik heb getracht om te begrijpen wat de gevolgen van de diverse opties voor de wijzigingen aan de Nieuwe Bennebroekerweg betekent voor mijn bedrijf en dat van mijn nabij gelegen collega's. Ik moet concluderen dat dat niet in uw plannen staat en vrees dan ook dat dat onvoldoende aandacht krijgt. Mijn bedrijf ligt op de hoek van de Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg. Dagelijks is er klantverkeer met auto's en motoren en leveranciersverkeer met (zware) vrachtwagens. Mijn vrees: • Nieuwe oplossingen leiden tot gevaarlijke situaties voor verkeer dat naar mijn bedrijf komt	De concept NRD is geen gedetailleerd ontwerpboek maar geeft de algemene scope aan van het project. Het document geeft enkel schetsmatig weer wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn en welke thema's het project de komende tijd wil gaan onderzoeken. Bij de uitwerking van de varianten wordt rekening gehouden met een verkeersveilige oplossing en is het streven om een duidelijke verkeerssituatie te creëren Ook dienen percelen van bewoners en bedrijven bereikbaar te blijven. Op dit moment zijn de varianten nog niet zodanig in detail uitgewerkt dat wij uw vraag verder kunnen beantwoorden. Naar verwachting wordt eind dit jaar (2021) een voorkeursalternatief voorgelegd aan de bestuurders

	• Omzetverlies omdat er gekozen voor een volstrekt onduidelijke omweg • Onbereikbaarheid voor mijn leveranciers Mijn verzoek: Kunt u mij duidelijkheid geven over de consequenties van de diverse opties voor het verkeer dat naar mijn bedrijf komt.	van de drie samenwerkende partijen gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Om tot een gedragen ontwerp te komen organiseren wij voor omwonenden en andere belangstellende verschillende participatiemomenten. Hiervoor ontvangt u te zijner tijd een uitnodiging. Eventuele nadelige effecten voor omzetverlies is (indien van toepassing) verzekert binnen de planschade. Het planschaderecht heeft zijn wettelijke basis in de artikelen 6.1 t/m 6.7 van de Wet ruimtelijke Ordening. Geen wijziging in NRD.
	b) Overleg met mij en mijn collega-ondernemers om negatieve gevolgen voor ons te vermijden.	Om de wensen en zorgen van de ondernemers en bewoners aan de Rijnlanderweg goed in beeld te hebben is het project in gesprek met LTO Noord en de Stichting Bewoners Rijnlanderweg. In overleg met hen is besloten dat zij geen onderdeel uitmaken van de klankbordgroep maar dat wij individuele gesprekken met hun voeren. Wij adviseren u om via de stichting en / of LTO Noord op de hoogte te blijven van de voortgang of hierbij aan te sluiten. Daarnaast organiseren wij voor omwonenden en andere belangstellenden participatiemomenten. Voor deze bijeenkomst ontvangt u te zijner tijd een uitnodiging. Mocht u eerder in contact willen komen met het project kunt u ook altijd de omgevingsmanager telefonisch of via de mail benaderen. Geen wijziging in NRD.

Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage



Definitief: oktober 2021

Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Notitie reikwijdte en detailniveau

definitief
.. oktober 2021

Auteurs
Projectteam Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Opdrachtgever
Provincie Noord-Holland
Gemeente Haarlemmermeer
Vervoerregio Amsterdam

Inhoudsopgave

		Blz.
Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg		**1**
1	**Inleiding**	**5**
1.1	Over deze notitie	5
1.2	Leeswijzer	5
1.3	Uw reactie	6
2	**Het project en de**	**8**
voorgeschiedenis		**8**
2.1	Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg	8
2.2	Voorgeschiedenis: de Duinpolderweg	8
2.3	Bestaande NBBW en bestemmingsplannen	9
3	**Aanpak van de NBBW**	**10**
3.1	Waarom dit project?	10
3.2	Doelen	10
3.3	Relevante ontwikkelingen in de omgeving	10
4	**Betrokken partijen en te nemen besluit**	**12**
4.1	Betrokken partijen en te nemen besluit	12
4.1.1	Ruimtelijk besluit	12
4.1.2	Betrokken overheden	12
4.1.3	Vaststellen voorkeursalternatief	13
4.2	Milieueffectrapportage	13
4.3	Verder verloop van proces en procedure	13

4.3.1 Stappen in de procedure 13
4.3.2 Opzet en inhoud van het MER 15
4.3.3 Participatie 15

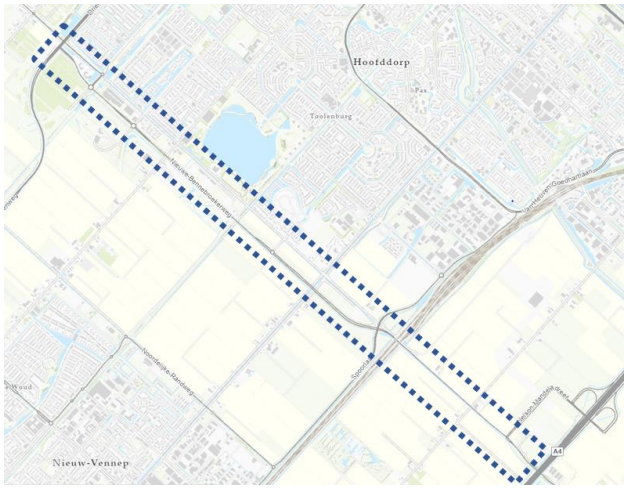
5 Alternatieven en referentie 16
5.1 Alternatieven en varianten 16
5.1.1 Hoofdoplossingsrichtingen en alternatieven 16
5.1.2 Varianten en bouwstenen 18
5.1.3 Varianten per deeltraject 18
5.2 Referentiesituatie 21
5.3 Plan- en studiegebied 21

6 Wat wordt onderzocht? 22
6.1 Het beoordelingskader 22
6.2 Aanpak van de beoordeling 23

Bijlage 1: factsheets bouwstenen 24

Samenvatting

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam werken in het project Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg gezamenlijk aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) tussen de A4 en de N205. Om de verbreding van deze weg mogelijk te maken is waarschijnlijk een nieuw bestemmingsplan nodig en moet de procedure van een milieueffectrapportage (MER) worden gevolgd. Dit is de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Deze NRD hoort bij de eerste stap van de milieueffectrapportage en beschrijft wat in het vervolg wordt onderzocht en op welke manier het onderzoek zal plaatsvinden.



Figuur 0.1: Indicatie van het plangebied NBBW

Het project heeft als doel de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dat is niet alleen nodig vanwege de bestaande problemen, maar ook omdat door de verdere groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en door andere (ruimtelijke) ontwikkelingen de hoeveelheid verkeer gaat toenemen. Het is de bedoeling dat in het onderzoek gekeken wordt naar de verbreding van de weg naar (maximaal) 2x2 rijstroken. Ook wordt onderzoek gedaan naar aanpassingen van rotondes en kruispunten en de exacte ligging op sommige trajectdelen.

Deze NRD is bedoeld om de omgeving te informeren over het voorgenomen project en ‘iedereen ’ de mogelijkheid te geven een reactie in te dienen over wat er in de milieueffectrapportage moet worden onderzocht. Reacties kunnen gaan over de mogelijke oplossingsrichtingen (alternatieven en varianten, de reikwijdte) en op welke manier het onderzoek moet plaatsvinden (de effecten die worden onderzocht en hoe het onderzoek zal plaatsvinden, het detailniveau). In de vervolgstap van de procedure worden de mogelijke oplossingsrichtingen uitgewerkt. Van de mogelijke oplossingsrichtingen worden de effecten op het verkeer, de leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit), natuur en landschap onderzocht. De uitkomsten van het onderzoek moeten het mogelijk maken een voorkeursaanpak te kiezen voor het oplossen van de problemen. Deze voorkeursaanpak wordt uiteindelijk in een ruimtelijk plan (bestemmingsplan) vastgelegd.

De initiatiefnemers provincie, gemeente en Vervoerregio vinden het belangrijk dat de omgeving wordt betrokken bij het project. De manier waarop dat zal plaatsvinden moet nog – in samenspraak met de omgeving – vorm krijgen. Onderdeel van de participatie is de mogelijkheid tot het geven van een zienswijze op deze NRD.

Meer informatie kunt u vinden op de websites van de provincie en de gemeente Haarlemmermeer.

Begrippen en afkortingen

Commissie m.e.r. - de Commissie voor de milieueffectrapportage is een onafhankelijke commissie van deskundigen op het gebied van milieueffectrapportage. De Commissie is ingesteld op basis van de Wet milieubeheer en adviseert over de inhoud van milieueffectrapporten. Het is verplicht de Commissie m.e.r. een advies te vragen als en MER is opgesteld.

HOV - hoogwaardig openbaar vervoer; stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijsnelheid), comfort en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig.

IC-verhouding - verhouding tussen de hoeveelheid verkeer I, de intensiteit) en de capaciteit van de weg (C), dat is de hoeveelheid verkeer die een weg kan verwerken. Bij een hoge IC-verhouding is de kans op congestie groot

m.e.r. - milieueffectrapportage; de procedure om de milieubelangen volwaardig mee te nemen in de plan- en besluitvorming van projecten die een grote invloed kunnen hebben op het milieu

MER - milieueffectrapport, het rapport dat wordt opgesteld in het kader van een m.e.r. Het rapport beschrijft de milieugevolgen van de voorgenomen ingreep, aan de hand van alternatieven en varianten.

Mvt/etm. -motorvoertuigen per etmaal, maat voor de verkeersintensiteit op een weg

NBBW - gebruikt als afkorting voor de wegen waarop dit project zich richt. Het betreft de Nieuwe Bennebroekerweg, het deel van de Bennebroekerweg tussen de spoorlijn en de A4, en de Nelson Mandeladreef

STP - Schiphol Trade Park, een nieuw bedrijventerrein langs de Bennebroekerweg en A4 bij Hoofddorp

1x2 - dit is een weg met één rijbaan met twee rijstroken, één per richting, zonder scheiding tussen de rijstroken

2x1 - een weg met twee rijbanen met elk één rijstrook. De rijbanen zijn fysiek gescheiden door een tussenberm

2x2 - dit is een weg met twee rijbanen met elk twee rijstroken. De rijbanen zijn fysiek gescheiden door een tussenberm

1 Inleiding

1.1 Over deze notitie

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam werken samen aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Nieuwe Bennebroekerweg (verder aangeduid als NBBW). Deze weg vervult een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en is daarnaast van belang voor de regionale bereikbaarheid. De doorstroming op de weg is op delen problematisch en ook de verkeersveiligheid is niet optimaal. Deze problemen zullen in de toekomst groter worden als gevolg van de groei van de automobiliteit en door ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, zoals woningbouw, uitbreiding van bedrijventerreinen en Park21. Daarom hebben de betrokken overheden besloten het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg te starten.

Het doel van dit project is de doorstroming en de verkeersveiligheid op de NBBW te verbeteren en daarmee een betere bereikbaarheid van het gebied te realiseren. De opwaardering van de NBBW kan bestaan uit een verbreding (naar 2x2 rijstroken), nieuwe ligging van delen van het traject en uit het aanpakken van kruisingen en rotondes. Onderzocht wordt of ook het HOV en de (met name de noord-zuid) fietsrelaties onderdeel van deze opwaardering kunnen zijn.

Om de aanpak van de NBBW mogelijk te maken moet (waarschijnlijk) het bestemmingsplan worden aangepast[1]. Dat leidt tot de verplichting om een milieueffectrapportage[2] uit te voeren. Dit is de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) die is opgesteld als start van de m.e.r.-procedure.



Figuur 1.1: NBBW (bron: www.noord-holland.nl). De rode lijn is indicatief.

1.2 Leeswijzer

In deze NRD vindt u informatie over de volgende onderwerpen:

- het **project** en de voorgeschiedenis (met onder andere een terugblik op het project Duinpolderweg) (hoofdstuk 2);wat het doel is van het project NBBW (hoofdstuk 3);
- **procedure**, te nemen besluit en milieueffectrapportage (hoofdstuk 4);
- de **oplossingsrichtingen** die worden onderzocht (hoofdstuk 5);
- de **effecten** die in beeld worden gebracht en de manier waarop het onderzoek zal plaatsvinden (hoofdstuk 6);

[1] dit is verder toegelicht in paragraaf 4.1.

[2] het is gebruikelijk de afkortingen m.e.r. (voor milieueffectrapportage, de procedure) en MER (voor milieueffectrapport, het rapport dat wordt opgesteld in het kader van de m.e.r.-procedure) te gebruiken

1.3 Uw reactie

Deze NRD is het startpunt van het onderzoek van de (milieu-) effecten van de mogelijke oplossingsrichtingen. Deze NRD is bedoeld om te beschrijven welke onderzoeken worden uitgevoerd en een ieder in de gelegenheid te stellen hierover een reactie te geven.

U kunt een reactie – formeel een **zienswijze** - geven over het onderzoek dat in het kader van de m.e.r. wordt uitgevoerd. U kunt met name reageren op:

- de alternatieven en varianten: hierbij kunt u aangeven of u van mening bent dat ook andere alternatieven moeten worden onderzocht;
- de effecten: welke effecten worden onderzocht en hoe het onderzoek zal plaatsvinden.

In de zienswijzenperiode wordt ook de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (de Commissie m.e.r.) om een advies over de reikwijdte en het detailniveau gevraagd.

Om het geven van uw reactie te vergemakkelijken wordt in de periode na het publiceren van deze NRD een (digitale) **informatiesessie** belegd. In deze sessie wordt informatie gegeven over het voornemen en wordt deze NRD toegelicht. In deze informatiesessie wordt ook een toelichting gegeven over de ontwikkelingen sinds het stopzetten van het project Duinpolderweg. Nadere informatie over de informatiesessie is te vinden op de websites van de betrokken overheden.

De informatiesessie is niet bedoeld als inspraakbijeenkomst. Zienswijzen kunnen uitsluitend digitaal of per post worden ingediend.

Na afloop van de zienswijzeperiode worden de binnengekomen reacties en adviezen verzameld in een **Nota van beantwoording van de zienswijze**. Op basis hiervan bekijkt het bevoegd gezag of de aanpak van het onderzoek moet worden aangepast. Dit wordt kort beschreven in de Nota van beantwoording van de zienswijzen die te zijner tijd bij het ontwerpbesluit wordt gevoegd. De Nota van beantwoording van de zienswijzen wordt geplaatst op de website van de provincie, gemeente en de Vervoerregio Amsterdam.



Figuur 1.2: huidige situatie: De NieuweBennebroekerweg ligt tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De NBBW verbindt de A4 met de N205. Tussen de spoorlijnen ligt de weg op het oorspronkelijke tracé van het polderlint en heet daar Bennebroekerweg. Tussen de spoorlijn en de N205 heet de weg Nieuwe Bennebroekerweg. De weg ligt hier op ongeveer 200 m afstand van het originele tracé, de oorspronkelijke Bennebroekerdwarsweg in de Haarlemmermeerpolder langs de Bennebroekertocht. Onderdeel van het project is ook de Nelson Mandeladreef tussen de Bennebroekerweg en de aansluiting op de A4. In het gebied liggen de spoorlijn tussen Schiphol en Leiden, en de Hogesnelheidslijn tussen Schiphol en Rotterdam. In figuur 5.1 zijn ook de namen van de kruisende wegen opgenomen.

2 Het project en de voorgeschiedenis

2.1 Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

De gemeente Haarlemmermeer en ook het grotere gebied tussen Schiphol en Amsterdam krijgen de komende decennia te maken met forse ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt gewerkt aan plannen voor het bouwen van een groot aantal nieuwe woningen, bedrijventerreinen worden uitgebreid en er komen nieuwe terreinen voor bedrijvigheid en andere functies bij (zoals Park21). Daarnaast speelt - ondanks corona – de nog steeds toenemende hoeveelheid verkeer. Deze ontwikkelingen maken het noodzakelijk de Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) op te waarderen. De NBBW is cruciaal voor de bereikbaarheid van de zuidwestkant van Hoofddorp en Nieuw Vennep, en is daarnaast van belang als verbinding tussen de A4 en de Bollenstreek. In de bestaande situatie is een deel van de weg al overbelast en is de doorstroming niet optimaal. Door de verdere groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep zal dit doorstromings- en bereikbaarheidsprobleem in de toekomst groter worden. Reden voor provincie, gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam om het project ‘Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg’ te starten.

2.2 Voorgeschiedenis: de Duinpolderweg

In de afgelopen jaren is door de provincie Noord- en Zuid-Holland gewerkt aan plannen voor een nieuwe wegverbinding tussen de A4 en de Bollenstreek: de Duinpolderweg. Ten behoeve van de Duinpolderweg is veel onderzoek gedaan en onder andere ook een MER opgesteld. De onderzoeksresultaten waren de basis onder een door de twee provincies vastgesteld voorkeursalternatief. Het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg was onderdeel van dit voorkeursalternatief.

In 2019 is (na de verkiezingen voor provinciale staten in maart 2019) in het collegeakkoord van Noord-Holland besloten af te zien van de Duinpolderweg. Dit heeft er in 2020 toe geleid tot het besluit de verdere uitwerking van de Duinpolderweg stop te zetten. Daarmee kwam er een einde aan de plannen voor de Duinpolderweg en dus ook aan de als onderdeel daarvan geplande aanpassing van de NBBW. In plaats daarvan heeft de provincie besloten tot een apart project: het opwaarderen van de NBBW tussen de A4 en de N205. Over de aanpak van dit project hebben de provincie, de gemeente Haarlemmer en de Vervoerregio Amsterdam afspraken gemaakt en deze vastgelegd in de op 12 maart 2021 vastgestelde Samenwerkingsovereenkomst.

2.3 Bestaande NBBW en bestemmingsplannen

De bestaande NBBW is een gemeentelijke autoweg met één rijbaan en één rijstrook per richting (1x2). Een deel van de weg (tussen de Spoorlaan en de laan van Devon, en bij de rotondes) bestaat uit twee rijbanen met elk één rijstrook en deels ook twee rijstroken (2x1 of 2x2). De weg is via een aantal kruisingen en rotondes verbonden met het wegennet van de Haarlemmeer en de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

In de vigerende bestemmingsplannen is bij een deel van de weg een relatief brede strook opgenomen met als aanduiding 'verkeersdoeleinden'. Bij het middendeel van de NBBW (nabij de kruising met de Zuidtangent is dat niet het geval. Tussen de spoorlijn en de A4 is in het vigerende bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen voor een verlegde Bennebroekerweg (als uit te werken bestemming verkeersdoeleinden). Een deel van de opwaardering van de NBBW kan waarschijnlijk plaats vinden binnen de ruimte die de vigerende bestemmingsplannen biedt, maar dat is naar verwachting niet over de gehele lengte van de NBBW mogelijk. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek en het uiteindelijke voorkeursalternatief is het daarom naar verwachting noodzakelijk om een nieuw ruimtelijk besluit te nemen. Het ligt voor de hand om dan het gehele tracé van de NBBW in één ruimtelijk plan op te nemen.

De vorm die het nieuwe ruimtelijk plan zal krijgen is afhankelijk van een aantal factoren. Dit is verder beschreven in hoofdstuk 4.

3 Aanpak van de NBBW

3.1 Waarom dit project?

De huidige NBBW heeft vooral een functie voor het ontsluiten van het zuidwestelijk deel van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De NBBW is de verbinding tussen deze stedelijke gebieden en de A4. Een relatief klein (in de bestaande situatie ongeveer 20% van de hoeveelheid op het oostelijk deel van de NBBW) is doorgaand verkeer tussen de A4 en de Bollenstreek. Deze functie van de NBBW heeft ook tot gevolg dat de verkeersbelasting op het gedeelte tussen de A4 en de kruising met de spoorlaan het hoogst is. Dit gedeelte van de NBBW heeft ook de hoogste IC-verhoudingen (tot 0,8 tot 0,9 in de spitsperiodes) en de hoogste belasting van de kruispunten. De hoge IC-verhoudingen duiden op een grote kans op vertraging. Uit reistijdwaarnemingen blijkt dat in de bestaande situatie (voor Corona) **structureel vertragingen** optreden. In de westelijke richting speelt dit vooral in de avondspits en in oostelijke richting in de ochtendspits. Als gevolg van de **woningbouwplannen** in en bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep (figuur 3.1) en de ontwikkeling van Park21 en andere plannen neemt de verkeersvraag toe. Het gevolg daarvan is dat de NBBW zwaarder wordt belast en dat de kans op vertragingen toe gaat nemen. (als de situatie rondom Corona is opgelost en het verkeer weer dezelfde intensiteit krijgt)

3.2 Doelen

Het project Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg komt voort uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en het doel is het faciliteren van de verwachte mobiliteitsgroei vanwege de woningbouwopgave (zie figuur 3.1) van de Haarlemmermeer. Dit leidt tot de volgende hoofddoelstellingen voor het project:

- **Hoofdoelstelling 1:**
  Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haarlemmermeer.
- **Hoofddoelstelling 2:**
  Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving.

3.3 Relevante ontwikkelingen in de omgeving

Dit project richt zich op de opwaardering van de NBBW. Voor de effecten van de opwaardering en voor de keuze van het voorkeursalternatief is het van belang om rekening te houden met (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving. Deze ontwikkelingen kunnen immers invloed hebben op de hoeveelheid verkeer op de NBBW en op de kruisingen en rotondes. Deze ontwikkelingen zijn dus geen onderdelen van het project. Bij het kiezen van het voorkeursalternatief voor de aanpak van de NBBW kunnen deze ontwikkelingen van belang zijn omdat ze invloed kunnen hebben op de belasting van het wegennet. Indien nodig zal in het MER specifiek naar de deze ontwikkelingen worden gekeken om na te gaan of en op welke manier van invloed kunnen zijn. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een gevoeligheidsanalyse. In het beoordelingskader (zie hoofdstuk 6) zijn hiertoe ook criteria opgenomen (robuustheid en toekomstvastheid).

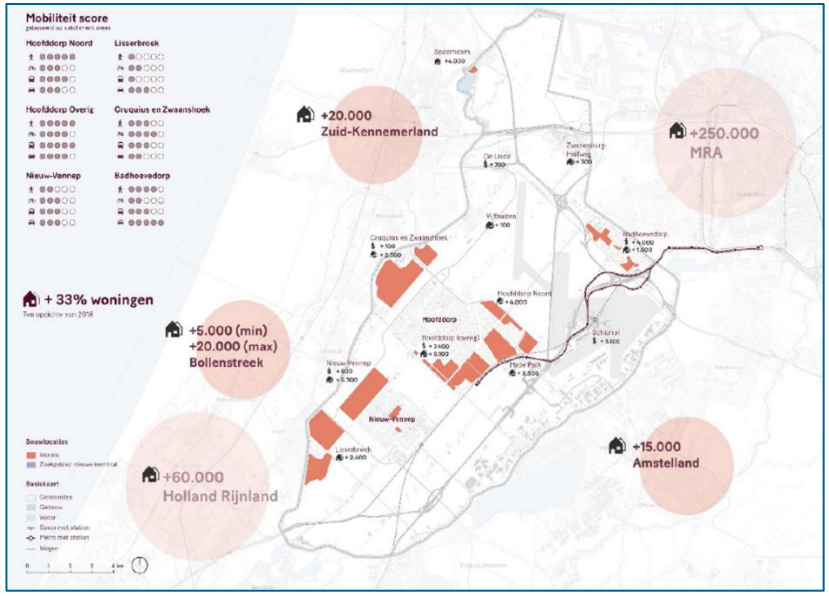
Relevante ontwikkelingen zijn onder andere (niet limitatief):

- de woningbouwplannen in het gebied;
- de ontwikkeling van PARK 21;
- Schiphol Trade Park (STP);
- het mogelijk realiseren van een oostelijke poot bij de aansluiting Hoofddorp op de A4;
- Stationsgebied Hoofddorp;

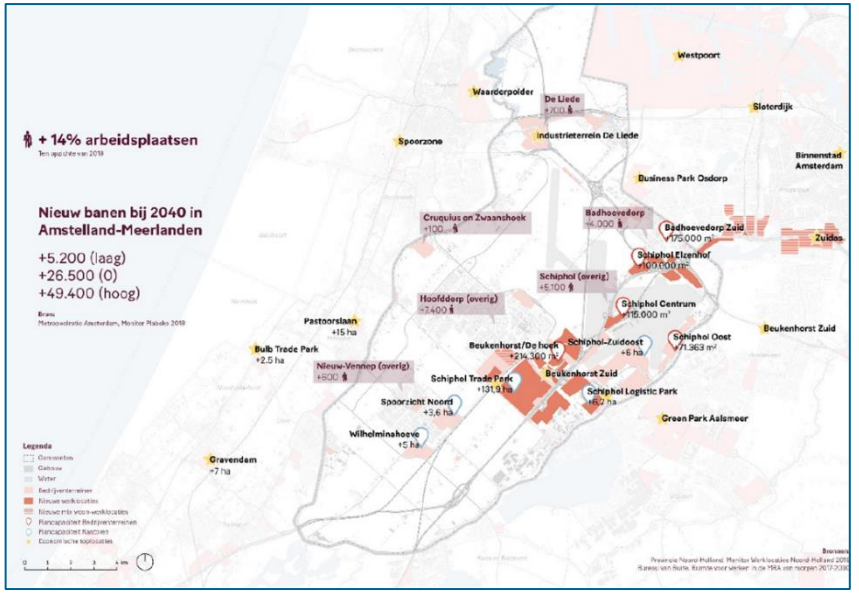
- plannen van de gemeente Haarlemmermeer voor aanpassing van het stedelijk wegennet van Hoofddorp.

Ontwikkelingen in de omgeving zijn indicatief weergegeven in de figuren 3.1 en 3.2.

Daarnaast wordt gewerkt aan de Netwerkstudie waarin wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de regio bereikbaar te houden. Naast deze ontwikkelingen kunnen ook de ruimtelijke opgaves voor klimaatadaptatie en energietransitie van belang zijn.



figuur 3.1: Mogelijke ontwikkelingen woningbouw (bron: Netwerkstudie)



Figuur 3.2: Mogelijke ontwikkelingen werkgelegenheid (bron: Netwerkstudie)

4 Betrokken partijen en te nemen besluit

4.1 Betrokken partijen en te nemen besluit

4.1.1 Ruimtelijk besluit

Bij het project zijn drie overheden betrokken. Omdat de Nieuwe Bennebroekerweg van belang is voor de lokale en regionale bereikbaarheid zijn de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland betrokken vanwege hun verantwoordelijkheden voor bereikbaarheid en mobiliteit. Vanwege het belang van de bereikbaarheid voor de regio is ook de Vervoerregio Amsterdam betrokken. De drie partijen treden gezamenlijk op als **initiatiefnemer** in de procedure.

De gemeente Haarlemmermeer, de Vervoerregio en de provincie hebben afspraken gemaakt over eigendom en beheer van de Nieuwe Bennebroekerweg. Dat is van belang voor het type ruimtelijk besluit en welke overheid (provincie of gemeente) uiteindelijk zal optreden als bevoegd gezag. De Vervoerregio is geen partij die de rol als bevoegd gezag kan toe-eigenen. Tussen de partijen is de afspraak gemaakt dat de gemeente Haarlemmermeer vanaf heden de rol van bevoegd gezag op zich neemt. Dit betekent dat de volgende fasen van de studie, de planstudie en realisatie, door de gemeente getrokken gaat worden. Ook zal deze NRD door de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer worden vastgesteld.

Voor de aanpassing van de NBBW is het naar verwachting noodzakelijk om een nieuw ruimtelijk plan te maken. Onder de vigerende wetgeving is dat een gemeentelijk bestemmingsplan. Volgens de huidige planning van het project zal het ruimtelijk plan echter pas in 2022 worden vastgesteld. Het is de bedoeling dat op 1 januari 2022 de Omgevingswet van kracht wordt. Het gevolg hiervan is dat het ruimtelijk plan voor de opwaardering van de NBBW de vorm zal hebben van een **wijziging van het omgevingsplan**. Dit laatste is het geval omdat de gemeente het bevoegd gezag is. In dat geval wordt een besluit genomen op basis van artikel 5.55 van de Omgevingswet (een gemeentelijk project van publiek belang). Treedt de Omgevingswet later dan 1 januari 2022 in werking, dan kan bezien worden of er alsnog met een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan gewerkt moet worden of dat – afhankelijk van de projectplanning en de (nieuwe) datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet – toch wordt aangekoerst op een plan onder de Omgevingswet.

Een projectbesluit op basis van de Omgevingswet verloopt volgens de projectprocedure (afdeling 5.2 van de Omgevingswet). Dat maakt het mogelijk om het ruimtelijk besluit en het verlenen van omgevingsvergunningen gecoördineerd aan te pakken. Deze mogelijkheid is ook aanwezig als de wijziging van het omgevingsplan op basis van artikel 5.55 Omgevingswet uitgevoerd wordt.

4.1.2 Betrokken overheden

In het project werken de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam samen. De provincie legt namens de drie partijen de NRD ter inzage. De drie partijen hebben ingestemd met de inhoud van deze NRD.

4.1.3 Vaststellen voorkeursalternatief

Voor de aanpak van de NBBW bestaan verschillende mogelijkheden. Deze worden aangeduid als alternatieven en zijn beschreven in hoofdstuk 5 van deze NRD. In het uiteindelijke ruimtelijke besluit wordt één oplossingsrichting, het voorkeursalternatief, opgenomen. Een cruciale stap in het proces is dus het kiezen van het voorkeursalternatief. Een belangrijk deel van de onderzoeken voor dit MER is bedoeld om het kiezen van het voorkeursalternatief mogelijk te maken. Het voorkeursalternatief wordt door de drie betrokken overheden gezamenlijk gekozen. Dit is geen formeel besluit op basis van een wettelijke bepaling, maar een (bestuurlijke) keuze die de basis is voor het opstellen van het ruimtelijk plan. De stappen die hierbij worden gezet en de rol die de m.e.r. daarbij speelt zijn beschreven in paragraaf 4.2 en 4.3.

4.2 Milieueffectrapportage

In het kader van het te nemen ruimtelijk besluit wordt ook een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. De bedoeling daarvan is dat de milieugevolgen op een evenwichtige manier worden meegenomen in de besluitvorming. De m.e.r. is noodzakelijk vanwege de bepalingen in het Besluit m.e.r., maar ook wenselijk gezien het voortraject waar een m.e.r. voor de Duinpolderweg is opgeleverd.

De m.e.r. is gekoppeld aan het te nemen ruimtelijk besluit, in dit geval dus het gemeentelijk besluit over de wijziging van het bestemmingsplan. Het bevoegd gezag van het te nemen besluit is ook bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. Omdat op het moment van de start van de procedure nog geen duidelijkheid was over dit bevoegd gezag hebben provincie en gemeente afgesproken dat de provincie de procedure coördineert.

De drie partijen hebben bestuurlijk ingestemd met de inhoud van deze NRD. In formele zin gaat het in dit geval om een zogeheten **project-m.e.r.** Dit is zo omdat de m.e.r. is gekoppeld aan het concrete ruimtelijke besluit dat de opwaardering van de NBBW mogelijk maakt. Het eerste deel van de m.e.r heeft echter het **karakter van een plan-m.e.r.**. Dit is het gedeelte van de m.e.r. dat zich richt op de te onderzoeken alternatieven en varianten ten behoeve van het kiezen van het voorkeursalternatief. In formele zin is het echter geen plan-m.e.r. Dat komt doordat er geen formeel besluit (in de zin van het Besluit m.e.r.) over het voorkeursalternatief wordt genomen[3]. Zie hiervoor verder paragraaf 4.3.

4.3 Verder verloop van proces en procedure

4.3.1 Stappen in de procedure

De gehele procedure, tot en met het vaststellen van het ruimtelijk besluit, kent een aantal stappen. Deze zijn schematisch weergegeven in het schema op pagina 14. De verschillende fasen zijn:

1. **Voorfase:** in deze fase wordt de basis gelegd voor het proces en de procedure. Dat houdt in dat het probleem in beeld is gebracht, dat de doelstelling is vastgesteld en dat is bekeken wat de mogelijke oplossingen zijn. In deze fase is tevens een start gemaakt met participatie en communicatie. Hiervoor wordt een participatie- en communicatieplan opgesteld. Door de betrokken overheden zijn afspraken gemaakt over de aanpak en het vervolgproces en de

[3] Bij grote infrastructuurprojecten kan een dergelijk besluit wel een formele status krijgen in de vorm van een structuurvisie. Dat is echter niet wettelijk verplicht

planning. In deze fase vindt tevens de start van de formele procedure plaats. Daartoe is deze **notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)** opgesteld, die de basis is voor zienswijze en advies. Zienswijzen en advies kunnen er toe leiden dat de aanpak van het onderzoek wordt aangepast. Ook leiden de zienswijzen tot eventueel (kleine) aanpassingen in de NRD die samen met de nota van beantwoording van de zienswijzen door de raad van de gemeente Haarlemmermeer definitief vastgesteld worden.

2. **Onderzoeksfase:** in deze fase worden de oplossingsrichtingen (alternatieven en varianten) uitgewerkt en worden de verkeers- en **omgevingseffecten**, doelbereik, kosten etc. onderzocht. Het onderzoek wordt uitgevoerd aan de hand van de opzet die in deze NRD is beschreven. Dit gedeelte is als het ware de plan-m.e.r. fase van het onderzoek, in deze fase vindt veel afstemming met de omgeving plaats. Deze fase levert informatie op basis waarvan de betrokken partijen in de besluitvormingsfase het voorkeursalternatief gaan kiezen.

3. **Besluitvormingsfase**: In de besluitvormingsfase kiezen de drie betrokken overheden in overleg het voorkeursalternatief voor de opwaardering van de NBBW. Dit is het (bestuurlijke) **voorkeursalternatief**, dat verder geen juridisch-planologische status heeft. Deze keuze gebeurt op basis van de resultaten van de onderzoeken in fase 2. In deze fase zal ook participatie plaatsvinden. Het streven is om de besluitvormingsfase in december 2021 af te ronden. Op korte termijn maken de drie initiatiefnemers in deze fase ook nadere afspraken over het vervolg. De gemeente Haarlemmermeer gaat als bevoegd gezag optreden. en er worden afspraken gemaakt hoe het eigendom en beheer van de NBBW nader ingevuld wordt. Daarnaast zijn afspraken nodig over de rolverdeling van de drie partijen en (dus ook over) het te nemen besluit. Naar verwachting worden ook afspraken gemaakt over de hoogte en verdeling van de investeringskosten.

4. **Uitwerkingsfase:** In deze fase (ook wel de planuitwerkingsfase genoemd) wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en wordt het **ontwerp-ruimtelijk plan** (gemeentelijk plan) opgesteld. Op dit moment is de verwachting dat bij de start van deze fase de omgeving wordt geïnformeerd over het door de drie partijen overeengekomen voorkeursalternatief en over het starten van de planuitwerking. Deze fase leidt tot de planologische mogelijkheid om het voorkeursalternatief daadwerkelijk te realiseren. In deze fase wordt naar verwachting ook een keuze gemaakt over de wijze van aanbesteden van de realisatie en over de aanpak van de vergunningen. In deze fase worden, voor zover nodig, de milieueffecten van het voorkeursalternatief in meer detail (passend bij het detailniveau van een bestemmingsplan) onderzocht. Deze fase resulteert in het ontwerp- ruimtelijk besluit. Daarbij behoort ook het **MER**. Dit ontwerp-ruimtelijk besluit wordt samen met het MER ter inzage gelegd, waarna inspraak mogelijk is. Over het MER wordt een advies gevraagd van de onafhankelijke Commissie m.e.r. Na de periode van inspraak en advies wordt het ruimtelijk plan vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna kan eventueel beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

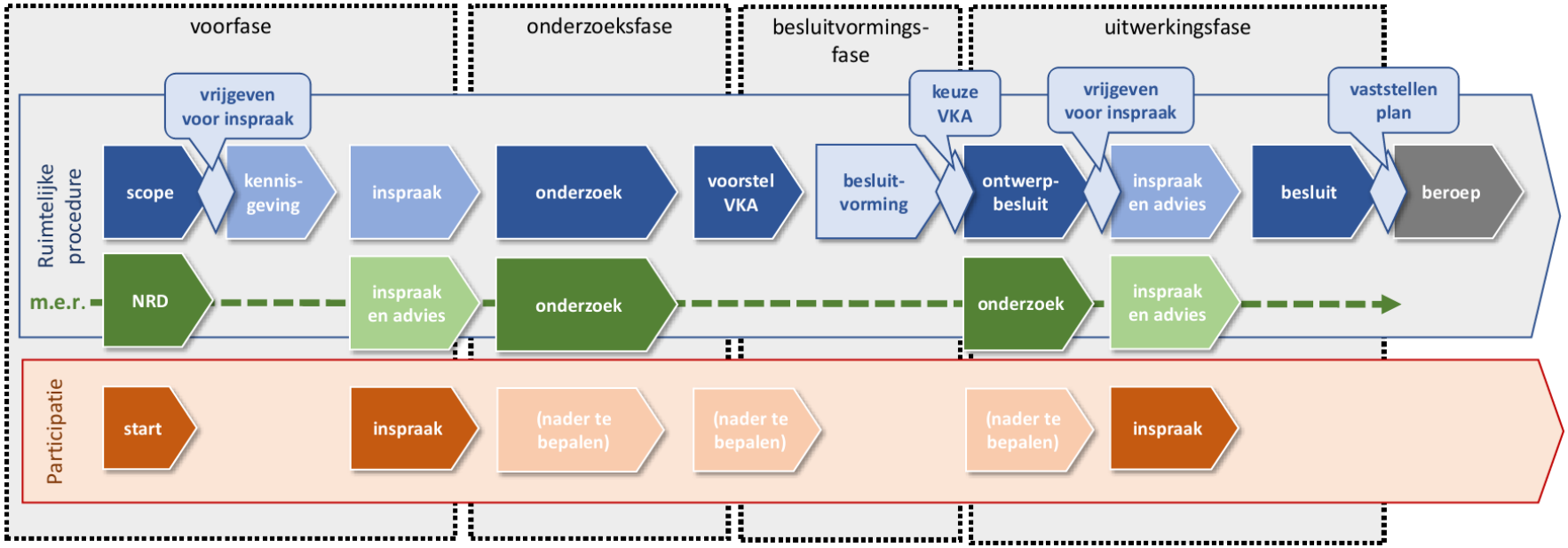
5. **Realisatiefase:** Hoe deze fase verloopt is (deels) afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt over de aanbesteding en wat de verdeling wordt tussen opdrachtgever en aannemer. Deze fase wordt in deze NRD verder niet besproken.

4.3.2 Opzet en inhoud van het MER

De m.e.r. voor de NBBW wordt gebruikt voor het kiezen van het voorkeursalternatief en voor het onderzoeken van de milieugevolgen van het voorkeursalternatief. Naar verwachting zal dit ook tot uiting komen in de structuur en inhoud van het MER dat wordt opgesteld. Uitgangspunt is dat het MER gaat bestaan uit twee delen. Het eerste gedeelte beschrijft de alternatieven en varianten en de resultaten van de onderzoeken naar doelbereik en milieugevolgen. Dit deel wordt gemaakt in de onderzoeksfase en gebruikt voor de keuze van het voorkeursalternatief in de besluitvormingsfase. Het tweede gedeelte van het MER bevat de effectbeschrijving van het voorkeursalternatief. Dit deel wordt opgesteld in de uitwerkingsfase. Het gehele MER wordt ter inzage gelegd samen met het ontwerp-ruimtelijk plan. Detailonderzoeken (bijvoorbeeld het verkeersonderzoek en het akoestisch onderzoek) worden als bijlagen bij het MER gevoegd.

4.3.3 Participatie

De drie partijen hechten veel waarde aan een goede participatie en willen participatie onderdeel maken van het gehele proces. Het is de bedoeling om al vooruitlopen op het publiceren van deze NRD een start te maken met het betrekken van de omgeving bij het proces. Hiervoor wordt een **participatieplan** opgesteld dat beschrijft op welke wijze en wanneer de omgeving wordt betrokken, e.e.a. conform de verplichtingen vanuit de omgevingswet



5 Alternatieven en referentie

5.1 Alternatieven en varianten

5.1.1 Hoofdoplossingsrichtingen en alternatieven

In het voortraject van dit project is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de NBBW op te waarderen. Er is daarbij gekeken naar afzonderlijke wegvakken, kruisingen en rotondes. Op grond van deze onderzoeken kan worden geconcludeerd dat er enkele hoofdkeuzes zijn, maar dat ook op het niveau van de aansluitingen keuzes noodzakelijk zijn. Eén van de hoofdkeuzes is de **capaciteit** van de gehele weg. De ene mogelijkheid is om het gehele traject uit te bouwen naar een 2x2 weg. De andere mogelijkheid is om de uitbreiding naar 2x2 alleen te doen voor de zwaarst belaste delen van de NBBW. Daarnaast zijn er keuzes mogelijk voor afzonderlijke elementen, zoals kruisingen of rotondes. Ten behoeve van het onderzoek is het gehele traject opgedeeld in 6 tracédelen (figuur 5.1).

De resultaten van het vooronderzoek hebben aldus geleid tot het aanduiden van twee **hoofdoplossingsrichtingen**, namelijk:

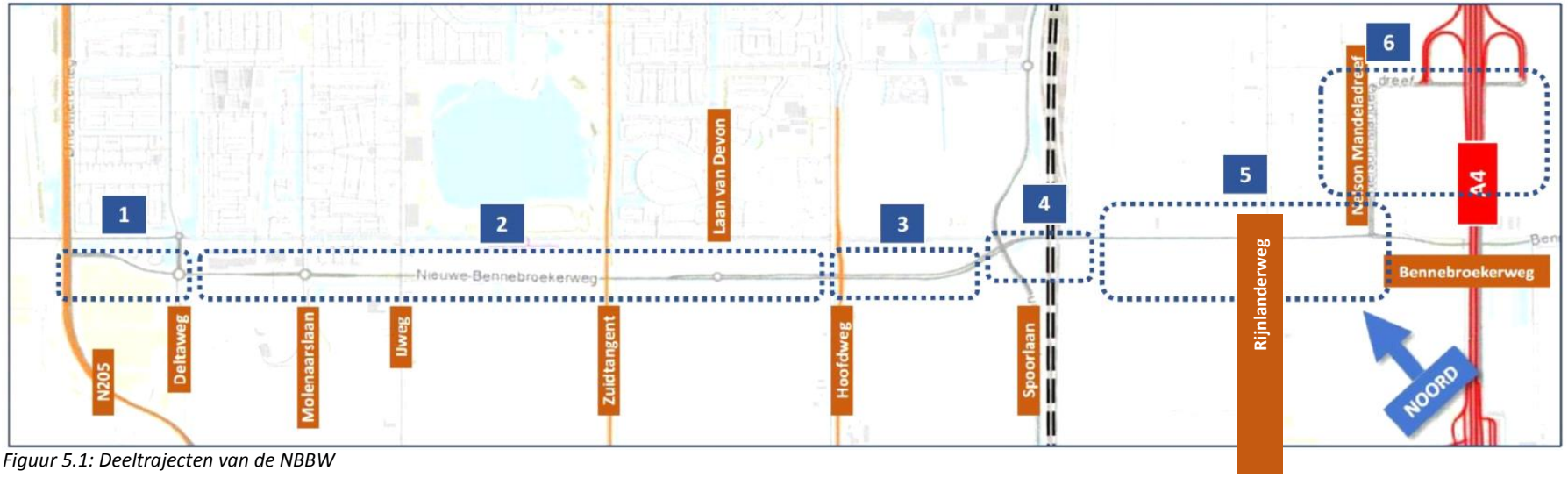
- gehele traject ombouwen naar 2x2;
- deels ombouwen naar 2x2 en deels vormgeven als 2x1.

Daarnaast zijn er voor een aantal onderdelen van het traject varianten mogelijk die kunnen worden gebruikt als bouwstenen voor alternatieven.

Het is de bedoeling om de twee hoofdoplossingsrichtingen uit te werken tot (naar verwachting) twee of drie **alternatieven** die in het MER zullen worden onderzocht. Om dat te kunnen doen wordt als eerste stap van het opstellen van het MER een analyse uitgevoerd van de varianten. Het (beoogde) resultaat daarvan is dat de minst kansrijke varianten afvallen. De overblijvende varianten worden dan als **bouwstenen samengevoegd tot alternatieven**. Daarbij wordt dan per alternatief een uitgangspunt geformuleerd (bijvoorbeeld ten aanzien van de aansluitvorm rotonde of kruispunt). De verwachting is dat op deze manier de twee hoofdoplossingsrichtingen kunnen worden uitgewerkt tot twee of drie kansrijke alternatieven.

De aanpak met alternatieven maakt het mogelijk om de minimale aanpak (niet het gehele traject naar 2x2) en de maximale aanpak (gehele traject wordt 2x2) door te rekenen met het verkeersmodel. Het is overigens niet ondenkbaar dat binnen deze alternatieven nog voor onderdelen varianten aanwezig zullen zijn.

Een specifiek onderdeel bij het ontwikkelen en vullen van de alternatieven is de eventuele inpassing van een **bus voorziening** voor (hoogwaardig) openbaar vervoer. Hiervoor bestaan verschillende varianten (geen (H)OV-strook, (H)OV-strook onderdeel van de rijbaan of een vrijliggende busstrook). Daarnaast zijn er nog varianten voor de lengte van een busstrook (helemaal of deels) en voor het aantal en de locatie(s) van haltes. In het eerste deel van het opstellen van het MER wordt nagegaan of en hoe een bus voorziening kan worden opgenomen in de alternatieven.



Figuur 5.1: Deeltrajecten van de NBBW

5.1.2 Varianten en bouwstenen

In het voortraject zijn bouwstenen voor de opwaardering van de NBBW verzameld, maar is niet gestreefd naar het inperken van het aantal varianten. De varianten hebben betrekking op een klein deel van het traject, bijvoorbeeld een rotonde of een kruising. In tabel 5.1 is een overzicht opgenomen van de mogelijke varianten. In de eerste fase van het opstellen van het MER worden deze varianten nader geanalyseerd op voor- en nadelen. Daarbij worden in principe (een uitsnede van) de aspecten van het beoordelingskader (zie hoofdstuk 6) gebruikt, maar met de focus op mogelijk maken van een selectie van kansrijke en niet kansrijke varianten. De verwachting is dat één of meerdere varianten zullen afvallen. Tussentijds afvallen van varianten kan het geval zijn als deze varianten bij een nadere analyse aan de hand van het beoordelingskader toch weinig kansrijk blijken te zijn. Als varianten afvallen wordt dat vanzelfsprekend gemotiveerd. Ook varianten die door de omgeving aangedragen worden zullen volgens deze werkwijze beoordeeld worden en wel of niet onderdeel kunnen vormen van een alternatief. In de eerste vingeroefening van varianten uit de factsheets in de bijlage is per deeltraject aangegeven dat niet alleen voor het wegontwerp varianten in beeld zijn maar dat ook voor de raakvlakprojecten fiets- en HOV-varianten meegenomen moeten worden om een totaal ontwerp te kunnen maken. Ook de inpassing in de omgeving levert mogelijke verschillende oplossingen die zullen worden beschouwd. Als blijkt bij de beoordeling van de alternatieven dat er (wettelijk) aanleiding is om (aanvullende) maatregelen voor verkeershinder op te nemen in een nadere uitwerking wordt een eerste indicatie van deze maatregelen benoemd.

Op basis van de **Ladder van Verdaas**[4] wordt in het MER per deeltraject gemotiveerd of capaciteitsuitbreiding het juiste uitgangspunt is, of dat bijvoorbeeld volstaan kan worden met inzet op fiets, openbaar vervoer of benuttingsmaatregelen op de bestaande weg. Zo komt uiteindelijke een goed afgewogen voorkeursalternatief tot stand.

5.1.3 Varianten per deeltraject[5]

Deeltraject 1: N205 – Deltaweg
In dit deeltraject bestaan de varianten uit verschillende mogelijkheden voor de ligging van het tracé. Bij alternatief 2x2 wordt hier gekeken naar de volgende varianten:

- verbreden naar 2x2 op het bestaande tracé;
- nieuw 2x2 tracé;
- nieuw 2x2 tracé en verplaatsen rotonde
- mogelijkheid tot aantakking van de bus voorziening en haltelocatie
- noord-zuid fietsrelaties
- inpassing omgeving.

Deeltraject 2: Deltaweg – Hoofdweg
In dit deeltraject zijn geen varianten voor de ligging van het tracé aanwezig. Er wordt alleen gekeken naar de alternatieven 2x1 of 2x2. Wel is de keuze van de vormgeving en ligging van de HOV bus voorziening (inclusief eventuele halten) een variant die nader uitgewerkt moet worden om minimaal een ruimtereservering hiervoor mee te nemen bij de uitwerking. Ook noord-zuid fietsroutes en de inpassing in de omgeving zijn variabelen.

[4] De ladder van Verdaas is een systematiek bij het onderzoeken van oplossingen voor verkeersproblemen. De ladder is erop gericht te onderzoeken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur beperkt kan worden door inzet op andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder. Mogelijke oplossingen kunnen eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement of optimalisatie van het openbaar vervoer.

[5] Afbeeldingen zijn opgenomen in de bijlage

Deeltraject 3: Hoofdweg – Spoorlaan

In dit deeltraject zijn geen varianten aanwezig voor de ligging van het tracé. Er wordt alleen gekeken naar de alternatieven 2x1 of 2x2. Wel is ook hier het kruisen van mogelijke noord-zuid fietsroutes een variabele.

Deeltraject 4: Spoorlaan en kruisende spoorlijnen

Voor dit deeltraject is in beide alternatieven een verbreding naar 2x2 noodzakelijk. In dit deeltraject speelt vooral de vraag hoe de opwaardering van de NBBW kan worden ingepast onder de kunstwerken van de twee spoorlijnen, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de Bennebroekertocht, de oostwestfietsverbinding, het landbouwverkeer en de onderhoudswegen voor de spoorlijnen. Uitgangspunt is dat het kunstwerk van de HSL niet wordt aangepast, maar dat van de andere spoorlijn, indien nodig, wel een optie is. Er zijn hier verschillende mogelijkheden om de verbreding van de bestaande 1x2 (1 rijbaan met 1 rijstrook per richting) te verbreden naar 2x2. Deze mogelijkheden zijn globaal:

- noordelijke opening van het kunstwerk HSL verruimen voor 2x2;
- bestaande rijbaan wordt 2 rijstroken in één richting, tweede rijbaan ter plaatse van het kunstwerk van de HSL boven de Bennebroekertocht;
- bestaande rijbaan wordt 2 rijstroken in één richting, tweede rijbaan ter plaatse van het kunstwerk van de HSL ten zuiden van de Bennebroekertocht (in combinatie met dezelfde variant voor deeltraject 5);

Deeltraject 5: Tussen spoorlijn en A4

Voor dit deeltraject is een verbreding naar 2x2 rijstroken noodzakelijk in beide alternatieven. De varianten hier zijn:

- verbreden aan de noordkant van de Bennebroekertocht; aandacht voor fiets- en landbouwverkeer en de gebiedsgrenzen van STP (Schiphol Trade Park)
- bestaande weg ombouwen naar 2-strooks rijbaan in westelijke richting en een twee rijbaan ten zuiden van de Bennebroekertocht;
- nieuw tracé met 2x2 rijstroken ten zuiden van de Bennebroekertocht.

Daarnaast zijn er twee varianten voor de aanpassing van de kruising van de Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef:

- nieuwe, ruimere kruising met verkeerslichten;
- aanbrengen van een boog en daarin een nieuwe kruising

Deeltraject 6: Omgeving A4

Voor dit deeltraject zijn geen grootschalige aanpassingen voorzien. Mogelijk optimalisaties van de bestaande aansluiting, wegen en kruispunten kunnen aan de orde zijn, indien nader onderzoek hiertoe aanleiding geeft.

Tabel 5.1: Overzicht van de hoofdoplossingsrichtingen en de varianten voor de opwaardering van de NBBW

Deeltraject	Deeltraject 1 N205 - Deltaweg				Deeltraject 2 Deltaweg - Hoofdweg		Deeltraject 3 Hoofdweg - Spoorlaan		Deeltraject 4 Spoorlaan en spoorkruising				Deeltraject 5 Spoorlijn - A4				
Bouwsteen	**2x1**	**2x2**	**2x2 nieuw tracé**	**2x2 nieuw tracé en rotonde**	**2x1**	**2x2**	**2x1**	**2x2**	**2x1**	**2x2 zuid**	**2x2 noord**	**1x2 plus 1x2**	**2x1**	**2x2 kruising**	**2x2 bocht**	**2x2 1x2 plus 1x2**	**nieuw tracé**
Hoofdoplossingsrichting deels 2x2, deels 2x1																	
Hoofdoplossingsrichting geheel 2x2																	
variant A																	
variant B																	
variant C																	

5.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie voor het onderzoek van de effecten is de situatie in **2040**. Daarbij wordt uitgegaan van vastgestelde ruimtelijke plannen. Omdat opwaardering van de NBBW van belang is voor toekomstige, maar nog niet in ruimtelijke plannen vastgelegde ontwikkelingen wordt in het MER ook een toekomstscenario beschouwd waarin deze ontwikkelingen wel zijn opgenomen.

5.3 Plan- en studiegebied

Het plangebied is het gebied dat in ruimtelijk plan wordt opgenomen. Dat is dus op dit moment nog niet definitief bekend. In praktische zin wordt voor het MER als het plangebied beschouwd: het gebied waar de alternatieven en varianten (maximaal) liggen (zie ook figuur 5.1).

Het studiegebied is het gebied waar effecten kunnen optreden. De omvang van dit gebied hang af van het beschouwde effect. Deels komt het nagenoeg overeen met het plangebied, maar voor sommige aspecten kan het veel groter zijn dan het plangebied. De omvang verschilt dus per (milieu)effect. De omvang van het studiegebied hangt deels af van de verkeerseffecten van de alternatieven. In het onderzoek zal in elk geval worden gekeken naar wegen waar als gevolg van de alternatieven de hoeveelheid verkeer toe- of afneemt.

6 Wat wordt onderzocht?

6.1 Het beoordelingskader

De effecten en het doelbereik van de alternatieven en varianten worden in het MER beschreven en beoordeeld aan de hand van het onderstaande beoordelingskader. Een deel van de aspecten (thema verkeer) kan worden beschouwd als de indicatoren voor het doelbereik.

Tabel 6.1: Beoordelingskader

Thema	Aspect	Indicator	Hoe
Verkeer	Doorstroming	IC-verhoudingen, effect op doorstroming en verkeersafwikkeling	kwantitatief
	Bereikbaarheid	Wegenstructuur, auto, landbouwverkeer, fiets, OV	kwalitatief
	Netwerkeffect	Verkeersintensiteiten op het netwerk	kwantitatief
	Robuustheid	Vermogen van het netwerk om verstoringen en calamiteiten op te vangen	kwalitatief
	Toekomstvastheid	Restcapaciteit om eventuele toekomstige groei van verkeer op te kunnen vangen	kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Mate waarin wordt voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig	kwalitatief
Leefbaarheid	Geluid en Geluidgehinderden	Effect op geluidbelasting en aantal geluidgehinderden (ook onder norm)	kwantitatief
	Luchtkwaliteit	Effect op immissieconcentraties NO_x en fijn stof (ook onder de norm)	kwantitatief
	Externe veiligheid	Niet onderscheidend, wordt niet verder beschouwd in het MER	-
	Gezondheid	Niet onderscheidend, wordt niet als apart thema beschouwd	-
Groen-blauw milieu	Landschap	Effect op landschappelijke waarden en landschapsbeleving	kwalitatief
	Cultuurhistorie	Effecten op (beschermde) cultuurhistorische waarden	kwalitatief
	Archeologie	Effecten op (beschermde) archeologische waarden	kwalitatief
	Ruimtelijke kwaliteit	Gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde	kwalitatief
	Bodem	Effect op bodemkwaliteit	kwalitatief
	Water	Effect op de waterhuishouding (grond- en oppervlaktewater, kwaliteit en kwantiteit)	kwalitatief
	Klimaatadaptatie	Bijdragen aan klimaatadaptatie	kwalitatief
	Natuur	Natuurgebieden en soorten flora en fauna, effect op de biodiversiteit, ecologische verbindingen	kwantitatief / kwalitatief
Duurzaamheid en ruimtegebruik	Duurzaamheid	Gebruik van energie en grondstoffen (aanlegfase en gebruiksfase), Emissie van broeikasgassen	
	Ruimte en ruimtegebruik	Effect op bestaand ruimtegebruik Effect op toekomstig ruimtegebruik Mogelijkheden voor opwekken duurzame energie`	kwalitatief

Ten behoeve van het beoordelen van de alternatieven en varianten worden ook andere aspecten in beeld gebracht. Het gaat hierbij om aspecten die van belang zijn voor de haalbaarheid van de alternatieven en varianten. Een belangrijk onderdeel hiervan zijn de kosten en de baten, maar hierbij kan ook worden gedacht aan de meekoppelkansen.

6.2 Aanpak van de beoordeling

De effecten van de alternatieven en varianten worden zo veel mogelijk kwantitatief onderzocht. Dit geldt in elk geval voor de verkeerseffecten en de effecten voor de aspecten geluid en lucht. Ook de effecten voor Natura 2000 gebieden (stikstofdepositie) worden berekend.

Voor de uiteindelijke beoordeling van het voorkeursalternatief tegen de referentiesituatie (niets doen in 2040) wordt gebruik gemaakt van onderstaande zevenpuntsschaal. De beoordeling is ten opzichte van de referentiesituatie.

Bij de beschrijving en beoordeling van de effecten wordt ook gekeken naar een toekomstscenario waarin ook de minder zekere ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen.

Tabel 6.2: Beoordelingsschaal

Beoordeling	Omschrijving
++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Enigszins positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal, nagenoeg gelijk aan referentiesituatie
0/-	Enigszins negatief in vergelijking met de referentiesituatie
-	Negatief in vergelijking met de referentiesituatie
- -	Zeer negatief in vergelijking met de referentiesituatie

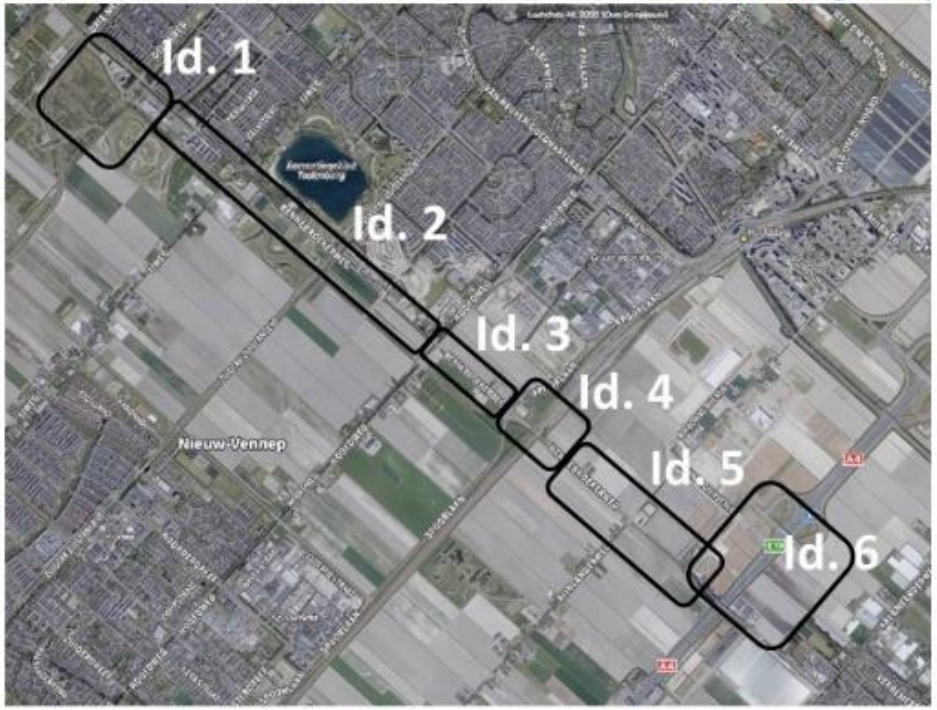
Het effectenonderzoek in het MER wordt zo opgezet dat het (waar nodig) ook mogelijk is keuzes op het niveau van de afzonderlijke varianten mogelijk te maken.

Bijlage 1: factsheets bouwstenen


Factsheets
Nieuwe Bennebroekerweg
Beschouwing van oplossingen
Versie augustus 2021
Antea Group
Understanding today.
Improving tomorrow.
www.anteagroup.nl

Deelgebieden

Id 1: N205 - Deltaweg
Id 2: Deltaweg - Hoofdweg
Id 3: Hoofdweg – Spoorlaan
Id 4: Spoorlaan – spoorkruising
Id 5: spoorlijn – Mandeladreef
Id 6: aansluiting A4



Id. 1 N205 - Deltaweg

Oplossingsrichtingen

- Variant A (Id. 1.1), huidige ligging met 2x1 of 2x2 rijstroken
- Variant B (Id. 1.2), zuidelijke ligging met 2x2 rijstroken
- Variant C (Id. 1.3), zuidelijke ligging met 2x2 rijstroken en verplaatsen rotonde

Nut en noodzaak

- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits: **0,4/0,5** bij 2x1 rijstroken**;**
- Kruising met de N205 heeft voldoende capaciteit;
- Kruising met de Deltaweg is nu een enkelstrooksrotonde, en heeft te weinig capaciteit tussen Deltaweg en de Bennebroekerweg (oostzijde);
- Verkeersveiligheid: sinds 2014 drie geregistreerde ongelukken op de kruising met de N205.

Overige aandachtspunten

Raakvlakprojecten: studie randweg Zwaanshoek en woningbouw Noord van Zwaansbroek;

Ligging ten opzichte van 380 KV stijgpunt;

Milieuhinder appartementen Aquaradius.



Id. 1.1 Variant A.1

Toelichting

Inrichten met 2x1 rijstroken tot aan de N205. De huidige rotonde ter hoogte van de Deltaweg wordt aangepast (bypasses van/naar de Deltaweg). De kruising met de N205 wordt mogelijk aangepast.

Beoordeling

Met 2x1 rijstroken kan het verkeer afgewikkeld worden zonder een hoge I/C verhouding. Ook zijn twee afzonderlijke rijstroken verkeersveiliger dan de huidige weg met beide rijrichtingen op 1 rijbaan.

Overige aandachtspunten

nabij appartementen AQUAradius.



Legenda

- Kruising
- Rotonde
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 1.1 Variant A.2

Toelichting

Verdubbeling naar 2x2 rijstroken tot aan de N205. Bij 2x2 rijstroken de zuidelijke rijbaan aan de zuidzijde van de huidige Bennebroekerweg. De huidige rotonde ter hoogte van de Deltaweg wordt aangepast (bypasses van/naar de Deltaweg). De kruising met de N205 wordt aangepast.

Beoordeling

Deze variant leidt tot een zeer lage I/C-verhouding van maximaal 0,2. Omdat een 2x1 weg al ruime restcapaciteit heeft, is 2x2 niet meer toekomstvast dan 2x1.



Overige aandachtspunten

De weg ligt nabij appartementen AQuaradius.

Verdubbeling van de weg kan leiden tot meer hinder.

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€



Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 1.2 Variant B

Toelichting

2x1 of 2x2 rijstroken tot aan de N205 over een nieuw tracé. De huidige rotonde ter hoogte van de Deltaweg wordt aangepast (bypasses van/naar de Deltaweg). Er komt een nieuwe kruising op de N205.

Beoordeling

Deze variant leidt (bij 2x2) tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,2.

Overige aandachtspunten

Ligging in bos/parkgebied



Legenda

- Kruising
- Rotonde
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 1.3 Variant C

Toelichting

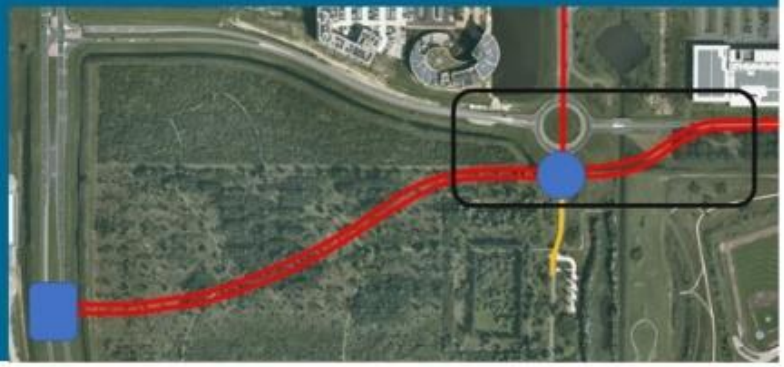
Aanvullend op variant B: 2x1 of 2x2 rijstroken tot aan de N205 met het zuidelijker leggen van de rotonde op de Deltaweg.

Beoordeling

Deze variant leidt (bij 2x2) tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,2.

Overige aandachtspunten

Ligging in bos/parkgebied



Legenda

- Kruising
- Rotonde
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute
- Kader deelgebied

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€

Understanding today.
Improving tomorrow.

Vervoerregio Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

Id. 1 samenvatting

Het wegvak tussen de rotonde op de Deltaweg en de N205 heeft in de referentiesituatie voldoende capaciteit om de toekomstige groei van het verkeer op te vangen. De ligging van de weg (op het huidige tracé of een nieuw zuidelijker gelegen tracé) of de rotonde op de Deltaweg leiden niet tot effecten op de doorstroming. In het kader van de veiligheid kan de ombouw van 1x2 naar 2x1 rijstroken aan de orde zijn.

Het optimaliseren van de huidige weg met 2x1 rijstroken en een aangepaste rotonde kost naar verwachting < 2 mln euro (incl. geluidwerende maatregelen, excl. btw). Voor een 2x2 weg kan dit oplopen tot < 3 mln euro. De prijs voor een meer zuidelijke ligging kan oplopen tot 4 mln euro.

anteagroup

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 2 Deltaweg - Hoofdweg

Oplossingsrichtingen

- Variant A (Id. 2.1); 2x1 rijstroken en kruisingen (rotondes) aanpassen
- Variant B (Id. 2.2); 2x2 rijstroken en kruisingen (rotondes) aanpassen, incl verbreden viaduct Ijweg

Nut en noodzaak

- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits: 0,8 (lokaal), indien de oude Benebroekerweg parallel wordt 'geknipt'. Zonder knip maximaal 0,6.
- Kruising met Laan van Devon is een turborotonde en heeft voldoende capaciteit;
- Kruising met de Molenaarslaan is een dubbelstrooksrotonde, heeft te weinig capaciteit in de doorgaande richting en heeft een onwenselijk ontwerp;
- Verkeersveiligheid: niet meer dan twee geregistreerde ongevallen per locatie sinds 2014;

Overige aandachtspunten

Raakvlakproject: Park 21;

Kruising met Zuidtangent en IJweg;

Ligging ten opzichte van fietspaden.



Id. 2.1 Variant A

Toelichting

2x1 rijstroken tot aan de Deltaweg. De kruising met de Molenaarslaan wordt aangepast naar een turborotonde of een kruisingsvlak. Optie: vrijliggende busbaan voor HOV.

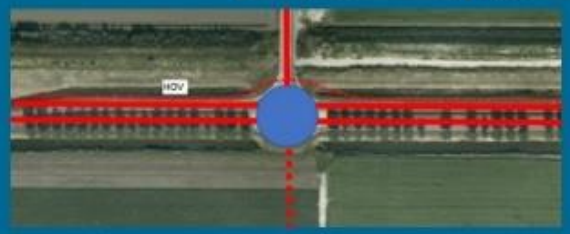
Beoordeling: Deze variant leidt (bij 2x2) tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,4.

Overige aandachtspunten

Aansluiting Park 21;

Ligging busbaan HOV.





Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	0	0	€€€€€

Legenda

- Rotonde
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 2.2 Variant B

Toelichting

2x2 rijstroken tot aan de Deltaweg. De kruising met de Laan van Devon wordt aangepast bij 2x2 rijstroken. De kruising met de Molenaarslaan wordt aangepast naar een turborotonde of een kruisingsvlak.

Optie: vrijliggende busbaan voor HOV.

Beoordeling: Deze variant leidt (bij 2x2) tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,4.



Overige aandachtspunten

Aansluiting Park 21;

Ligging busbaan HOV.



Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	0	0	€€€€€

Legenda

- Rotonde
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

Understanding today.
Improving tomorrow.

Vervoerregio Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

Id. 2 samenvatting

Nadere studie naar de I/C-verhoudingen moeten uitwijzen of 2x1 rijstrook of 2x2 rijstroken nodig zijn. Niet aannemelijk is dat bruggen op dit tracé over de Nieuwe Bennebroekerweg aangepast moeten worden bij 2x2 rijstroken. Voor 2x2 rijstroken moet wel het viaduct over de IJweg aangepast worden.

Met aanpassing van de bestaande kruisingen is voldoende doorstroming (bij 2x1 en 2x2) gegarandeerd.

De kosten op dit wegvak lopen op van 6 mln euro (incl btw) voor lokale aanpassingen bij 2x1 rijstroken en aanpassing aan rotondes tot circa 10 mln euro voor het aanpassen naar 2x2 rijstroken.

Er is een wens voor een (vrijliggend) HOV in dit deelgebied.

anteagroup

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 3 Hoofdweg - Spoorlaan

Oplossingsrichtingen

- Variant A (Id. 3.1); 2x1 rijstroken aan aanpassing kruising
- Variant b (Id. 3.2); verdubbelen naar 2x2 rijstroken en aanpassen kruising

Nut en noodzaak

- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits in 2030: **0,7;**
- Verkeersveiligheid: sinds 2014 negen ongelukken op de kruising met de Hoofdweg, waarvan vier in 2020.
- Kruising met de Hoofdweg heeft voldoende capaciteit, maar zit aan de grenswaarde en kan de toekomstige verkeersstromen mogelijk niet verwerken. Aanpassing is derhalve gewenst.

Overige aandachtspunten

- Raakvlakprojecten: Park 21 en Lincolnpark;
- Ligging busbaan HOV.



Id. 3.1 Variant A

Toelichting

2x1 rijstroken tot aan de Hoofdweg. De kruising met de Hoofdweg wordt geoptimaliseerd (zie weergave rechts).
Optie: vrijliggende busbaan voor HOV.

Beoordeling

Deze variant leidt houdt een I/C verhouding onder de 0,8, maar leidt tot meer ruimte op de kruising zodat een eventuele toekomstige groei van het verkeer beter opgevangen kan worden.

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;

Ligging busbaan HOV.





Legenda

- Kruising
- Rijbaan

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 3.2 Variant B

Toelichting

2x2 rijstroken tot aan de Hoofdweg. De kruising met de Hoofdweg wordt geoptimaliseerd (zie weergave rechts).
Optie: vrijliggende busbaan voor HOV.

Beoordeling

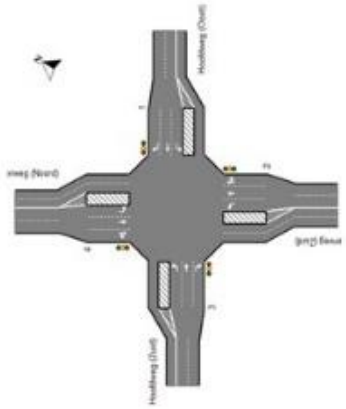
Deze variant leidt tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,4 en leidt tot meer ruimte op de kruising zodat een eventuele toekomstige groei van het verkeer beter opgevangen kan worden. De lagere I/C verhouding is positief voor de eventuele inzet voor HOV.

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;

Ligging busbaan HOV.





Legenda

- Kruising
- Rijbaan

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€

Understanding today.
Improving tomorrow.

Vervoerregio Amsterdam

gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

Id. 3 samenvatting

De kruising met de Hoofdweg moet geoptimaliseerd worden voor een betere doorstroming in de toekomst (zeker in het geval van HOV).

Er moet nader onderzocht worden of het verdubbelen van dit wegvak naar 2x2 rijstroken nodig is.

De kosten voor aanpassing van dit wegvak en de kruising zijn circa 1,5 tot 3 miljoen euro (excl btw), afhankelijk van of voor 2x1 of 2x2 wordt gekozen.

De meerprijs voor een extra fietsbrug is circa 2,5 miljoen euro.

anteagroup

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 4 Spoorlaan en Spoorkruising

Oplossingsrichtingen

- Variant A (Id. 4.1)
- Variant B (Id. 4.2)
- Variant C (Id. 4.3)

Nut en noodzaak

- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits bij 2x1 rijstroken in 2030 0,8 tot 1,0;
- Kruising met de Spoorlaan heeft een **capaciteitsprobleem** en moet aangepast worden om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken;
- Verkeersveiligheid: niet meer dan twee ongevallen sinds 2014.

Overige aandachtspunten

- Raakvlakprojecten: Park 21, Lincolnpark en opwaardering Spoorlaan;
- Aanpassing HSL-viaduct complex;
- Wens HOV.



Id. 4.1 Variant A

Toelichting

2x2 rijstroken tot aan de Spoorlaan. De meest zuidelijke rijbaan ligt boven de Bennebroekertocht onder het spoor door. Er komt een nieuwe kunstwerk voor het westelijke spoorviaduct. Het spoorviaduct van de HSL kan in de huidige staat behouden blijven.

Beoordeling

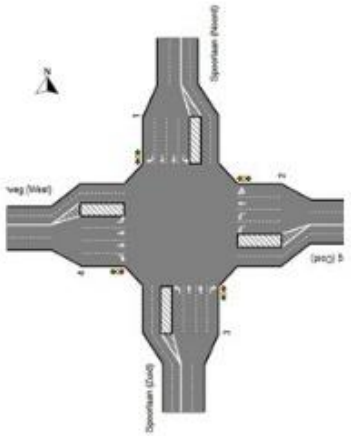
Deze variant leidt tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,5 en lost het capaciteitsprobleem op de kruising met de Spoorlaan op. Een duiker om de weg boven de Bennebroekertocht te realiseren is sterk kostenverhogen en technisch complex te realiseren onder het spoorviaduct.

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;

Effect vervanging spoorviaduct.







Legenda

- Kruising
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

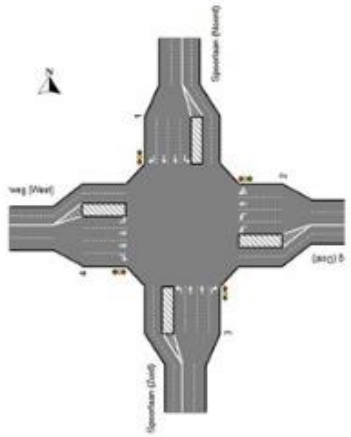
Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	0	-	€€€€€

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 4.2 Variant B

Toelichting

2x2 rijstroken tot aan de Spoorlaan. Beide rijrichtingen liggen ten noorden van de Bennebroekertocht onder het spoor door. Er komt een nieuw kunstwerk voor het westelijke spoorviaduct. De grondwal van het spoorviaduct van de HSL moet worden aangepast zodat er ruimte is voor de parallelstructuur voor bestemmingsverkeer (zie weergave rechts onder). De kruising met de Spoorlaan wordt geoptimaliseerd (zie weergave rechts).



Beoordeling

Deze variant leidt tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,5 en lost het capaciteitsprobleem op de kruising met de Spoorlaan op. Het aanpassen van het HSL-viaduct kan technisch complex en kostenverhogend zijn (risico nu nog niet meegenomen)



Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;

Effect aanpassing spoorviaduct HSL;

Aanpassen parallelstructuur.



Legenda

- Kruising
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	0	-	€€€€€

Id. 4.3 Variant C

Toelichting

2x2 rijstroken tot aan de Spoorlaan. De zuidelijke rijbaan ligt ten zuiden van de Bennebroekertocht onder het spoor door (zie weergave rechts onder). Er komt een nieuwe kunstwerk voor het westelijke spoorviaduct. De parallelstructuur voor bestemmingsverkeer wordt aangepast. De kruising met de Spoorlaan wordt geoptimaliseerd (zie weergave rechts).

Beoordeling

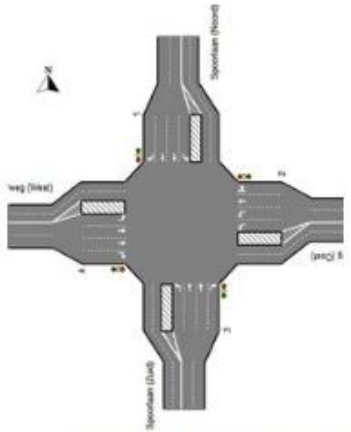
Deze variant leidt tot een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,5 en lost het capaciteitsprobleem op de kruising met de Spoorlaan op.

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;

Effect vervanging spoorviaduct.







Legenda

- Kruising
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	0	0	€€€€€

Id. 4 samenvatting

De varianten voor deelgebied Spoorkruising en Spoorlaan bieden een verkeerskundig gelijkwaardige oplossing. Een verschil tussen de varianten zit in de ligging van de weg ten opzichte van andere functies. In de variant A komt de weg met een duiker boven de Bennebroekertocht te liggen. Hiermee is dit alternatief aanzienlijk duurder (meerkosten kunnen beperkt worden door het zuidelijker verleggen van deze watergang). In variant C zijn er meer dan in de andere alternatieven parallelstructuren die aangepast moeten worden. In variant B moet de grondwal van het HSL-viaduct aangepast worden. Hiervoor gelden strenge eisen, en dit kan leiden tot hogere kosten en een langere doorlooptijd.

Er zijn logische combinaties te maken tussen de oplossing in dit deelgebied en de keuzes in deelgebied 2.

De kosten van de varianten voor dit deel van het tracé zijn geschat vanaf 13 miljoen euro (excl btw) voor de varianten B en C en tot 25 miljoen voor variant A. Dit is inclusief aanpassen van de gelijkvloerse kruising met de Spoorlaan.

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 5 Spoorlijn tot Mandeladreef

Oplossingsrichtingen

- Variant A (Id. 5.1), noord van de Bennebroekertocht
- Variant B (Id. 5.2), noord van de Bennebroekertocht, met bocht
- Variant C (Id. 5.3), weerszijden van de Bennebroekertocht
- Variant D (Id. 5.4), zuid van de Bennebroekertocht

Nut en noodzaak

- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits in 2030: **1,0/0,8;**
- Kruising met de Rijnlanderweg heeft een **capaciteitsprobleem** en moet aangepast worden om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken;
- Verkeersveiligheid: sinds 2014 vijf geregistreerde ongelukken op de kruising met de Rijnlanderweg en zeven op het tracé in die omgeving.

Overige aandachtspunten

- Raakvlakprojecten: Park 21, Schiphol Trade Park en opstelterrein metro;
- Ligging ten opzichte van (cultuurhistorisch waadevolle) Bennebroekertocht;
- Verbindingen voor landbouwverkeer.



Id. 5.1 Variant A

Toelichting

2x2 rijstroken ten noorden van de Bennebroekertocht. Optimalisatie van kruising met de Nelson Mandeladreef. Parallelstructuur voor perceelsontsluiting (bijvoorbeeld voor landbouwverkeer). Kruising met de Rijnlanderweg ongelijkvloers of aangepast kruisingsvlak (zie weergave rechts).

Beoordeling

Deze variant biedt een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,6, lost het capaciteitsprobleem op de kruising met de Rijnlanderweg op (gelijkvloers en ongelijkvloers) en leidt tot een hogere verkeersveiligheid door scheiding van langzaam (lokaal) verkeer en doorgaand verkeer.

Overige aandachtspunten

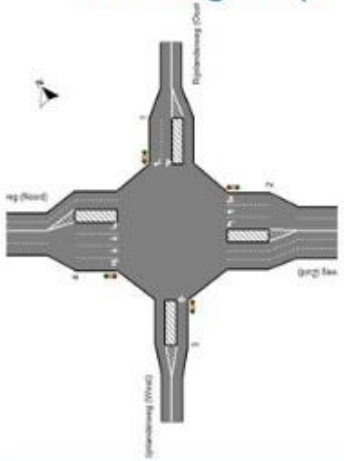
Ligging landbouwbedrijf en weg;

Aansluiting fietspad over A4;

Aansluiting raakvlakprojecten.



Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€



Legenda

- Kruising
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute
- Kader deelgebied

Id. 5.2 Variant B

Toelichting

Kruising Mandeladreef – Bennebroekerweg: Nieuwe Bennebroekerweg vloeiend laten aansluiten op de Nelson Mandeladreef.

Beoordeling

Deze variant biedt een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,6 en leidt tot een hogere verkeersveiligheid door scheiding van langzaam (lokaal) verkeer en doorgaand verkeer. De doorstroming is bij deze variant iets beter doordat het verkeer in de vloeiende bocht geen vaart hoeft te minderen.

Deze variant is aanzienlijk kostenverhogend, doordat verwerving van gronden (in plaats) STP nodig is.

Overige aandachtspunten

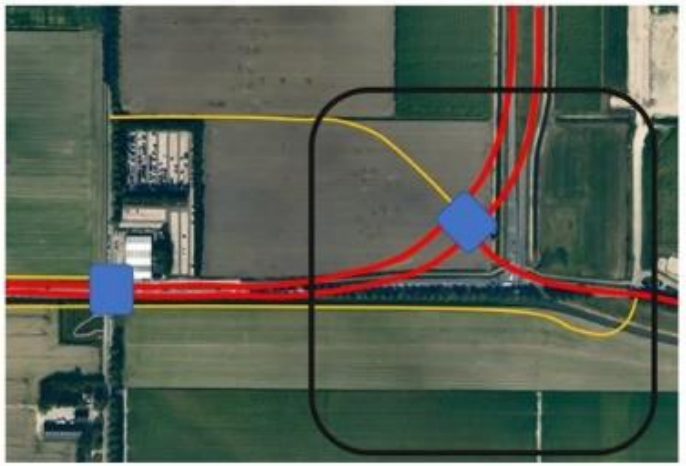
Ligging landbouwbedrijf en weg;

Meer ruimtebeslag in agrarisch gebied;

Aansluiting fietspad over A4;

Aansluiting raakvlakprojecten.

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€



Legenda

- Kruising
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute
- Kader deelgebied

Id. 5.3 Variant C

Toelichting

2x2 rijstroken aan weerszijden van de Bennebroekertocht. Toepassing van parallelstructuur voor bestemmingsverkeer (niet weergegeven in dit kaartbeeld) en mogelijkheid voor optimalisatie van of ongelijkvloerse kruising met de Rijnlanderweg (zie Id. 5.1 en 5.2).

Beoordeling

Deze variant biedt een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,6 en leidt tot een hogere verkeersveiligheid door scheiding van langzaam (lokaal) verkeer en doorgaand verkeer.

Overige aandachtspunten

Aansluiting fietspad over A4;

Ruimtebeslag in agrarisch gebied;

Raakt 1 niet-agrarisch bedrijf;

Aansluiting raakvlakprojecten.



Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€

Legenda

- Rijbaan
- Kader deelgebied

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 5.4 Variant D

Toelichting

2x2 rijstroken ten zuiden van de Bennebroekertocht en parallel aan de Bennebroekerweg. Ongelijkvloerse kruising met de Nelson Mandeladreef. Mogelijkheid voor optimalisatie of ongelijkvloerse kruising met de Rijnlanderweg (zie Id. 5.1 en 5.2).

Beoordeling

Deze variant biedt een verbeterde I/C-verhouding van maximaal 0,6 en leidt tot een hogere verkeersveiligheid door scheiding van langzaam (lokaal) verkeer en doorgaand verkeer.

Deze oplossing anticipeerde (in eerdere studies) op een nieuwe aansluiting op de A4 en een nieuwe spoorkruising.

Overige aandachtspunten

Ruimtebeslag in agrarisch gebied;

Aansluiting raakvlakprojecten.



Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	+	0	€€€€€

Legenda

- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute
- Kader deelgebied

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 5 samenvatting

De varianten voor deelgebied Spoorlijn – Nelson Mandeladreef bieden een gelijkwaardige oplossing voor de hoge I/C-verhouding en de verkeersveiligheid. Het verschil tussen de varianten zit in de ligging van de weg ten opzichte van andere functies. In de varianten A en B raakt de weg een gebouw van een bedrijf. In de varianten C en D wordt dit gebouw niet geraakt, maar is wel sprake van meer ruimtebeslag in agrarisch gebied. Een combinatie van variant A en variant C leidt tot de minste effecten op ruimtebeslag.

De keuze tussen een opgewaardeerde kruising Rijnlanderweg, of een ongelijkvloerse kruising kan afhankelijk zijn van de noodzaak om ook STP aan de zuidzijde te ontsluiten (nader te onderzoeken).

In variant A en B moet rekening gehouden worden met hoge grondprijzen vanwege het voorziene STP. In variant A staat hiertegenover dat minder grondverwerving nodig is. De kruising met de Rijnlanderweg is gelijkvloers op te lossen en is daarmee vanuit kostenoogpunt de meest kansrijke oplossing. Een ongelijkvloerse kruising – zonder aansluiting – kan overwogen worden als uitwisseling van verkeer hier minder relevant is.

De kosten van de varianten liggen in de bandbreedte van 12 tot 16 mln euro (excl btw), waarbij keuzen in de uitvoering met ongelijkvloerse kruising en grondprijs op het STP bepalend zijn voor de onderlinge prijsverhouding. Hier bovenop is in variant B vanwege de hoge grondprijs tot circa 10 miljoen euro meerkosten. De meerprijs voor een extra fietsbrug is circa 2,5 miljoen euro.

De meest zuidelijke ligging is iets duurder dan de alternatieven waar gebruik gemaakt wordt van de huidige weg voor (een richting van) de nieuwe weg.

Id. 6 Aansluiting A4

Oplossingsrichtingen

- Variant A; mogelijk beperkte optimalisatie Nelson Mandeladreef;
- Variant B (Id. 6.1); nieuwe verbinding oost van de A4.

Nut en noodzaak

- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits: **0,5/0,4;**
- Verkeersveiligheid: niet meer dan twee geregistreerde ongevallen sinds 2014;
- Kruising met de Nelson Mandeladreef heeft voldoende capaciteit.

Overige aandachtspunten

- Raakvlakprojecten: PrimAviera, Park 21, Schiphol Trade Park;
- Plannen voor een extra aansluiting op de A4;
- Fietspad over de A4 waar nu de Bennebroekerweg ligt;
- Doortrekken van de brede middenberm op de Nelson Mandeladreef als wens.



Id. 6.1 Variant A

Toelichting

De Nelson Mandeladreef heeft reeds 2x2 rijstroken. Hier zijn geen toekomstige knelpunten geprognotiseerd. Mogelijk zijn beperkte aanpassingen aan bestaande kruispunten of de weginrichting nodig.

Beoordeling

Geen te beoordelen maatregelen. Met beperkte (nog te bepalen) optimalisaties kan mogelijk de doorstroming en veiligheid worden geoptimaliseerd.

Overige aandachtspunten

N.v.t.

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	0	0	€€€€€



Id. 6.2 Variant B

Toelichting

Oostelijke verbinding met 2x2 rijstroken richting de Bennebroekerweg.

Beoordeling

Deze variant biedt geen oplossing voor het probleem. Het verkeer richting de N205 maakt geen gebruik van deze (oostelijke) verbinding. Hier staan wel hoge kosten (nieuwe weg, mogelijk nieuw A4 viaduct) tegenover.

Wel kan een oostelijk aansluiting overwogen worden in het kader van de ontwikkelingen ten oosten van de A4. Dit staat los van de Bennebroekerweg.

Overige aandachtspunten

N.v.t.

Toekomstvastheid	Verkeersveiligheid	Techniek	Kosten
+	?	-	€€€€€



Id. 6 Samenvatting

In de planuitwerking kunnen optimalisaties op de Nelson Mandeladreef worden onderzocht. Maar er is geen aanleiding voor grootschalige aanpassingen. Er is geen knelpunt geconstateerd.

Indien een oostelijke ontsluiting wordt overwogen voor de ontwikkelingen ten oosten van de A4, dan kan deze wel de verkeersintensiteit op de Nelson Mandeladreef beïnvloeden (naar verwachting rustiger).