

# Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. P. de Weerd
Telefoon 02351 13273 E-mail: pdeweerd@haarlem.nl
WZ/ OGVB/2012/54107
Te kopiëren: A, B
B & W-vergadering van 28 februari 2012

## Onderwerp

Motie Bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug/Spaarne

## DOEL: Besluiten

In de raadsvergadering d.d. 21 juli 2011 is de motie 'Bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug/Spaarne' aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht na te gaan of links afslaan op de Prinsenbrug richting centrum mogelijk kan worden gemaakt, waarbij het oost-westverkeer en west-oostverkeer zoveel als mogelijk wordt ontzien. De resultaten van het onderzoek naar het mogelijk maken van een linksafbeweging richting centrum dient voorgelegd te worden aan de Commissie Beheer.

---

## B&W

1. Het college besluit dat een linksafslaande beweging vanaf de Prinsenbrug richting het centrum niet gerealiseerd kan worden vanwege een verslechtering van de doorstroming: via de Catharijnebrug wordt een goed alternatief geboden voor de autobereikbaarheid van parkeergarage Stationsplein en omgeving.
2. Het college stemt in met de bijgevoegde brief die als antwoord dient richting de commissie Beheer op de ingediende motie 'Bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug/Spaarne'.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking voorgelegd aan de commissie Beheer

# Collegebesluit

**Onderwerp:** Motie Bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug/Spaarne  
**Reg. Nummer:** 2012/54107

## 1. Inleiding

De raad heeft bij haar vergadering van 21 juli 2011 een motie aangenomen waarin het college gevraagd wordt na te gaan of een linksaf beweging vanaf de Prinsenbrug richting het centrum mogelijk kan worden gemaakt, waarbij het oost-west- en west-oostverkeer zoveel mogelijk ontzien dient te worden.

## 2. Besluitpunten college

1. Het college besluit dat een linksafslaande beweging vanaf de Prinsenbrug richting het centrum niet gerealiseerd kan worden vanwege een verslechtering van de doorstroming: via de Catharijnebrug wordt een goed alternatief geboden voor de autobereikbaarheid van parkeergarage Stationsplein en omgeving.
2. Het college stemt in met de bijgevoegde brief die als antwoord dient richting de commissie Beheer op de ingediende motie 'Bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug/Spaarne'.
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.
5. Het besluit van het college wordt ter bespreking voorgelegd aan de commissie Beheer.

## 3. Beoogd resultaat

Door het adviesbureau DHV is geanalyseerd welke mogelijkheden zouden kunnen bestaan tot introductie van een linksafbeweging op de Prinsenbrug. Op basis daarvan is bijgaande brief opgesteld die een antwoord geeft op de ingediende motie 'Bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug/Spaarne'.

## 4. Argumenten

Uitgaande van de bestaande afmetingen van de Prinsenbrug is nagegaan of een introductie van een linksafbeweging tot de mogelijkheden kan behoren.

In elke variant bleek dat het introduceren van een linksaf-beweging ervoor zorgde dat de doorstroming van het oost-westverkeer en west-oostverkeer verslechterde, waardoor er fileopbouw ontstaat. Deze conclusie komt voort uit een onderzoek door het verkeerskundig adviesbureau DHV.

In de motie wordt aangeduid dat de autobereikbaarheid van het Stationsplein slecht is. Ruim voor de Prinsenbrug bestaat de keuze om richting parkeergarage Stationsplein te rijden. Dit wordt ondersteund door de al aanwezige parkeerroute-bebording, zowel op de Oudeweg (ten oosten van de Ged. Oostersingelgracht) als ook op de Amsterdamsevaart. Wel zal zo spoedig mogelijk een aanvullende maatregel op de bestaande bewegwijzering op deze route worden aangebracht om eventuele nog aanwezige onduidelijkheden weg te nemen. Deze aanpassingen zullen bestaan uit het toevoegen van de tekst '*P-Route centrum*' op de blauwe 'ANWB-borden.' De uitrol van deze maatregel zal medio maart 2012 van start gaan.

In de motie wordt gesproken over een vermindering van de verkeersdruk op het kruispunt als gevolg van de ingebruikname van de fly-overs. Uit recente verkeerstellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Prinsenbrug vrijwel ongewijzigd is gebleven.

#### **5. Kanttekeningen**

In het onderzoek van het verkeerskundig adviesbureau en de brief die als antwoord dient op de motie wordt uitgegaan van de bestaande afmetingen van de Prinsenbrug. Hoewel het technisch mogelijk is om de brug te verbreden, zijn hier geen middelen voor gereserveerd. Al eerder werd een eventueel verbreding van de Prinsenbrug globaal geraamd op tenminste € 3,5 miljoen.

#### **6. Uitvoering**

De leden van de commissie Beheer worden geïnformeerd door bijgevoegde brief.

#### **7. Bijlagen**

Bijlage 1: Memo Kruispuntberekening Prinsenbrug

Bijlage 2: brief College aan de Commissie beheer

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

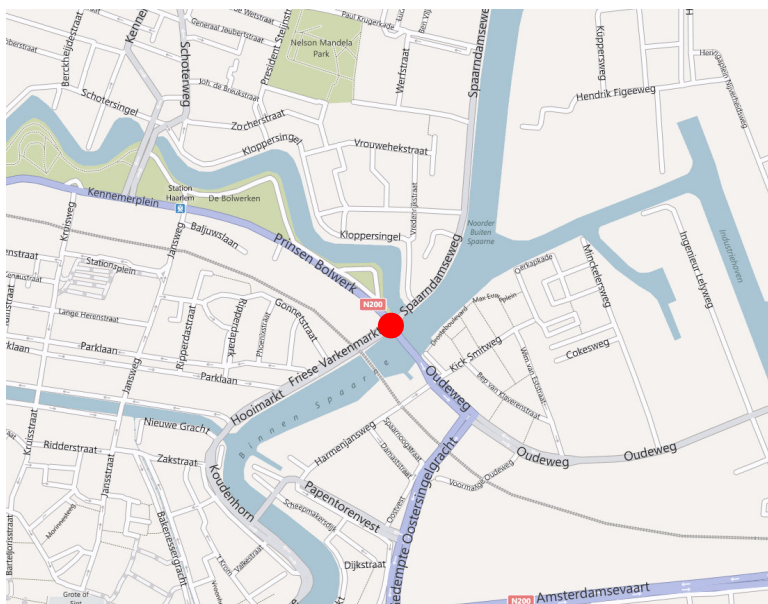
de burgemeester

## MEMO

Aan : Gemeente Haarlem, dhr. J. de Vries  
Van : DHV B.V., Jorg van Wijk en Kees van der Zwart  
Dossier : AD2333-104-100  
Project : Kruispuntberekening Prinsenbrug  
Betreft : Memo kruispuntberekening Prinsenbrug

Ons kenmerk : MO-AF20110818  
Datum : 9 november 2011  
Classificatie : Klant vertrouwelijk

### Memo kruispuntberekening Prinsenbrug Haarlem



### Aanleiding

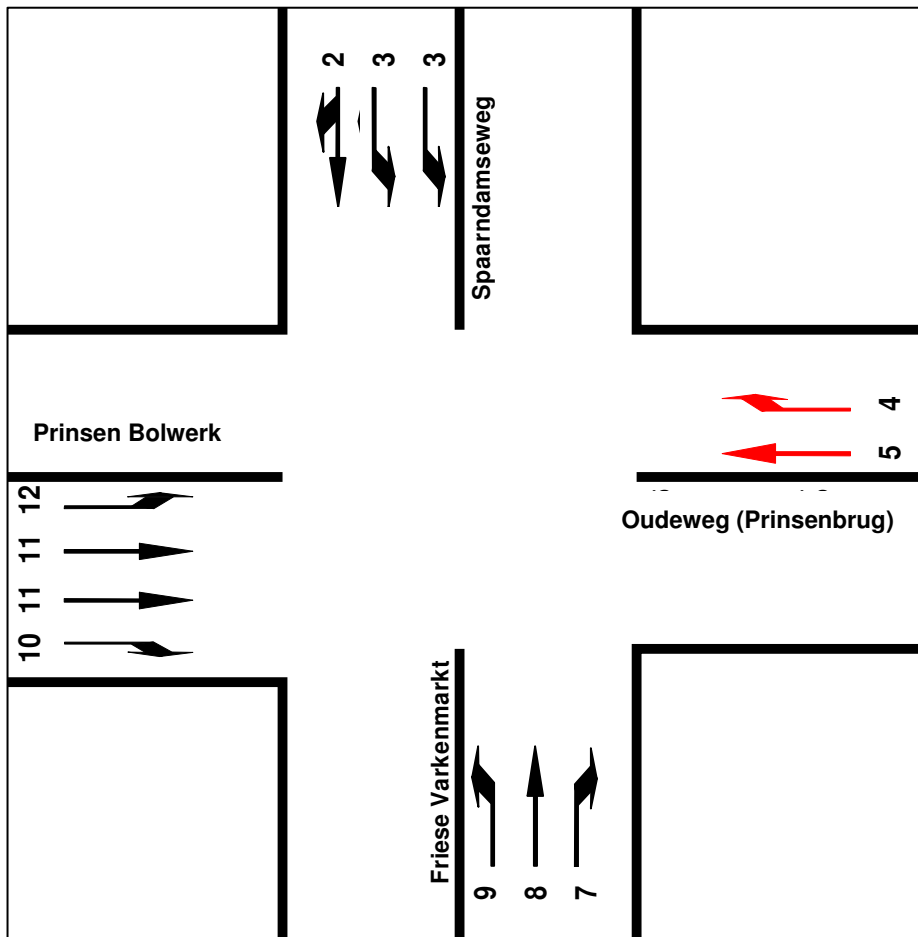
Op het kruispunt Prinsenbrug / Friese Varkenmarkt in Haarlem is het momenteel niet mogelijk om komende vanaf de Prinsenbrug (Oudeweg) linksaf te slaan richting de Friese Varkenmarkt. Vanuit de gemeenteraad is de vraag gesteld of deze linksafbeweging geïntroduceerd kan worden. Er is een verkeerkundig onderzoek uitgevoerd om te bekijken of aan dit verzoek kan worden voldaan. In de nu voor u liggende memo worden de bevindingen beschreven.

### Situatieschets

Op dit moment zijn er op de Prinsenbrug in beide richtingen twee rijstroken beschikbaar. Voor de verkeerskundige analyse wordt er met de rijstrookindeling (linksafslaand, rechtdoorgaand, rechtsafslaand of een combinatie hiervan) van de twee beschikbare rijstroken gevarieerd. Randvoorwaarde bij dit onderzoek is dat de brug niet wordt verbreed. Het verkeerskundig onderzoek (kruispuntberekeningen) moet antwoord geven op de vraag of het toevoegen van de linksafbeweging vanaf de brug richting de Friese Varkenmarkt inpasbaar is in de huidige (gekoppelde) verkeerslichtenregeling<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Gekoppelde verkeerslichtenregeling betekent dat kruispunten met elkaar in relatie staan zodat de hoofdstromen (verkeer) tussen de kruispunten kunnen doorrijden.

In de huidige situatie is de linkerrijstrook voor rechtdoorgaand verkeer en de rechterrijstrook voor rechtsafslaand verkeer. In onderstaande afbeelding A is het kruispunt schematisch weergegeven (met de gehanteerde richtingnummering). Fiets- en voetgangersrichtingen zijn niet opgenomen in de afbeelding omdat deze voor alle varianten gelijk blijven. De Prinsenbrug ligt aan de oostkant van het kruispunt, met de rijstrookindeling van de rood gekleurde richtingen kan dus worden gevarieerd.



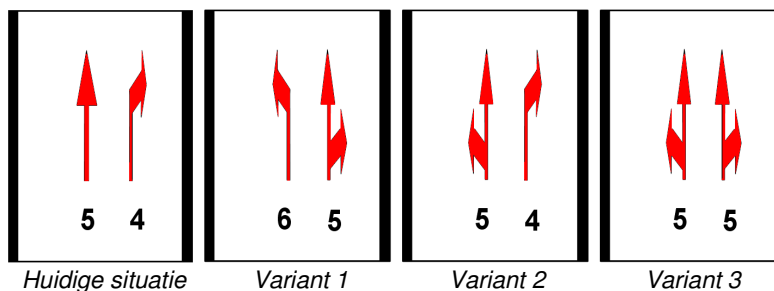
Afb. A Schematische weergave kruispunt Prinsenbrug/Friese Varkenmarkt/Spaarndamseweg/Prinsen Bolwerk

### Vormgevingsvarianten

Er zijn op de Prinsenbrug twee rijstroken beschikbaar. Dit betekent dat er voor de inpassing van de linksaf beweging in totaal drie mogelijkheden zijn voor de rijstrookindeling op de Prinsenbrug. Dit zijn:

1. De linkerrijstrook voor linksafslaand verkeer en de rechterrijstrook voor rechtdoorgaand- en rechtsafslaand verkeer;
2. De linkerrijstrook voor linksafslaand- en rechtdoorgaand verkeer en de rechterrijstrook voor rechtsafslaand verkeer;
3. Beide rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer en de linkerrijstrook voor linksafslaand verkeer en de rechterrijstrook voor rechtsafslaand verkeer.

In onderstaande afbeelding B zijn de verschillende vormgevingsvarianten (van de oostelijke tak van het kruispunt uit afbeelding A) naast de huidige situatie weergegeven:



Afbeelding B: Verschillende vormgevingsvarianten voor oostelijke tak kruispunt Prinsenbrug / Friese Varkenmarkt

Deze drie vormgevingsvarianten zijn op de huidige situatie doorgerekend. Dit houdt in dat per variant is berekend of de inpassing van de linksafbeweging richting de Friese Varkenmarkt inpasbaar is.

### Intensiteiten

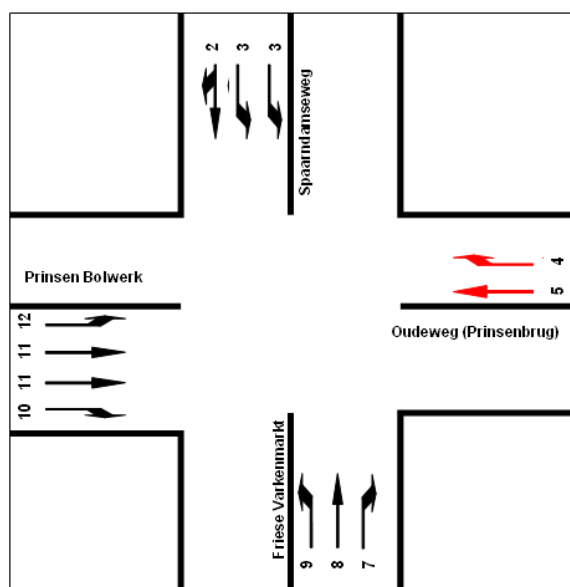
Voordat de verschillende varianten doorgerekend worden, moet er inzicht zijn in de intensiteiten van het kruispunt. De intensiteiten zijn afkomstig van tellingen uit de bestaande verkeersregelinstallatie (VRI) van juni t/m september 2011, waarbij is gekeken naar de intensiteiten op werkdagen. Hiervan zijn de gemiddelde intensiteiten bepaald (waarbij de tellingen tijdens de zomervakantie niet zijn meegenomen). Vervolgens is het drukste uur voor de ochtend- en avondspits bepaald. Door fluctuaties in het verkeersaanbod gedurende de telperiode, is er een ophoging van 10% toegepast op de intensiteiten. Dit is afgestemd met de gemeente Haarlem.

Uit visuele tellingen van OGV-Beleid<sup>2</sup> is gebleken dat er 2 tot 3% vrachtverkeer aanwezig is. Voor deze studie is het percentage vrachtverkeer vastgesteld op 2%.

De intensiteiten voor de linksafbeweging richting de Friese Varkenmarkt (richting 06 uit afbeelding B) zijn door de gemeente Haarlem berekend. Dit op basis van een analyse van de verkeersstellingen op de kruispunten in de omgeving van het kruispunt nabij de Prinsenbrug. Hierbij is gekeken naar de hoeveelheid verkeer op de route Gedempte Oostersingelgracht - Papentorenvest - Catharijnebrug - Hooimarkt. In tabel 1 zijn de resulterende intensiteiten in PAE<sup>3</sup> per uur weergegeven.

Tabel 1: Intensiteiten in PAE/uur

richting	ochtendspits	avondspits
02	342	240
03	709	377
04	415	1038
05	676	913
06	91	198
07	135	110
08	119	174
09	66	101
10	128	130
11	922	585
12	37	40



<sup>2</sup> OGV: Openbare Ruimte, Groen en Verkeer

<sup>3</sup> PAE is een meeteenheid die staat voor personenauto-equivalent, waarbij al het verkeer (zoals ook vrachtverkeer) wordt omgerekend naar personenauto's. Eén vrachtauto telt zodoende als meerdere personenauto's.

## Kruispuntberekeningen

Per variant is berekend of de inpassing van de linksafbeweging richting de Friese Varkenmarkt inpasbaar is. De kruispuntberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Cocon. Cocon is een hulpmiddel om verkeerslichtenregelingen te ontwerpen en te evalueren. Dit programma is een landelijk erkend standaard computerprogramma om dergelijke berekeningen uit te voeren.

De volgende uitgangspunten, afgestemd met de gemeente Haarlem, zijn gehanteerd bij de kruispuntberekeningen:

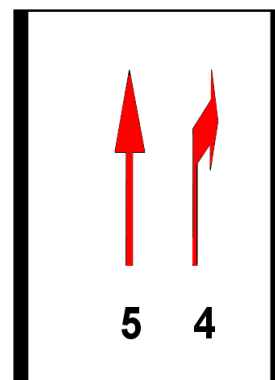
- De ontruimingstijden<sup>4</sup> van de nieuwe conflicten zijn ingeschat;
- De maximale cyclustijd<sup>5</sup> (ongekoppeld) is 120 seconden. Bij gekoppelde kruispunten gaat de cyclustijd omhoog. Vanaf 120 seconden kan het verkeer niet meer goed worden afgewikkeld wat negatief is voor de doorstroming;
- De maximale verzadigingsgraad<sup>6</sup> is 0,90;
- Het kruispunt Prinsenbrug / Friese Varkenmarkt is momenteel gekoppeld met het kruispunt Oudeweg / Kick Smitweg. Deze koppeling moet in stand worden gehouden, waardoor de cyclustijd in het fasendiagram<sup>7</sup> 121 seconden is;
- De groentijden en fasevolgorde zijn overgenomen uit de aangeleverde verkeerslichtenregeling van de gemeente Haarlem. Het betreft het bestand N8143REA.C, d.d. 05-02-2008;
- Bij de kruispuntberekeningen geldt voor de fietsrichtingen dat alle fietsrichtingen tegelijk groen krijgen zonder dat er op dat moment autoverkeer groen krijgt.

### Huidige situatie

Om de verkeersafwikkeling van de drie varianten te kunnen vergelijken is in eerste instantie de huidige situatie doorgerekend. Hieruit blijkt dat het verkeer in de ochtendspits regelbaar is met een cyclustijd van 100 seconden. De avondspits is het verkeer regelbaar met 119 seconden. Dit is een hoge cyclustijd die tegen de maximale waarde van 120 seconden aan zit. Een cyclustijd van meer dan 120 seconden houdt in dat het verkeer niet meer goed kan worden afgewikkeld wat negatief is voor de doorstroming van het verkeer. In tabel 2 zijn de uitkomsten (maatgevende conflictgroep<sup>8</sup>, de conflictbelasting<sup>9</sup> en de cyclustijd) van de kruispuntberekening per periode weergegeven.

Tabel 2: Kruispuntberekening huidige situatie

periode	maatgevende conflictgroep	conflictbelasting	cyclustijd (sec)
ochtendspits	02-05-09-12-98	0,618	100
avondspits	02-05-09-12-98	0,705	119



<sup>4</sup> De ontruimingstijd is de tijd die tussen de roodfase van een richting en de groenfase van een andere richting zit. Hiermee wordt voorkomen dat een optrekkende weggebruiker (die net groen heeft gekregen) in conflict komt met een weggebruiker die vlak voor de roodfase het kruispunt oprijdt.

<sup>5</sup> De cyclustijd is de totale duur van één fasecyclus. Binnen een fasecyclus krijgen alle richtingen van een verkeersregelinstantie minimaal éénmaal groen, geel en rood.

<sup>6</sup> De verzadigingsgraad, een getal tussen 0 en 1, geeft aan hoe zwaar een richting belast is en dus hoe de verwachte verkeersafwikkeling is. Hoe hoger de verzadigingsgraad (hoe dichterbij de 1), hoe slechter de verkeersafwikkeling.

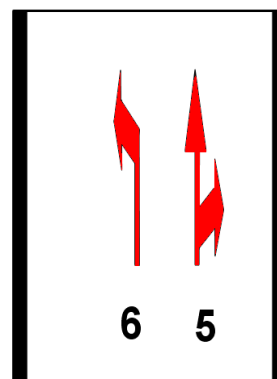
<sup>7</sup> Een fasendiagram is een schematische weergave van de fasecyclus. Binnen een fasecyclus krijgen alle richtingen van een verkeersregelinstantie minimaal éénmaal groen, geel en rood.

<sup>8</sup> Een conflictgroep is de opeenvolging van groenfases inclusief geelfase en ontruimingstijd van alle met elkaar conflicterende richtingen. De conflictgroep met de grootste resulterende cyclustijd is de maatgevende conflictgroep.

<sup>9</sup> De conflictbelasting is de som van de belastingsgraad (intensiteit / capaciteit) van de richtingen in een bepaalde conflictgroep.

Variant 1

Vervolgens is de verkeersafwikkeling van variant 1 doorgerekend. Hierbij is de linker rijstrook voor linksafslaand verkeer (richting Friese Varkenmarkt) en de rechterrijstrook voor rechtdoorgaand verkeer en rechtsafslaand verkeer (richting de Spaarndamseweg). Hiermee is het verkeer in zowel de ochtend- als de avondspits niet meer regelbaar binnen een cyclustijd van 120 seconden. Dit betekent dat het verkeer niet meer goed kan worden afgewikkeld wat negatief is voor de doorstroming van het verkeer. De opgetelde intensiteit voor richting 05 in de avondspits is 1952 pae/uur, wat nog hoger is dan de capaciteit van deze rijstrook. De uitkomsten van de kruispuntberekening van deze variant staan in tabel 3 weergegeven.

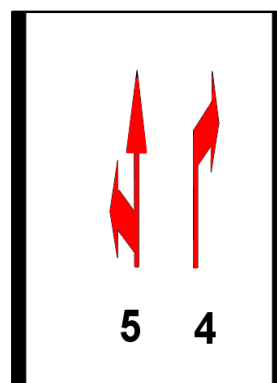


Tabel 3: Kruispuntberekening variant 1

periode	maatgevende conflictgroep	conflictbelasting	cyclustijd (sec)
ochtendspits	03-29-08-05	0,895	niet regelbaar
avondspits	03-24-08-12-05	1,339	niet regelbaar

Variant 2

Bij variant 2 is de linkerrijstrook bestemd voor zowel rechtdoorgaand verkeer als linksafslaand verkeer (richting de Friese Varkenmarkt) en de rechterrijstrook alleen voor rechtsafslaand verkeer (richting de Spaarndamseweg). Gezien de hoge intensiteit op richting 04, kan dit voor de avondspits een verbetering opleveren. Echter, het verkeer is nog steeds zowel in de ochtend- als avondspits niet regelbaar binnen een cyclustijd van 120 seconden. Dit betekent dat het verkeer niet meer goed kan worden afgewikkeld wat negatief is voor de doorstroming van het verkeer. In tabel 4 zijn de uitkomsten van de kruispuntberekening weergegeven.

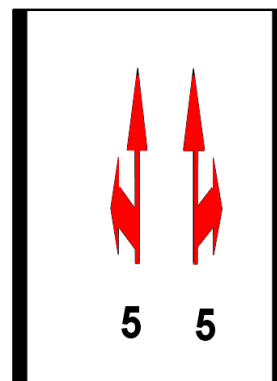


Tabel 4: Kruispuntberekening variant 2

periode	maatgevende conflictgroep	conflictbelasting	cyclustijd (sec)
ochtendspits	03-22-08-11-05	0,935	niet regelbaar
avondspits	02-09-11-38-05	0,951	niet regelbaar

Variant 3

Bij de laatste doorgerekende variant (variant 3) zijn beide rijstroken bestemd voor het rechtdoorgaande verkeer, waarbij de linkerrijstrook ook voor het linksafslaande verkeer (richting de Friese Varkenmarkt) is en de rechterrijstrook ook voor het rechtsafslaande verkeer (richting de Spaarndamseweg). Ook hiermee is het verkeer zowel tijdens de ochtend- als avondspits niet regelbaar. Dit betekent dat het verkeer niet meer goed kan worden afgewikkeld wat negatief is voor de doorstroming van het verkeer. De uitkomsten van de kruispuntberekening van deze variant zijn in tabel 5 weergegeven.



Tabel 5: Kruispuntberekening variant 3

periode	maatgevende conflictgroep	conflictbelasting	cyclustijd (sec)
ochtendspits	03-29-08-11-05	0,880	niet regelbaar
avondspits	02-09-11-98-05	1,003	niet regelbaar



**Conclusie**

In de huidige situatie is het verkeer tijdens het drukste uur in de ochtendspits regelbaar met een cyclustijd van 100 seconden. In de avondspits is het verkeer nog maar net regelbaar met een cyclustijd van 119 seconden, waarbij is gesteld dat de maximale cyclustijd 120 seconden mag zijn. Is de cyclustijd groter dan 120 seconden dan betekent dit dat het verkeer niet meer goed kan worden afgewikkeld wat negatief is voor de doorstroming van het verkeer.

Vanuit de beschouwing van de huidige situatie volgt dat een toename van verkeer op dit kruispunt problemen geeft bij de afwikkeling. Het toevoegen van een richting op dit kruispunt zorgt ervoor dat er meer conflicten ontstaan, dit heeft een negatief effect op de verkeersafwikkeling. De uitgevoerde kruispuntberekeningen bevestigen dit. Bij alle drie de varianten kan het verkeer tijdens de drukste uren in de spitsperioden niet worden afgewikkeld.

Als optimalisatie is onderzocht of het zinvol is om het fietsblok (alle fietsrichtingen krijgen tegelijk groen zonder dat op dat moment autoverkeer groen krijgt) los te laten. Ook dit heeft nauwelijks tot geen effect op de capaciteit van het kruispunt.

Vanuit dit onderzoek volgt daarom de conclusie dat het niet mogelijk is om de linksafbeweging te introduceren zonder dat hierdoor de doorstroming van het verkeer ernstig wordt belemmerd (oververzadiging). Zeker niet wanneer hierbij nog rekening gehouden moet worden met de koppeling naar de VRI's van de naastliggende kruispunten (leidt tot verdere verhoging van de cyclustijden).

## College van B&W

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan De leden van de Commissie beheer

Datum 29 februari 2012  
Ons kenmerk WZ/OGV/2012/54107  
Contactpersoon P de Weerd  
Doorkiesnummer 023-0235113273  
E-mail pdeweerd@haarlem.nl  
Kopie aan RvD; RK; LH  
Bijlage(n) 1  
Onderwerp Motie bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug/Spaarne

Geachte leden van de commissie Beheer,

De raad heeft bij haar vergadering van 21 juli 2011 een motie aangenomen om te onderzoeken of binnen de bestaande afmetingen van de brug een linksaf beweging vanaf de Prinsenbrug richting het centrum mogelijk kan worden gemaakt, waarbij het oost-west- en west-oostverkeer zoveel mogelijk ontzien dient te worden. Tevens dienen de uitkomsten van deze voorgelegd te worden aan de Commissie Beheer. In deze brief (en het achterliggende onderzoek) is uitgegaan van de bestaande afmetingen van de brug. Er ontstaan extra mogelijkheden indien de brug verbreed wordt (een eerdere globale raming kwam uit op tenminste €3,5 miljoen). De daartoe benodigde middelen zijn echter niet beschikbaar.

Middels deze brief wil het college u informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar de haalbaarheid van een linksaf beweging vanaf de Prinsenbrug richting het centrum. Het uiteindelijke stuk, een memo van verkeerskundig bureau DHV is technisch van aard en geeft een technische weergave van de resultaten. Het college hecht eraan u breder te informeren dan alleen de technische beantwoording, deze brief vormt daarmee een toelichting op de achterliggende (technische) memo.

DHV heeft onderzocht of een links afslaan beweging vanaf de Prinsenbrug richting het centrum mogelijk is. Om dit te onderzoeken zijn er drie varianten opgesteld en onderzocht. Hierbij geldt dat er vanaf de Prinsenbrug richting het kruispunt (centrum) gekeken wordt. Uitgangspunt was het gebruikmaken van de twee beschikbare rijstroken op de brug:

- Variant 1: de linkerrijstrook alleen bedoeld voor linksafslaand verkeer, de rechter rijstrook voor rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer;
- Variant 2: de linkerrijstrook voor linksafslaand en rechtdoorgaand verkeer, en de rechterrijstrook voor rechtsafslaand verkeer;
- Variant 3: beide rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer en de linkerrijstrook voor linksafslaand verkeer en de rechterrijstrook voor rechtsafslaand verkeer.

Op basis van verkeersintensiteiten (die van tevoren gemeten zijn) is gekeken of het haalbaar is om linksafslaand verkeer vanaf de Prinsenbrug richting het centrum mogelijk te maken. Het uitgangspunt hierbij is dat het verkeer (op alle takken van het kruispunt) binnen 120 seconden afgewikkeld kan worden. Boven de 120 seconden kan het verkeer niet meer goed worden afgewikkeld, dat heeft tot gevolg dat de doorstroming slecht(er) wordt en er fileopbouw is.

Uit het rapport is gebleken dat tijdens het drukste uur in de ochtendspits geen enkele variant het verkeer goed kan afwikkelen. Tijdens de avondspits kan het verkeer net geregeld worden, de cyclustijd is dan 119 seconden. Bij een kleine toename van de hoeveelheid verkeer, blijkt dat ook in de avondspits het niet mogelijk is om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. De eindconclusie van het rapport is dat *'het niet mogelijk is om de linksafbeweging te introduceren zonder dat hierdoor de doorstroming van het verkeer ernstig wordt belemmerd'*.

Deze conclusie is helder, maar geeft nog geen volledig antwoord op de ingediende motie, omdat er gesproken wordt over een niet optimale autobereikbaarheid van het Stationsplein en omgeving. De bereikbaarheid per auto van het Stationsplein en omgeving naar de Prinsenbrug is inderdaad minder goed dan in de oude situatie, toch bestrijdt het college dat de autobereikbaarheid van het Stationsplein slecht is. Ruim voor de Prinsenbrug bestaat al de keuze om richting het Stationsplein te rijden, door via de Papentorenvest over de Catharijnebrug te rijden, om vervolgens rechtsaf via de Koudenhorn/Hooimarkt over de Parklaan richting parkeergarage Station en omgeving te rijden. De nu reeds bestaande parkeerroutebebording geeft zowel op de Oudeweg als ook op de Amsterdamsevaart de routing aan naar de parkeergarage Stationsplein. Momenteel wordt wel gewerkt aan verdere verbeteringen van deze verwijzingen op verschillende punten op deze route.

Tevens wordt in de motie gesproken over minder verkeersdruk op het kruispunt Spaarndamseweg/Oudeweg/Fr. Varkenmarkt/Prinsenbolwerk, ten gevolge van de opening van de fly-over. Hoewel dit een begrijpelijke redenatie is, deelt het college deze verwachting op korte termijn niet. Recente verkeerstellingen op bovengenoemd kruispunt wijzen uit dat er geen sprake is van vermindering van de verkeersdruk na openstelling van de fly-over.

Het college is van mening dat een linksafslaande beweging vanaf de Prinsenbrug richting het centrum niet gerealiseerd kan worden, enerzijds vanwege een verslechtering van de doorstroming van het oost-west verkeer, anderzijds omdat via de Catharijnebrug een goed alternatief wordt geboden in de autobereikbaarheid van het Stationsplein en omgeving. Wel zal zo spoedig mogelijk een aanvullende maatregel op de bestaande bewegwijzering op deze route worden aangebracht om eventuele nog aanwezige onduidelijkheden weg te nemen. Deze aanpassingen zullen bestaan uit het toevoegen van de tekst '*P-Route centrum*' op de blauwe 'ANWB-borden.' De uitrol van deze maatregel zal medio maart 2012 van start gaan.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,  
ing. S.M.M. Borgers,

de burgemeester,  
mr. B.B. Schneiders