



Factsheets
Nieuwe Bennebroekerweg

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Beschouwing van
oplossingen

Versie augustus 2021

www.anteagroup.nl

Deelgebieden

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



Id. 1

N205 - Deltaweg

Oplossingsrichtingen

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

Nut en noodzaak

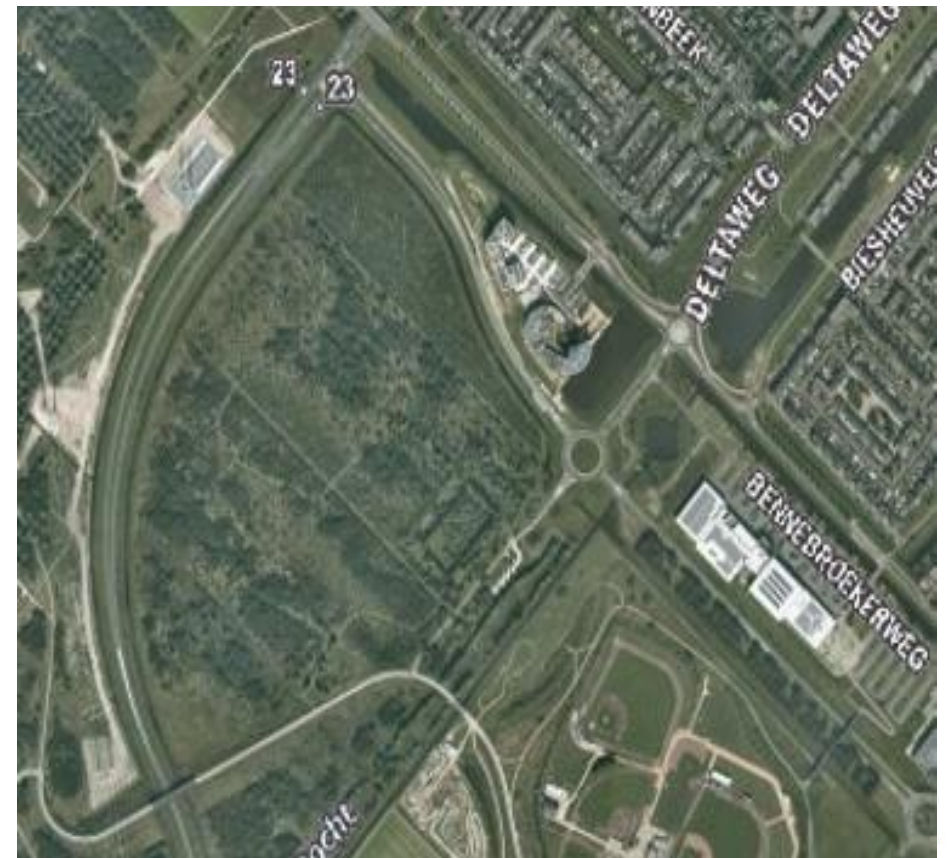
- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits: **0,4/0,5** bij 2x1 rijstroken;
- Kruising met de N205 heeft voldoende capaciteit;
- Kruising met de Deltaweg is nu een enkelstrooksrotonde, en heeft te weinig capaciteit tussen Deltaweg en de Bennebroekerweg (oostzijde);
- Verkeersveiligheid: sinds 2014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

Overige aandachtspunten

Raakvlakprojecten: studie randweg Zwaanshoek en woningbouw Noord van Zwaansbroek;

Ligging ten opzichte van 380 KV stijgpunt;

Milieuhinder appartementen Aquaradius.



Id. 1.1 Variant A.1

Toelichting

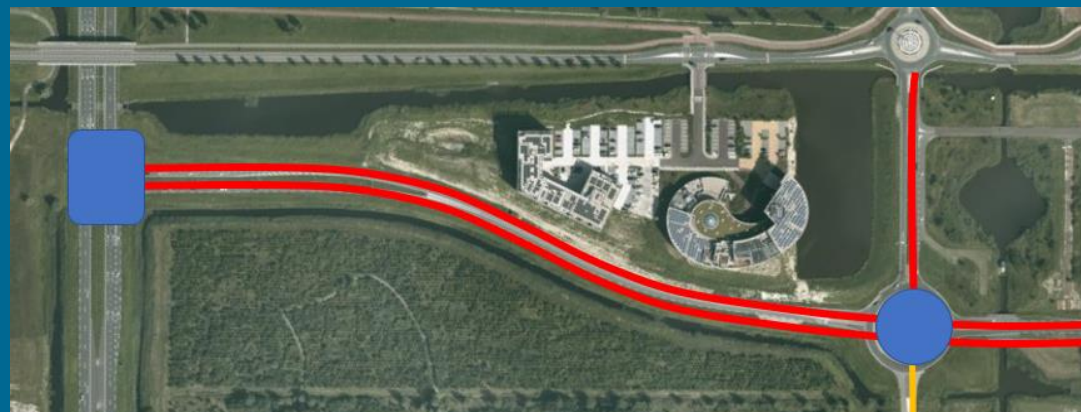
Inrichten met 2x1 rijstroken tot aan de N205. De huidige rotonde ter hoogte van de Deltaweg wordt aangepast (bypasses van/naar de Deltaweg). De kruising met de N205 wordt mogelijk aangepast.

Beoordeling





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

Overige aandachtspunten

nabij appartementen AQUAradius.



Legenda

-  Kruising
-  Rotonde
-  Rijbaan
-  Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Id. 1.1 Variant A.2



Toelichting

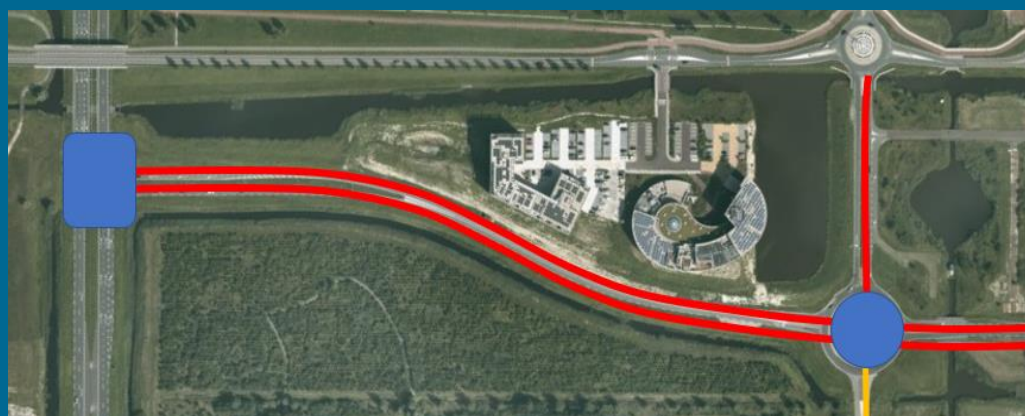
Verdubbeling naar 2x2 rijstroken tot aan de N205. Bij 2x2 rijstroken de zuidelijke rijbaan aan de zuidzijde van de huidige Bennebroekerweg. De huidige rotonde ter hoogte van de Deltaweg wordt aangepast (bypasses van/naar de Deltaweg). De kruising met de N205 wordt aangepast.

Beoordeling

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

Overige aandachtspunten

De weg ligt nabij appartementen AQuaradius. Verdubbeling van de weg kan leiden tot meer hinder.



Legenda

- Kruising
- Rotonde
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Id. 1.2 Variant B



Toelichting

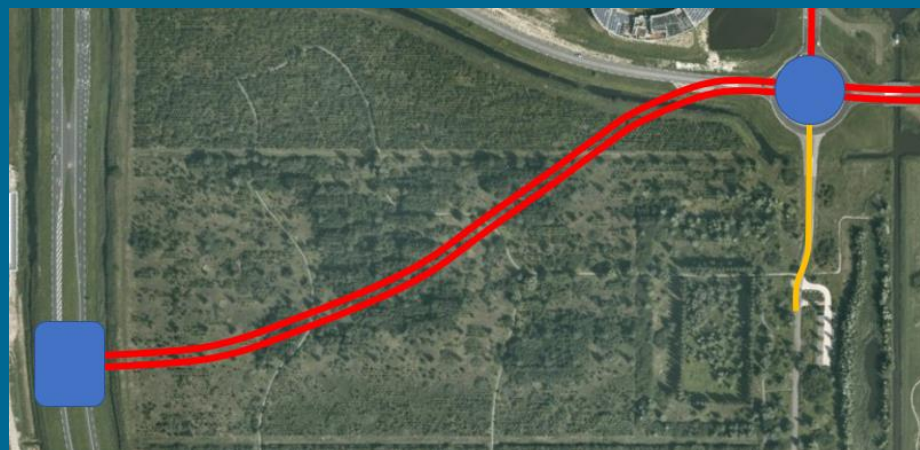
2x1 of 2x2 rijstroken tot aan de N205 over een nieuw tracé. De huidige rotonde ter hoogte van de Deltaweg wordt aangepast (bypasses van/naar de Deltaweg). Er komt een nieuwe kruising op de N205.

Beoordeling

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

Overige aandachtspunten

Ligging in bos/parkgebied



Legenda

- Kruising
- Rotonde
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 1.3 Variant C



Toelichting

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

Beoordeling






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

Overige aandachtspunten

Ligging in bos/parkgebied



Legenda

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

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 1

samenvatting

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

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



Id. 2

Deltaweg - Hoofdweg

Oplossingsrichtingen

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

Nut en noodzaak

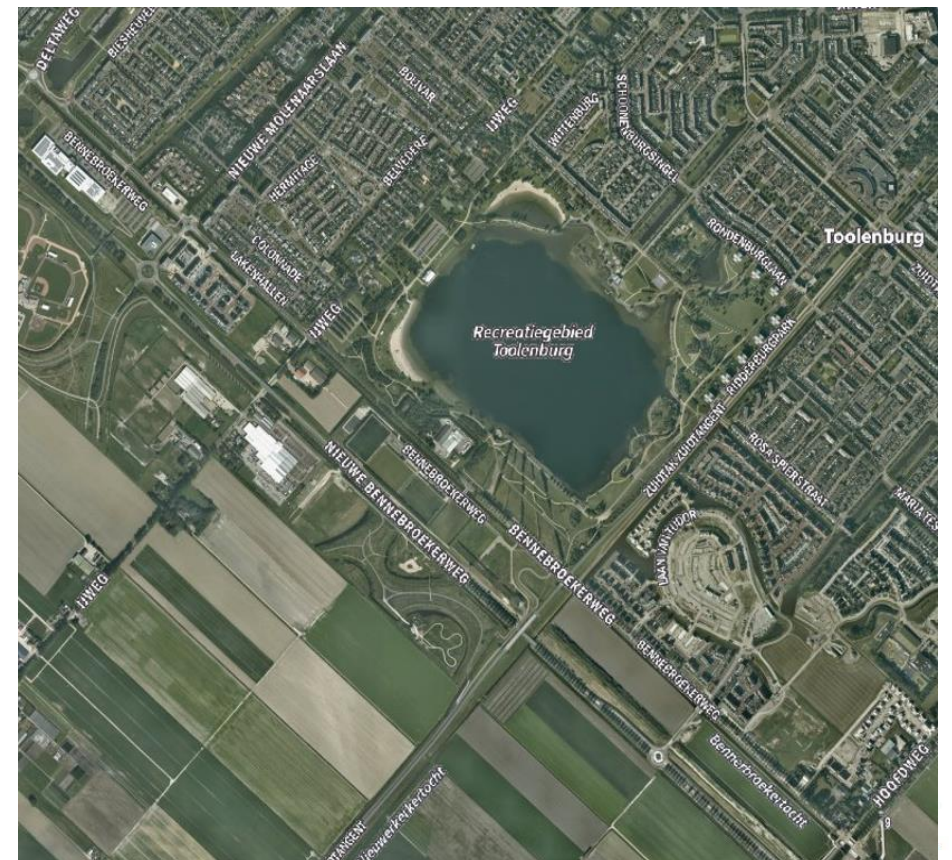
- Hoogste I/C-verhouding ochtendspits/avondspits: 0,8 (lokaal), indien de oude Benebroekerweg parallel wordt 'geknipt'. Zonder knip maximaal 0,6.
- Kruising met Laan van Devon is een turborotonde en heeft voldoende capaciteit;
- Kruising met de Molenaarslaan is een dubbelstrooksrotonde, heeft te weinig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

Overige aandachtspunten

Raakvlakproject: Park 21;

Kruising met Zuidtangent en IJweg;

Ligging ten opzichte van fietspaden.



Id. 2.1 Variant A

Toelichting

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

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




Overige aandachtspunten

Aansluiting Park 21;

Ligging busbaan HOV.



Legenda

-  Rotonde
-  Rijbaan
-  Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Id. 2.2 Variant B



Toelichting

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

Optie: vrijliggende busbaan voor HOV.

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




Overige aandachtspunten

Aansluiting Park 21;

Ligging busbaan HOV.



Legenda

-  Rotonde
-  Rijbaan
-  Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 2

samenvatting

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

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

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

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



Id. 3

Hoofdweg - Spoorlaan

Oplossingsrichtingen

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

Nut en noodzaak

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

Overige aandachtspunten

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



Id. 3.1 Variant A

Toelichting

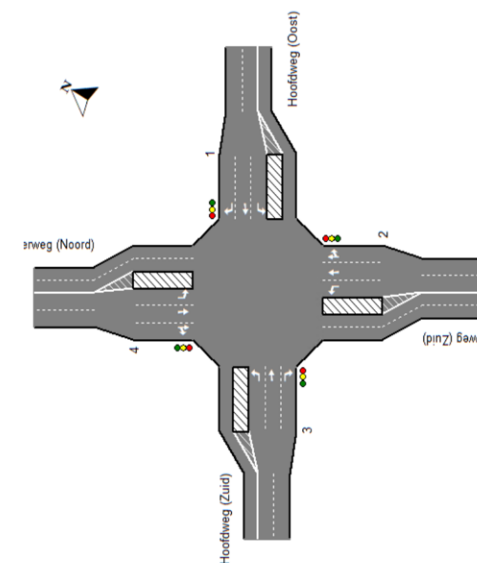
2x1 rijstroken tot aan de Hoofdweg. De kruising met de Hoofdweg wordt geoptimaliseerd (zie weergave rechts).
Optie: vrijliggende busbaan voor HOV.

Beoordeling

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

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;
Ligging busbaan HOV.



Legenda

-  Kruising
-  Rijbaan

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 3.2 Variant B



Toelichting

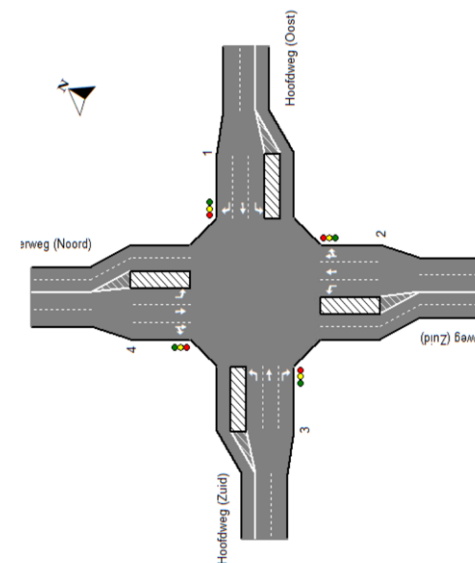
2x2 rijstroken tot aan de Hoofdweg. De kruising met de Hoofdweg wordt geoptimaliseerd (zie weergave rechts).
Optie: vrijliggende busbaan voor HOV.

Beoordeling



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

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;
Ligging busbaan HOV.



Legenda

-  Kruising
-  Rijbaan

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 3

samenvatting

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

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

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

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



Id. 4

Spoorlaan en Spoorkruising

Oplossingsrichtingen

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

Nut en noodzaak

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

Overige aandachtspunten

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



Id. 4.1 Variant A

Toelichting

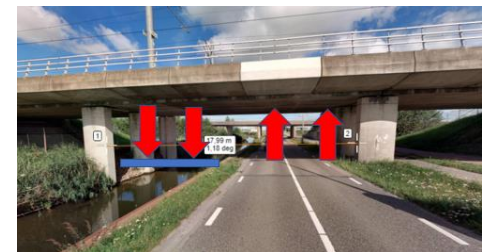
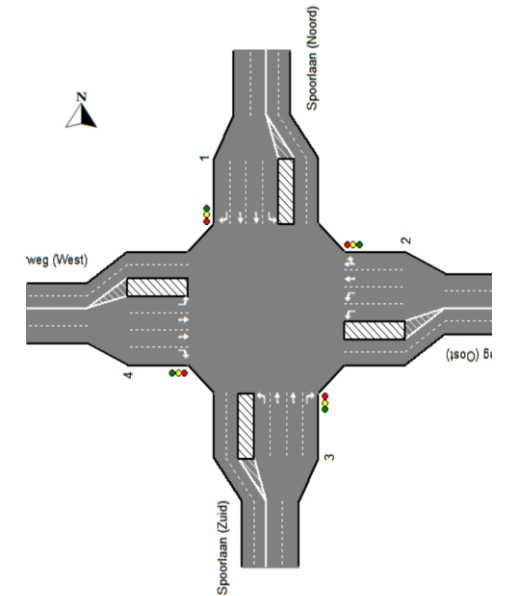
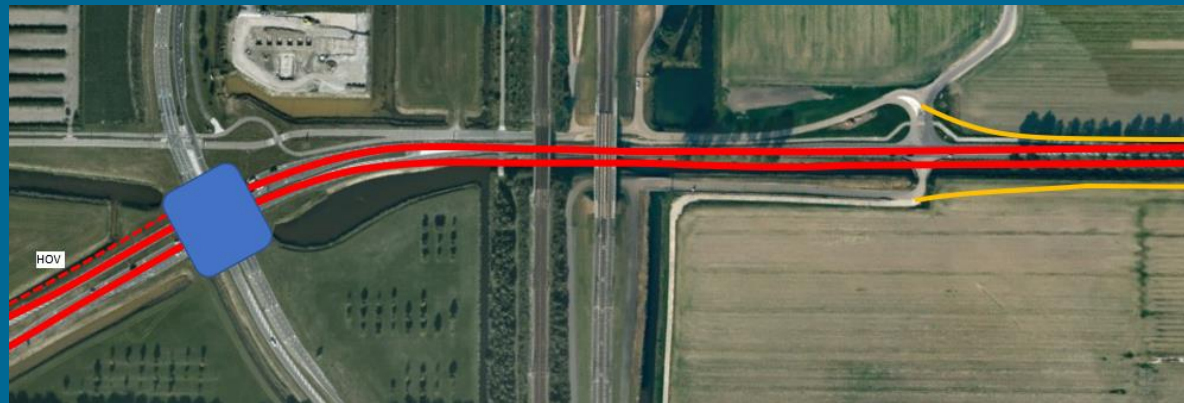
2x2 rijstroken tot aan de Spoorlaan. De meest zuidelijke rijbaan ligt boven de Bennebroekertocht onder het spoor door. Er komt een nieuwe kunstwerk voor het westelijke spoorviaduct. Het spoorviaduct van de HSL kan in de huidige staat behouden blijven.

Beoordeling




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

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;
Effect vervanging spoorviaduct.



Legenda

-  Kruising
-  Rijbaan
-  Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 4.2 Variant B

Toelichting

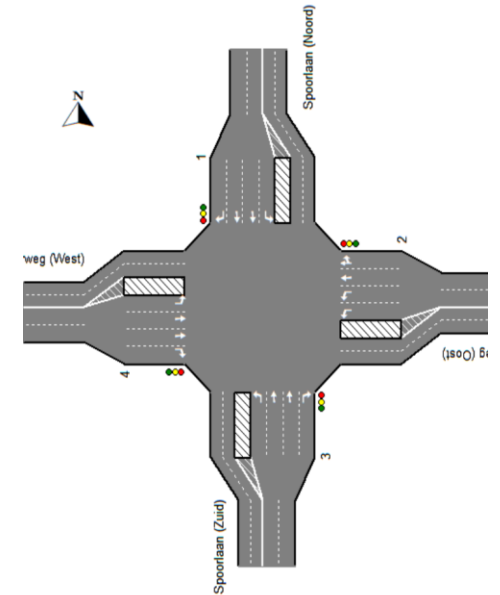
2x2 rijstroken tot aan de Spoorlaan. Beide rijrichtingen liggen ten noorden van de Bennebroekertocht onder het spoor door. Er komt een nieuw kunstwerk voor het westelijke spoorviaduct. De grondwal van het spoorviaduct van de HSL moet worden aangepast zodat er ruimte is voor de parallelstructuur voor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

Beoordeling

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

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;
Effect aanpassing spoorviaduct HSL;
Aanpassen parallelstructuur.



Legenda

- Kruising
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 4.3 Variant C

Toelichting

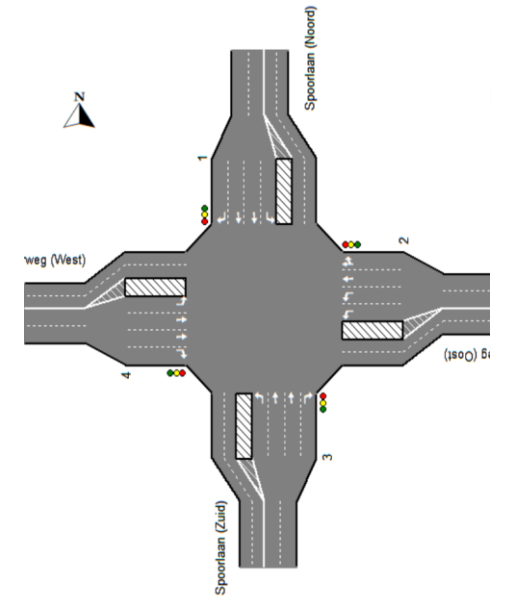
2x2 rijstroken tot aan de Spoorlaan. De zuidelijke rijbaan ligt ten zuiden van de Bennebroekertocht onder het spoor door (zie weergave rechts onder). Er komt een nieuwe kunstwerk voor het westelijke spoorviaduct. De parallelstructuur voor bestemmingsverkeer wordt aangepast. De kruising met de Spoorlaan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

Beoordeling

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

Overige aandachtspunten

Aansluiting raakvlakprojecten;
Effect vervanging spoorviaduct.



Legenda

- Kruising
- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 4

samenvatting

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

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

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



Id. 5

Spoorlijn tot Mandeladreef

Oplossingsrichtingen

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

Nut en noodzaak

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

Overige aandachtspunten

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



Id. 5.1 Variant A

Toelichting

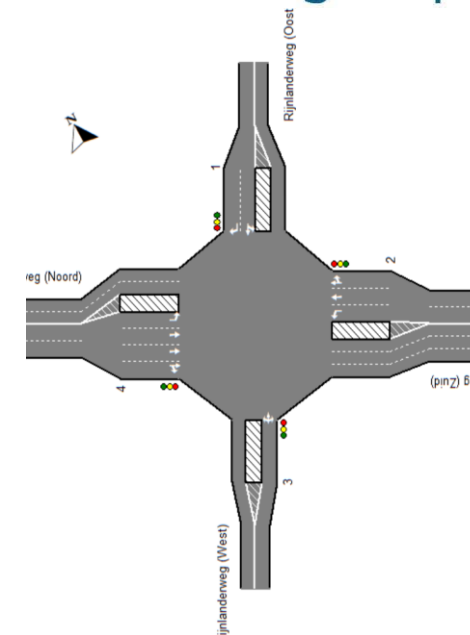
2x2 rijstroken ten noorden van de Bennebroekertocht. Optimalisatie van kruising met de Nelson Mandeladreef. Parallelstructuur voor perceelontsluiting (bijvoorbeeld voor landbouwverkeer). Kruising met de Rijnlanderweg ongelijkvloers of aangepast kruisingsvlak (zie weergave rechts).

Beoordeling





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

Overige aandachtspunten

Ligging landbouwbedrijf en weg;
Aansluiting fietspad over A4;
Aansluiting raakvlakprojecten.



Legenda

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

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 5.2 Variant B

Toelichting

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

Beoordeling

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

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

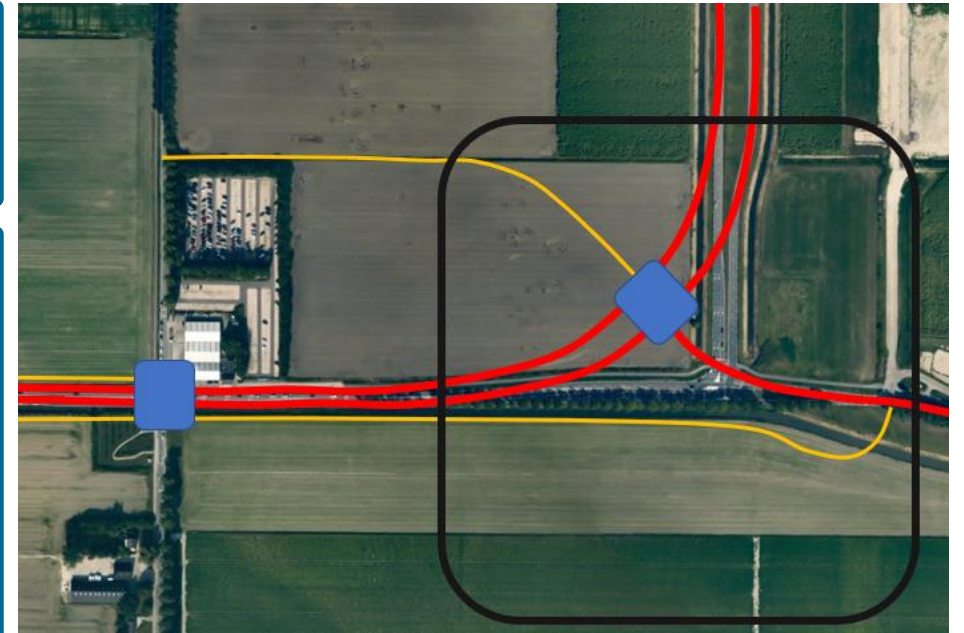
Overige aandachtspunten

Ligging landbouwbedrijf en weg;





Meer ruimtebeslag in agrarisch gebied;

Aansluiting fietspad over A4;

Aansluiting raakvlakprojecten.



Legenda

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

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

Id. 5.3 Variant C



Toelichting

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

Beoordeling



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

Overige aandachtspunten

- Aansluiting fietspad over A4;
- Ruimtebeslag in agrarisch gebied;
- Raakt 1 niet-agrarisch bedrijf;
- Aansluiting raakvlakprojecten.



Legenda

-  Rijbaan
-  Kader deelgebied

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

Understanding today.
Improving tomorrow.

Id. 5.4 Variant D



Toelichting

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

Beoordeling

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

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

Overige aandachtspunten

Ruimtebeslag in agrarisch gebied;
Aansluiting raakvlakprojecten.



Legenda

- Rijbaan
- Langzaam verkeer/landbouwroute
- Kader deelgebied

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

Id. 5

samenvatting

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

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

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

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

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

Id. 6

Aansluiting A4

Oplossingsrichtingen

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

Nut en noodzaak

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

Overige aandachtspunten

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



Id. 6.1 Variant A

Toelichting

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

Beoordeling

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

Overige aandachtspunten

N.v.t.



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

Id. 6.2 Variant B

Toelichting

Oostelijke verbinding met 2x2 rijstroken richting de Bennebroekerweg.

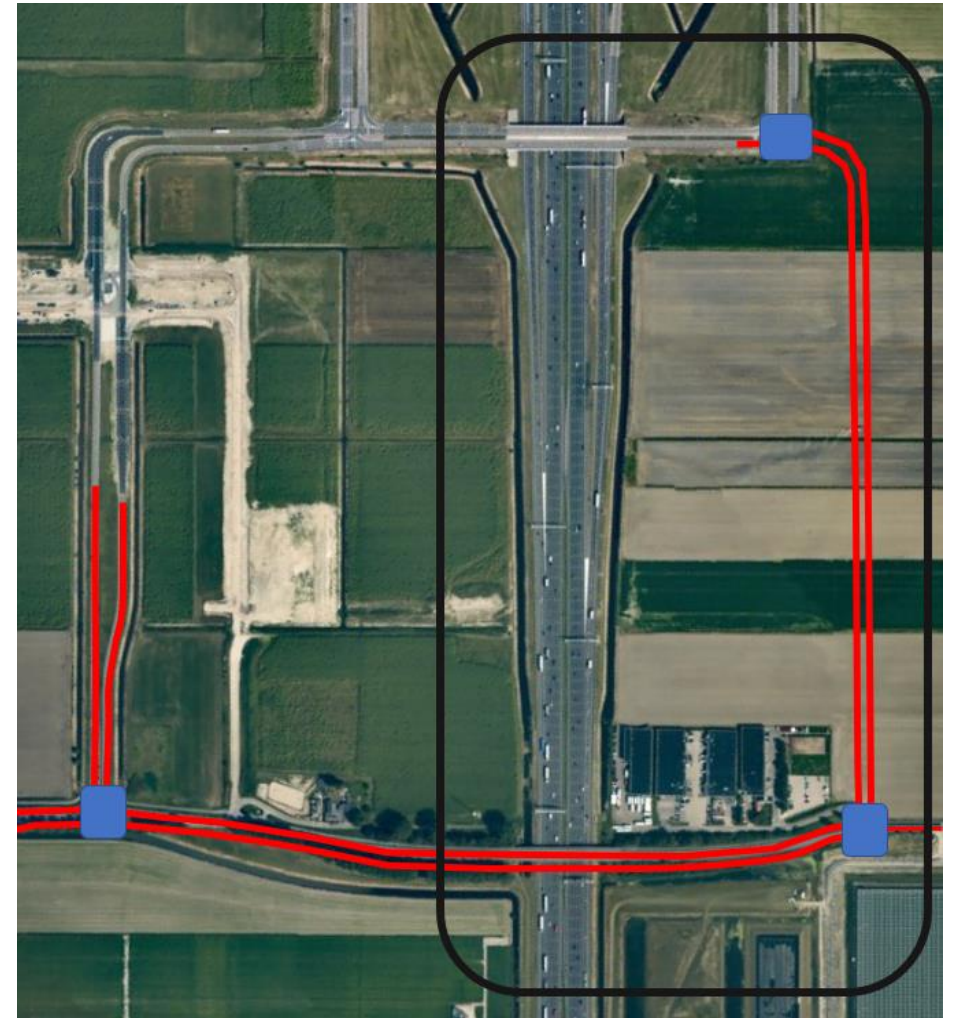
Beoordeling

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




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

Overige aandachtspunten

N.v.t.



Legenda

-  Kruising
-  Rijbaan
-  Kader deelgebied

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

Id. 6

Samenvatting

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

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

