

Oplegvel Informatienota

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. T de Rudder
Telefoon 0235113543 E-mail: tderudder@haarlem.nl
WZ/BOGV Reg.nr. 2012/160745
Te kopiëren: bijlage A
B & W-vergadering van 24 april 2012

Onderwerp

Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten

DOEL: Informeren

Het college wil met de notitie 'Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten' de raadscommissies Ontwikkeling en Beheer informeren over het grotere verkeerssysteem aan de noordoostkant van Haarlem.

B&W

1. Het college neemt kennis van de notitie 'Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten'
2. De betrokkenen worden geïnformeerd
3. Het college informeert de commissies Beheer en Ontwikkeling over dit onderwerp

Informatienota

Onderwerp: Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten

Reg. Nummer: WZ/BOGV/160745

1. Inleiding

Voor en tijdens deze collegeperiode is er gewerkt aan een integrale verbetering van de autobereikbaarheid van Haarlem. Met in het achterhoofd de vaststelling van een aantal moties door de gemeenteraad inzake de noordoostkant van Haarlem, is het zaak om de verbetering van de bereikbaarheid op integrale wijze te blijven zien. Dit is de reden dat de notitie “Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten” is opgesteld.

2. Kernboodschap

In het door de raad en de regio vastgestelde beleid wordt ingezet op een verbetering van de doorstroming van het verkeer over de zogenaamde ‘Oostweg’; de route tussen het Delftplein en de fly-over. Aanleiding hiervoor is het verminderen van het verkeer in de stad en het geleiden van het verkeer om de stad heen, zoals ook in het coalitieakkoord beschreven.

Om deze route goed te laten functioneren, zijn nog 5 grotere verbeteringen uit te voeren op en langs deze route. De uitvoering van deze verbeteringen zal tijd, geld en moeite kosten. Reageren op incidenten is geen goede manier om tot een functionerend groter geheel te komen.

Op grond daarvan is het volgende besloten:

1. Het college neemt kennis van de notitie ‘Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten’
2. De betrokkenen worden geïnformeerd
3. Het college informeert de commissies Beheer en Ontwikkeling over dit onderwerp

3. Consequenties

De belangrijkste consequentie van deze notitie is dat er inzicht wordt gegeven in het grotere verkeerssysteem van Haarlem noordoost en de maatregelen die er nodig zijn om de ‘Oostweg’ beter als doorgaande route te laten functioneren.

De consequentie zal ook zijn dat er discussie kan ontstaan over het tempo van uit te voeren maatregelen, de wenselijkheid van de verbeteringen en de financiering van deze verbeteringen. Het moge duidelijk zijn dat de maatregelen rond de Oudeweg en de Waarderbrug nu al broodnodig zijn, om te voorkomen dat binnen afzienbare tijd weer nieuwe problemen gaan ontstaan op de Oudeweg.

Van daaruit kan volgordegericht verder gewerkt worden aan de Oostweg richting Noorden om de doelstellingen van het Coalitieakkoord waar te kunnen blijven maken. Echter, indien een of meer delen van dit samenhangende pakket niet tot stand zal komen, zal fors afbreuk worden gedaan aan de effectiviteit van de wel reeds genomen maatregelen.

4. Vervolg

De notitie ‘Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten’ wordt toegezonden ter kennisname aan de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling.

5. Bijlagen

1. Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten

Haarlem en de autobereikbaarheid vanuit het oosten

1. Inleiding

a. Bereikbaarheid belangrijk voor Haarlem

Haarlem is een aantrekkelijke stad, met een regionale aantrekkingskracht, gelegen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Een goede bereikbaarheid van de stad per fiets, openbaar vervoer en auto is belangrijk voor onze regionale functie. Haarlemmers zelf werken en leven in de stad én in de regio. Voor de bewoners en forensen is een goede bereikbaarheid van stad en regio van groot belang. Om Haarlem aantrekkelijk te houden, is het zaak de bereikbaarheid van Haarlem te verbeteren. Geen actie ondernemen betekent achteruitgang. De aanpak moet zich richten op de structurele verkeersontwikkeling, niet op incidenten.

Voor en tijdens deze collegeperiode is gewerkt aan het creëren van eenheid in de regio op het terrein van bereikbaarheid. Beleidsmatig is die eenheid zeker aanwezig met de vaststelling van de Regionale Bereikbaarheidsvisie door de raden van Haarlem, Bloemendaal, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort en de Kamer van Koophandel.. Daarmee is nu de grondslag aanwezig om vervolgstappen te zetten. Op dit moment zijn de inspanningen gericht op de totstandkoming van een mobiliteitsfonds dat de ruimtelijke en technische uitvoering van de werkzaamheden financieel haalbaar moet maken en voor decennia de regiogemeenten aan elkaar bindt op basis van een gemeenschappelijk streven. De regionale bereikbaarheidsvisie richt zich primair op openbaar vervoer en autoverkeer. In deze notitie is de focus gericht op de afwikkeling van het autoverkeer aan de noordoostzijde van Haarlem.

b. Verbetering bereikbaarheid onderdeel van het coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord 2010-2014 staat de keuze aangegeven voor een autoluwe binnenstad en het omleiden van het doorgaande verkeer om in plaats van door de stad heen. In dit kader past o.a.:

- de opening van de fly-over
- de afwaardering van de Amsterdamsevaart
- het creëren van een groene golf tussen de Vondelweg en de fly-over
- de herstructurering van de Oostweg: de aansluiting van de N200 via de fly-over en Waarderweg, over de Schoterbrug en Vondelweg met het Delftplein
- de aanpassing van de Oudeweg als toeleidende weg naar de parkeerring rond de binnenstad
- Openstellen van de Waarderbrug in twee richtingen

Niet elke stap staat expliciet omschreven in het coalitieakkoord, maar is in samenhang onderdeel van de oostelijke bereikbaarheid.

c. Regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland vastgesteld als basis voor keuzes

De hierboven genoemde verkeersverbeteringen zijn onderdelen van een stelsel van samenhangende keuzes, die er op gericht zijn het verkeer in Haarlem en Zuid-Kennemerland te verbeteren. Om dat stelsel vast te leggen is de Regionale Bereikbaarheidsvisie vastgesteld door de raden van de gemeenten in Zuid-Kennemerland. Immers, de bereikbaarheidsproblematiek trekt zich niets aan van gemeentegrenzen.

Wij stellen vast dat de bereikbaarheid van de regio onder druk staat. Het autobezit is de afgelopen decennia toegenomen. Net buiten de regio is er veel bijgebouwd, zonder dat de wegen of het openbaar vervoer naar evenredigheid zijn aangepast. De bouwambities zijn nog niet beëindigd. Daarom is er meer nodig om tot echte antwoorden te komen. Samenwerking is onontbeerlijk. Haarlem, Bloemendaal, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Heemstede, Zandvoort en de Kamer van Koophandel hebben de handen ineengeslagen.

De in de Regionale Bereikbaarheidsvisie vastgestelde ‘ringenstructuur’ maakt het verkeerssysteem van Zuid-Kennemerland, en dus van, naar en in Haarlem, minder kwetsbaar. Doel is de benodigde financiën hiervoor dan ook vanuit de hele regio te dekken. Een uit te werken aspect van de binnenstedelijke bereikbaarheid is de tweezijdige openstelling voor autoverkeer van de Waarderbrug. Onderzoek daarnaar wordt nu uitgevoerd.

2. Bestaande situatie

a. Vastgestelde beleidsdocumenten

Al enige tijd wordt er gedacht en gewerkt aan de betere doorstroming van het verkeer aan de oostkant van Haarlem.

In het HVVP van 2003 is de Vondelweg al aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg A. De Vondelweg en Waarderweg zijn opgenomen als één lange route. De aanleg van de Schoterbrug en de Fly-over als nieuwe infrastructuur staan hierin eveneens opgenomen.

In het “Structuurplan 2020” uit 2005 is ook de eerste aanzet voor een Mariatunnel opgenomen, maar verder zegt dit plan hetzelfde als het HVVP 2003. Deze tunnel verbetert de verkeersafwikkeling aan de zuidzijde van Haarlem en ontlast het verkeersaanbod aan de zuidoostelijke zijde van de stad.

Daarna is in 2011 de Regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland door de vijf betrokken gemeenteraden vastgesteld. De bereikbaarheidsopgave houdt in dat: Zuid-Kennemerland goed wordt aangehaakt op landelijke netwerken, het doorgaand autoverkeer waar mogelijk langs stad en woonkernen geleid moet worden, dat hoogwaardig openbaar vervoer diep in het centrum van de regio moet doordringen, verkeersstromen ontvlochten moeten worden, bestaande netwerken optimaal benut moeten worden, leefbaarheidsproblemen als gevolg van verkeer moeten verminderen en ingespeeld moet worden op de ruimtelijke en economische dynamiek in de omgeving.

Ook heeft de raad in 2011 de Gebiedsvisie Oostradiaal vastgesteld. Hierin is het afwaarderen van de Amsterdamsevaart vastgesteld met het openstellen van de Fly-over. Ook het doortrekken van de Prins Bernhardlaan staat genoemd.

b. Grote infrastructurele werken zijn reeds uitgevoerd

Met de komst van de Fly-Over en de Schoterbrug werkt Haarlem gestaag aan het maken van een ringweg Oost. Tegelijkertijd verschuift de toegangsfunctie van de Amsterdamsevaart voor een deel naar de Oudeweg. De Oudeweg wordt hiermee belangrijker.

De ringweg aan de oostkant van de stad moet zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer aan de noordoostkant van Haarlem. Deze Oostweg moet het verkeer ook beter

verdelen over de verschillende bruggen de stad in en het doorgaande verkeer om Haarlem heen leiden.

De uitgevoerde aanpassingen aan de verkeersstructuur in de afgelopen jaren zijn allen passend in het vastgestelde beleid en het coalitieakkoord en zijn gericht op het verbeteren van de verkeerssituatie in het oostelijk deel van Haarlem en daarmee voor de hele stad.

3. Nog uit te voeren verbeteringen

a. Volledig functioneren vergt mogelijk nog vijftal grotere aanpassingen

- a) Aanpassen Oudeweg
- b) Volledig openstellen Waarderbrug in twee richtingen
- c) Verbreden Waarderweg tot Schoterbrug
- d) Verbeteren doorstroming Vondelweg
- e) Aanpak kruising Spaarndamseweg/Schoterbrug en Vondelweg/Jan Gijzenkade
- f) Doortrekken Prins Bernhardlaan

b. Samenhang in oorzaak en gevolg

De vijf hierboven beschreven maatregelen hebben flinke samenhang in het grotere plan voor het verkeer op de Oostweg en omgeving.

Door de openstelling van de fly-over, de gewenste blijvende afwaardering van de Amsterdamsevaart en daarmee het mogelijk maken van de realisering van de gebiedsvisie Oostradiaal moet de verkeersafwikkeling op de Oostweg worden verbeterd. Het is noodzakelijk de Waarderweg te verbreden van tweebaans naar vierbaans. Vervolgens dient de verkeersafwikkeling op de Vondelweg te worden verbeterd. Doelstelling is dit uit te voeren zonder het aantal rijstroken op de Vondelweg te verdubbelen.

Deze maatregelen hebben, zoals nu wordt ingeschat, géén bovenregionale verkeersaanzuigende werking. De aanleg van de spitsstroken op de A9 zorgt er bijvoorbeeld voor dat doorgaand noord-zuid verkeer op de snelweg blijft.

Ten behoeve van de verbetering van de verkeersdoorstroming op de Vondelweg moeten de kruisingen Spaarndamseweg/Schoterbrug en Vondelweg/Jan Gijzenkade worden aangepakt.

Een ander effect van de openstelling van de fly-over en de afwaardering van de Amsterdamsevaart is, zoals verwacht, het grotere verkeersaanbod op de Oudeweg op korte termijn. Er is gewacht met het nemen van maatregelen, zodat inzicht kon worden verkregen in grotere en kleinere veranderingen in het verkeersaanbod.

Het is op dit moment onduidelijk wat op de langere termijn het gevolg op de Oudeweg is wanneer de Waarderweg is verbreed en de Vondelweg op het gebied van de verkeersafwikkeling is verbeterd.

Het doortrekken van de Prins Bernhardlaan richting Oudeweg en Waarderweg is ingegeven vanuit voornamelijk ruimtelijke ordeningsmotieven. Voor een volledige uitvoering van de wensen uit de Gebiedsvisie Oostradiaal is het nodig de Prins Bernhardlaan door te trekken naar het noorden. Tevens is het voor het meer betrekken van Schalkwijk bij de rest van de stad Haarlem goed als er een direct doorgaande route wordt gecreëerd.

Overigens leidt deze maatregel tot een verkeerstoename op de Oudeweg.

Samen zorgen deze maatregelen voor minder autoverkeer op de Bolwerken, de Amsterdamsevaart en de Spaarndamseweg en leiden tot een verbetering van de leefbaarheid (waaronder het milieu i.c. de luchtkwaliteit) in onze stad. Ook leidt dit alles tot een grote verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

a) Aanpassen Oudeweg

Door de openstelling van de fly-over en het afwaarderen van de Amsterdamsevaart in een richting, is het zoals verwacht drukker geworden op de Oudeweg. De effecten zijn nu te meten. Op de Prinsenbrug is het verkeer echter licht afgenomen, en op de Schoterbrug licht toegenomen. Dat betekent dat de openstelling van de fly-over een positief effect heeft op de bereikbaarheid van de binnenstad en een groter gebruik van de Schoterbrug tot gevolg heeft.

Het verkeer op de Oudeweg is flink toegenomen en er ontstaan op het moment files, problemen met linksaf invoegen voor bedrijven op de ongeregelde kruisingen en af en toe gevaarlijke situaties.

Het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Oudeweg en het verbeteren van de doorstroming op de kruising met de Gedempte Oostersingelgracht lijkt daarom op korte termijn nodig. De verwachte kosten worden geraamd rond de € 3 miljoen.

b) Volledig openstellen Waarderbrug

Om het autoverkeer te verdelen en zo de druk op de Bolwerken en Prinsenbrug, maar ook op de Schoterbrug, te verminderen, wordt het tweezijdig openstellen van de Waarderbrug op dit moment onderzocht.

De Waarderbrug is voor autoverkeer dichtgezet na opening van de Schoterbrug. Eén van de aanleidingen daarvoor was de onveilige situatie tussen auto's en fietsers. Later is de brug weer eenzijdig opengesteld voor autoverkeer. Het opnieuw tweezijdig openzetten van de Waarderbrug kan leiden tot een nieuwe onveilige situatie voor fietsers.

Om de veiligheid van fietsers te waarborgen is de aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen Haarlem Noord en de Waarderpolder de beste optie. Een tweede voorwaarde voor het openstellen van de Waarderbrug is dat de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de Waarderbrug binnen wettelijk aanvaardbare grenzen blijft. De duurste variant voor de afwikkeling van het fietsverkeer wordt vooralsnog geraamd tussen de € 3,5 miljoen en € 4 miljoen.

De verwerking van het verkeer over de Waarderbrug de wijken in (via Transvaalbuurt, Indische Buurt en Bomenbuurt) moet onderzocht worden. Op het moment is alleen de Zaanenstraat geschikt als wijkontsluitingsweg voor dit wijk-op-wijk verkeer en dat lijkt te weinig. Voor fietsverkeer door deze wijken heen zullen zeker aansluitende fietsroutes nodig zijn.

Bij herinvoering van tweezijdig autoverkeer op de Waarderbrug is het onvermijdelijk het onlangs vastgestelde DO Spaarndamseweg aan te passen en op deze weg in noordelijke richting een rechtsafstrook de Waarderbrug op aan te leggen.

c) Verbreden Waarderweg

Zoals al eerder aangegeven zal een verdere verbreding van de Waarderweg tot aan de Schoterbrug een verdere aanzet betekenen tot een realisatie van een succesvolle Oostweg. In het ruimtebeslag binnen de Waarderpolder is met deze optie ruimtetechnisch reeds rekening gehouden. Een globale raming van de kosten voor het omzetten van dit weggedeelte naar twee keer twee rijstroken worden ingeschat op € 2,5 à 3 miljoen.

d) Verbeteren doorstroming Vondelweg

Om de Oostweg tot een succes te maken, is het nodig weggebruikers te verleiden deze route te nemen. Het sneller laten doorstromen van het verkeer op de Vondelweg is een onderdeel van het aantrekkelijker maken van deze ringweg om de stad heen.

De doorstroming van de Vondelweg wordt op korte termijn verbeterd door beperkte aanpassingen aan de kruisingen en afslagen. Op zeer korte termijn wordt gestart met het maken van een zogenaamde 'Groene Golf' in twee delen. Kosten hiervoor zijn ongeveer geraamd op € 300.000,-.

Verdere aanpassing van de Vondelweg kan nodig zijn wanneer de route beter bekend is en dus meer auto's te verwerken krijgt.

Een eerste indicatie van de hiermee gemoeide kosten zijn vanaf € 5.000.000,-, oplopend, afhankelijk van de te kiezen oplossingen en inrichting.

e) Aanpak kruising Spaarndamseweg/Schoterbrug en kruising Vondelweg/Jan Gijzenkade

Deze twee kruisingen liggen vlak achter elkaar, en daarom is het ook nodig om ze samen aan te pakken.

Bij de Schoterbrug is er filevorming te zien. Op de Vondelweg in de ochtendspits, en op de Waarderweg in de avondspits. Het was hier al druk voor de opening van de fly-over, maar met het openstellen van de fly-over en het afwaarderen van de Amsterdamsevaart is het hier nog iets drukker geworden.

Het verbeteren en vooral vergroten (qua capaciteit) van de kruisingen Vondelweg/Jan Gijzenkade en Spaarndamseweg/Schoterbrug is een belangrijke voorwaarde voor een verbetering van de doorstroming van het verkeer op de Oostweg. Het aanpassen van de kruising is mogelijk nodig om het verkeer vanuit het zuiden sneller op de Vondelweg te krijgen en verkeer vanuit het noorden op de Waarderweg. In dit kader moet ook worden gekeken naar de aanpak van de Eksterlaan waar nu een dertig kilometerregime in voorbereiding is als onderdeel van de aanleg van een nieuwe riolering. Ook de kruising Vergierdeweg/Vondelweg is mogelijk een aandachtspunt.

Voor de lange termijn is het wellicht nodig om meer aanpassingen aan de Vondelweg te doen om de Oostweg nog beter te laten functioneren. Welke maatregelen dat zijn zal moeten blijken uit de aanpassingen van de kruisingen bij de J. Gijzenkade en de Schoterbrug.

Een eerste indicatie van de hiermee gemoeide kosten voor het aanpassen van deze kruisingen liggen tussen de € 2.000.000,- en € 3.000.000,-.

f) Doortrekken Prins Bernhardlaan

Om de ruimtelijke ambities uit de Gebiedsvisie Oostradiaal mogelijk te maken, is het nodig de Prins Bernhardlaan door te trekken. Een directe verbinding tussen de Pr. Bernhardlaan en de Oudeweg maakt het mede mogelijk om weggebruikers, die afslaan naar de Amsterdamsevaart richting Centrum te verleiden gebruik te maken van een doorgetrokken Pr. Bernhardlaan. Daarmee wordt een verdere invulling van een afgewaardeerde Amsterdamsevaart nog beter mogelijk. Zo ontstaat er ruimte op de Amsterdamsevaart voor het terugbrengen van water en maakt het verkeer plaats voor bebouwing (rood voor grijs). Ook is het beter verbinden van Schalkwijk aan de rest van de stad Haarlem een belangrijke reden om de Prins Bernhardlaan te willen doortrekken, zoals ook in het coalitieakkoord staat.

Gevolg is wel dat de Oudeweg in westelijke richting deze verbindingsfunctie zal overnemen, waarmee de verkeersdrukke op de Oudeweg weer toe kan nemen. Waarschijnlijk kost een onderdoorgang onder het spoor tenminste tussen de 15 en 20 miljoen euro.

4. Kostenraming (globaal) en planning

	2012	2013- 2014	2015- 2020	2020- ...	€
A. Aanpassen Oudeweg	2012				3 M
B. Openstellen Waarderbrug	2012				400 K – 750 K
B1. Variant met fietsbrug		2013			3,5 – 4,0 M
C. Verbreden Waarderweg		2013			2,5 – 3 M
C1 Verbeteren Groene Golf tussen Vondelweg en C. Obscuraweg	2012				300 K
C2 Mogelijk verder verbeteren doorstroming Vondelweg			> 2015		5 M – 7 M
D. Aanpassen kruisingen Schoterbrug/J.G. Kade c.a.		2014			2 M – 3 M
E. Doortrekken P. Bernhardlaan				2020	15 M – 20 M

5. Moties

In het afgelopen jaar zijn door de gemeenteraad meerdere moties aangenomen die direct of indirect gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Haarlem en de regio. Ze zijn gericht op het stellen van randvoorwaarden en kaders of het aanbrengen van versnelling van het bereikbaarheidsproces. Voor de volledigheid worden ze onderstaand opgesomd.

Motie	Inhoud	Datum	Uitvoering/Reactie
Rijstroken Vondelweg	Raad verzoekt het college een verdubbeling van het aantal rijstroken op of naast de Vondelweg in de toekomst uit te sluiten.	31-mrt-11	Vooralsnog wordt de motie gezien als randvoorwaarde bij de ontwikkeling van een visie op de Oostweg.

Bereikbaarheid Stationsplein via Prinsenbrug / Spaarne	Het college zal bezien hoe links afslaan op de Prinsenbrug richting centrum mogelijk kan worden gemaakt, waarbij het oost-westverkeer en west-oostverkeer zoveel mogelijk wordt ontzien. De uitkomsten van deze studie voor de begrotingsbehandeling 2012 voor te leggen.	21-jul-11	Het college heeft besloten géén linksaffer mogelijk te maken op de Prinsenbrug. De commissie beheer stemt hiermee in. Het verkeer richting centrum neemt de Catharijnebrug, en dat ontlast de kruising Oudeweg / Spaarndamseweg.
Prins Bernhardlaan – voorwaarts mars!	College van B&W wordt opgedragen op korte termijn concrete stappen te zetten om te komen tot een evenwichtige afweging van het doortrekken van de Prins Bernhardlaan in noordelijke richting en hierover binnen drie maanden een uitgewerkt plan inclusief een tijdsplan te presenteren aan de raad (Motie 2)	30-jun-11	Het college ziet geen mogelijkheid op korte termijn te starten met een onderzoek gericht op het doortrekken van de Prins Bernhardlaan. De daarmee gemoeide middelen en tijd worden liever ingezet op werkzaamheden die op korte termijn tot resultaat leiden. Ingezet wordt op een Gebiedsvisie Prins Bernhardlaan in 2012.
Groene golf route Randweg	College wordt verzocht de gehele route van Randweg / Delftplein tot en met de fly-over te voorzien van één groene golf door alle verkeerslichten op deze route te koppelen (motie 26 begroting 2012)	10-nov-11	Het college maakt werk van de doorstroming van het verkeer op dit traject, en komt voor de zomer 2012 met een voorstel.
Routekeuze HOV noord	College wordt verzocht tempo te maken met de besluitvorming rond de keuze voor een van de drie tracés aangaande de HOV-verbinding voor het traject Haarlem-Noord en daarbij te toetsen op vervoerswaarde, uitvoeringskosten, leefbaarheid voor de inwoners van Haarlem langs de te kiezen routes en haar voorkeurskeuze aan de Raad voor te leggen uiterlijk voor het zomerreces 2012; (nav motie 39 begroting 2012 / zie ook termijnagenda 0502)	10-nov-11	Het vervolgonderzoek voor een HOV Noord tussen Delftplein en Haarlem Station wordt op zeer korte gestart op basis waarvan een uiteindelijke routekeuze wordt bepaald. Overleg met de WBO is aanstonds aan de orde.

<p>Verkeerssituatie Amsterdamse Vaart</p>	<p>College wordt verzocht bij ingebruikname van de fly-over er zorg voor te dragen dat de 1e maatregelen zijn uitgevoerd op de Amsterdamsevaart, te weten het in oostelijke en westelijke richting afsluiten van één van de twee rijstroken op de Amsterdamsevaart, te komen met gedegen maatregelen voor inrichting/aanpassing van de Oudeweg om de veranderde verkeerssituatie, door de deels daar naartoe verlegde verkeersstromen, goed te kunnen afwikkelen (motie 40 Begroting 2012).</p>	<p>10-nov-11</p>	<p>De afsluiting van een baan in westelijke richting is, vooralsnog tijdelijk, uitgevoerd op de Amsterdamsevaart. Momenteel vindt monitoring plaats van de verkeersstromen op de wegenstructuur in Haarlem Noordoost. De Oudeweg en Schoterbrug zijn drukker geworden, en de Prinsenbrug minder druk. Inmiddels zijn de eerste maatregelen op de Oudeweg uitgevoerd.</p>
---	---	------------------	--