

Plan van aanpak (Plan)uitwerkingsfase Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

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

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Telefoon 0900 1852

E-mail info@haarlemmermeer.nl

Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie

<Voor- en Achternaam>

juni 2022

Inhoudsopgave

Lijst met afkortingen	5
Leeswijzer	6
1. Inleiding.....	7
2. Toekomstige ontwikkelingen	8
2.1 Toekomstige (door)ontwikkeling Haarlemmermeer	8
2.1.1 Verdichtingsvisie.....	8
2.1.2 Ontwikkeling Schiphol Trade Park	9
2.1.3 PARK21	9
2.1.4 Natuurnetwerk Nederland	9
3. Verkeerssituatie en verkeerskundige raakvlakken	11
3.1 Huidige en toekomstige knelpunten op de Nieuwe Bennebroekerweg	11
3.2 Netwerkstudie	11
3.3 Visie polderlinten	11
3.4 Fietsbeleid	12
4. Voorgeschiedenis.....	13
4.1 Duinpolderweg.....	13
4.2 Samenwerking Noord-Hollandse overheden	13
4.3 Gefaseerde aanpak	13
4.4 Gecombineerde verkenning en planstudie	13
5. Resultaten van de gecombineerde verkenning en planstudie	14
5.1 Knelpunten, nut en noodzaak van het project.....	14
5.2 Van mogelijke oplossingsrichtingen naar kansrijke alternatieven	14
5.3 Effectenstudies ter beoordeling van de vier kansrijke alternatieven	15
5.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau.....	15
5.5 Adviezen commissie MER.....	15
5.6 Voorkeursalternatief	16
5.7 Kostenramingen	17
5.8 Spooronderdoorgangen	17
5.9 Fietsverkeer en de Nieuwe Bennebroekerweg	18
5.10 Hoogwaardig openbaar vervoer	18
5.11 Draagvlak.....	18
5.12 Optimalisatiekansen.....	19
5.13 Bereikbaarheid PARK21 en de Nieuwe Bennebroekerweg	20
5.14 Verkeerskundige effecten Stationsgebied op Nieuwe Bennebroekerweg	20
5.15 Wat hoort niet tot het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg.....	21
6. Doel van de (plan)uitwerkingsfase	22
7. Uitgangspunten voor de (plan)uitwerkingsfase	23
8. Aanpak	24
8.1 Selectie van ingenieursbureau	25
8.2 Uitwerken van het voorlopig ontwerp	25
8.3 Participatie omgeving.....	25
8.4 Onderzoek naar mogelijkheden voor aanvullende (co-)financiering	26
8.5 Scenario-onderzoek 'Aanpak Stationsgebied'	26

8.6	Afweging oplossing binnen zoekgebied deeltraject C.....	27
8.7	Kostenramingen	28
8.8	Besluitvorming	28
8.9	Selectie ingenieursbureau omgevingsplan en milieueffect rapportage	30
8.10	Uitvoering effectenstudies	30
8.11	Opstellen milieueffectrapport.....	31
8.12	Advisering en participatie Milieueffectrapportage	32
8.13	Omgevingsplan/bestemmingsplan.....	32
8.14	Participatie herziening omgevingsplan	33
8.15	Grondverwerving	33
8.16	Conditionering.....	34
8.17	Opstellen aanbestedingsstrategie realisatiefase	34
9.	Doorkijk naar vervolg.....	35
10.	Governance en projectbeheersing	36
10.1	Governance	36
10.1.1	Stuurgroep.....	37
10.1.2	MT Infra MRA-Zuid	37
10.1.3	Begeleidingsgroep	37
10.1.4	Interne deskundigen.....	37
10.1.5	Projectteam	37
10.1.6	Besluitvorming.....	37
10.2	Projectorganisatie	38
10.3	Planning.....	39
10.4	Kosten	40
10.5	Informatievoorziening.....	41
10.6	Kwaliteitsmanagement	41
10.7	Risicomanagement.....	41
11.	Bijlagen.....	43
11.1	Bijlage I Huidige en toekomstige situatie NBBW.....	43
11.1.1	Sterke groei Haarlemmermeer	43
11.1.2	1.2.)Verdichtingsvisie	43
11.1.3	Ontwikkeling Schiphol Trade Park.....	43
11.1.4	PARK21	44
11.1.5	Natuurnetwerk Nederland	44
11.2	Bijlage II Projectfasen NBBW.....	45

Lijst met afkortingen

DIOR	= Duurzame Inrichting Openbare Ruimte
HOV	= Hoogwaardig openbaar vervoer
HSL	= Hogesnelheidslijn
IPM	= Integraal projectmanagement
iVRI's	= intelligente verkeerslichteninstallaties
KES	= Klant Eisen Specificatie
m.e.r.	= Milieueffectrapportage
MRA	= Metropoolregio Amsterdam
NBBW	= Nieuwe Bennebroekerweg
NGE	= Niet Gesprongen Explosieven
NNN	= Natuurnetwerking Nederland
NRD	= Nota Reikwijdte en Detailniveau
OV	= Openbaar vervoer
SADC	= Schiphol Area Development Company
SSK	= Standaard Systematiek Kostenramingen
STP	= Schiphol Trade Park
TS	= Transformatorstation
VKA	= Voorkeursalternatief
VRA	= Ververregio Amsterdam
VSP	= Verkeersstructuurplan
Wro	= Wet ruimtelijke ordening

Leeswijzer

Dit plan van aanpak gaat over de aanpak en activiteiten die nodig zijn om het voorkeursalternatief van de Nieuwe Bennebroekerweg uit te werken tot een – zowel vanuit planologisch als vanuit financieel oogpunt - haalbaar voorlopig ontwerp. In hoofdstuk 1 wordt een inleiding gegeven over het project inclusief de doelstellingen van de opwaardering van de weg. Hoofdstuk 2 betreft de toekomstige ontwikkelingen die plaatsvinden in de gemeente Haarlemmermeer die van invloed (kunnen) zijn op de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de verkeerskundige gevolgen en/of effecten van deze ontwikkelingen beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de voorgeschiedenis met betrekking tot het project waarna hoofdstuk 5 de uitkomsten van de hiervoor uitgevoerde gecombineerde verkenning en planstudie beschrijft. Deze resultaten dienen als startpunt voor de betreffende projectfase. Hoofdstuk 6 en 7 gaan over het doel en de uitgangspunten voor de (plan)uitwerkingsfase. In hoofdstuk 8 wordt de aanpak van het project beschreven. Deze aanpak zal bestaan uit twee fasen: de uitwerking van een financieel haalbaar voorlopig ontwerp en de planologische procedure en de milieueffectenrapportage. Na de (plan)uitwerkingsfase zal de realisatiefase worden uitgevoerd. De activiteiten binnen deze fase worden beschreven in hoofdstuk 9. Tot slot wordt in hoofdstuk 10 een beschrijving gegeven van de governance en de projectorganisatie. Daarnaast worden de kosten, planning, informatievoorziening, kwaliteits- en risicomanagement beschreven in dit hoofdstuk.

1. Inleiding

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) 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. Het project heeft als doel de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dat is niet alleen nodig vanwege de bestaande problemen maar ook door de verdere groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en eveneens door andere (ruimtelijke) ontwikkelingen waardoor de hoeveelheid verkeer zal toenemen. De gemeente Haarlemmermeer en 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, uitbreiding van bedrijventerreinen en er komen andere functies bij (zoals PARK21).

De gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio hebben in 2021 een netwerkstudie 2040 uitgevoerd. De netwerkstudie is een concretisering van de eerder opgestelde mobiliteitsvisie voor de gemeente. In de netwerkstudie is geconstateerd, dat het mobiliteitssysteem in de gemeente als gevolg van de woningbouw en toename van de bedrijvigheid in de komsten tegen de maximale capaciteit gaat lopen. In de netwerkstudie zijn een aantal oplossingen beschreven met enkele structuurwijzigingen in het huidige mobiliteitsnetwerk. Een van deze wegen, die binnen de voorgestelde structuurwijzigingen essentieel is, is de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. Feitelijk is geconstateerd, dat het aanpassen van het mobiliteitsnetwerk en het verbeteren van de bereikbaarheid een randvoorwaarde voor de geplande woningbouw en de andere ruimtelijke ontwikkelingen. In de netwerkstudie – maar ook al eerder in de mobiliteitsvisie - wordt dit 'eerst bewegen, dan bouwen' genoemd. Door tegelijkertijd naar het verkeer en de bouwopgave te kijken ontstaat een goede basis om in de komende 2 decennia te werken aan meer woningen en goede mobiliteit in de Haarlemmermeer.

Om die reden heeft het project 'Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg' als hoofddoelstellingen:

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

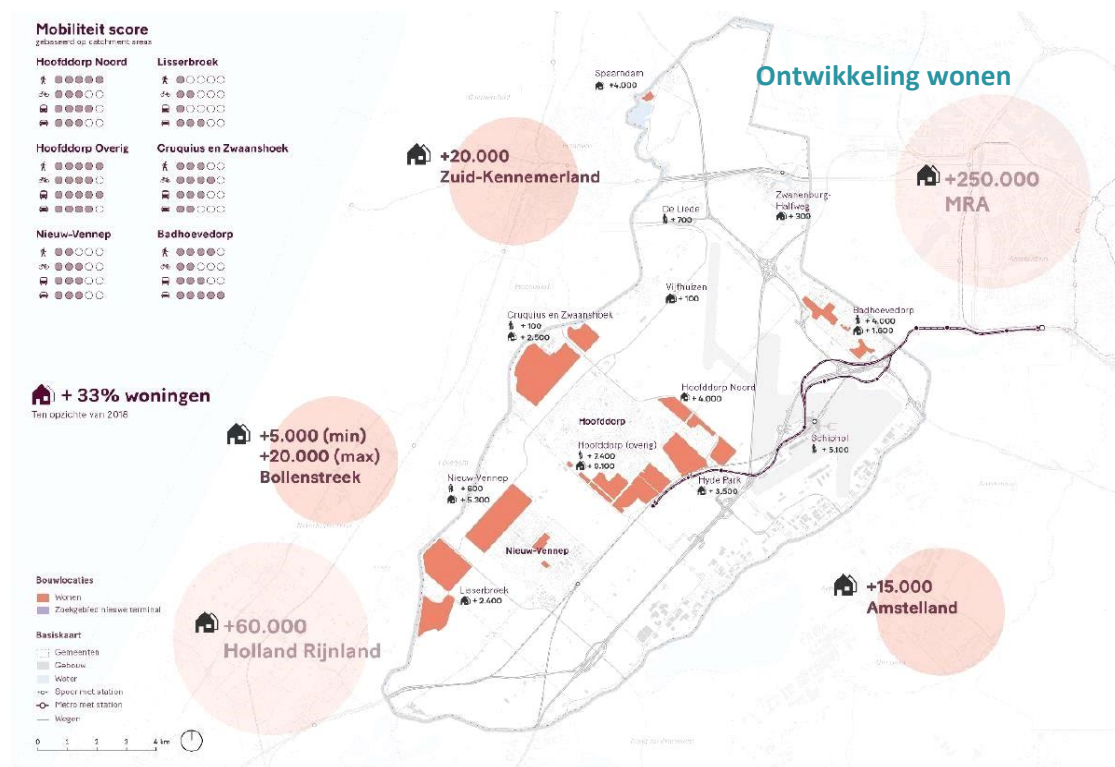
Een ander uitgangspunt uit de netwerkstudie is het toepassen van het zogeheten STOMP-principe. STOMP is een afkorting voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service en Personenauto. Als je werkt volgens dit principe, wordt eerst gekeken naar duurzame vormen van actieve mobiliteit, alvorens te investeren in wegen voor de autoverkeer. STOMP draagt bij aan een betere ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Dit principe bij de uitwerking van de plannen van de Nieuwe Bennebroekerweg ook gevolgd.

2. Toekomstige ontwikkelingen

In dit hoofdstuk komen de toekomstige ontwikkelingen die betrekking heb op de NBBW en omgeving aan bod. Voor een uitgebreidere uitleg van deze ontwikkelingen wordt doorwezen naar bijlage I.

2.1 Toekomstige (door)ontwikkeling Haarlemmermeer

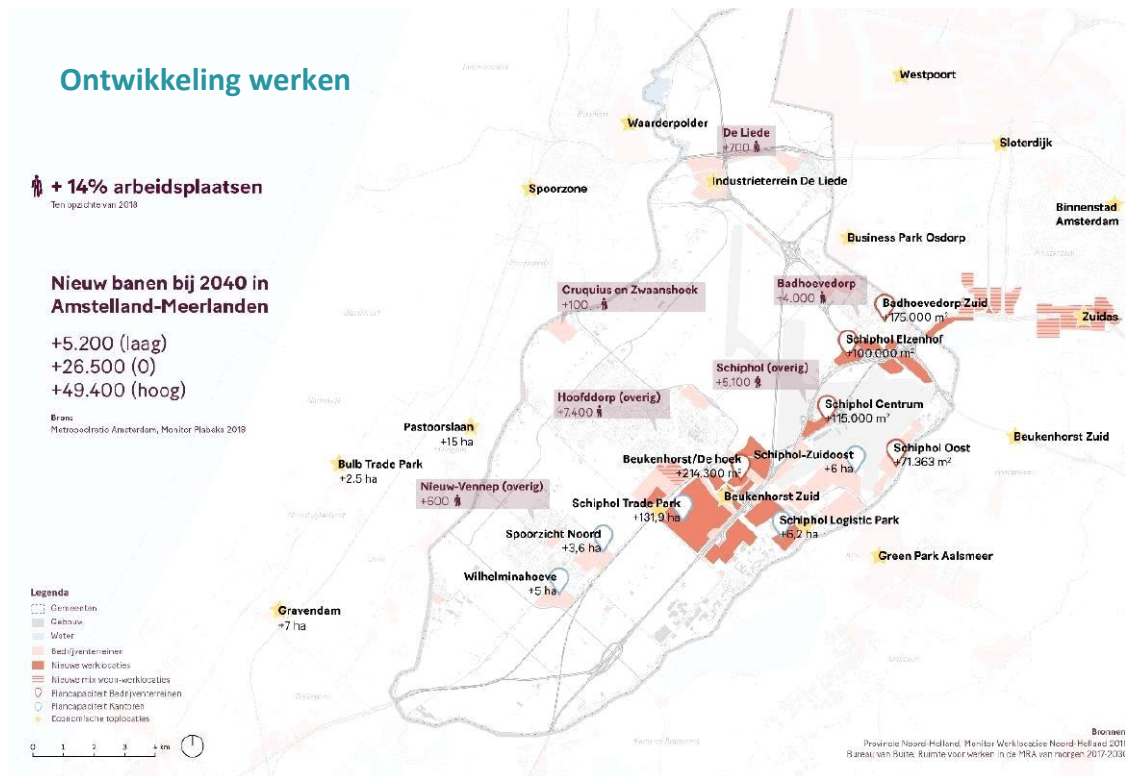
De gemeente Haarlemmermeer en de regio hebben zich door de jaren heen ontwikkeld tot de tweede economie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en blijven zich door ontwikkelen. Er is de opgave om 250.000 nieuwe woningen te realiseren voor 2040. Dit zal verspreid worden over de gemeente Haarlemmermeer en vergelijkbaar omliggende gemeenten. Door de toename in woningen en werklocaties komt de vraag naar voren of deze groei kan plaatsvinden. Afbeelding 1 en 2 geven de ontwikkeling van de woningbouwlocaties en arbeidsplaatsen weer.



Afbeelding 1: ontwikkeling woningbouwlocaties (Netwerkstudie....)

2.1.1 Verdichtingsvisie

De verdichtingsvisie geeft een antwoord op de vraag of de ontwikkeling in het gebied kan plaatsvinden. Met de betreffende visie wordt door de gemeente vastgelegd hoe en waar binnen de bestaande kernen van Haarlemmermeer groei kan plaatsvinden. Met verdichting, ofwel bouwen in de huidige kernen, wil de gemeente die kernen versterken en tegelijkertijd het open polderlandschap behouden. Op deze manier wordt voorkomen dat het buitengebied wordt volgebouwd en de dorpen en kernen van Haarlemmermeer aan elkaar vastgroeien. Er zullen meer woningen op een kleiner stuk grond komen. Hierdoor worden gebouwen hoger en bestaande voorzieningen (scholen, winkels, openbaar vervoer (OV)) beter benut. De specifieke uitwerkingen van deze verdichtingsvisie betreft Stationsgebied Hoofddorp, station Halfweg en Nieuw-Vennep. Voor de totale ontwikkeling heeft de gemeente een bijdrage aan het Rijk gevraagd van vele miljoenen. Deze zijn nodig voor investeringen in het OV knooppunt, de grootschalige aanpassingen aan de weginfrastructuur en om de kosten te kunnen dekken voor de bouw van betaalbare huizen in het betreffende gebied.



Afbeelding 2: ontwikkeling arbeidsplaatsen (Netwerkstudie..)

2.1.2 Ontwikkeling Schiphol Trade Park

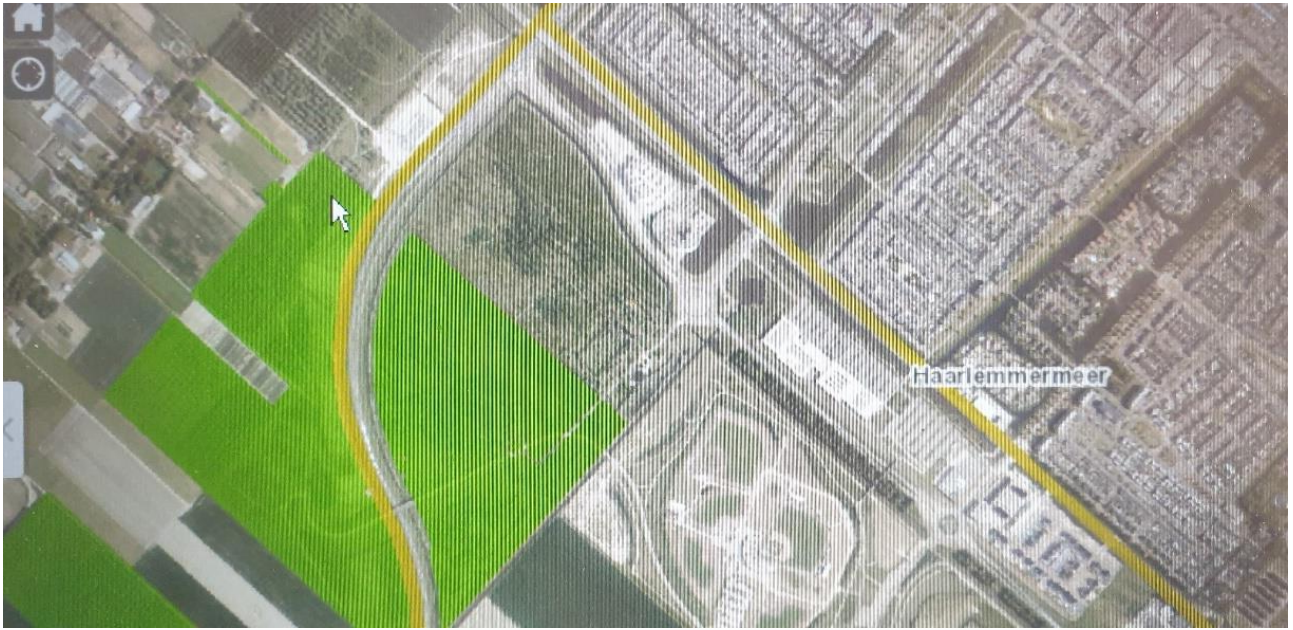
Schiphol Area Development Company (SADC) ontwikkelt ten zuiden van Schiphol en in de nabijheid van de NBBW hoogwaardige bedrijventerreinen die in de toekomst goed bereikbaar dienen te zijn. Eén van deze ontwikkelgebieden betreft Schiphol Trade Park (STP). Er is ruim 100 hectare beschikbaar van de oppervlakte van het STP gebied. Echter, er zit een stop op de uitgifte en ontwikkeling op een deel van het terrein voor een eventuele eindhalte en opstelsterrein voor de doorgetrokken Noord/Zuidlijn. Dit vraagt om een andere invulling van het programma.

2.1.3 PARK21

Ten zuiden van de NBBW ligt reeds en komt PARK21, dit is gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Dit is een grootschalig park met ruimte voor sport, evenementen, ontspanning, landbouw en groen. Het park krijgt een grootte van 1.000 hectare en is volop in ontwikkeling. PARK21 bestaat uit drie hoofdfuncties: de polderlaag, parklaag en de leasurulaag. Een verdere uitwerking van deze functies is beschreven in bijlage I. PARK21 dient als openbaar groen voor zowel de inwoners van Hoofddorp als Nieuw-Vennep. Het park is centraal georganiseerd waardoor minder openbaar groen in de wijken gerealiseerd hoeft te worden. Echter zorgt de centrale ligging ervoor dat er goede verbindingen dienen te zijn voor langzaam verkeer vanuit de omgeving naar PARK21.

2.1.4 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar. In Haarlemmermeer zijn er overwegend natte natuurverbindingen die tot de NNN-gebieden worden gerekend. Uit de regels in de omgevingsverordening blijkt wat de te beschermen waarden zijn voor de NNN-gebieden en de daar aanwezige bijzondere natuurwaarden. De provincie beheert de NNN-gebieden en hanteert feitelijk ten aanzien nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals wegen in NNN-gebieden een beleid van 'nee-tenzij', als er 1) sprake is van groot openbaar belang en 2) geen sprake is van alternatieven. Het toelaten van een weg is enkel mogelijk als voldaan wordt aan de regels in de omgevingsverordening. Afbeelding 3 is een weergave van de locatie van het NNN-gebied ten zuid van deelgebied C.



Afbeelding 3: locatie NNN-gebied ten zuiden van deelgebied C (<https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal>)

3. Verkeerssituatie en verkeerskundige raakvlakken

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie met betrekking tot verkeer en verkeerskundige raakvlakken. Daarnaast zullen ook de toekomstige plannen en visies van de NBBW besproken worden.

3.1 Huidige en toekomstige knelpunten op de Nieuwe Bennebroekerweg

De bestaande NBBW is een gemeentelijke gebiedsontsluitingsweg met deels één rijbaan (1x2) en deels twee rijbanen met één rijstrook (2x1). Een deel van de weg, met name voor en na de rotondes en kruisingen, bestaat uit twee rijbanen met twee rijstroken. De weg is via een aantal kruisingen en rotondes verbonden met het provinciale en gemeentelijke wegennet en ontsluit enkele wijken van Hoofddorp. In de vigerende bestemmingsplannen is bij een deel van de weg een relatief brede strook opgenomen met als aanduiding 'verkeersdoeleinden'. De NBBW heeft nu en in de toekomst primair een functie voor het ontsluiten van de zuidrand van Hoofddorp en een deel van de nieuwe ontwikkelingen in Nieuw-Vennep. De NBBW is de verbinding tussen deze gebieden en de A4. Op het oostelijk deel van de NBBW – tussen de Nelson Mandeladreef en de Spoorlaan - is ongeveer 20% van het verkeer doorgaand verkeer tussen de A4 en de Bollenstreek. Het overige verkeer is bestemmingsverkeer naar Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De verkeersbelasting op dit gedeelte van de weg is het hoogst en heeft daarmee de hoogste I/C-verhoudingen en hoogste belasting van de kruispunten. I/C-verhouding staat voor de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak, combinatie van wegvakken of een weg. Over het algemeen geldt dat een I/C-verhouding tussen 0,7 - 0,9 op bepaalde momenten congestie zal hebben, denk hierbij aan de spitsuren. Uit reis-tijdwaarnemingen blijkt dat in de bestaande situatie (voor Corona) regelmatig vertragingen optreden. In de westelijke richting speelt dit vooral in de avondspits van verkeer dat van de A4 weer naar de Hoofddorp en Nieuw-Vennep rijdt en in oostelijke richting is dat in de ochtendspits. Door de woningbouw in en rondom Hoofddorp en Nieuw-Vennep, de ontwikkeling van PARK21 en andere plannen (onder andere de verkeersstructuurplannen Hoofddorp en Nieuw-Vennep) zal de verkeersvraag op de NBBW toenemen in de komende decennia. Als gevolg daarvan wordt de NBBW steeds zwaarder belast en neemt de kans op vertragingen en andere knelpunten verder toe. Om woningbouwontwikkelingen te kunnen realiseren, is bereikbaarheid een voorwaarde. Dit principe wordt ook wel 'eerst bewegen, dan bouwen' genoemd. Door tegelijkertijd naar het verkeer en de bouwopgave te kijken, ontstaat een goede basis om in de komende twee decennia te werken aan meer woningen en goede mobiliteit in Haarlemmermeer.

3.2 Netwerkstudie

Om over twintig jaar nog steeds goed bereikbaar én een prettige woon- en leefomgeving te blijven, heeft de gemeente Haarlemmermeer met de provincie Noord-Holland en de VRA een netwerkstudie uitgevoerd. Deze studie is ongeveer tegelijkertijd uitgevoerd met de uitvoering van de gecombineerde verkenning en planstudie voor de NBBW. In de betreffende netwerkstudie is de opwaardering van de NBBW als uitgangspunt genomen. Er is gekeken naar een aantal zaken, waaronder meer aandacht voor actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers), gebruik van het OV en deelmobiliteit. Dit zijn allemaal uitwerkingen van het STOMP-principe (zie ook de inleiding). De elektrische fiets biedt bijvoorbeeld enorme kansen als alternatief voor de auto voor het woon-werkverkeer voor kortere reisafstanden (ongeveer 60 procent van woon-werk verkeer is 15 kilometer of korter). Door het aanbod voor wandelen en fietsen te verhogen en het OV te verbeteren, neemt de keuzevrijheid van de reiziger en het gebruik van deze modaliteiten toe. De netwerkstudie is in juni 2021 vastgesteld door het college van de gemeente Haarlemmermeer, de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en het Dagelijks Bestuur van de VRA. Deze drie partijen willen samen aan de opgaven gaan werken om te komen tot de benodigde verkeers- en mobiliteitsstructuur in Haarlemmermeer tot 2040 zoals beschreven in de netwerkstudie.

3.3 Visie polderlinten

Polderlinten zijn de lange polderwegen met daaraan bomen, boerderijen, bedrijven en open akkers. Ze zijn kenmerkend voor Haarlemmermeer en de gemeente wil deze structuren behouden. Deze structuren zijn belangrijk omdat ze de geschiedenis van het gebied vertellen. Eveneens geven ze een gevoel van ruimte en veel mensen komen er graag in hun vrije tijd. Echter staan de polderlinten steeds meer onder druk, bijvoorbeeld door de plannen om woningen en bedrijven te bouwen. Om de linten te beschermen en verder te ontwikkelen heeft de gemeente de visie polderlinten opgesteld. Dit betekent dat in projecten, zoals de opwaardering van de NBBW, rekening gehouden dient te worden met de polderlinten. Voorbeelden van polderlinten zijn de Hoofdvaart, de IJweg en de Rijnlanderweg, die

het tracé van de NBBW kruisen. In de visie zijn verschillende soorten van deze polderlinten beschreven, zoals langs- en dwarslinten en voor verschillende 'contexten': polderlinten in het agrarisch gebied, in parklandschap, in woon- en werkgebieden, gepland energielandschap en in het veenweidegebied. Elk soort lint heeft in de visie een gewenste layout gekregen.

De polderlinten vallen in diverse wegcategorieën. De meeste linten zijn een erftoegangsweg, wat betekent dat zij vooral de erven van de woningen en boerderijen ontsluiten. Verder is een groot deel gebiedsontsluitingsweg (zowel in als buiten de bebouwde kom). Een klein deel is een stroomweg, dit betreft de drukste categorie. De gemeente heeft de ambitie om de polderlinten zo veel mogelijk af te waarderen en meer ruimte te geven voor (recreatief) fietsverkeer. Daarbij is er een verschil tussen de langslinten en de dwarslinten. Uit de verkeersprognose blijkt dat de langslinten kansrijk zijn om af te waarderen voor autoverkeer (als de verkeersafwikkeling geborgd is) maar dat dit voor de dwarslinten lastiger is. In de ontwikkelprincipes worden twee hoofdtypes onderscheiden voor de Haarlemmermeerpolder: de 'fietsstraat' voor de langslinten en vrij-liggende fietspaden langs de dwarslinten. Beide zijn belangrijke bouwstenen voor de ontwikkeling van een langzaam netwerk in de Haarlemmermeerpolder.

De visie voor het behouden en versterken van de polderlinten is in 2021 opgesteld waarna inwoners en belanghebbenden in hetzelfde jaar daarop hun reacties hebben kunnen geven. In 2022 zal daarover nog een beslissing door het college van Haarlemmermeer over plaatsvinden.

3.4 Fietsbeleid

Fietsen en wandelen raakt steeds meer op de voorgrond als wordt nagedacht over het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dat is niet voor niets: actieve vormen van mobiliteit zijn gezond, schoon, stil en nemen weinig ruimte in beslag. Actieve vervoerwijzen zijn dan ook een onmisbare schakel in de transitie naar duurzame mobiliteit in het algemeen. Tijdens de coronapandemie is het belang van gezondheid zichtbaar geworden. Daarom willen de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de VRA extra ambitie tonen op het gebied van fietsen en wandelen. Dit willen ze doen door bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur en fietsbereikbaarheid te verbeteren, OV-knooppunten te verbeteren en het faciliteren van de groei van het gebruik van elektrische fietsen en deelfietsen. Niet alleen voor het gemotoriseerd verkeer zal een verbetering plaatsvinden maar ook voor het fietsverkeer. Langs de NBBW loopt momenteel een gemeentelijke hoofdfietsroute en het is zaak om deze verbinding op zijn minst op hetzelfde (goede) niveau te houden en te verbeteren. De fietsverbindingen over de NBBW zijn eveneens van belang voor zowel recreatief gebruik als voor woon-werk-schoolverkeer tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

4. Voorgeschiedenis

Hoofdstuk 4 heeft betrekking op de voorgeschiedenis en het traject naar aanloop van het project 'Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg'.

4.1 Duinpolderweg

Vele tientallen jaren geleden is de opwaardering van de NBBW op de agenda gekomen als onderdeel van een groot mobiliteitsprogramma om de bereikbaarheid, leefbaarheids- en veiligheidsproblematiek van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek op te pakken. Samen met de provincie Zuid-Holland, diverse Zuid-Hollandse gemeenten, de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en de VRA zijn plannen ontwikkeld voor meerdere wegenprojecten. Waaronder een verbinding vanaf de N206 bij De Zilk (Noordwijkerhout) door het open bollengebied tussen Vogelenzang en Hillegom en door een van de polders ten noorden van Hillegom - de Oosteinderpolder of de Vosse- en Weerlanerpolder - om tenslotte via de NBBW aan te sluiten op de A4. De ontwikkeling kreeg de naam 'Duinpolderweg'. Gedurende meer dan tien jaar is gestudeerd op verschillende varianten voor het mobiliteitsprogramma. Daarvoor was een projectorganisatie opgericht die was samengesteld uit de betrokken Noord- en Zuid-Hollandse overheden. Hiervan had provincie Noord-Holland de leiding. De meeste varianten gingen uit van een opwaardering van de NBBW tot aan de N205 waarbij vervolgens verschillende mogelijkheden zijn onderzocht om vanaf de N205 de N206 te bereiken. Na de provinciale verkiezingen in maart 2019 is door de nieuwe coalitie besloten om, na vele jaren van studie, af te zien van de Duinpolderweg. Er was volgens de provincie geen duidelijk draagvlak voor één van de varianten en in het collegeakkoord van Noord-Holland werd meer aandacht gevraagd voor het gebruik van OV en de fiets in plaats van de aanleg van meer asfalt. Waar wel eenduidig draagvlak voor was, was de opwaardering van de NBBW tussen de Nelson Mandeladreef en de N205.

4.2 Samenwerking Noord-Hollandse overheden

Het ontbreken van draagvlak heeft in 2020 geleid tot het definitieve besluit om verdere uitwerking en plannen van de Duinpolderweg stop te zetten. In plaats daarvan hebben de Noord-Hollandse partijen uit de eerdere samenwerking, zijnde de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de VRA, besloten om de opwaardering van de NBBW als een apart en nieuw project op te pakken. Echter met een beperktere scope dan aanvankelijk in de Duinpolderweg, namelijk voor het gedeelte tussen de A4 en de N205. In het najaar van 2020 is tussen de drie partijen een intentieverklaring getekend om gezamenlijk de voorbereiding van dit nieuwe project te doen.

4.3 Gefaseerde aanpak

Voor de aanpak van dit project hebben de provincie, de gemeente Haarlemmermeer en de VRA gekozen voor een fasegewijze aanpak. Met behulp van de projectfasering houden de samenwerkende partijen het project beheersbaar. Bij elke overgang naar een volgende fase worden nieuwe afspraken gemaakt over (onder meer) de scope, effecten, voortgang, planning, kosten, risico's en financiering van het project. Gedurende de fasering worden de gemaakte afspraken steeds concreter en gedetailleerder. Door middel van deze stapsgewijze aanpak is het eveneens mogelijk om de keuze te maken om tussentijdse nieuwe ontwikkelingen, die in het gebied plaatsvinden, alsnog een plek te geven binnen de projectaanpak en projectscope. De volgende projectfasen worden stapsgewijs gevolgd: de initiatieffase, de verkenningsfase, de planstudiefase, de (plan)uitwerkingsfase en de realisatiefase. In bijlage II is een verdere uitwerking van de fasen toegevoegd.

4.4 Gecombineerde verkenning en planstudie

In de tweede helft van 2020 en het begin van 2021 is door de drie samenwerkende partijen de voorbereiding getroffen voor de doorstart van het project 'Duinpolderweg'. Gezamenlijk is besloten om de verkenning en de planstudie te combineren tot één activiteit en de studie nu te noemen gecombineerde verkenning/planstudie opwaardering NBBW. Dit was mogelijk vanwege de opgedane kennis uit eerdere studies die door de Duinpolderweg beschikbaar was. In maart 2021 is door de partijen de samenwerkingsovereenkomst getekend voor de gecombineerde verkenning en planstudie.

5. Resultaten van de gecombineerde verkenning en planstudie

De gecombineerde verkenning en planstudie is in februari 2022 afgerond. In de periode maart 2021 - februari 2022 zijn de activiteiten gedaan waarvan onderstaand de resultaten zijn beschreven.

5.1 Knelpunten, nut en noodzaak van het project

Er is nader onderzoek gedaan naar de intensiteiten op de verschillende wegvakken van de NBBW tussen de N205 en de A4. Voor zowel de huidige als toekomstige (2040) situatie. Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersdruk in de huidige situatie net niet leidt tot problemen op wegvakniveau. Op de kruispunten – en die zijn uiteindelijk maatgevend voor de doorstroming – zijn er in de huidige situatie al knelpunten in de spitsuren. Als de NBBW in 2040 niet is opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken, zijn er in de ochtendspits en avondspits verschillende wegvakken waar de I/C-verhouding boven de 0,8 komt. Dat wordt door de drie partijen beschouwd als onacceptabel voor de doorstroming. Het wegvak met de hoogste verkeersdruk ligt tussen de Nelson Mandeladreef en de Spoorlaan. Dit deel wordt in beide spitsen te zwaar belast waardoor er sprake is van structurele files. Tussen de Spoorlaan en de N205 daalt de intensiteit doordat een groot deel van het verkeer afslaat op de Spoorlaan. Tussen de N205 en de Molenaarslaan stijgt de intensiteit weer en is er in de ochtendspits sprake van een matige verkeersafwikkeling. Om in beide spitsen een goede verkeersafwikkeling te garanderen is aangetoond dat de rijstroken tussen de Nelson Mandeladreef en Molenaarslaan moeten worden opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken. Dit geldt ook vanuit robuustheid en toekomstvastheid. Het wegvak tussen de N205 en Deltaweg kan 2x1 rijstrook blijven. De aansluiting met de Deltaweg kan echter geen rotonde meer blijven maar dient een kruispunt met verkeerslichten te worden.

5.2 Van mogelijke oplossingsrichtingen naar kansrijke alternatieven

In de gecombineerde verkenning en planstudie is een inventarisatie en beschrijving van mogelijke oplossingsrichtingen voor de ligging en vormgeving van de wegvakken en kruisingen opgesteld. Deze oplossingsrichtingen zijn door experts samengesteld waarbij allerlei onderlinge opties en mogelijkheden zijn verkend. Ten behoeve van het bepalen van de mogelijke alternatieven is onderscheid gemaakt tussen drie deeltrajecten:

- deeltraject A van de Nelson Mandeladreef tot de Spoorlaan;
- deeltraject B vanaf de Spoorlaan tot de Deltaweg;
- deeltraject C vanaf de Deltaweg tot de N205 - Drie Merenweg.

Alle mogelijkheden met betrekking tot oplossingsrichtingen zijn vervolgens beoordeeld op vier belangrijke aspecten, resulterend in vier kansrijke alternatieven. De vier aspecten zijn als volgt:

- Doorstroming: bij dit aspect is gekeken naar de I/C-verhouding en de robuustheid van de alternatieven. Daarnaast is gekeken naar de afwikkeling ter hoogte van de kruispunten. De analyse is uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.0. In dit verkeersmodel zijn alle toekomstige autonome ontwikkelingen meegenomen waardoor dit model als basis kan worden gebruikt voor de verkeerskundige analyse. Er is gekeken naar de verkeersdruk op de NBBW in zowel de huidige (2018) situatie als de toekomstige (autonome) situatie (2040) om te bepalen of de NBBW opgewaardeerd dient te worden;
- Verkeersveiligheid: hierbij is gekeken naar de verkeersveiligheid van het fietsverkeer, de verkeersafwikkeling van het landbouwverkeer en het aantal potentiële conflicten tussen de verkeersstromen;
- Ruimtelijke kwaliteit (landschap, cultuurhistorie, ecologie): in het landschap van Haarlemmermeer zijn de oorspronkelijke polderwegen, polderdwarswegen, vaarten, tochten en dijken nog altijd goed zichtbaar. Deze beeldbepalende ruimtelijke structuren dragen in belangrijke mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van de Haarlemmermeer. De NBBW kan gezien worden als een nieuwe polderstructuur waarbij de herkenbaarheid en ensemble van het wegprofiel, de nabijgelegen sloten, bermen en begeleidende bomen karakteristiek zijn. Experts hebben bij de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit gekeken naar de volgende punten: landschap en cultuurhistorie, het al dan niet aansluiten en/of aantasten van de polderkarakteristieken en herkenbaarheid, een aantrekkelijk wegbeeld van zowel de NBBW als de Bennebroekerweg en tot slot het oorspronkelijke polderlint. Tevens zijn mogelijke oplossingsrichtingen

beschouwd, onder andere op het gebied van ecologie. Hierbij is specifiek gekeken naar de aantasting en/of kansen voor natuurontwikkeling en biodiversiteit;

- Impact omgeving (ruimtebeslag, inpassing): bij de beoordeling van de impact op de omgeving is gekeken naar de impact op de omliggende percelen en woningen maar ook naar de raakvlakprojecten en bestemmingsplannen (waaronder STP en PARK21).

5.3 Effectenstudies ter beoordeling van de vier kansrijke alternatieven

De kansrijke alternatieven zijn nader uitgewerkt in de vorm van schetsontwerpen, zowel ten behoeve van de wegvakken als van de kruispunten. Vervolgens zijn er effectstudies gedaan om de alternatieven te beoordelen. De onderwerpen, waarop effectstudies zijn uitgevoerd, zijn ontleend aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Tevens zijn de vier alternatieven daarnaast nog getoetst op draagvlak van omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden en kosten. De effectenstudies zijn uitgevoerd op basis van de volgende thema's en aspecten:

- Verkeer met een kwantitatieve beoordeling en afweging op de aspecten doorstroming (I/C-verhoudingen) en netwerkeffecten (verkeersintensiteiten op het netwerk). Eveneens een kwalitatieve beoordeling en afweging op de aspecten robuustheid (vermogen van het netwerk om verstoringen en calamiteiten op te vangen), toekomstvastheid (restcapaciteit om eventuele toekomstige groei van verkeer op te kunnen vangen) en verkeersveiligheid (mate waarin wordt voldaan aan principes van 'duurzaam veilig');
- Leefbaarheid met een kwantitatieve beoordeling en afweging op de aspecten geluid, geluidshinder (geluidsbelasting en het aantal 'geluidgehinderden') en luchtkwaliteit (NOx en fijn stof);
- Groen-blauw milieu met een kwalitatieve beoordeling en afweging op de aspecten landschap (effecten op landschappelijke waarden en landschapsbeleving), cultuurhistorie (effecten op beschermde cultuurhistorische waarden), archeologie (effecten op beschermde archeologische waarden), ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde en toekomstwaarde), bodem en water (effecten op bodemkwaliteit, waterhuishouding, grond en oppervlaktewater), klimaatadaptatie en tot slot natuur (natuurgebieden en soorten flora en fauna, effecten op biodiversiteit, ecologische verbindingen);
- Duurzaamheid en ruimtegebruik met een kwalitatieve beoordeling op gebruik van energie, grondstoffen, emissie van broeikasgassen, de mogelijkheden voor opwekking van duurzame energie en de effecten op bestaande en toekomstig ruimtegebruik.

5.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de vorige projectfase zijn de voorbereidende stappen gezet voor de planologische inpassing en m.e.r.-procedure, die in de (plan)uitwerkingsfase zal worden doorlopen. In de eerste plaats zijn op bestuurlijk niveau afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheden in de volgende projectfase. In het bijzonder afspraken over wie van de drie samenwerkende partijen de projectverantwoordelijkheid draagt en de rol van bevoegd gezag vervult in de planologische inpassing en m.e.r.-procedure. Aangezien de NBBW geheel in de gemeente Haarlemmermeer ligt en de weg een verkeersontsluitingsweg zal zijn waarbij de gemeente eigenaar en beheerder is en zal blijven, draagt de gemeente zowel de projectverantwoordelijkheid alsmede de rol van bevoegd gezag. Daarnaast is een NRD opgesteld. De NRD bevat de criteria waarop de vier tot op schetsontwerp-niveau uitgewerkte alternatieven zijn afgewogen om te komen tot een voorkeursalternatief (VKA). De NRD vormt daarnaast het uitgangspunt voor de in de komende projectfase te doorlopen planologische inpassing en m.e.r.-procedure. Eerst is een concept NRD opgesteld en in een formele participatieronde ter visie gelegd aan alle belanghebbenden. De ontvangen zienswijzen van belanghebbenden hebben geleid tot een aangepaste (geconsolideerde) NRD, die na vaststelling door het College en de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer definitief is geworden. Verder is de Commissie m.e.r. reeds benaderd en hebben zij na bestudering en beoordeling van de definitieve NRD hun advies gegeven ten behoeve van de in de volgende projectfase te doorlopen m.e.r.-procedure. Hun advies is randvoorwaardelijk voor de in de planuitwerking te doorlopen inpassing en MER.

5.5 Adviezen commissie MER

In november 2021 heeft de Commissie m.e.r. een advies gegeven over de NRD en de te doorlopen m.e.r.-procedure. De adviesnota bevat uitgangspunten en adviezen voor de (plan)uitwerkingsfase. Naast inhoudelijke adviezen voor het beschrijven van uitgangspunten, effectbeschrijvingen en dergelijke, bevat het advies van de Commissie m.e.r. tevens een tweetal adviezen. Deze zijn bepalend voor de aanpak in de (plan)uitwerkingsfase. Gedurende de gecombineerde verkenning en planstudie was aanvankelijk het voornemen om bij de planuitwerking evenals de m.e.r. in te gaan op één uitwerking van het VKA. Echter, op basis van de commissieadviezen, is het zaak om meerdere uitwerkingen van het VKA te maken en deze eveneens onderling af te wegen in de m.e.r. produce. Deze keuze komt voort uit het advies om bij de opwaardering nadrukkelijk(er) gebruik te maken van het STOMP-principe en de Ladder van Verdaas. Dat betekent dat naast het reeds voorgestelde VKA een alternatief beschreven dient te worden waarin de mobiliteitsmaatregelen conform Verdaas maximaal worden doorgevoerd zonder hierbij fysieke maatregelen aan de

NBBW door te voeren. De Ladder van Verdaas heeft betrekking op de mobiliteitsmaatregelen en gaat over de volgende aspecten: ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, OV en fiets, efficiëntie van bepaalde wegen, aanpassing van huidige wegen en nieuwe infrastructuur. Het is hierbij van belang dat inzichtelijk wordt gemaakt wat het maximaal inzetten op mobiliteitsmaatregelen op kan leveren. Zowel voor de milieugevolgen als voor het doelbereik. Een voorbeeld met betrekking tot deze aanpak zou een alternatief zijn waarbij de Opwaardering van de NBBW vanaf de aansluiting met de A4 tot en met de kruising met de Spoorlaan plaatsvindt, maar dat andere delen wellicht uit kunnen met de andere mobiliteitsmaatregelen en daarmee geen opwaardering verlangen. Een andere opmerking van de Commissie m.e.r. heeft betrekking op een voorgesteld alternatief op de aansluiting van de NBBW op de N205. Dit alternatief is voorgesteld vanuit de bewoners van woonwijk Floriande, Aquaradius en Zwaanshoek. De Commissie m.e.r. adviseert om duidelijk te maken of dit een volwaardig alternatief of een variant is. Dit dient gedaan te worden door deze oplossing expliciet vanuit het participatietraject een plek te geven als alternatief en mee te nemen in de afweging tussen de overige alternatieven.

5.6 Voorkeursalternatief

Na afweging van de effecten, kosten en draagvlak is als eindproduct van de gecombineerde verkenning en planstudie het voorstel voor het VKA bepaald. In de beschrijving wordt gemakshalve weer de indeling gevolgd volgens de eerder genoemde drie deeltrajecten.

- 1: deeltraject A – tussen Nelson Mandeladreef en viaduct Spoorlijnen
- 2: deeltraject B – tussen Spoorlaan en Molenaarslaan
- 3: deeltraject C – tussen Deltaweg en N205



Afbeelding 4 Voorstel VKA NBBW (Arcadis)

In het VKA komt de NBBW in deeltraject A op een volledig nieuwe locatie ten zuiden van de huidige Bennebroekerweg. De weg wordt vanaf de Nelson Mandeladreef rechtdoor getrokken over de Bennebroekertocht en komt via een soepele bocht op ongeveer 200 meter ten zuiden parallel aan de bestaande Bennebroekerweg te liggen. Het wegprofiel gaat uit van twee keer twee rijstroken met groene middenberm, conform de Nelson Mandeladreef. De Bennebroekertocht ligt ten noorden van dit nieuwe tracé. De bestaande Bennebroekerweg wordt bestemd voor bestemmings- en landbouwverkeer en ook het fietspad blijft hier bestaan. Daardoor is de aanleg van een extra parallelweg zoals bij andere alternatieven nodig was niet noodzakelijk. Verkeerstechnisch is de kruising met de Nelson Mandeladreef goed in te richten door verkeerslichten beter af te wikkelen in vergelijking met andere alternatieven. Het zuidelijk alternatief heeft eveneens als voordeel dat de aanleg van een lange duiker in de Bennebroekertocht wordt vermeden. Dit zuidelijke tracé buigt nabij de spoorviaducten weer naar het noorden toe om de spoorlijnen ter plaatse van de huidige spoorviaducten te passeren. De onderdoorgangen van de spoorlijnen bieden voldoende ruimte voor twee keer twee stroken in combinatie met een open (ecologische) tocht als het bestaande viaduct voor het reguliere spoor wordt vervangen. In samenhang met dit dwarsprofiel van de nieuwe weg wordt de kruising met de

Spoorlaan aangepast en naar het zuiden verplaatst. Het resultaat van de afstemmingen met ProRail inzake de oplossingsrichtingen voor de spoorkruising is in de ontwerpnota beschreven, onderdeel van de studieresultaten uit de vorige projectfase.

Deeltraject B wordt verdubbeld naar twee keer twee rijstroken en de rotondes worden vervangen door kruisingen met verkeerslichten. In het alternatief voor dit tracédeel wordt de weg ingericht waarbij een mogelijk toekomstige Hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-lijn in beginsel mee kan rijden met het overige verkeer. Bij de ligging van de 2x2 rijstroken is rekening gehouden met voldoende ruimte voor een mogelijk besluit in de toekomst voor een aparte vrij-liggende busbaan aan de noordzijde van de rijbanen. Uit de effectbeoordeling is naar voren gekomen dat de optie met meerrijdend HOV-verkeer meer voordelen op het gebied van verkeer en ruimtelijke inpassing biedt ten opzichte van een vrije busbaan. Vanwege deze reden is dit voorstel nu onderdeel van het VKA.

Het VKA gaat voor deeltraject C uit van het behouden van maximaal twee rijstroken. Deze rijbaan wordt verlegd naar het zuiden en krijgt een middenberm. Voor het definitieve tracé is in het VKA een zoekgebied aangemerkt. Hierin zijn inmiddels twee varianten onderzocht als een kansrijke mogelijkheid. Beide varianten van de verlegging richting het zuiden scoren op een beperking van de geluidshinder voor de nabijgelegen woningen ten opzichte van het gebruik blijven maken van het bestaande tracé. De variant 'haaks op de NBBW in het verlengde van de Deltaweg en parallel aan de IJtocht' kan rekenen op veel draagvlak bij bewoners in de omgeving, omdat de weg bij deze uitwerking nog verder van de woningen geleiden met meer voordelen op het gebied van geluid(hinder). Meer dan de variant waarbij de NBBW volledig rechtdoor getrokken wordt richting de N205. Echter heeft deze variant ruimtelijke consequenties doordat het NNN-gebied zal worden doorsneden en dit gesaldeerd dient te worden. Onderdeel van dit project, los van de keuze voor één van deze varianten, is dat de huidige weg op dit deeltraject van NBBW, die dicht langs de woningen van Aquaradius loopt, wordt gesloopt. De opwaardering van de NBBW biedt de mogelijkheid om PARK21 beter bereikbaar te maken voor fietsers: bij variant 1 door middel van een lang fietsviaduct, die zowel over de Bennebroekerweg als de NBBW loopt. Bij variant 2 zijn andere voorzieningen voor ongelijkvloerse fietsverbindingen noodzakelijk. De aansluiting met de N205 wordt bij beide varianten binnen het zoekgebied geheel gereconstrueerd om de verkeersafwikkeling goed te laten verlopen. Dit kan in beide varianten verkeersveilig opgelost worden waarbij de omvang van de aanpassingen aan de N205 bij variant 2 aanzienlijk is. Bij beide varianten is het mogelijk om in de toekomst een uitbreiding te maken met een vrij liggende busbaan, afhankelijk van de keuzes in de nog op te starten HOV-studie. Voorkeursalternatief gaat ervan uit, dat toekomstig Openbaar Vervoer gebruik maakt van de Nieuwe Bennebroekerweg, zonder dat daarvoor een aparte busbaan- of busstrook langs de weg wordt aangelegd. In de planuitwerkingsfase wordt onderzocht of een aparte opstelstrook nabij kruisingen meerwaarde biedt voor de doorstroming van het Openbaar Vervoer en het overige verkeer.

5.7 Kostenramingen

Tevens zijn bij de beoordeling van het VKA de kostenramingen van de vier kansrijke alternatieven betrokken. Dat is gedaan op basis van de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK)-systematiek (SSK-2018). Aangezien de ontwerpen van de alternatieven in deze projectfase op schetsniveau zijn uitgewerkt, zijn er in deze fase van het project nog veel onzekerheden. De kostenramingen zijn daarom opgesteld met een grote bandbreedte en wordt uitgedrukt met de gemiddelde waarde van die bandbreedte. In de volgende projectfase zal de bandbreedte kleiner worden en neemt de waarschijnlijkheid van de kostenraming toe. De kostenramingen van het VKA blijken hoger ten opzichte van eerder gemaakte prognoses van de kosten. Deze verhoging van de kosten komt onder andere voort uit de noodzaak om één van de spoorviaducten - bij de onderdoorgang van het spoor Amsterdam-Leiden - te vervangen. De kostenraming van de vervanging van het spoorviaduct en de aanpalende maatregelen, zoals het verleggen van calamiteitenwegen langs het spoor, zijn afgestemd met spoorbeheerder ProRail en Infrabele. Andere kostenverhogende onderdelen uit het schetsontwerp zijn de kruispunten die groter moeten worden uitgevoerd dan eerder was gedacht. Tevens zijn er verschillende en (dure) ongelijkvloerse kruisingen, bijvoorbeeld bij de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg/Spoorlaan ten behoeve van fietsers en landbouwverkeer en bij de Deltaweg specifiek ten behoeve van fietsverkeer opgenomen. Tenslotte komt het verschil met eerdere ramingen door de grote kostenstijgingen/inflatie van (bouw)materialen. Gemiddeld zijn de kosten het afgelopen jaar met 8% gestegen. De kostenraming ligt nu aanzienlijk hoger dan in het samenwerkingsovereenkomst genoemde budget voor dit project dat door de drie samenwerkende partijen is gereserveerd. Dit betekent dat in de komende (plan)uitwerkingsfase hiervoor een oplossing moet worden gezocht. Mogelijke scenario's zijn: het vinden van aanvullende financiering, het versoberen van het project, het gefaseerd realiseren van dit project of een combinatie van deze drie opties.

5.8 Spooronderdoorgangen

De kruising met het spoor is een belangrijk aandachtspunt in het ontwerp van de NBBW. Komend vanaf de Nelson Mandeladreef gaat de weg in de huidige situatie onder twee aparte spoorviaducten door. Het betreft de spoorlijn van het reguliere spoor Leiden-Amsterdam die beheerd wordt door ProRail en de Hogesnelheidslijn (HSL) die beheerd

wordt door Infrasppeed. Het oudste kunstwerk is de westelijke, waar het reguliere spoor Leiden-Amsterdam overheen gaat. Dit kunstwerk bestaat uit vier velden en is circa 39 meter lang. De HSL gaat over het oostelijke kunstwerk heen. Dit kunstwerk heeft drie velden en is circa 58 meter lang. De verschillende veldlengtes en kolomplaatsing van beide kunstwerken maken het niet mogelijk om de NBBW, de parallelweg, de Bennebroekertocht en de toegangsweg tot het HSL terrein op een nette en logisch manier onder beide kunstwerken aan te leggen zonder de kolommen te raken. Het is met andere woorden niet mogelijk om bij een opwaardering van de weg naar 2x2 rijstroken beide kunstwerken te kunnen handhaven. In het ontwerp is het oudste en kortste kunstwerk vanwege deze redenen vervangen door een nieuw en langer kunstwerk.

Naast het vervangen van het kunstwerk is het noodzakelijk om de ruimte onder het kunstwerk van de toegangsweg tot het HSL terrein te gebruiken voor de NBBW. Om dit mogelijk te maken is samen met ProRail en Infrasppeed onderzoek gedaan naar het gebruik van de toegangswegen en locaties van alle spoorterrains aan zowel de noord- als zuidzijde van het kunstwerk. In het VKA is een configuratie bepaald welke door ProRail en Infrasppeed acceptabel is maar in de volgende projectfase nog verder geoptimaliseerd kan worden. De samenwerking met ProRail en Infrasppeed zal in de volgende projectfase worden gecontinueerd zowel ten aanzien van de vernieuwing van het viaduct als ten aanzien van de calamiteitenwegen.

5.9 Fietsverkeer en de Nieuwe Bennebroekerweg

Voor het fietsverkeer biedt het VKA een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie betekent het handhaven van de huidige oplossing in de eindsituatie 2040. Hierin neemt het verkeer op de NBBW van en naar de nieuwe woningbouwlocaties toe en wordt het voor de fietsers minder veilig om de weg over te steken. Door het opwaarderen van de weg naar 2x2 rijstroken neemt de barrièrewerking van de weg toe. Daarom is rekening gehouden met een fietsbrug bij de Deltaweg en een onderdoorgang of brug bij de Rijnlanderweg (ten behoeve van het fiets- en landbouwverkeer). Vanuit PARK21 en de fietsersbond zijn meerdere fietsverbindingen in noord-zuid richting gewenst. Deze zijn echter nog niet meegenomen in de alternatieven, dit kan in deze (plan)uitwerkingsfase worden meegenomen. In oost-west richting neemt de bereikbaarheid voor fietsers toe vanwege de onderdoorgang ter plaatse van de kruising met de Spoorlaan en het doortrekken van de fietsroute richting het kruispunt met de Nelson Mandeladreef. Ter hoogte van de Nelson Mandeladreef kruist het fietsverkeer gelijkvloers. Verkeerstechnisch is dit acceptabel maar uit oogpunt van 'beleving van verkeersveiligheid' is het denkbaar om ook hier een onderdoorgang te realiseren. Hiermee zal aandacht worden gegeven aan het fietsverkeer vanuit Rijsenhout en middelbare scholieren die veelal gebruik maken van deze route. In het project is hier echter geen rekening mee gehouden in verband met de extra kosten die hiermee gemoeid zijn. De beleving van verkeersveiligheid speelt eveneens een rol bij fietsoversteek ter hoogte van het kruispunt met de Hoofdweg Oostzijde. Deze fietsoversteek is nu gelijkvloers ontworpen.

5.10 Hoogwaardig openbaar vervoer

Voor het HOV zorgt het VKA voor een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. In het VKA wordt niet uitgegaan van een aparte busbaan. In de gekozen oplossingsrichting rijdt het HOV mee met het overige verkeer. Met name de aangepaste kruisingen die geregeld zijn met verkeerslichten in plaats van rotondes bieden voor het HOV voordelen. Het HOV kan op afstand de verkeersregeling beïnvloeden waardoor deze snel kan doorrijden op een kruispunt. In de komende fase van het project wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het optimaal inpassen van het HOV bij de kruisingen. In het VKA zijn nu geen aparte opstelstroken opgenomen, maar die zullen wel als één van de opties voor een optimale inpassing bij de kruispunten in de uitwerking worden meegenomen.

5.11 Draagvlak

Bij de start van het project 'Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg' hebben de initiatiefnemers provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en VRA aangegeven het belangrijk te vinden dat de omgeving nauw betrokken wordt bij het project. Door de omgeving vanaf de beginfase actief te betrekken en mee te laten denken, hopen de initiatiefnemers zoveel mogelijk begrip en waar mogelijk draagvlak te creëren voor het project. Vanuit deze ambitie heeft het project in de gecombineerde verkenning en planstudiefase een intensief participatietraject doorlopen. Er is een klankbordgroep samengesteld bestaande uit dorps- en wijkraden en bewonersverenigingen. In de periode april tot en met december 2021 is de klankbordgroep vijf keer bij elkaar geweest om tussenresultaten van de studie te bespreken en input te leveren. Tevens zijn er drie participatiebijeenkomsten voor alle belangstellenden georganiseerd (twee keer digitaal en één keer fysiek). Met het Hoogheemraadschap van Rijnland en ProRail is inhoudelijk in 'ateliervorm' gesproken. In deze bijeenkomsten en in tientallen één-op-één gesprekken met belanghebbenden en belangenorganisaties zijn de wensen van de omgeving opgehaald, geadministreerd (in de Klant Eisen Specificatie (KES)) en beoordeeld of ze mee worden genomen in het ontwerp. Bepalend voor die keuze is of het onderwerp binnen de scope van de gestelde opdracht valt of niet. Veel wensen zijn gedetailleerd van karakter waardoor ze nuttig zijn voor de volgende projectfasen, waaronder de nu te starten planuitwerking.

In de laatste participatiebijeenkomst van 25 november 2021 is aan alle betrokkenen gevraagd om aan te geven welke variant kan rekenen op het meeste draagvlak. De meerderheid van de deelnemers sprak zich uit over een variant in deelgebied C. Zijnde niet het verbeteren van het huidige tracé maar het aanleggen van een tracé in het zoekgebied en in het bijzonder het meest zuidelijke tracé. In deze variant zien de meeste betrokkenen een haalbare variant die de leefbaarheid van de bewoners in gebied C vergroot. Bovendien geven zij aan een toekomstbestendige variant te hebben aangedragen indien de ontsluiting Bollenstreek weer gaat spelen. Een ontsluiting die voor de dorpsraad Zwaanshoek cruciaal wordt geacht om het toenemende verkeer in Zwaanshoek te verminderen. Een punt van aandacht voor de participatie in de (plan)uitwerkingsfase is dat dorpsraad Zwaanshoek de uitkomsten van het uitgevoerde verkeersonderzoek aangaande de effecten van de verbreding van de NBBW voor het verkeer in Zwaanshoek betwijfelt. Op basis van hun ervaringen vindt zij het aannemelijk dat de verbreding van de NBBW een aanzuigende werking heeft voor verkeer uit de Bollenstreek door Zwaanshoek. Uit de verkeersanalyse blijkt dat het verkeer in Zwaanshoek in 2040 toeneemt maar deze analyse toont eveneens aan dat dit niet het gevolg is van de verbreding van de NBBW maar door autonome ontwikkelingen. Het oplossen van de problematiek in Zwaanshoek vraagt om een aanpak die buiten de scope van dit project ligt. De gemeente is op de hoogte van dit signaal. Een aandachtspunt is dat de Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland zich uitspreekt tegen een variant in het zoekgebied. Hun voorkeur gaat uit naar het opwaarderen van de bestaande tracé omdat hiermee flora en fauna worden behouden en het NNN-gebied niet versnipperd. Het reduceren van NNN-gebied en aanliggend bosgebied is voor de vogelwerkgroep maatschappelijk niet te verantwoorden. De provincie Noord-Holland heeft aangegeven alleen in te kunnen stemmen met de versnippering van het NNN-gebied indien bij de uitwerking van het VKA een natuurcompensatieplan komt dat door de provincie wordt goedgekeurd. Het doorkruisen van het NNN gebied zal bovendien betekenen dat er extra faunatunnels nodig zijn.

5.12 Optimalisatiekansen

De opgewaardeerde NBBW vormt straks - naast de N201 en de N207 - een van de belangrijkste oost-west verbindingen in de ruit door de gemeente Haarlemmermeer. Het zal een goede ontsluiting moeten bieden voor de in de komende jaren te realiseren woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Het streven is dat het een weg wordt met een opvallende duurzame en innovatieve uitstraling die een aansprekende toegang zal bieden tot dit deel van de gemeente. De inpassing van de weg in de omgeving is in de vorige projectfase nog niet gedetailleerd ontworpen. Hier zal meer aandacht aan worden besteed in de uitwerkingsfase. Daarnaast is in het ontwerp rekening gehouden met diverse fietsmogelijkheden, bijvoorbeeld langs de weg en naar PARK21. Het idee is om ten tijde van de realisatie van de weg rekening te houden met maximaal hergebruik van de materialen. Dat zit deels in het ontwerp en wordt eveneens aan de opdrachtnemer van de te realiseren weg contractueel verlangd. Op deze wijze kan hergebruik van de materialen en het gebruik van materialenpaspoorten vereist worden.

In de gecombineerde verkenning en planstudie is het tracé bepaald van de NBBW. Deze is op het niveau van een schetsontwerp uitgewerkt. In de (eind)beoordeling van de alternatieven en het VKA zijn door verschillende partijen nog zinvolle ontwerpvoorstellen gedaan. Deze voorstellen zijn niet van invloed op de keuze voor het VKA. Echter, de voorstellen zijn het onderzoeken waard in de volgende projectfasen. Deze optimalisatiekansen hebben geen invloed op het tracé maar zijn kansen bij de uitwerking van het schetsontwerp tot een voorlopig ontwerp. Ze hebben betrekking op de inpassing, duurzaamheid en in het bijzonder ten aanzien van circulariteit, opwekken van energie en klimaatadaptatie. Deze kansen betreft:

- Aanbrengen van zonnepanelen in het noordelijk talud voor het opwekken van energie en onderzoeken van de mogelijkheden voor verwerken van zonnepanelen op de fietspaden en rijstroken;
- Plaatsen van kleine windturbines ter hoogte van de kruispunten voor energieopwekking voor intelligente verkeerslichteninstallaties (iVRI's);
- Het toepassen van iVRI's bij kruispunten waardoor brandstofverbruik van passerende auto's beperkt wordt;
- Realiseren van extra slootcapaciteit langs en nabij de NBBW ten behoeve van de waterberging.

De landschappelijke inpassing is daarnaast een belangrijk aandachtspunt. De extra rijstroken en verharding gaat immers ten koste van groen, water en natuur. Dit dient in de nadere uitwerking van het alternatief gecompenseerd te worden. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden bepaald:

- Accenten aanbrengen bij de entrees van de woonwijken en openheid in de zichtlijnen en uitstraling;
- PARK21;
- Verbeteren van de waterhuishouding;
- De huidige begeleidende groenzones behouden en het versterken van karakteristieke bomenrijen langs het tracé;
- Barrièrewerking wegnemen in relatie tot langzaam verkeer door het onderzoeken van de mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen bij de Deltaweg en Rijnlanderweg.

Bovenstaande optimalisatiekansen zijn in de ontwerpnota van de vorige projectfase nader beschreven als startpunt voor de planuitwerking. De extra kosten voor deze investeringen zijn niet in de kostenramingen meegenomen. Het uitwerken van het voorlopig ontwerp en het betrekken van bovenstaande onderwerpen moet in samenhang met de kosten van het project worden gedaan. De voorzieningen voor de opwekking van de energie zouden overigens tijdens de beheer- en gebruiksfase de noodzakelijke investeringskosten deels terug kunnen verdienen. Echter, geraamd is, dat dergelijke ingrepen tot extra kosten leiden van zo'n 5% van de totale investeringskosten.

Bovenstaand zijn reeds een aantal optimalisatiekansen genoemd vanuit verkeerskundig oogpunt. Hier valt te denken aan de extra opstelstrook bij de kruisingen voor het HOV en optimalisatie bij de lay-out van de calamiteitenwegen voor het spoor nabij de spoorviaducten. Tevens zijn er in de KES een aantal wensen en eisen die in de (plan)uitwerkingsfase opgepakt moeten worden. Vanwege het detailniveau van de wensen zijn deze niet verwerkt in de vorige projectfase. Haarlemmermeer onderzoekt momenteel een locatie voor een transformatorstation (TS) aan de westzijde van de A4 of nabij STP. Na een eerste verkenning lijkt de locatie op de Bennebroekerweg als meest aannemelijke locatie naar voren te komen voor een TS. In verband met de verdere groei en ontwikkeling in gemeente Haarlemmermeer met betrekking tot woningbouw, bedrijven en de energietransitie zou het TS een deel van de behoefte naar transportcapaciteit van elektriciteit kunnen vervullen. Er zal in de komende projectfase nader overleg plaatsvinden tussen beide ontwikkelingen, waarbij het vastgestelde VKA randvoorwaardelijk is voor de locatie van het TS. Tot slot bevat de kostenmemo uit de vorige projectfase nog een aantal voorstellen om vanuit financieel oogpunt te optimaliseren (lees: versoberen). Er zijn kostenbesparingen mogelijk, zoals de constructie van een viaduct bij de Rijnlanderweg variant A4 in plaats van een onderdoorgang. Het verschil betreft circa €10 miljoen investeringskosten exclusief btw. Tevens kan gekozen worden om geen fietsbrug bij de Deltaweg aan te leggen vanuit dit project. De fietsbrug betreft circa €7,5 miljoen investeringskosten exclusief btw.

5.13 Bereikbaarheid PARK21 en de Nieuwe Bennebroekerweg

Gelijktijdig met de uitwerking van de gecombineerde verkenning en planstudie naar de NBBW, is gewerkt aan de planologische inpassing van PARK21. Er is medio 2021 een concept-Milieueffectrapport en voorontwerpbestemmingsplan gepubliceerd waarop inwoners konden reageren. Naar verwachting wordt het bestemmingsplan voor PARK21 medio 2022 vastgesteld zodat verdere ontwikkeling kunnen plaatsvinden. Tevens dient er nog aandacht besteed te worden aan de NNN-verbinding die gerealiseerd moet worden naast de NBBW. De NNN-verbinding is een op te lossen punt die beide projecten raakt (NBBW o.a. vanwege spoorwegondergang, Park21 omdat in het projectgebied van de NBBW de verbinding niet ingepast kan worden). Zeker als er allemaal nieuwe aansluitingen komen op de NBBW vereist dit aandacht voor faunapassages.

Naar voren is gekomen dat de opwaardering van de NBBW een bijdrage kan leveren aan de (betere) bereikbaarheid van PARK21. In de gecombineerde verkenning en planstudie voor de opwaardering van de NBBW is nu rekening gehouden met:

- Een nieuwe aansluiting van PARK21 op de NBBW tussen de Spoorlaan en de Nelson Mandeladreef;
- Een nieuwe aansluiting van PARK21 ter hoogte van de bestaande kruispunten met de Deltaweg, de Nieuwe Molenaarslaan (bestaand) en de Laan van Devon;
- Een ongelijkvloerse verbinding voor langzaam verkeer over de NBBW ter hoogte van de Deltaweg;
- Een ongelijkvloerse verbinding ter hoogte van de Deltaweg en Rijnlanderweg. De opwaardering van de NBBW maakt toekomstige extra ongelijkvloerse verbindingen voor langzaam verkeer ter hoogte van bijvoorbeeld de Laan van Devon, Toolenburgerplas, tussen Rijnlanderweg en spoor en tussen Spoorlaan en Hoofdweg niet onmogelijk.

Doordat diverse ontwikkelingen in het gebied gelijktijdig plaatsvinden - de ontwikkeling van PARK21 en de opwaardering van de NBBW – en vanwege de opgave om de financiering van de opwaardering van de weg in de volgende projectfase rond te krijgen, is het van belang om de aanpassingen aan de kosten voor de weg en de kosten voor de bereikbaarheid van het park aan de juiste ontwikkeling toe te delen.

5.14 Verkeerskundige effecten Stationsgebied op Nieuwe Bennebroekerweg

De plannen voor de ontwikkeling van het Stationsgebied van Haarlemmermeer zijn het laatste jaar snel gegaan. In de scope van de uitgevoerde verkenning en planstudie van maart 2021 zijn geen ontwikkelingen/verkeerskundige gevolgen met betrekking tot het Stationsgebied Hoofddorp meegenomen. Alle nieuwe woonwijken tot 2040 zijn echter wel opgenomen. Om de ontwikkelingen in het Stationsgebied te realiseren, dient er minder verkeer door het Stationsgebied te rijden. Hiervoor zijn ideeën met betrekking tot verkeersmaatregelen ontwikkeld. Dit zal ervoor zorgen dat het verkeer vanuit het zuidelijke Stationsgebied naar de A4 rijdt via de Spoorlaan en de op te waarderen

NBBW. De exacte maatregelen zijn nog niet bepaald. Voor de maatregelen wordt gedacht aan het aanbrengen van enkele 'knips' in bestaande wegen in het Stationsgebied in combinatie met 30 kilometer-zones.

Een eerste analyse op basis van vergaande verkeersmaatregelen in het Stationsgebied toont aan dat extra verkeer vanuit het Stationsgebied op de NBBW niet leidt tot te hoge verkeersintensiteiten op de wegvakken. Dit betekent dat het VKA op wegvakniveau deze extra verkeerstoename aankan. Echter blijkt dit een aanzienlijk gevolg te zijn voor de kruising Spoorlaan-NBBW. De in het VKA opgenomen kruising kan het extra verkeer van en naar het Stationsgebied waarschijnlijk niet aan. Over de ontwikkeling van het Stationsgebied en alle daarbij behorende verkeersmaatregelen doorgang vindt, is momenteel nog niet besloten, onder andere als gevolg van de financiering. Bestuurlijk is de opgave meegegeven om in de uitwerkingen van het VKA rekening te houden met de ontwikkelingen van het Stationsgebied, bijvoorbeeld in de vorm van fasering of ruimtebeslag.

5.15 Wat hoort niet tot het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Het is de wens van de samenwerkende partijen dat de opwaardering op relatief korte termijn wordt gerealiseerd. Het moge tegelijk duidelijk zijn dat er in de nabijheid van de NBBW een groot aantal ontwikkelingen speelt. Over veel van die ontwikkelingen zijn momenteel geen definitieve besluiten genomen en liggen, met andere woorden, nog op de tekentafel. Om nu de gewenste voortgang te houden, is het belangrijk om strikt te zijn in de scope van de opwaardering. Ondanks dat het verleidelijk is om nieuwe mogelijke ontwikkelingen in de scope van dit project onder te brengen. Als nieuwe ontwikkelingen worden ondergebracht in dit project loopt de opwaardering vertraging op en is eerder onderzoekswerk daarmee deels of geheel onbruikbaar geworden. Vanwege deze redenen zijn er een aantal ontwikkelingen die op voorhand niet worden meegenomen in dit project. Voor de onderstaande ontwikkelingen vormen de huidige plannen van de opwaardering van de weg een randvoorwaarde:

- **Doortrekking N205 – N208:** het tracé van de (Nieuwe) Bennebroekerweg eindigt aan de westzijde met een aansluiting op de N205 en zal niet, zoals de Duinpolderweg, over de Ringvaart naar Zuid-Holland lopen. Uitwerking en reservering van een (mogelijke) doortrekking valt buiten de scope van het project.
- **Beinsdorp + Lissebroek:** oplossingen die vanuit de studie naar de flankerende maatregelen worden voorgesteld voor onder andere. Beinsdorp en Lissebroek vallen buiten de scope van de opwaardering van de NBBW.
- **Piekwaterberging Haarlemmermeer:** dit valt buiten de studie omdat deze locatie zich ver in de zuidpunt van de Haarlemmermeerpolder bevindt.
- **Realisatie van aparte busbanen voor (H)OV:** bij de keuze van het VKA is gekozen voor een vorm waarbij de bus meerrijdt met het overige verkeer, zonder dat daar een aparte baan voor wordt aangelegd. Als in de toekomst besluitvorming plaatsvindt over nieuwe lijnen voor het (H)OV, is het mogelijk om alsnog een aparte busbaan aan de noordzijde van de NBBW aan te leggen. Die aanleg is met de huidige plannen niet onmogelijk gemaakt.
- **Fietsaansluitingen op PARK21 met een maaswijdte van 500 meter tussen de woonwijken ten noorden en het park:** vanuit PARK21 is er een wens om een fietsnetwerk te realiseren met een maaswijdte van 500 meter tussen de woonwijken en bedrijven ten noorden van de NBBW en PARK21 ten zuiden van de NBBW. Er is in het VKA reeds rekening gehouden met een ongelijkvloerse verbinding ter hoogte van de Deltaweg en Rijnlanderweg om de verbinding met het park en de woonwijken te realiseren. Daarnaast is het aanbrengen van extra ongelijkvloerse verbindingen voor langzaam verkeer ter hoogte van bijvoorbeeld de Laan van Devon, Toolenburgerplas, tussen Rijnlanderweg en spoor en tussen Spoorlaan en Hoofdweg niet onmogelijk gemaakt.
- **Ontsluitingen STP:** dit project betreft de ontwikkeling van STP. Het gebied wordt ontsloten op de Nelson Mandeladreef ter hoogte van rijksweg A4. Er is een wens voor een extra (zuidelijke) ontsluiting. Hier heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. De kadastrale grens van het gebied STP loopt nu langs de bestaande Bennebroekerweg en zorgt voor een beperking van alternatieven voor de opwaardering van de NBBW. Hiermee is in de alternatieven rekening gehouden. Er zijn geen alternatieven en varianten getekend die over de nu bekende uitgifte (kavel) grens gaan. Eveneens wordt er geen rekening gehouden met een eventueel opstel terrein of eindhalte van de Noord/Zuidlijn op STP en de komst van een mobiliteitshub of P&R met een ontsluiting op de NBBW.
- **Korte termijnmaatregelen met betrekking tot kruispunt Rijnlanderweg:** het project betreft het verbeteren van het kruispunt Rijnlanderweg – Bennebroekerweg en het kruispunt Rijnlanderweg – Imagination Avenue in verband met de ontwikkeling van een aantal woningbouwlocaties aan de zuidrand van Hoofddorp. Deze maatregelen hebben betrekking op de korte termijn. Hiermee is in deze studie geen rekening gehouden.

6. Doel van de (plan)uitwerkingsfase

Het doel van de (plan)uitwerkingsfase is om de voorkeursoplossing uit de vorige projectfase inhoudelijk uit te werken in de vorm van een voorlopig ontwerp en voor dit ontwerp en eventuele varianten daarbinnen de procedures van Milieueffectrapportage en ruimtelijke inpassing te doorlopen. Alvorens de procedures te doorlopen, dient de financiering van het voorlopig ontwerp dient 'rond te zijn'.

7. Uitgangspunten voor de (plan)uitwerkingsfase

Er zijn een aantal uitgangspunten (niet uitputtend) opgesteld die van toepassing zijn op de (plan)uitwerkingsfase. Deze zijn als volgt:

- Het bestuurlijk vastgestelde VKA (beschreven in de ontwerpnota van de vorige projectfase, in het bijzonder het schetsontwerp van het VKA en de bijbehorende kostenraming). Inclusief de financiering van de oostelijke ontsluiting A4;
- De door de gemeente Haarlemmermeer vastgestelde NRD met de scope van het project en de onderwerpen en effecten. Hierop wordt het alternatief in de m.e.r.-procedure in deze projectfase beoordeeld;
- De beoordeling van de NRD door de Commissie m.e.r. en de adviezen van de Commissie m.e.r. voor de uitvoering van de m.e.r.-procedure;
- Afspraken tussen de initiatiefnemers van het project en dat gemeente Haarlemmermeer in de (plan)uitwerkingsfase de projectverantwoordelijkheid draagt en de rol van bevoegd gezag inzake de m.e.r.-procedure en in bestemmingsplan/omgevingsplan-procedure vervult;
- Nieuwe wetgeving en met name het participatietraject met betrekking tot planologische inpassing (vooruitlopend op de definitieve invoering van de omgevingswet);
- De adviezen van ProRail met betrekking tot het ontwerp van de spooronderdoorgang en verlegging van calamiteitenwegen;
- Adviezen ter verbetering van de inpassing en het verhogen van de duurzaamheid van de weg. Deze zijn in de gecombineerde verkenning en planstudie gegeven om te onderzoeken in de (plan)uitwerkingsfase. Deze adviezen zijn ook beschreven in een 'kansen-kaart' en opgenomen in de ontwerpnota van het VKA;
- De geïnventariseerde KES (van omwonenden, bedrijven, belangengroepen) die nog niet verwerkt zijn in het schetsontwerp of onvoldoende onderbouwd zijn (onderdeel van de resultaten van de vorige projectfase);
- De bestuurlijke afspraak om de (plan)uitwerkingsfase te knippen in twee deelfasen. Waarbij in de eerste fase de uitwerking van het VKA plaatsvindt tot voorlopig ontwerp en bijbehorende SSK-raming. Met als opgave daarvoor een sluitende financiering te realiseren door het vinden van aanvullende (co-)financiering, versobering en/of een fasering van de maatregelen;
- Vigerend gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid met betrekking tot landschap (polderlinten), natuur (NNN), duurzaamheidsbeleid, fietsbeleid, verkeersveiligheidsbeleid en dergelijke;
- Afspraken over de organisatie, aansturing, governance en financiering van de (plan)uitwerkingsfase zoals die in de samenwerkingsovereenkomst voor de (plan)uitwerkingsfase is beschreven.
- Het VKA gaat uit van meerijden van HOV, zonder dat daarvoor een aparte busbaan- of busstrook langs de weg wordt aangelegd. In de planuitwerkingsfase wordt onderzocht of een aparte opstelstrook nabij kruisingen meerwaarde biedt voor de doorstroming van het Openbaar Vervoer en het overige verkeer.

8. Aanpak

Op basis van de bestuurlijke afspraken (stuurgroep d.d. 18-01-2022) wordt de (plan)uitwerkingsfase uitgevoerd in twee deelfasen. De activiteiten in deze deelfasen zijn hieronder aangegeven.

In de eerste deelfase:

1. Wordt een oplossing gevonden voor het financieringsvraagstuk door aanvullende (co-) financiering te vinden, door het voorlopig ontwerp te versoberen, een voorstel te doen of de plannen te faseren;
2. Wordt bepaald op welke wijze de ontwikkelingen van het Stationsgebied worden verwerkt in het voorontwerp en het VSP;
3. Wordt een ingenieursbureau geselecteerd en ingezet voor het uitwerken van het voorlopig ontwerp en het uitvoeren van een aantal noodzakelijke deelstudies (hieronder nader omschreven). Het ingenieursbureau moet mogen werken aan spoorvraagstukken zoals ProRail dit voorschrijft;
4. Wordt in samenwerking met een geselecteerd ingenieursbureau het VKA uitgewerkt tot op het niveau van een voorlopig ontwerp. Dit niveau is beschreven in de leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR).
 - A. Exacte kruispuntvormen;
 - B. Exacte ligging van het tracé;
 - C. Exacte dwarsprofielen;
 - D. Keuze van de ongelijkvloerse kruising NBBW – Rijnlanderweg;
 - E. Nadere uitwerking spoorviaductonderdoorgangen en calamiteitenwegen;
 - F. Inpassing van de midden- en zijbermen;
 - G. Uitwerking IJ-weg viaduct en bereikbaarheid bedrijven;
 - H. Definitieve ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers (en voetgangers) van en naar PARK21 en eventuele voorinvesteringen;
 - I. NNN compensatie;
 - J. Inpassing weg (toekomstige) woonwijken noordzijde NBBW;
 - K. Rekening houden met VSP Station en dus ongelijkvloers in de fasering.
5. Wordt een inventarisatie gemaakt wie welke leidingen waar heeft lopen om een inschatting te kunnen maken welke leidingen in de vervolgfase moet worden verlegd inclusief de daaraan verbonden kosten. Tevens starten alle conditionerende onderzoeken;
6. Worden omwonenden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en professionele partners intensief en volgens een vergelijkbare aanpak als in de gecombineerde verkenning en planstudie betrokken om hun wensen en eisen te inventariseren. Vervolgens worden deze wensen en eisen afgewogen in de uitwerking van het voorlopig ontwerp. Daartoe wordt onder andere een participatie- en communicatieplan opgesteld met participatiemomenten voor een eenduidige boodschap naar de omgeving toe. Dit zal gedaan zeer waarschijnlijk worden volgens de Omgevingswet;
7. Worden de opties voor de ligging van de NBBW binnen deelgebied C uitgewerkt (gelegen tussen de Deltaweg en de N205). Beide gaan als mogelijke oplossingsrichtingen mee in de m.e.r.-procedure en worden in de planologische procedure uitgewerkt;
8. Worden kostenramingen gemaakt voor het voorlopig ontwerp en de varianten om te presenteren in een besluitvormingsnota voor stap 8;
9. Wordt het voorlopig ontwerp vastgesteld en de variaties op het voorlopig ontwerp bepaald, alvorens de bestuurlijke inpassing en de m.e.r.-procedure te doorlopen. Aangezien de bestuurlijke inpassing en m.e.r.-procedure pas wordt gestart als het voorlopig ontwerp is voorzien van een sluitende financiering, kan dit 'tussenbesluit' worden beschouwd als een go/no go besluit voor de tweede deelfase.

In de tweede deelfase:

10. Wordt een ingenieursbureau geselecteerd en ingezet voor het schrijven van het concept omgevingsplan/bestemmingsplan;
11. Wordt op basis van het voorlopig ontwerp in samenwerking met het geselecteerde ingenieursbureau effectstudies uitgevoerd of wordt zo mogelijk in de gecombineerde verkenning- en planstudie opgestelde effectenstudies geactualiseerd;
12. Wordt op basis van het voorlopig ontwerp en de effectstudies een concept m.e.r. opgesteld, onder meer rekening houdend met de adviezen van de Commissie m.e.r. tijdens de vorige projectfase;
13. Wordt afgestemd met de Commissie m.e.r. (en andere wettelijke adviseurs) om te komen tot een positief advies inzake de m.e.r.;

14. Wordt de formele participatie van belanghebbenden uitgevoerd met betrekking tot de m.e.r.. Bestaande uit bestuurlijke vaststelling van concepten, terinzagelegging van de plannen, ontvangen en verwerken van zienswijzen en bestuurlijke vaststelling van de m.e.r.;
16. Wordt door de gemeente het grondverwervingsplan gestart zodat bij vaststelling van het omgevingsplan/bestemmingsplan de benodigde gronden zijn verworven;
17. Worden omwonenden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en professionele partners op de hoogte gehouden over de uitkomsten van de onderzoeken, concept m.e.r. en omgevingsplan;
18. Wordt de formele participatie van belanghebbenden uitgevoerd met betrekking tot het omgevingsplan. Bestaande uit bestuurlijke vaststelling van concepten, terinzagelegging van de plannen, ontvangen en verwerken van zienswijzen en bestuurlijke vaststelling van het omgevingsplan. De eventuele afhandeling van ingediende bezwaren bij de Raad van State valt niet tot de scope van deze projectfase maar wordt parallel met het opstarten van de volgende projectfase uitgevoerd;
19. Wordt de strategie bepaald op welke wijze in de volgende projectfase de aanbesteding van de realisatie wordt gedaan, op welk detailniveau in die fase het ontwerp moet zijn uitgewerkt om aan te besteden, welke contractvorm en aanbestedingsmethode wordt gekozen en hoe de eigen inkooporganisatie daarop dient te worden ingericht.

Onderstaande paragraaf geeft een nadere toelichting op de hierboven beschreven onderdelen van de deelfasen.

8.1 Selectie van ingenieursbureau

Er wordt een mogelijkheid geboden voor een go/no-go besluit na de uitvoering van de eerste deelfase. Dit om ervoor te zorgen, dat de procedures worden doorlopen met financieel haalbare oplossingsrichtingen. Door deze mogelijkheid wordt eerst een ingenieursbureau geselecteerd voor de ondersteuning in de eerste deelfase. Een bijkomstigheid is dat, gezien de omvang van het werk, in deze fase nu gebruik kan worden gemaakt van een nationale (niet Europese) aanbesteding. De aanbesteding zal plaatsvinden door en onder verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer. Om te komen tot een goede uitvraag wordt met spoor-experts eisen aan de opdrachtnemer bepaald (waarbij beroepsbekwaamheid vereist is in de vorm van geschiktheidseisen) en wordt een vraagspecificatie opgesteld (welke producten met welke specificaties). Samen met inkoopdeskundigen worden vervolgens de stappen doorlopen behorende bij de met inkoopdeskundigen bepaalde aanbestedingsmethode. Bureaus komen enkel in aanmerking als er vanuit ProRail akkoord ligt dat zij mogen ontwerpen aan het spoor. Tezamen met ProRail wordt op basis van basiswerkpakketten van de spoorbeheerder de spoorwerkzaamheden door het ingenieursbureau gespecificeerd. Hiervoor hebben, gelijktijdig met het opstellen van dit plan van aanpak, twee werksessies met ProRail plaatsgevonden (2 maart 2022 en 6 april 2022) waar deze werkpakketten voor de uitvraag zijn opgesteld.

8.2 Uitwerken van het voorlopig ontwerp

In het voorlopig ontwerp wordt de geometrie van de weg nader vastgelegd. Het resultaat is een ontwerp, mogelijk met verschillende uitwerkingen, die de basis vormen voor de verdere detailuitwerking. Het beschrijft de exacte ligging van de verharding en noodzakelijk grondwerk en principeoplossingen van doorgaande elementen. De schaal van de ontwerptekeningen zijn voor de lengteprofielen 1:1.000 en met een hoogteschaal van 1:100. Voor de invulling van de tekeningen van lengte- en dwarsprofielen wordt doorwezen naar de DIOR.

8.3 Participatie omgeving

Voor het project 'Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg' geldt dat participatie met de omgeving en stakeholders meerwaarde moet creëren voor zowel de omgeving als voor het project. Het project betreft daarom de omgeving om:

- een zorgvuldig proces te doorlopen waarin het projectteam van te voren aangeeft wat het projectteam gaat doen en vervolgens deze afspraken ook nakomt (een betrouwbare, consequente en consistente partner zijn). Het managen van verwachtingen zal hier eveneens een onderdeel van zijn;
- begrip en waar mogelijk draagvlak te creëren voor het project;
- vroegtijdig inzicht te krijgen in risico's en zienswijzen/beroepsprocedures;
- optimalisaties in het (definitief) ontwerp te kunnen realiseren en daardoor een beter 'product' te krijgen.

Net zoals in de gecombineerde verkenning- en planfase zal de beschikbare stakeholderanalyse worden geactualiseerd. Hierin spelen de gebiedsmanagers met hun kennis van de omgeving een belangrijke rol. Vervolgens zal het project een strategie en plan opstellen om te bepalen wanneer en hoe de verschillende partijen bij de (plan)uitwerkingsfase moet worden betrokken. Participatie speelt zowel tijdens de eerste als de tweede deelfase van de planuitwerking een rol. Aangezien er na de eerste deelfase sprake zal zijn van een go/no go-beslissing, zal er een participatiestrategie/plan worden opgesteld voor deelfase 1 en daarna voor deelfase 2. Dit is een verantwoordelijkheid van de

omgevingsmanager, eveneens als de uitvoering van de participatie en communicatie zoals het in het plan is beschreven.

8.4 Onderzoek naar mogelijkheden voor aanvullende (co-)financiering

Uit de kostenraming van het VKA blijkt dat de investeringskosten hoger liggen dan de gereserveerde budgetten van de drie samenwerkende partijen in dit project. Deze bijdragen bij elkaar opgeteld komt uit op circa €87 miljoen terwijl het VKA op €120 miljoen uitkomt. Er liggen nog verschillende wensen en optimalisatiekansen die waarschijnlijk de investeringskosten verder omhoog brengen. Daarom is het van groot belang om te onderzoeken welke vormen van aanvullende (co-) financiering mogelijk zijn. Als er geen aanvullende financiering gerealiseerd kan worden, is het noodzakelijk om het project te versoberen en/of gefaseerd uit te voeren. Dit onderzoek vindt plaats in de volgende stappen:

1. Bepalen van kansrijke cofinancieringsmogelijkheden in korte scan;
2. Verkennen kans van slagen, consequenties, voorwaarden en afwegen van de verzoeken;
3. Indienen van verzoeken tot cofinanciering;
4. Verwerken van eventuele toekenningen in het projectbudget.

Ad 1) Bij de kansrijke cofinancieringsmogelijkheden is te denken aan:

- A. De verankering van de huidige bij de drie partijen gereserveerde financiële bijdragen (aangezien van enkele partijen de definitieve (bestuurlijke) toezegging van hun geplande bijdrage nog ontbreekt);
- B. De indexering van deze budgetten van het prijspeil waarop deze bijdragen zijn aangekondigd naar het prijspeil 2029 van de realisatie;
- C. Bereidheid bij de samenwerkende partijen om een ruimere financiële bijdrage te leveren;
- D. Financiering vanuit ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de grondexploitatie van de te ontwikkelen woningbouw en bedrijvenlocaties, waaronder de ontwikkeling van het Stationsgebied en mogelijk andere woningbouwontwikkelingen die alleen gerealiseerd kunnen worden als de NBBW is opgewaardeerd. Deze woningbouwontwikkelingen betreft Nieuw-Vennep West, Lincolnpark, Cruquis, Zwaanhoek, Pionier en Bols;
- E. Bijdrage vanuit het Rijk in het kader van Verstedelijkingsbudgetten nieuwe Kabinet, vanuit zowel de ontwikkeling van het Stationsgebied als andere woningbouwontwikkelingen met een negatieve grondexploitatie;
- F. Bijdragen vanuit subsidies met betrekking tot duurzaamheid, innovatie en dergelijke.

Ad 2) Het is belangrijk om op voorhand te toetsen of de inzet voor het verkrijgen van een extra financiering kansrijk is. Dit om te besluiten of de inzet voor een financiële aanvraag die soms aanzienlijk kan zijn wel zinvol is. Eveneens om te beoordelen of het project aan de eventuele voorwaarden, die een cofinanciering met zich meebrengt, kan voldoen. Dit laatste kan bijvoorbeeld betrekking hebben op de planning maar ook op de scope van het project.

Ad 3) Aangezien het realiseren van cofinanciering gevonden kan worden bij het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente Haarlemmermeer, wordt per kansrijke mogelijkheid bepaald welke samenwerkende partij de aanvraag het beste kan doen. In bepaalde gevallen is een gezamenlijke aanvraag – of expliciete ondersteuning van en onderschrijving door de andere partij(en) voor een aanvraag – gewenst.

Ad 4) Zodra zicht is op eventuele cofinanciering is het van belang om dit te verwerken in de ontwerpopgave. Cofinanciering betekent verlaging van de noodzaak om te versoberen of te faseren.

Gezien het bovenstaande, wordt voorgesteld om voor deze acties een klein team samen te stellen met een vertegenwoordiger vanuit elke samenwerkende organisatie. Dit om vanuit een breed gezichtsveld zowel de financieringskansen te onderkennen, de kansrijkheid af te wegen en de aanvraagprocedures daarvoor in gang te zetten. Deze 'taskforce cofinanciering' is nader beschreven bij de projectorganisatie.

8.5 Scenario-onderzoek 'Aanpak Stationsgebied'

In de oorspronkelijke scope van het project 'Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg' was opgenomen dat de weg het verkeer van en naar diverse nieuw te bouwen woonwijken moet kunnen accommoderen, uitgaande van een tijdshorizon tot 2040. De ontwikkeling van het Stationsgebied (extra woningbouw, meer arbeidsplaatsen en ingrijpende netwerkmaatregelen) was daar niet in opgenomen.

Reeds is bekend dat – indien de nu geplande realisatie van het stationsgebied zondermeer wordt meegenomen in de scope van de (plan)uitwerkingsfase- op wegvakniveau de opgewaardeerde NBBW de extra verkeersdruk van en naar het Stationsgebied aankan. Dit is echter niet het geval voor de kruisingen NBBW met de Spoorlaan en het kruispunt Bennebroekerweg – Nelson Mandeladreef. Wellicht kan het kruispunt met de Nelson Mandeladreef - STP en het

kruispunt op het viaduct A4 op maaiveld niet meer goed afwikkelen en dienen deze aangepast te worden. Uit verkennende studies is gebleken dat in dat geval andere kruispuntoplossingen gemaakt moeten worden. Dit betreft een ongelijkvloerse aansluiting van de NBBW - Spoorlaan en hetzelfde geldt voor de kruising NBBW - Nelson Mandeladreef. Welke oplossingsrichtingen worden gemaakt en hoe de financiering daarvoor is geregeld, maakt onderdeel uit van de beslisinformatie voor het GO/NO GO moment.

Aan de ontwikkeling van het Stationsgebied kleven onzekerheden. Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied heeft de gemeente Haarlemmermeer geld van het Rijk nodig. Dit is nodig voor investeringen in het OV knooppunt, de weginfrastructuur en om de kosten te kunnen dekken voor de bouw van betaalbare huizen in het betreffende gebied. Wanneer het niet lukt om het benodigde geld uit Den Haag te krijgen, heeft dit gevolgen voor het aantal te realiseren woningen en de invulling van het verdichtingsplan Station Hoofddorp. Vanwege deze reden is het nu zondermeer verwerken van de station ontwikkeling in de (plan)uitwerkingsfase van de NBBW niet een vanzelfsprekendheid. De benodigde ongelijkvloerse kruisingen zijn duur en hebben andere gevolgen voor de omwonenden dan een gelijkvloerse kruising. Bij een beperktere ontwikkeling van het Stationsgebied is een dergelijke investering wellicht niet noodzakelijk. Hierdoor is het van belang in scenario's en faseringen te denken. Het onderzoek naar de mogelijkheid van fasering en scenario's moet in de (plan)uitwerkingsfase plaatsvinden. Daarin is het van belang om enkele scenario's te bepalen van de snelheid en de aantallen waarin de woningbouw in het Stationsgebied kan plaatsvinden. Daarmee hangt vervolgens samen wanneer welke verkeersmaatregelen in het Stationsgebied worden doorgevoerd om verkeer te geleiden naar de NBBW en eveneens wanneer en in welke mate de NBBW de nieuwe verkeerslast van en naar het Stationsgebied moet kunnen verwerken. Te denken valt aan een scenario met een hoog ontwikkel- en bouwtempo maar ook aan een scenario met een laag tempo of aan een scenario met slechts een deel van de nu ruim 15.000 geplande woningen. Indien uit deze scenario-studies blijkt dat al snel na oplevering van de ontworpen kruispuntoplossing sprake is van een noodzakelijke aanpassing naar een ongelijkvloerse oplossing, is het zaak om deze ongelijkvloerse kruising mee te nemen in de planuitwerking. Indien de bedachte kruising nog jaren toekan voor de verkeersafwikkeling, kan er sprake zijn van fasering. Vanwege de ontworpen kruising in het ontwikkelde VKA die veel ruimte vraagt (met tijdshorizon 2040), is het tevens een optie om in het VKA een soberdere kruising op te nemen. In de jaren erna kan deze kruising nog altijd aangepast worden naar een ongelijkvloerse kruising om zo de aanlegkosten in eerste instantie te beperken. Bovenstaande scenario-onderzoek vormt een onderdeel van de eerste deelfase van de (plan)uitwerkingsfase.

8.6 Afweging oplossing binnen zoekgebied deeltraject C

In het zoekgebied in deeltraject C zijn in de gecombineerde verkenning en planstudie twee opties als meest kansrijke opties uitgewerkt. Ten eerste een rechtdoor-optie waarbij het tracé in deelgebied C geheel rechtdoor naar de N205 loopt waardoor de weg direct naast het daar gelegen Aquaradius-complex loopt. De weg zal dan niet meer zoals nu met een slinger eromheen lopen. De tweede optie is een zuidelijke optie die nagenoeg parallel aan de IJtocht naar de N205 loopt. Deze optie is mede door de bewoners van verschillende wijkraden als meest wenselijke optie ingebracht. De optie heeft echter wel voor de natuur een groot nadeel vanwege de versnippering van het bosgebied. Ook verkeerstechnisch scoort de zuidelijke ligging minder goed op het gebied van doorstroming. Bij optie twee moet de N205 tussen de nieuwe aansluiting van het zuidelijk tracé en het viaduct met de Bennebroekerweg opgewaardeerd worden naar 2x2-rijstroken. Daarnaast scoort deze optie minder goed op het aspect natuur omdat dit tracé beschermd natuurgebied (NNN-gebied) doorsnijdt. Beide nieuwe tracés scoren beter ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit doordat deze tracés verder van de woningen af komen te liggen. Waarbij de zuidelijke ligging daarin weer iets beter scoort dan de rechtdoor-optie. Mede op basis van de adviezen van de Commissie m.e.r. is besloten om in het VKA geen keuze te maken tussen de rechtdoor-optie en de zuidelijke ligging. Er is voor gekozen om beide opties mee te nemen in de m.e.r.-procedure en daarin een nadere afweging te maken. Als voorbereiding hierop wordt met name optimalisaties in het ontwerp gezocht om de doorsnijding van het beschermde natuurgebied te vermijden of te minimaliseren. Voor het uitvoeren van de (plan)uitwerkingsfase inclusief het doorlopen van de m.e.r.-procedure en het aanpassen/opstellen van het bestemmingsplan en/of omgevingsplan (conform nieuwe Omgevingswet) is ruim twee jaar gepland en loopt van medio '22 tot eind '24.



Afbeelding 5 Situatie **deelgebied C**

8.7 Kostenramingen

Voor het voorlopig ontwerp en de beschouwde varianten wordt een kostenraming gemaakt. Het betreft de ramingen van investerings- én levensduurkosten (onderhoudskosten) en deze worden met de SSK methode gemaakt. De kostenramingen, die worden gemaakt corresponderen met de onzekerheden, horen bij een voorlopig ontwerp. Dit betekent een bandbreedte **van 25%**

8.8 Besluitvorming

De uitwerking van het ontwerp en het onderzoek naar financiering lopen parallel met elkaar op. Resultaten van met name de zoektocht naar cofinanciering bepalen met welke uitwerkingsmogelijkheden de planologische procedure wordt ingegaan. Het onderzoek naar de mogelijkheden voor cofinanciering is essentieel voor welke ambities met betrekking tot de ruimtelijke inpassing en duurzaamheid kunnen worden verwerkt. Eveneens voor hoe en of de ontsluiting van het Stationsgebied reeds wordt meegenomen in de scope of eventueel gefaseerd moet worden en dergelijke. Aan het einde van deze deelfase wordt in de stuurgroep besloten met welke uitwerkingsopties de planologische inpassing en m.e.r-procedure wordt ingegaan. Daarbij geldt als toets criterium de financiële haalbaarheid. Ten behoeve van die keuze zal een opzicht worden gemaakt voor de bestuurders. Hierin zullen verschillende uitwerkingen worden beschreven, welke functionaliteit ze bieden en vervolgens de geraamde kosten van deze uitwerking. Daarnaast wordt bij elke uitwerking aangegeven welke financiële dekking er voor is. Het kan zijn dat cofinanciering wordt gevonden onder voorwaarde en dat bepaalde functionaliteit in het voorlopig ontwerp wordt meegenomen. Er wordt steeds van uitwerkingen en uitwerkingsopties gesproken aangezien het in alle gevallen uitwerkingen zijn van het vastgestelde voorkeursalternatief. Het moge duidelijk zijn dat er geen nieuwe tracés worden ontwikkeld maar dat hier enkel uitwerkingen van het VKA worden beschouwd. Zeer mogelijk zijn de volgende uitwerkingen onderdeel van dit overzicht:

- Uitwerking van het huidige VKA (met voor deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging), inclusief alle optimalisaties voor inpassing en duurzaamheid;
- Uitwerking van het huidige VKA (met voor deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging) met een sobere kruising op maaiveld bij de Spoorlaan, PARK21 en de Nelson Mandeladreef, uitgaande van de (ongelijkvloerse) aanpassing van deze kruisingen in de loop van de jaren '30 ten behoeve van de ontsluiting van het Stationsgebied;
- Uitwerking van het huidige VKA (met voor deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging), exclusief optimalisaties en met versoberingen door alle niet tot de scope van de Bennebroekerweg behorende onderdelen eruit te laten (bijvoorbeeld ongelijkvloerse fietsbrug naar PARK21, overige voorzieningen voor aansluitingen PARK21);
- Uitwerking van VKA (met voor deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging) inclusief ongelijkvloerse kruising bij de Spoorlaan ten behoeve van bijvoorbeeld de ontsluiting Stationsgebied;

- Uitwerking van VKA (met voor deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging) inclusief ongelijkvloerse kruising bij de Spoorlaan ten behoeve van de ontsluiting van het Stationsgebied en diverse aanpassingen bij de kruising met de Nelson Mandeladreef en aansluiting PARK21;
- Uitwerking van VKA voor alleen deeltraject A (dus van Nelson Mandeladreef tot en met Spoorlaan);
- Uitwerking van VKA voor alleen deeltraject A en B (dus alleen van Nelson Mandeladreef tot en met Deltaweg) – met behoud van de rotondes (wel aanpassen tot turbotronde) en 2x2 rijstroken, geen iVRI's;
- NNN-uitgangspunten; dit is een juridisch planologische aangelegenheid die via de Provincie zal lopen;
- Versoberde uitwerkingen, waarbij bijvoorbeeld ongelijkvloerse oplossingen van kruisingen worden gewijzigd in gelijkvloerse oplossingen, IC- en wachttijden bij verruimd, etc.

Hieronder de versimpelde visualisatie van het overzicht waarmee de keuze wordt gemaakt voor de uitwerkingen die de planologische procedure ingaan.

Tabel 1 Visualisatie uitwerkingsopties planologische procedure

Uitwerkingsoptie	Functionaliteit	Geraamde kosten	Beschikbare financiering	Bijzonderheden
Uitwerking van het huidige VKA (met voor deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging), inclusief alle optimalisaties voor inpassing en duurzaamheid				
Uitwerking van het huidige VKA (met voor het deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging) met een sobere kruising bij de Spoorlaan en de Nelson Mandeladreef, uitgaande van de aanpassing van deze kruisingen in de loop van de jaren '30 ten behoeve van de ontsluiting van het Stationsgebied				
Uitwerking van het huidige VKA (met voor het deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging), exclusief optimalisaties en met versoberingen door alle niet tot de scope van de Bennebroekerweg behorende onderdelen eruit te laten (bijvoorbeeld ongelijkvloerse fietsbrug naar PARK21, overige voorzieningen voor aansluitingen PARK21)				
Uitwerking van VKA (met voor het deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging) inclusief ongelijkvloerse kruising bij de Spoorlaan ten behoeve van bijvoorbeeld de ontsluiting stationsgebied				
Uitwerking van VKA (met voor het deeltraject C zowel de rechtdoor-optie als de zuidelijke ligging) inclusief ongelijkvloerse kruising bij de Spoorlaan ten behoeve van de				

ontsluiting van het stationsgebied en diverse aanpassingen bij de kruising met de Nelson Mandeladreef en aansluiting PARK21

Uitwerking van VKA voor alleen deeltraject A (dus van Nelson Mandeladreef tot en met Spoorlaan)

Uitwerking van VKA voor alleen deeltraject A en B (dus alleen van Nelson Mandeladreef tot en met Deltaweg) – met behoud van de rotondes (wel aanpassen tot turborotonde) en 2x2 rijstroken, geen iVRI's

NNN-uitganspunt uitwerken

Versoberde variant toevoegen (fasering gekoppeld aan woningbouw)

8.9 Selectie ingenieursbureau omgevingsplan en milieueffect rapportage

Het besluit, dat in 8.7 is beschreven, wordt beschouwd als een go/no go-besluit. Indien er geen uitwerking is die financieel haalbaar is of als er te veel nadelen kleven aan een versoberde of gefaseerde aanpak waardoor er geen basis is voor vervolg, kan er bestuurlijk besloten worden om niet te starten met de planologische procedure. Vanwege deze (theoretische) mogelijkheid is in stap 8.1 een ingenieursbureau gecontracteerd ter ondersteuning van de eerste deelfase (stap 8.1 t/m 8.7). Er van uit gaande dat er wordt besloten tot deze procedure, zal voor het vervolg opnieuw een bureau moeten worden gecontracteerd voor de ondersteuning in de tweede deelfase (stap 8.8 t/m 8.14). De aanbesteding zal plaatsvinden door en onder verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer. De aanbesteding zal worden voorbereid als de uitvoering van deelfase één ongeveer halverwege is. Het kan zijn dat op basis van kostenramingen voor dit werk moet worden besloten tot het doorlopen van een Europese aanbesteding. De kans is aanwezig dat de kosten voor het schrijven van het omgevingsplan, het doen van allerlei aanvullende effectstudies en het schrijven van de m.e.r. het drempelbedrag voor aanbestedingen van diensten overschrijdt. Voor een Europese aanbesteding moet er rekening gehouden worden met een doorlooptijd van circa zes maanden. Idealiter werkt het bureau dat in de eerste deelfase wordt gecontracteerd tevens in deze fase mee. Echter, gezien de keuze voor de tweetrapsraket met twee deelfasen is dit niet aan de orde. Om te komen tot een goede uitvraag wordt met experts eisen aan de opdrachtnemer bepaald en een vraagspecificatie opgesteld. Samen met inkoopdeskundigen worden vervolgens de stappen doorlopen behorende bij de dan bepaalde aanbestedingsmethode.

8.10 Uitvoering effectenstudies

In de gecombineerde verkenning en planstudie is reeds een voorbereidende stap gezet voor het doorlopen van de m.e.r.-procedure. Deze stap is het opstellen van de NRD en is in paragraaf 5.4 beschreven. In de NRD is onder andere een tabel opgenomen waarin de onderwerpen zijn beschreven van de uit te voeren effectstudies. Voor de vier kansrijke alternatieven zijn een relevantie van deze effectenstudies in de vorige fase uitgevoerd. De resultaten ervan zijn bepalend geweest voor de keuze van het VKA. Als in de (plan)uitwerkingsfase het voorlopig ontwerp wordt gemaakt van de in 8.8 gekozen uitwerkingsopties, geldt de lijst van onderstaande thema's en aspecten als randvoorwaarde. Het geselecteerde bureau voert in deze fase de effectenstudies uit en de opdrachtgever beoordeelt ze, ondersteund door de experts binnen de drie samenwerkende organisaties.

Tabel 2 Uitvoering effectenstudies

Thema	Aspect	Indicator	Hoe
Verkeer	Doorstroming	I/C-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

Leefbaarheid	Toekomst-vastheid	Restcapaciteit om eventuele toekomstige groei van verkeer op te kunnen vangen	kwalitatief
	Verkeers-veiligheid	Mate waarin wordt voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig	kwalitatief
	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
	Klimaat-adaptatie	Bijdragen aan klimaatadaptatie	kwalitatief
	Natuur	Natuurgebieden en soorten flora en fauna, effect op de biodiversiteit, ecologische verbindingen (NNN)	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

8.11 Opstellen milieueffectrapport

In deze activiteit wordt op basis van het voorlopig ontwerp en de resultaten van de effectstudies een concept m.e.r. opgesteld. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de adviezen van de Commissie m.e.r. tijdens de vorige projectfase. Deze zijn randvoorwaardelijk voor het bureau dat de rapportage opstelt. Een aandachtspunt is dat in de beschrijving rekening gehouden dient te worden met het STOMP-principe en de Ladder van Verdaas. Dit verlangt dat inzichtelijk wordt gemaakt wat het maximaal inzetten op mobiliteitsmaatregelen op kan leveren voor de milieugevolgen en het doelbereik. Dit kan bijvoorbeeld met een kwalitatieve beschrijving. Doordat de doorstroming in deeltraject A enkel door fysieke maatregelen het hoofd kan worden geboden, zou deze maximale Verdaas-variant wellicht een rol kunnen spelen bij uitwerkingsopties waarbij sprake is van een gefaseerde aanpak (dus alleen deeltraject A of alleen deeltraject A en B).

De inhoudelijke eisen aan het m.e.r. zijn:

- A. **Doel:** een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
- B. **Voorgenomen activiteit en alternatieven:** een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd.
- C. **Relevante plannen en besluiten:** in het geval van een m.e.r.-plichtig plan een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit een aanduiding van dit besluit (of besluiten) en een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

- D. **Huidige situatie en autonome ontwikkeling:** een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.
- E. **Effecten:** een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven. Hier worden de resultaten van activiteit 8.9 gebruikt en verwerkt in het rapport.
- F. **Vergelijking:** een vergelijking van de beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu (punt D) met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven (punt E).
- G. **Mitigerende en compenserende maatregelen:** een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.
- H. **Leemten in informatie:** een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu (punten D en E) als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.
- I. **Samenvatting:** een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het m.e.r. en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

Het m.e.r. wordt opgesteld door of onder verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer, tegelijk zijnde het bevoegd gezag. Het wordt opgesteld door het gecontracteerde bureau in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer. Bij een besluit waarvoor initiatiefnemer en bevoegd gezag hetzelfde zijn, moet men rekening houden met een passende functiescheiding op ambtelijk niveau. In samenspraak met juridische experts zal de functiescheiding worden bepaald bij aanvang van deze activiteit.

8.12 Advisering en participatie Milieueffectrapportage

Als een concept m.e.r. is opgesteld, wordt achtereenvolgens de advisering door de Commissie m.e.r. gevraagd. Aangezien de commissie al heeft geadviseerd over de NRD en de belangrijkste adviespunten bekend zijn, vormen deze adviezen een randvoorwaarde voor het ingenieursbureau dat het rapport opstelt. Vervolgens wordt de formele participatie gedaan: ter visielegging, eventuele zienswijzen verwerken en vaststelling van het m.e.r. door het bevoegd gezag.

8.13 Omgevingsplan/bestemmingsplan

Het omgevingsplan vervangt – waarschijnlijk per 1-1-2023 - het geldende bestemmingsplan uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De gemeente heeft op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt automatisch een omgevingsplan: namelijk een tijdelijk omgevingsplan. Dit tijdelijk omgevingsplan zet de gemeente stapsgewijs om tot een volledig omgevingsplan. Dit gebeurt in drie stappen. Stap 1 en 2 vormen samen de overgangsfase die tot 2029 duurt.

Stap 1: het tijdelijk deel. Het omgevingsplan komt tot stand door het overgangsrecht van de Invoeringswet Omgevingswet. Regels uit bestaande instrumenten worden samengevoegd tot één omgevingsplan. Die regels krijgen een plaats in het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Het gaat om:

- ruimtelijke regels uit bestaande instrumenten van de Wro;
- regels uit gemeentelijke verordeningen over erfgoed, geur en afvoer van regen- en grondwater;
- rijksregels die worden gedecentraliseerd naar gemeenten.

Stap 2: regels omzetten uit het tijdelijk naar het nieuwe deel. Tijdens de overgangstermijn kan de gemeente het tijdelijk deel stapsgewijs omvormen naar een volwaardig omgevingsplan. De gemeente zet de regels uit het tijdelijk deel om naar een nieuw deel van het omgevingsplan. In de praktijk is steeds sprake van een wijziging in het omgevingsplan en niet van het opstellen van een nieuw omgevingsplan. Bij het omzetten van de regels moet de gemeente voldoen aan de eisen voor nieuwe regels in het nieuwe deel van het omgevingsplan.

Stap 3: nieuwe regels in het nieuwe deel. De gemeente kan nieuwe regels, beleid en ruimtelijke ontwikkelingen die niet in het tijdelijk deel staan direct in het nieuwe deel van het omgevingsplan zetten. Dit zal voor de NBBW van toepassing zijn. Dat betekent dat naast de regels omzetten uit stap 2 er ten behoeve van de opwaardering van de NBBW een partiele herziening komt van het omgevingsplan dat op deze weg betrekking heeft. Het gedeelte dat op de NBBW betrekking heeft zal moeten voldoen aan de wettelijke eisen zoals die voor 2029 gelden.

Het gecontracteerde ingenieursbureau stelt de regels voor deze herziening in concept op en specialisten binnen de gemeente Haarlemmermeer toetsen de juistheid. Aangezien de Omgevingswet nieuw is per 1-1-2023, betekent dit dat

zowel het opstellen als de toetsing mogelijk gepaard gaat met onzekerheden. Met deze onzekerheden wordt rekening gehouden in de planning. Wanneer het concept voor de herziening gereed is, wordt dit concept vastgesteld door de gemeente waarna een formele participatieronde zal moeten worden doorlopen.

8.14 Participatie herziening omgevingsplan

Nadat de gemeente Haarlemmermeer de conceptherziening heeft vastgesteld, gaat de formele participatie starten. Dit begint weer met een publicatie en terinzagelegging met vaste termijnen waarop betrokkenen kunnen reageren met een zienswijze. Vervolgens worden de zienswijzen verwerkt tot een definitieve versie waarover de gemeenteraad beslist. Het is nog een punt van onderzoek om het participatieproces van het m.e.r. en de herziening van het omgevingsplan gelijk te laten lopen. Dit biedt mogelijk tijdswinst.

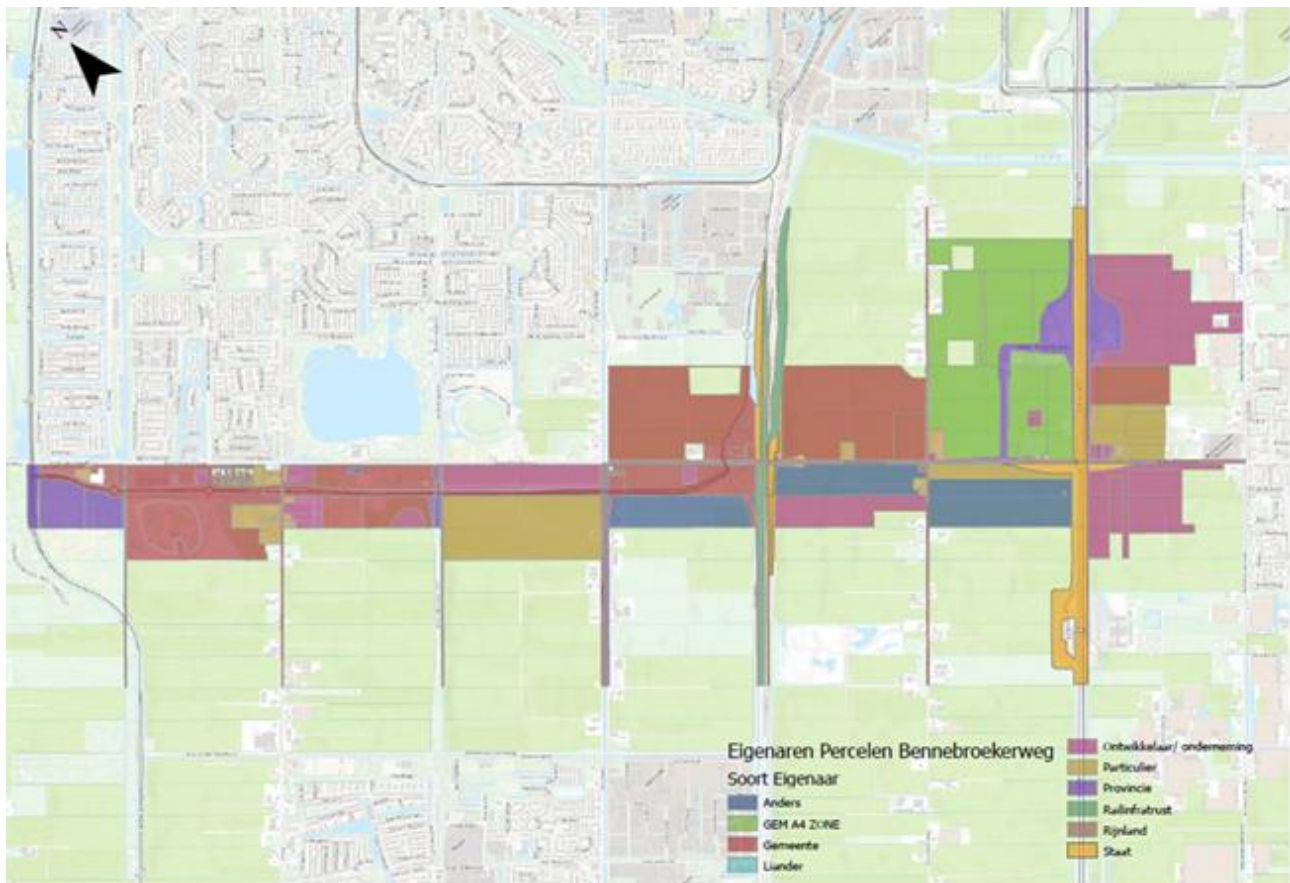
8.15 Grondverwerving

Grondverwerving bestaat uit de activiteiten die nodig zijn om alle benodigde gronden in bezit te krijgen zodat de uitvoering van het project 'Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg' tijdig kan starten. Grondverwerving omvat:

- Het onbelast verwerven of ter beschikking krijgen van alle onroerend goed benodigd voor de aanleg van het werk zodat de realisatie van het werk tijdig kan starten;
- Het mogelijke begeleiden en afwikkelen van claims om bouwschade;
- Tijdelijke bewoning en sloop en sanering.

De verwerving en/of aankoop van grond op een 'minnelijke manier' is de logische en meest voorkomende eerste stap. Mocht het aankoopproces vastlopen, kan de koper (de overheid) het instrument onteigening inzetten waarbij zij grondafgifte afdwingt. Eerst moet de overheid proberen om zaken op een minnelijke manier te verkrijgen, ofwel kopen. Lukt de koop niet, dan kan als laatste middel (ultimum remedium) onteigening plaatsvinden. Onteigening is enkel mogelijk als de overheid met het plan aantoonbaar het algemeen belang dient. De grondverwerving door middel van onteigeningsprocedures kan pas starten als daar planologisch een 'titel' voor is. Na vooraankondiging van de herziening van het omgevingsplan kan het grondverwervingsproces van start gaan. Bij het definitief vaststellen van de herziening van het omgevingsplan dienen alle gronden in bezit te zijn van de gemeente. De kosten die worden gemaakt om de gronden te verwerven is een investering die vanuit het project moet worden gemaakt. Deze investering maakt geen onderdeel uit van de kostenverdeling tussen provincie, VRA en gemeente aangezien de gronden het eigendom worden van de gemeente.

Uit de analyse van de gronden blijkt dat een aantal gronden, waar het tracé van het VKA op ligt, op dit moment nog niet in eigendom is van de gemeente Haarlemmermeer (of één van de samenwerkende partijen). Zie afbeelding 6. Houd hierbij ook rekening dat er mogelijk grondverwerving nodig is om eventuele saldering van het NNN te regelen.



Afbeelding 6 Eigenaren percelen Bennebroekerweg

8.16 Conditionering

Conditionering is een allesomvattende term voor de activiteiten die nodig zijn om het project succesvol op te leveren. In dit geval omvat het conditioneringstraject alle activiteiten die nodig zijn om een project juridisch en technisch afgerond op te leveren voor de uitvoeringsfase. Conditionering vindt plaats binnen het spanningsveld van omgevingsbelangen, projecteisen en het voldoen aan wet- en regelgeving. Een goede voorbereiding is cruciaal als het gaat om vergunningen, kabels & leidingen, flora & fauna, bodemgesteldheid, grondverwerving, milieueffecten, niet gesprongen explosieven (NGE), archeologische vondsten en planologische procedures. Het is aan te bevelen om dit traject onderdeel te laten zijn van de voorlopig ontwerp fase. Bovendien moet tot overeenstemming worden gekomen met verschillende omgevingspartijen zoals bevoegde instanties, particulieren en kabel- en leidingbeheerders. Hierbij is doorgaans een (vastgesteld) definitief ontwerp van aan de orde in verband met het aangaan van contracten.

Een eerste stap die wordt gezet in dit onderzoek, is onderzoeken of de conditionering een risicovol onderdeel zal zijn tijdens de realisatie. Ook zal worden bepaald wanneer de uitvoering van conditionerende maatregelen moet starten om de realisatie van de opwaardering niet te vertragen. Concreet betekent dit dat tijdens de tweede deelfase van de (plan)uitwerkingsfase de volgende onderzoeken plaatsvinden:

- Uitvoeren van een vergunningenscan en opstellen van de planning vergunningenproces;
- Onderzoek naar (kans op) aanwezigheid van archeologische vindplaatsen;
- Onderzoek naar (kans op) aanwezigheid NGE;
- Onderzoek naar aanwezige kabels en leidingen en het opstellen van een planning voor verlegging ervan tijdens de realisatiefase;
- Uitvoeren van bodemonderzoek naar bodemgesteldheid en verontreinigen;

8.17 Opstellen aanbestedingsstrategie realisatiefase

Tijdens de tweede fase van de planuitwerkingsfase zal een aanbestedingsstrategie worden opgesteld voor de realisatiefase. Daarin worden keuzes gemaakt voor de contractvorm, de aanbestedingswijze, en dergelijke. Een belangrijke keuze is de contractvorm en het detailniveau waarop het concept contract wordt gemaakt. Verlangt het voorlopig ontwerp eerst nog een nadere uitwerking door de opdrachtgever t.b.v. een uitvraag op 'besteksniveau' of vormt het voorlopig ontwerp de basis voor een D&C contractvorm.

9. Doorkijk naar vervolg

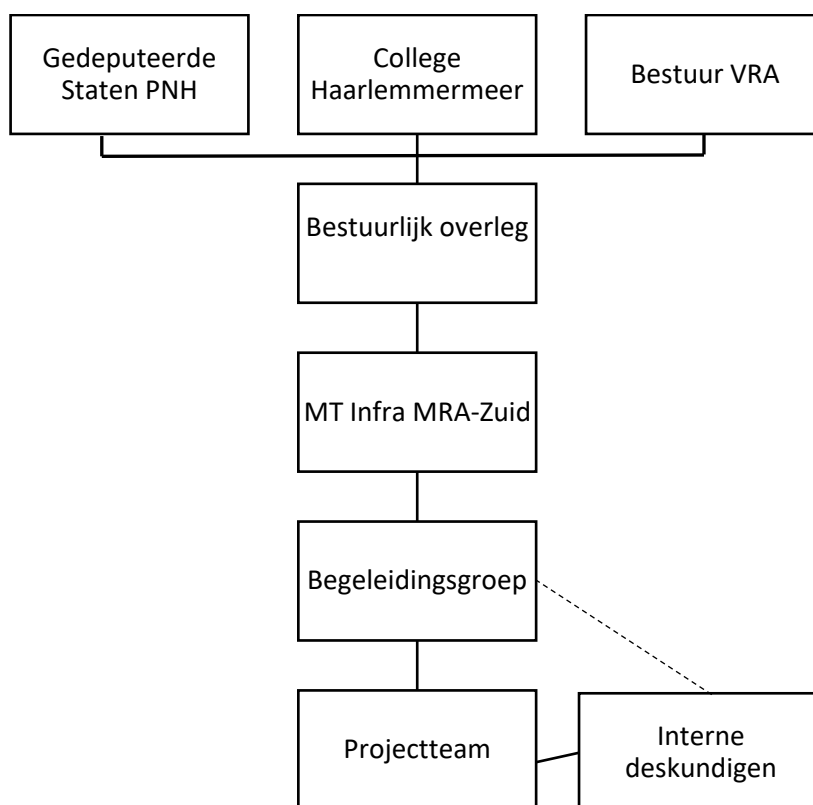
Na de (plan)uitwerkingsfase wordt de realisatiefase uitgevoerd. In deze fase wordt/worden:

- a) het project 'aanbesteding gereed' gemaakt. Dat betekent dat de eventuele gronden van derden die noodzakelijk zijn voor de realisatie worden verworven. Conform paragraaf 8.14 start de voorbereiding op deze grondverwerving reeds in deze projectfase;
- b) de aanbesteding voor de uitvoering uitgevoerd. Afhankelijk van de contractvorm wordt het voorontwerp nog door de gemeente Haarlemmermeer nader uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Het kan echter ook zijn dat de opdrachtnemer - als onderdeel van een Design & Construct opdracht - het ontwerp uitwerkt tot een uitvoeringsontwerp. Hierbij wordt ook gekeken naar welke constructie onder andere duurzaamheid bevordert. Welke contract- en aanbestedingsaanpak het beste geschikt is voor dit project wordt reeds in de projectfase bepaald (8.16);
- c) noodzakelijke vergunningen verworven om te kunnen uitvoeren. Afhankelijk van de gekozen contractvorm wordt dat door de opdrachtnemer gedaan of zelf. Datzelfde geldt voor de andere 'conditionerende' activiteiten. Deze kunnen door de gemeente worden uitgevoerd door het verstrekken van verschillende opdrachten aan onderzoeksbureaus door projectovereenkomsten te maken met kabeleigenaren, door voorbereidend grondwerk te doen en et cetera. Dergelijke werkzaamheden kunnen onderdeel worden van de contractscope;
- d) op basis van de beste inschrijving qua kwaliteit en kosten een aannemer gekozen die het werk gaat uitvoeren. Na selectie van de winnende aannemer zal de aannemer starten met de voorbereidingen om met het werk te kunnen starten. Voor de voorbereidende stappen tot aan de gunning wordt globaal en indicatief twee jaar uitgetrokken. Dit zijn de jaren 2025 en 2026;
- e) indicatief vanaf begin 2027 het project daadwerkelijk uitgevoerd. De uitvoeringstijd is sterk afhankelijk van de in deze projectfase te bepalen voorlopig ontwerp en de al dan niet noodzakelijke fasering. De fasering kan er echter ook voor zorgen dat de uitvoering versneld/vervroegd kan verlopen.

10. Governance en projectbeheersing

10.1 Governance

Alle activiteiten in dit plan van aanpak zijn verdeeld in twee deelfasen. In de eerste deelfase wordt het voorlopig ontwerp uitgewerkt tot een financieel haalbaar voorlopig ontwerp. Bij deze uitwerking worden ook de financiële consequenties van ontwerpkeuzes, versobering en fasering in beeld gebracht. Aangezien de drie samenwerkende partijen dit project financieren, is de keuze voor het voorlopig ontwerp een aangelegenheid voor alle partijen. Hoewel de gemeente Haarlemmermeer in de planuitwerking de lead heeft, is de betrokkenheid van alle drie de partijen in de *governance* van de eerste deelfase verwerkt. Dit betekent dat de beslissing welk voorlopig ontwerp (en de daarbij mogelijke varianten) als uitgangspunt geldt voor de planologische procedure die door de drie partijen wordt genomen. In de tweede deelfase wordt de planologische inpassing en de m.e.r.-procedure doorlopen. Voor deze fase is de gemeente Haarlemmermeer het bevoegd gezag. Nog steeds zullen de drie samenwerkende partijen inhoudelijk betrokken zijn bij de inpassing en de m.e.r. maar de besluiten worden (juridisch gezien) genomen door de gemeente Haarlemmermeer. Bovenstaande betekent dat voor de *governance* onderscheid gemaakt wordt tussen een eerste en tweede deelfase. De *governance* in de eerste deelfase is onderstaand in een organogram weergegeven.



Afbeelding 7 Organogram governance

In de (plan)uitwerkingsfase en eveneens in de eerste projectfase heeft gemeente Haarlemmermeer 'de lead'. De besluitvorming over het voorlopig ontwerp (en varianten daarbinnen) met betrekking tot planologische procedure wordt op bestuurlijk niveau doorlopen bij alle drie de samenwerkende partijen. Dit is vanwege de financiële consequenties van de betreffende beslissing. De besluitvorming daarover zal plaatsvinden binnen de Gedeputeerde

Staten, het college van B&W en het Dagelijks Bestuur van de VRA. Afhankelijk van de spelregels binnen elke betrokken partij betekent dat vaststelling van deze besluiten plaats vindt in de Provinciale Staten, de gemeenteraad en het Dagelijks Bestuur. Het startschot voor de (plan)uitwerkingsfase zal ook in deze colleges en raden plaatsvinden door in te stemmen met de samenwerkingsovereenkomst voor de projectfase. De ondertekening zal plaatsvinden door de voor dit beleidsdomein verantwoordelijke bestuurders van de drie samenwerkende partijen. In onderstaande sub-paragrafen worden de verschillende partijen kort beschreven.

10.1.1 Stuurgroep

Het bestuurlijk overleg (stuurgroep) vormt het 'voorportaal' voor de beslissingen in de drie colleges en raden. Hier wordt ingestemd om tussen- en eindresultaten voor besluitvorming aan te bieden aan de drie colleges en raden. In de praktijk zal het bestuurlijk overleg bij behaalde mijlpalen en voorafgaand aan te nemen bestuurlijke beslissingen bijeen komen. Het bestuurlijk overleg wordt voorgezeten door de wethouder van Haarlemmermeer.

10.1.2 MT Infra MRA-Zuid

Het MT Infra MRA-Zuid vormt het ambtelijke 'stuurgroep'. Daarin nemen managers van de drie samenwerkende partijen deel. Voordat resultaten in het bestuurlijke overleg worden besproken, geeft het MT Infra MRA-Zuid deze vrij voor bespreking en/of besluitvorming. Binnen de gemeente Haarlemmermeer is een ambtelijk opdrachtgever die het project intern aanstuurt. Het projectteam zal periodiek de ambtelijke opdrachtgever informeren en verantwoorden over de voortgang. De ambtelijk opdrachtgever kan besluiten nemen over de uitvoering van het project, indien deze (geheel) binnen de invloedssfeer van de gemeente liggen. Voor besluiten buiten de invloedssfeer van de gemeente, worden beslissingen in het MT Infra MRA-Zuid genomen. De ambtelijk opdrachtgever zal de betreffende besprek- en beslispunten in het overleg in brengen, ondersteund door het projectteam en/of de begeleidingsgroep.

10.1.3 Begeleidingsgroep

De begeleidingsgroep begeleidt de uitvoering van het project. Het is samengesteld uit vertegenwoordigers van de drie samenwerkende partijen die voortgang monitoren en tegelijk organisatie-specifieke wensen en eisen inbrengen. Zij beoordelen tussen- en eindresultaten met de bril op van de eigen organisatie. De begeleidingsgroep-leden kunnen ook door MT-leden worden benaderd als informant.

10.1.4 Interne deskundigen

Doordat begeleidingsgroep-leden niet deskundig zijn op alle beleidsterreinen, kunnen zij zich laten ondersteunen door interne deskundigen. De begeleidingsgroep-leden stellen zelf deze 'binnendienst' samen en organiseren dat deze binnendienstleden inbreng kunnen leveren. In acties van het projectteam zullen deze binnendienstleden ook benaderd kunnen worden, bijvoorbeeld bij ontwerpatelier of andere expertbijeenkomsten.

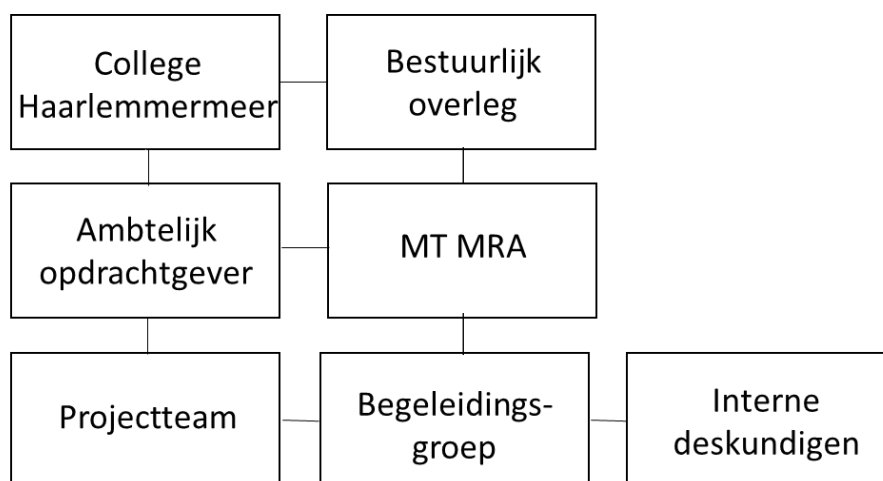
10.1.5 Projectteam

Het projectteam is samengesteld volgens de principes van Integraal Projectmanagement (IPM). Het recent uitgevoerde onderzoek door Twijnstra Gudde naar de inrichting van grote projectorganisaties binnen de gemeente Haarlemmermeer in het algemeen en voor de Opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg in het bijzonder, is meegenomen in de opzet. De projectleiding van het projectteam ligt bij de gemeente en de samenstelling van het projectteam bestaat grotendeels uit (nog te bepalen) experts van de gemeente. Het beheer van het projectbudget en de inkoop van ingenieurs- en adviesbureaus voor het project gebeurt vanuit de gemeente. Voor verschillende acties uit dit plan van aanpak (=projectcontract), waar inbreng vanuit de drie organisaties noodzakelijk is, worden kleine 'taskforces' samengesteld met medewerkers van de gemeente, de provincie en de VRA. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het zoeken naar aanvullende financiering en de externe communicatie van het project. Hoewel de gemeente in de (plan)uitwerkingsfase 'in the lead' is, dient het projectteam uiteindelijk resultaten te boeken die door de drie samenwerkende partijen worden omarmd. Het projectteam werkt aan een door de drie partijen verstrekte opdracht wat betekent dat het projectteam zich opstelt als uitvoerende organisatie voor alle drie de partijen. Specifieke organisatiebelangen worden door een begeleidingsgroep lid ingebracht in de MT.

10.1.6 Besluitvorming

De activiteiten die plaatsvinden in de tweede deelfase zijn van een geheel ander karakter. In deze fase doorloopt de gemeente Haarlemmermeer de planologische procedure voor de inpassing (bestemmingsplan en omgevingsplan) en de procedure voor de m.e.r.. Welke volgens wettelijk beschreven stappen de inpassing regelt. Gezien de gemeente Haarlemmermeer de rol van bevoegd gezag heeft, zal het college en de gemeenteraad van Haarlemmermeer besluiten over concepten van het omgevingsplan, m.e.r., de tervisielegging van deze stukken en de vaststelling van de definitieve inpassingsdocumenten. De tweede deelfase wordt afgesloten met de vaststelling door de gemeenteraad van het omgevingsplan en de daarmee samenhangende m.e.r.. Qua besluitvorming is deze tweede deelfase

grotendeels een Haarlemmermeerse aangelegenheid. Mijlpalen in de tweede deelfase door de begeleidingsgroep beoordeeld. Daarbij past onderstaand organisatiestructuur.



Afbeelding 8 Organisatiestructuur besluitvorming

Besluiten vinden uitsluitend plaats door het college van B&W. Het college of de wethouder kan in voorkomende gevallen zich laten adviseren door het bestuurlijke overleg. Aangezien dit deelproces een Haarlemmermeerse aangelegenheid is, ligt de lead in de ambtelijke aansturing van het project bij de ambtelijk opdrachtgever van Haarlemmermeer. In voorkomende gevallen kan hij zich laten adviseren door het MT Infra MRA-Zuid. In uitvoerende zin blijft de werkwijze zoals bovenstaand benoemd: met het projectteam, de begeleidingsgroep en de interne deskundigen.

10.2 Projectorganisatie

Binnen het IPM model worden sleutelrollen van projectmanager, projectbeheerser, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager onderscheiden. Uit het onderzoek van Twijnstra Gudde is het advies gekomen om dit team aan te vullen met een 'manager besluitvorming'. Dit advies wordt overgenomen maar krijgt – aangezien dit project een samenwerkingsproject van drie partijen is – een wat andere invulling dan in het TG-rapport is bedoeld. De besluitvormingsprocessen naar colleges en raden verloopt immers drie keer, namelijk binnen elk van de samenwerkende partijen. De leden van de begeleidingsgroep in samenspraak met de MT-leden hebben daarin een besluit voorbereidende rol. Aangezien bij de besluitvorming bij de drie partijen andere belangen spelen zal elke organisatie in de vorm van annotaties de eigen bestuurder specifiek willen adviseren. Wel worden de leden van de begeleidingsgroep bij dit werk optimaal ondersteunend bij hun voorbereidend werk bij bestuurlijke besluiten door een coördinerende functie ('oliemannetje'). Daarnaast heeft de begeleidingsgroep een controlerende, adviserende en belangen afwegende taak. De coördinator zorgt voor het op tijd agenderen, het afstemmen van de besluiten, de juiste stukken aanleveren en de formulering van de besluitpunten te bepalen. Tevens dient de coördinator voorstellen te doen over hoe de besluitvormende organen geïnformeerd worden en in positie worden gezet om snelle en goede besluitvorming voor elkaar te krijgen. Tevens maakt de coördinator voorstellen met betrekking tot de coördinatie over communicatie, dit in samenspraak met de werkgroep. Deze rol wordt vanuit het project georganiseerd zodat snelle en duidelijke besluitvorming mogelijk wordt. De coördinator valt onder de verantwoordelijkheid van de contractmanager. Dit is doordat het verantwoordelijkheidsgebied van de omgevingsmanager zowel de bestuurlijke- als niet-bestuurlijke omgeving betreft. De coördinator 'besluitvorming' werkt zelfstandig en heeft inhoudelijk veel afstemming met de begeleidingsgroep-leden. De coördinator vormt de schakel tussen de begeleidingsgroep, bestuur en het project. Het projectteam bestaat uit:

- Projectmanager
- Contractmanager
- Manager projectbeheersing
- Technisch manager
- Omgevingsmanager
- Projectsecretaris/ondersteuning
- Coördinator besluitvorming (onderdeel van omgevingsmanagement)
- Taskforce voor het vinden van extra financiering (onderdeel van omgevingsmanagement)
- Werkgroep voor externe communicatie en participatie (onderdeel van omgevingsmanagement)

Op alle aspecten van de opdracht worden de IPM-rollen door interne deskundigen ondersteund, zowel van de gemeente Haarlemmermeer als van de andere partners. De ondersteuning vindt plaats door tussenresultaten ter beoordeling voor te leggen, door bijdragen te leveren aan workshops, ontwerpateliers en dergelijke. Deze interne deskundigen kunnen geraadpleegd worden door de leden van de begeleidingsgroep maar ook door de IPM-rolhouders.

Het projectteam zal voor de technische inhoudelijke uitwerking tot een voorlopig ontwerp (en eventuele varianten daarin) worden ondersteund door een extern ingenieursbureau. Ook voor het uitvoeren van effectstudies, het opstellen van het omgevingsplan en het m.e.r.. Voor specifieke taken zal de omgevingsmanager ondersteuning verlangen van een planoloog of andere juridische expertise vanuit de organisaties. Deze worden naar behoefte ingevuld. Tevens zal een werkgroep voor de externe communicatie onder de vleugels van de omgevingsmanager werken. De externe communicatie over het project wordt gedaan door de gemeente Haarlemmermeer. Echter worden binnen deze werkgroep persberichten en andere externe communicatie tijdig onderling afgestemd. Ook de taskforce voor het vinden van aanvullende financiering 'valt' in formele zin onder de omgevingsmanager. Gedurende de werkzaamheden zal de taskforce echter regelmatig aan het gehele projectteam rapporteren. Dit is doordat de voortgang en resultaten van deze taskforce invloed heeft op de andere disciplines.

10.3 Planning

In deze paragraaf is de planning van de (plan)uitwerkingsfase in hoofdlijnen weergegeven. Het betreft een indicatieve startplanning die na aanvang van de (plan)uitwerkingsfase met alle experts wordt bijgesteld. Tevens is er een planning opgesteld voor het gehele traject tot en met de realisatie en oplevering, hiervoor geldt hetzelfde. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt elke zes weken de planning voor de (plan)uitwerkingsfase herijkt, gedetailleerder uitgewerkt en wordt gemonitord of de planning wordt gevolgd. Er wordt zowel een deterministische als een probabilistische planning gemaakt. In die laatste planning zijn risico's met betrekking tot de doorlooptijd verwerkt. Mijlpalen uit deze probabilistische planning worden extern en bestuurlijk gecommuniceerd. De deterministische planning vormt het uitgangspunt voor de uitvoering. Tijdens schoolvakanties zullen er geen participatiemomenten worden georganiseerd.

De planning is opgesteld uitgaande van besluitvorming over planuitwerkingsfase in mei/juni. Indien de besluitvorming opschuift in de tijd, schuift ook de gehele planning mee.

	2022								2023								2024											
	mei	jun	jul	aug	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug
deelfase 1																												
besluitvorming start (ondertekening SOK)																												
1 selecteren ingenieursbureau																												
2 uitwerken voorlopig ontwerp en varianten																												
3 communicatie en participatie over voorlopig ontwerp																												
4 onderzoek aanvullende financiering																												
5 scenario onderzoek stationsgebied																												
6 uitwerking opties voor deelgebied C																												
7 kostenramingen voor voorlopig ontwerp en varianten																												
8 besluitvorming over ontwerp en varianten																												
deelfase 2																												
9 selecteren ingenieursbureau																												
10 uitvoeren effectstudies t.b.v. mer en omgevingsplan																												
11 opstellen concept Milieueffectrapport																												
12 afstemming commissie mer / wettelijke adviseurs																												
13 formele participatie Milieueffectrapport																												
14 opstellen regels herziening omgevingsplan																												
15 aanvang grondverwerving																												
16 communicatie over mer en omgevingsplan																												
17 formele participatie herziening omgevingsplan																												
18 onderzoek conditionering (kabels en leidingen, etc.)																												
19 opstellen concept inkoopstrategie/plan																												
vaststelling herziening omgevingsplan																												

	2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
gecombineerde verkenning en planstudie																																				
voorkeursalternatief																																				
opstellen SOK voor (plan)uitwerking																																				
(plan)uitwerking deelfase 1																																				
(plan)uitwerking deelfase 2																																				
opstellen realisatieovereenkomst																																				
realisatiefase uitwerken aanbesteedbaar ontwerp																																				
realisatiefase uitvoeren conditionering																																				
realisatiefase afronding grondverwerving																																				
realisatiefase aanbesteding																																				
realisatiefase uitvoering																																				

Afbeelding 9 Planning project "Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg"

10.4 Kosten

De kosten voor deze projectfase zijn verdeeld over de kosten voor deelfase 1 en 2. In beide fasen is er sprake van externe kosten voor bijvoorbeeld de inzet van ingenieursdiensten en van personele kosten. Het betreft hier een indicatieve raming:

Deelfase 1:

Inzet ingenieursbureau wegontwerp: € 200.000,=

Inzet ingenieursbureau spoorviaduct € 200.000,=

Inzet ProRail: € 100.000,=

Overige inzet (participatie, aanvullende onderzoeken): € 25.000,=

Personele inzet:

Deskundigen: € 50.000,=

Projectteam: € 475.000,=

De totale externe kosten, die drukken op het projectbudget bedraagt € 525.000,=

De totale personele kosten, die drukken op het projectbudget bedraagt: € 500.000,=

Deelfase 2:

Inzet ingenieursdiensten: € 300.000,=

Overige inzet (Commissie m.e.r., participatie, etc.) € 50.000,=

Personele inzet:

Deskundigen: € 50.000,=

Projectteam: € 475.000,=

De totale externe kosten, die drukken op het projectbudget bedragen	€ 350.000,=
De totale personele kosten, die drukken op het projectbudget bedragen:	€ 525.000,=

De totale kosten bedragen voor deelfase 1 zijn € 1.025.000,= en voor deelfase 2 € 875.000,=. Tezamen € 1.900.000,=. Alle bedragen zijn indicatief en exclusief btw.

10.5 Informatievoorziening

Het op een gestructureerde wijze omgaan met eisen wordt steeds gebruikelijker in projecten. Voor het project (Nieuwe) Bennebroekerweg worden de principes van Systems Engineering toegepast door de eisen van alle partijen zorgvuldig te documenteren. Dit gebeurt met behulp van KES. De KES-lijst wordt opgesteld en beheerd door de omgevingsmanager. In de vorige projectfase is reeds gewerkt met deze systematiek. Hierdoor bestaat al een aanzienlijke KES-lijst die behulpzaam was bij de totstandkoming van het VKA en in de (plan)uitwerkingsfase eveneens nog gebruikt zal worden. In de (plan)uitwerkingsfase zullen de eisen in de lijst weer verder aangevuld en gedetailleerder worden. In de uit te werken opties wordt inzichtelijk gemaakt aan welke eisen deze opties wel of niet voldoen. Dit zal resulteren in een projectdossier waar het projectteam gemakkelijk de informatie over elke stakeholder en zijn/haar eisen kan terugvinden. Ook is hierin terug te vinden wat met de input van de stakeholder is gedaan en waarom welke keuze is gemaakt in het project. Dit maakt besluitvorming makkelijker en bespaart kosten in de huidige en opvolgende fasen van het project. Documentatie van de eisen, afspraken, ontwerpbeslissingen en uitgangspunten zullen moeten worden bijgehouden op een platform waar verschillende personen tegelijk in kunnen werken.

Verder wordt er een projectdossier opgesteld volgens de standaard van de gemeente Haarlemmermeer. In dit projectdossier komen alle project gerelateerde documenten. De manager projectbeheersing beheert het projectdossier. Echter zijn alle teamleden er verantwoordelijk voor dat de stukken aan dit dossier worden aangeboden. In de vorige fase van het project is gebleken dat de samenwerking met andere overheden enige uitdagingen gaf ten aanzien van het delen van documenten. In commentaarrondes kwam de behoefte naar voren om gelijktijdig vanuit verschillende organisaties documenten te kunnen delen. Het projectdossier bood die mogelijk helaas niet. Voor deze fase worden te becommentariëren documenten wel *'geshared'* zodat dit wel tot de mogelijkheden behoort.

10.6 Kwaliteitsmanagement

In de planuitwerking worden producten voornamelijk opgesteld door ingenieursbureaus. Voor de totstandkoming en de indiening worden procesafspraken gemaakt en toetscriteria vastgelegd. Deze toetscriteria worden opgenomen in de vraagspecificaties aan de bureaus. Opgeleverde producten worden getoetst door het projectteam. Voor specialistische beoordelingen kan het projectteam inhoudelijke specialisten binnen de deelnemende partijen in schakelen. Een tweede kwaliteitsborgingsmaatregel wordt gevormd door de begeleidingsgroep. Zij toetsen documenten en kunnen om inhoudelijke kwaliteit te waarborgen ook interne deskundigen inzetten. Verder zijn er voor een aantal kritische onderdelen nog aanvullende kwaliteitsborging. Zo worden de ontwerpen met betrekking tot de spoorviaducten bij ProRail getoetst, wordt ten aanzien van het concept m.e.r. de Commissie m.e.r. ingezet alsmede wettelijke adviseurs benoemd.

10.7 Risicomanagement

Hoewel processen goed worden voorbereid bestaat de kans dat er tijdens de uitvoering van de (plan)uitwerkingsfase onverwachte zaken optreden. Het projectteam zal daarom actief werken aan het in beeld brengen van de risico's. Het gaat enerzijds om risico's die het behalen van het doel van de (plan)uitwerkingsfase kunnen belemmeren. Anderzijds zullen risico's worden benoemd die het behalen van het doel van het project Nieuwe Bennebroekerweg in de weg kunnen staan. Risicomanagement betekent daarbij het vinden van de juiste balans tussen het nemen van risico's en het beheersen van risico's en daarbij niet het volledig uitsluiten van risico's. Risicomanagement draait niet om het vermijden van risico's maar om het voorkomen van verrassingen. Risicomanagement is een middel om de kwaliteit van de besluitvorming en de effectiviteit en efficiëntie van projecten te vergroten. Wanneer risico's met belangrijke (financiële) consequenties zich daadwerkelijk voordoen, moet het project politiek kunnen verantwoorden dat op een afgewogen en bewuste manier aan risicomanagement is gewerkt en de juiste beheersmaatregelen zijn genomen. Risicomanagement is daarmee een essentieel onderdeel van organisatiebeheersing en behoort tot het dagelijkse handelen. Risicomanagement wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de manager projectbeheersing en kan voor het begeleiden van risicosessies, het bijhouden van het risicodossier en de bewaking van de beheersmaatregelen zich laten ondersteunen door een adviseur risicomanagement. Tijdens risicosessies zullen risico's worden geïdentificeerd en worden toegewezen aan een beheerder. Samen met deze beheerders worden de risico's verder uitgewerkt en verwerkt in een risicodossier. Ieder risico wordt gekwantificeerd (kans van optreden en ernst van

het gevolg). De kwantificering wordt opgenomen in het dossier waardoor dit een overzicht is waaruit de toprisico's zichtbaar zullen worden. Risico's kunnen een financieel gevolg hebben. De financiële output van de risico's uit het risicodossier kan gebruikt worden in de SSK-raming van de verschillende alternatieven en varianten en het VKA voor de post onvoorzien. De beheerder van het risico is primair verantwoordelijk voor de beheersing van de risico's. De projectbeheerser is eindverantwoordelijk voor het proces en het risicodossier. Het risicodossier is dynamisch en zal periodiek vastgesteld worden. Direct bij aanvang van de uitvoering van de gecombineerde verkenning en planstudie zal de eerste risicosessie worden gehouden en ongeveer elke zes weken zal het risicodossier worden geactualiseerd. Het is de bedoeling dat gedurende het project het totale risicoprofiel in het project daalt. Dit als gevolg van het uitvoeren van effectieve beheersmaatregelen.

11. Bijlagen

11.1 Bijlage I Huidige en toekomstige situatie NBBW

De NBBW is cruciaal voor de bereikbaarheid van de zuidkant van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. 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. Voor de verkeerssituatie in Haarlemmermeer over het algemeen geldt dat het hoofdwegenet in de gemeente bestaat uit gemeentelijke lokale wegen in de kernen en uit snel- en provinciale wegen gelegen langs en tussen de kernen. De twee kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en het geplande PARK21 vormen het hart van de gemeente. Deze kernen worden omsloten door de N201, N205, N207 en A4, welke een verkeerskundige 'ruit' om de gemeente vormen. De A4 en de N205 vormen de noord-zuid verbindingen van de ruit: de N201 en de N207 de oost-west verbindingen. Ongeveer halverwege deze ruit ligt de (Nieuwe) Bennebroekerweg, onderdeel van de randstructuur zoals hierboven is benoemd. Het is een gemeentelijke weg bestaande uit 2x1 rijstrook die een oost-west verbinding vormt en loopt vanaf de N205 (Driemerenweg), de A4 ongelijkvloers kruist en doorloopt tot Rijsenhout. Bij de Nelson Mandeladreef is een aansluiting met de A4. Het gedeelte van de weg van de N205 tot de Spoorlaan heet reeds 'Nieuwe Bennebroekerweg' en loopt 200 meter zuidelijker parallel aan het oude polderlint Bennebroekerweg. Het gedeelte vanaf de Spoorlaan tot aan Rijsenhout is de Bennebroekerweg. Dit gedeelte van de Bennebroekerweg heeft het karakter van een landelijke (polder)weg met 1x2 rijstroken waar landbouwverkeer eveneens gebruik van maakt. Naast de Bennebroekerweg ligt een vrij liggend fietspad. Komend vanaf de A4 gaat voor het doorgaand autoverkeer de Bennebroekerweg bij de Spoorlaan met een bocht over in de NBBW. Voor het landbouw- en fietsverkeer loopt de Bennebroekerweg vanaf dat punt rechtdoor zoals het oude polderlint.

11.1.1 Sterke groei Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer en de regio hebben zich door de jaren heen ontwikkeld tot de tweede economie van de Metropoolregio Amsterdam. De groei van woningbouw en werkgelegenheid kent een exponentiële toename en breidt zich uit naar steeds meer nieuwe ontwikkellocaties in de gemeente en omstreken. Sinds de jaren '70 tot heden is de bevolking van de gemeente meer dan verdrievoudigd van 45.000 naar 157.000 bewoners. De gemeente Haarlemmermeer blijft zich door ontwikkelen, zowel in Haarlemmermeer zelf als in de regio. Vanuit de opgave voor 250.000 nieuwe woningen voor 2040 in de MRA, zullen 30.000 woningen in gemeente Haarlemmermeer landen en een vergelijkbaar aantal in de omliggende gemeenten, namelijk 20.000 in Zuid- Kennemerland en 20.000 in Amstelland. Er zijn hiernaast belangrijke ontwikkelingen in Zuid-Holland. Regio Holland-Rijnland heeft een opgave van 60.000 woningen tot 2040, waarvan tussen 5.000 en 20.000 (afhankelijk van het gekozen ruimtelijke scenario) zullen naast de grens van Haarlemmermeer landen, in de Bollenstreek. Voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep is een flink aantal nieuwbouwprojecten en locaties bepaald. Voor Hoofddorp zal die ontwikkeling er zijn in onder andere Hyde-, Lincoln-, Nassau-, Vicotira- en Tudorpark en het stadscentrum. Voor Nieuw-Vennep zijn de ontwikkelingen voorzien in Nieuw-Vennep West, Pionier-Bolsterrein, De Nieuwe Kom en diverse andere locaties. Daarnaast zijn er diverse ontwikkelingen van bedrijvigheid in de Haarlemmermeer, waarvan de (door)ontwikkeling van STP (Schiphol Trade Park) de omvangrijkste is.

11.1.2 1.2.) Verdichtingsvisie

Zoals eerder vermeld betreft de verdichtingsvisie het stationsgebied Hoofddorp, station Halfweg en Nieuw-Vennep. De gemeente Haarlemmermeer heeft voor het stationsgebied Hoofddorp plannen voor ongeveer een toename van ongeveer 10.000 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. Met deze plannen voor het station Hoofddorp kiest Haarlemmermeer voor een stationsgebied met een stads (in plaats van dorps) karakter. De totale ontwikkeling kost ongeveer €383 miljoen, die de gemeente Haarlemmermeer van het Rijk nodig heeft. Dit is nodig voor investeringen in het OV knooppunt, de grootschalige aanpassingen aan de weginfrastructuur en om de kosten te kunnen dekken voor de bouw van betaalbare huizen in het betreffende gebied. Het Gebiedsplan Hoofddorp geeft inzicht in wat de gemeente precies wil en onderbouwt voor het Rijk ook de noodzaak tot die €383 miljoen. Wanneer het niet lukt om het benodigde geld uit Den Haag te krijgen, heeft dit gevolgen voor het aantal te bouwen woningen en de invulling van het Gebiedsplan Hoofddorp. Zodra er duidelijkheid is over de betalingsbereidheid van het Rijk aan het stationsgebied van Hoofddorp, kan het Gebiedsplan Hoofddorp verder door de gemeente worden uitgewerkt.

11.1.3 Ontwikkeling Schiphol Trade Park

SADC heeft vier gelijkwaardige aandeelhouders (elk voor 25%): de gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Schiphol Group. Eén van die ontwikkelgebieden is STP. Dit is een grote ontwikkeling van bedrijvigheid, direct ten noorden van de NBBW. Het STP gebied heeft een totale oppervlakte van 350

hectare waarvan ongeveer een kwart reeds is ontwikkeld en nog ruim 100 hectare beschikbaar is. Daarnaast is er eveneens een enorme P&R (Mobiliteitshub) in beeld om op deze locatie te ontwikkelen.

11.1.4 PARK21

PARK21 heeft drie hoofdfuncties: ten eerste de polderlaag, dat ruimte geeft aan het polderlandschap met ruimte voor landbouw. Ten tweede de parklaag, hier komt het groen en de wandel-, fiets-, skate- en ruiterpaden. Tevens behoort een recreatieplas met horeca tot de parklaag.. De derde hoofdfunctie is de leisurelaag. Hier is ruimte voor verschillende vormen van betaalde recreatie. De verhouding tussen deze functies is: 40 procent parklaag, 40 procent polderlaag en 20 procent leisurelaag. Een klein deel van PARK21 is reeds gerealiseerd, voor het grootste gedeelte loopt nog een ruimtelijke procedure.

11.1.5 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied in Haarlemmermeer bestaat met name uit een 74 kilometer lang netwerk van watergangen tussen de Kagerplassen, Westeinderplassen en de Haarlemmerliede. Watergangen behorende tot dit netwerk zijn onder andere de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, Nieuwkerkertocht, IJtocht, Bennerbroekertocht en Voorkanaal. Daarnaast ligt er een NNN-gebied nabij de NBBW. Het ligt ten zuiden van het huidige tracé van de NBBW tegenover Aquaradius aan weersijden van de N205.

11.2 Bijlage II Projectfasen NBBW

De volgende projectfasen worden in deze stapsgewijze aanpak onderscheiden:

1. De initiatiefase, resulterend in een besluit om een project te gaan uitvoeren
2. De verkenningsfase, resulterend in een duidelijke beschrijving van de knelpunten en de nut en noodzaak om het project uit voeren en de mogelijke oplossingsrichtingen,
3. De planstudiefase, resulterend in een afgewogen voorkeursoplossing, uitgewerkt op het niveau van een schetsontwerp en met zicht op de financiering van het project
4. De (plan)uitwerkingsfase, resulterend in een uitwerken van de voorkeursoplossing in de vorm van een voorlopig ontwerp, het afgerond hebben van de planologische procedures om realisatie mogelijk te maken en zekerheid over de financiering van het project en
5. De realisatiefase, resulterend in een uitgewerkt ontwerp om het uit te besteden, de aanbesteding en uitvoering van het project en de uiteindelijke oplevering ervan.

Voor elke nieuwe projectfase worden door de samenwerkende partijen nieuwe afspraken gemaakt op basis van een projectplan en een vernieuwde samenwerkingsovereenkomst. Deze projectfasering is bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur overigens heel gebruikelijk. Sommige organisaties combineren fasen, hebben wat andere benamingen voor de fasen en hebben net weer andere op te leveren producten per projectfase, maar deze projectfasering is bij de start van de NBBW als aanpak gekozen.