

Verkenning / planstudie Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Nota van beantwoording zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau

augustus 2021

Inleiding

Verkenning / planstudie Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg.

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

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

NRD verkenning / planstudie Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

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

Zienswijzen

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

Leeswijzer

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

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

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

In gesprek

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

Commissie m.e.r.

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

Rode draad van aandachtspunten uit de zienswijzen

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

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

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

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

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

Samenvatting aanpassingen NRD

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

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

Vervolg

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

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

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

Paragraaf zienswijzen en antwoorden:

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

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

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

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

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

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

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

<p>g) De NRD geeft geen enkele informatie over hoe de aansluiting van de Rijnlanderweg met de (oude) Bennebroekerweg wordt gerealiseerd. De inrichting van deze kruising is voor de bewoners van cruciaal belang vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bereikbaarheid voor brandweer, ambulance, politie van de Rijnlanderweg; • De bereikbaarheid voor bewoners van de Rijnlanderweg van: <ul style="list-style-type: none"> ○ Hoofddorp, Zwaanshoek, en verder ○ ii) Sportcomplex Koning Willem Alexander ○ iii) Toolenburgerplas ○ iv) en andere locaties / functies langs de huidige Bennebroekerweg • de agrariërs die met hun (grote) landbouwvoertuigen vanaf een van beide wegen de afslag naar de andere weg moeten nemen. 	<p>Het klopt dat de concept NRD geen gedetailleerde uitwerking biedt voor aansluitingen of kruispunten. Dit wordt pas in de volgende fase (verkenning / planstudie) nader uitgewerkt. In de verkenning- en planstudiefase wordt gedetailleerd naar de kruispunten gekeken om hiervoor passende oplossingen voor te stellen. Wij onderkennen het belang van de aansluiting Rijnlanderweg - Bennebroekerweg voor de door u genoemde gebruikers.</p> <p>Geen wijziging in NRD.</p>
<p>h) Is de schetsmatige kruising rechts van de plattegrond een invulling van het blauwe vierkant in de plattegrond? Zo ja dan zijn de varianten Id.2.1 en Id.2.2 niet compleet beschreven, maar ook hebben alle kruisingen dan een en dezelfde inrichting. Oftewel, ook op dit punt biedt dit document dat "Detailniveau" in de titel heeft maar heel weinig detail.</p>	<p>Anteagroup heeft globaal berekend, op basis van schetsmatige tekeningen, of een kruispunt de door hen gesignaleerde verkeersstromen zou kunnen verwerken. Dit om een eerste indicatie te kunnen geven van de investeringskosten voor het project. Als een kruispunt de verkeersstromen niet zou kunnen verwerken en er een viaduct dient te komen dan kan dit een behoorlijke toename betekenen voor het investeringsbudget. Een verdere uitwerking van de kruispunten met bijbehorende verkeersberekeningen volgt in het tweede deel van de verkenning- en planstudiefase. Pas dan wordt op detailniveau duidelijk hoe de kruisingen worden uitgewerkt.</p> <p>Geen wijziging in NRD.</p>
<p>i) In de paragrafen "Aanbeveling" wordt alleen een samenvatting gegeven van de verschillende varianten, een aanbeveling wordt niet gedaan. Dat kan ook niet omdat niet duidelijk is welke criteria het zwaarst moeten tellen. Is dat omlaag brengen van I/C, of de kosten, of het onderhoud, milieu- en omgevingsconsequenties, bewoners/agrariërs inspraak, of enz. enz. Anders gezegd: De besluitvormers kunnen met dit document alle kanten op, het geeft geen richting of sturing mbt wat wenselijk of mogelijk/nodig is.</p>	<p>Uw constatering klopt dat de paragraaf aanbeveling meer weg heeft van een samenvatting waarin duidelijk is welke kosten er met de verschillende oplossingen zijn gemoeid. De opdracht aan Anteagroup is dan ook niet geweest om met een aanbeveling te komen.</p> <p>De concept NRD heeft tot doel om de scope vast te leggen van het project en het geeft een beschrijving van de thema's die in de volgende fase verder moeten worden onderzocht (zie beoordelingskader tabel 6.1). Het klopt dus dat de varianten in de</p>

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

	c) Is er afstemming van dit document met de MER voor Park21.	Zie antwoord 4 e.
	d) Wat is de betekenis van de verschillende kleuren in de tekeningen bij de verschillende trajecten. Helaas is er geen legenda toegevoegd.	Zie antwoord 4f
	e) Wij zijn ons als bewoners van de Rijnlanderweg bewust van de problematiek rond de betreffende kruising en willen dan ook graag oplossingsgericht met u meedenken over de voorlopige aanpassing. Graag denken wij ook mee over de nieuwe, definitieve aanpassing. <ul style="list-style-type: none"> • Ons is duidelijk geworden dat het wenselijk is de afslagen zo beperkt mogelijk te maken. Echter voor ons als bewoners is, zowel voor de voorlopige als definitieve versie, cruciaal: <ul style="list-style-type: none"> • het links afslaan van Rijnlanderweg-zuid naar Bennebroekerweg-west vice versa • het rechts afslaan van Rijnlanderweg-noord naar Bennebroekerweg-west vice versa • het in stand houden van de noord-zuid verbinding die de Rijnlanderweg is voor onze aanliggende (agrarische) bedrijven • Veilig fietsverkeer, desnoods ongelijkvloers • Bereikbaarheid voor hulpdiensten 	Voor het kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg is een aparte studie gestart die in 2022 moeten leiden tot een tijdelijke oplossing om de doorstroming van het verkeer op de (Nieuwe) Bennebroekerweg te verbeteren waar wij u en anderen bij betrekken. Dit vooruitlopend op de definitieve inrichting Nieuwe Bennebroekerweg die op basis van de nu beschikbare gegevens staat gepland in 2024-2029. Voor de definitieve situatie geldt dat de concept NRD geen uitwerking geeft van de kruispunten. Dit komt pas in de volgende studiefase aan de orde. Geen wijziging in NRD.
	f) Voor het afslaan richting A4 vice versa zou een eventuele mogelijkheid het gebruik zijn van de Airborne Avenue, de noordelijker gelegen nieuwe kruising met de Rijnlanderweg. Enige aanpassing van die kruising is dan wel noodzakelijk. Voor het verkeer richting Rijsenhout betekent dit wel een klein stukje omrijden.	Voor het kruispunt Bennebroekerweg – Rijnlanderweg is een aparte studie gestart wat in 2022 zal moeten leiden tot een tijdelijke oplossing om de doorstroming van het verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg te verbeteren. Hiervoor worden momenteel verschillende varianten voor uitgewerkt, waaronder het afslaan van de Airborne Avenue richting de A4. U bent daarover inmiddels in gesprek en uw wensen en opmerkingen worden binnen deze studie meegewogen. Geen wijziging in NRD.
6.	a) De grondeigenaren zien tot genoeg dat er nu middels de ter inzage legging van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage Nieuwe Bennebroekerweg' een eerste stap wordt gezet voor de onderzoeksfase, de besluitvormingsfase, de uitwerkingsfase en de realisatiefase voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. De grondeigenaren pleiten voor een zo	Het project zal alles in het werk stellen om een snelle besluitvorming en realisatie voor elkaar te krijgen, waarbij belanghebbenden zorgvuldig zullen worden betrokken bij het project. Afstemmen over de woningbouw en de planning van dit project is noodzakelijk de komende jaren.

<p>snel mogelijke besluitvorming en uitvoering tot de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. De opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg heeft effect op en draagt bij aan het daadwerkelijk tegemoet kunnen komen aan de grote woningvraag. Naast de woningaantallen zijn ook de fasering en de planning van de diverse woningbouwlocaties aan de westzijde van de Haarlemmermeer van belang.</p>	<p>Geen wijziging in NRD.</p>
<p>b) Onduidelijk voor de grondeigenaren is met welk nieuwe toe te voegen woningaantallen (NRD Hoofdstuk 3.3. 'relevante ontwikkelingen in de omgeving en figuur 3.1) er in de NRD in de omgeving is gerekend. De grondeigenaren en de gemeente werken aan de diverse woningbouwlocaties aan de Westzijde van de Haarlemmermeer met een bandbreedte tussen de 12.000 á 14.000 woningen; waarvan een substantieel deel betaalbare woningen. De grondeigenaren willen graag bevestigd zien dat voor de in de NRD genoemde relevante ontwikkelingen in de omgeving en tevens straks in de vervolgfases van de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg deze bandbreedte in woningaantallen ook als uitgangspunt wordt gehanteerd.</p>	<p>In het verkeersmodel 2040 zijn enkel de prognoses opgenomen van de sociaal economische gegevens (SEG) van Haarlemmermeer <u>zuidwest</u> die bestuurlijk zijn vastgesteld. Het globale aantal dat nu is opgenomen is ongeveer 8200 verdeeld over de volgende ontwikkellocaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuw - Vennep West - 3100 • Lisserbroek – 3117 • Bennebroekerdijk / Cruquiusdijk- 500 • Cruquius Zwaanshoek - 1500 <p>Andere locaties buiten zuidwest zijn ook onderdeel van de SEG, zoals Lisserbroek en Cruquius. Voor de Nieuwe Bennebroekerweg worden deze ontwikkellocaties niet mee genomen omdat de Nieuwe Bennebroekerweg voor het grootste deel van dit verkeer niet de logische route van en naar de A4 is. Eens in de zoveel tijd worden de door ons gebruikte verkeersmodellen aangepast met de laatst bekende gegevens rondom de dan vastgestelde sociaal economische gegevens.</p> <p>In onze gevoeligheidsanalyse houden wij rekening met een extra woninggroei in Nieuw-Vennep West van 1500 woningen en plussen wij ook nog eens 10% verkeer op om een robuust en betrouwbaar verkeerssysteem aan te leggen.</p> <p>Geen wijziging in NRD.</p>
<p>c) Onderzocht wordt of ook het HOV en de (met name de noord-zuid) fietsrelaties onderdeel van de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. Marktpartijen zijn voorstanders van HOV als alternatief voor de auto in combinatie met een goed fietsnetwerk en HOV-haltes en knooppunten in de diverse ontwikkelingen aan de westzijde van de Haarlemmermeer</p>	<p>Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg houdt rekening met noord-zuid fietsrelaties en de HOV-verbinding Noordwijk – Schiphol. Rekening houden met betekent niet per definitie dat het project deze voorzieningen daadwerkelijk aanlegt. Rekening houden met een toekomstige aanleg of het niet onmogelijk maken kan ook een invulling zijn. Dit moet in de verdere uitwerking van het ontwerp nader worden bepaald.</p>

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

<p>senioren, zal door de te verwachten geluidsoverlast alleen maar afnemen. Ook een eventueel te plaatsen geluidsscherm zal slechts voor enkele verdiepingen de overlast beperken, los van het negatieve effect van 'behoud vrij uitzicht'.</p>	<p>hebben voor de geluidshinder. De Wet geluidhinder (Wgh) geldt hierbij als beoordelingskader. Indien de wettelijke normen worden overschreden is het project verplicht om compenserende maatregelen te treffen. Hoe die maatregelen er uit zien zal met de belanghebbenden worden besproken voordat er een keuze wordt gemaakt.</p> <p>Geen wijziging in de NRD</p>
<p>b) Zo ver ons bekend zijn er normen voor geluid neergelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor 50- en 70 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom, die nieuw worden aangelegd of ingrijpend gereconstrueerd, ligt de voorkeurswaarde in principe op 48 dB. Als deze waarde niet kan worden gehaald kan besloten worden de norm te verhogen tot de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De geluidsnormen zijn precieze getallen en daarmee output-normen. De wettelijke constructie betekent dat gemeenten met een akoestisch onderzoek verplicht zijn te onderzoeken of nieuwe wegen daaraan voldoen.</p>	<p>In Nederland geldt inderdaad de Wet geluidhinder (Wgh) als beoordelingskader bij de aanleg en wijziging van provinciale en lokale wegen. Het project Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg hanteert de Wgh als beoordelingskader., waarbij voor 50 en 70 km/uur wegen de voorkeurswaarde ligt op 48 dB, maar hier wel uitzonderingen op mogelijk zijn.</p> <p>Navolgend op de milieueffectrapportage (MER) zal er ten behoeve van het ruimtelijke besluit aanvullend een gedetailleerd akoestisch onderzoek moeten worden uitgevoerd. Hierbij wordt op adresniveau onderzocht of wettelijke grenswaarden wel of niet overschreden worden. Indien sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden moet onderzoek worden gedaan naar geluidmaatregelen. Als na een gedegen afweging van diverse aspecten blijkt dat geluidmaatregelen niet wenselijk of haalbaar zijn, kan onder voorwaarden een hogere geluidbelasting worden toegestaan tot de maximale ontheffingswaarde van 63dB.</p> <p>Geen wijziging in NRD</p>
<p>c) Van normen naar waarden. Het doel van de Omgevingswet is tweeledig:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit bereiken en in stand houden o De fysieke leefomgeving doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen <p>In de Omgevingswet wordt daartoe een beperkt aantal normen opgenomen. Nieuw is dat er veel afwegingsruimte komt voor het (lokaal) bestuur en dat het onderwerp gezondheid daarbij ook expliciet op de agenda staat. Het is belangrijk om gezondheid, in dit proces van integrale afweging van belangen, handen en voeten te</p>	<p>Wij hebben kennisgenomen van uw toelichtende opvatting over de omgevingswet.</p> <p>Momenteel is de omgevingswet nog niet van kracht. Het akoestische onderzoek t.b.v. de milieueffectrapportage (MER) richt zich op het inzichtelijk maken van de milieueffecten (geluidgehinderden, aantallen geluidbelaste geluidgevoelige objecten etc.). Eventuele toetsing aan de omgevingswet vindt in een later stadium plaats. Het klopt dat, indien tegen die tijd de omgevingswet van kracht is, bevoegd gezag een andere afwegingsruimte krijgt dan nu het geval is. Ook dan zal bevoegd</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

	<p>Wij verzoeken u: Bij het verder uitwerken van de NRD het eerder vastgestelde beleid wat betreft het landbouwverkeer te behouden. De verbinding tussen de belangrijkste hoofdroutes voor het landbouwverkeer, te weten de Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg, moet behouden blijven.</p>	
	<p>c) Sluipverkeer op de Rijnlanderweg. Het heeft ons hoogst verbaasd dat er nauwelijks aandacht is voor het sluipverkeer op de Rijnlanderweg. Ook dit sluipverkeer leidt zeer regelmatig tot zeer lange wachttijden voor de kruising Rijnlanderweg – Bennebroekerweg. Twintig minuten is geen uitzondering. Dit gebeurt zowel in de ochtend als in de middag. Oorzaak hiervan is filevorming op de A4, waardoor automobilisten kiezen voor een alternatieve route. Voordat de Nieuwe Bennebroekerweg begin 21e eeuw werd aangelegd was dit probleem in de participatiebijeenkomsten door omwonenden benadrukt. Verkeersdeskundigen bestreden dit echter. Met de komst van de Nieuwe Bennebroekerweg zou dit probleem zich automatisch oplossen. De praktijk heeft echter geleerd dat het probleem niet is opgelost, maar juist verergerd. Wij verzoeken u om zowel bij de tijdelijke oplossingen, als bij de NRD ook het probleem van het sluipverkeer binnen de scope van het project te betrekken. Het mag immers niet zo zijn dat we met het oplossen van een probleem een ander probleem verergeren.</p> <p>Wij verzoeken u: Zowel binnen de scope van de tijdelijke oplossing en als voor de NRD ook het probleem van het sluipverkeer op de Rijnlanderweg te betrekken.</p>	<p>De alternatieven voor de Nieuwe Bennebroekerweg moeten leiden tot een betere doorstroming op het hoofdwegennet waardoor automatisch een deel van het sluipverkeer verdwijnt. Het project kan echter de file-problematiek op de A4, die leidt tot sluipverkeer, niet oplossen. Wel zullen wij in de vervolgfase nader beschouwen of er eventuele aanvullende maatregelen tegen sluipverkeer getroffen kunnen worden voor zowel de tijdelijke als de definitieve situatie.</p> <p>Geen wijziging in NRD.</p>
13.	<p>a) Ik heb getracht om te begrijpen wat de gevolgen van de diverse opties voor de wijzigingen aan de Nieuwe Bennebroekerweg betekent voor mijn bedrijf en dat van mijn nabij gelegen collega's. Ik moet concluderen dat dat niet in uw plannen staat en vrees dan ook dat dat onvoldoende aandacht krijgt. Mijn bedrijf ligt op de hoek van de Nieuwe Bennebroekerweg en Rijnlanderweg. Dagelijks is er klantverkeer met auto's en motoren en leveranciersverkeer met (zware) vrachtwagens. Mijn vrees:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe oplossingen leiden tot gevaarlijke situaties voor verkeer dat naar mijn bedrijf komt 	<p>De concept NRD is geen gedetailleerd ontwerpboek maar geeft de algemene scope aan van het project. Het document geeft enkel schetsmatig weer wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn en welke thema's het project de komende tijd wil gaan onderzoeken. Bij de uitwerking van de varianten wordt rekening gehouden met een verkeersveilige oplossing en is het streven om een duidelijke verkeerssituatie te creëren. Ook dienen percelen van bewoners en bedrijven bereikbaar te blijven. Op dit moment zijn de varianten nog niet zodanig in detail uitgewerkt dat wij uw vraag verder kunnen beantwoorden. Naar verwachting wordt eind dit jaar (2021) een voorkeursalternatief voorgelegd aan de bestuurders</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Omzetverlies omdat er gekozen voor een volstrekt onduidelijke omweg • Onbereikbaarheid voor mijn leveranciers <p>Mijn verzoek: Kunt u mij duidelijkheid geven over de consequenties van de diverse opties voor het verkeer dat naar mijn bedrijf komt.</p>	<p>van de drie samenwerkende partijen gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Om tot een gedragen ontwerp te komen organiseren wij voor omwonenden en andere belangstellende verschillende participatiemomenten. Hiervoor ontvangt u te zijner tijd een uitnodiging.</p> <p>Eventuele nadelige effecten voor omzetverlies is (indien van toepassing) verzekert binnen de planschade. Het planschaderecht heeft zijn wettelijke basis in de artikelen 6.1 t/m 6.7 van de Wet ruimtelijke Ordening.</p> <p>Geen wijziging in NRD.</p>
	<p>b) Overleg met mij en mijn collega-ondernemers om negatieve gevolgen voor ons te vermijden.</p>	<p>Om de wensen en zorgen van de ondernemers en bewoners aan de Rijnlanderweg goed in beeld te hebben is het project in gesprek met LTO Noord en de Stichting Bewoners Rijnlanderweg. In overleg met hen is besloten dat zij geen onderdeel uitmaken van de klankbordgroep maar dat wij individuele gesprekken met hun voeren. Wij adviseren u om via de stichting en / of LTO Noord op de hoogte te blijven van de voortgang of hierbij aan te sluiten. Daarnaast organiseren wij voor omwonenden en andere belangstellenden participatiemomenten. Voor deze bijeenkomst ontvangt u te zijner tijd een uitnodiging. Mocht u eerder in contact willen komen met het project kunt u ook altijd de omgevingsmanager telefonisch of via de mail benaderen.</p> <p>Geen wijziging in NRD.</p>