

# Raadsstuk

**Onderwerp:** Toegankelijk maken bushaltes lijn 3, 50, 51 en busstation Schalkwijk; vaststellen definitief ontwerp en beschikbaar stellen krediet

**Reg.nummer:** WZ/PROG/2012/422327

## 1. Inleiding

In Haarlem worden de bushaltes toegankelijk gemaakt. Dit gebeurt deels lijnsgewijs met provinciale subsidie en deels door werk met werk te maken, bij die haltes die niet lijnsgewijs worden opgepakt. Deze aanpak is in 2007 gestart met lijn 2 in noord. Vervolgens zijn lijn 3 en lijn 2 in Haarlem-oost en lijn 75 in Schalkwijk opgepakt. Nu wordt de aanpak voortgezet met lijn 3 (vm. 73) in Schalkwijk, lijn 50/51 langs de Wagenweg en de perrons van het busstation in Schalkwijk. Toegankelijkheid van haltes houdt in dat de hoogte van het halteperron wordt gebracht op 18 cm. Toegankelijkheid houdt ook in dat aandacht zal worden gegeven aan gidslijnen en attentiemarkering, maatvoering van het perron, locatie van de halte en bereikbaarheid van de halte voor de bus en voor de reiziger.

## 2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. een bedrag van €617.160, van de totale kosten ad. €730.000, te dekken uit de IP-post 67.36c en overeenkomstig het gestelde in het IP 2012-2017 de uitgaven op deze IP-post te dekken uit de verleende subsidie.

## 3. Beoogd resultaat

Het stad- en streekvervoer wordt toegankelijk gemaakt voor alle doelgroepen. Het is de bedoeling dat in principe iedereen van het OV gebruik moet kunnen maken. Dat wil zeggen dat zowel de bushaltes (en de routes naar de bushaltes) als de vervoermiddelen voor alle reizigers toegankelijk moeten zijn. Met de aanpak van lijn 3, 50/51 en het busstation Schalkwijk wordt weer een deel van dit beleid verwezenlijkt.

## 4. Argumenten

De haltes worden aangepast aan de eisen voor toegankelijke bushaltes.

Op grond van het Programma van Eisen voor toegankelijke bushaltes wordt per halte een aantal veranderingen doorgevoerd die tot doel hebben de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van de haltes te verbeteren. Als gevolg van een aantal criteria (onder meer: ruimte op perron, plaatsen vanabri's, logische ligging van de halte, parkeerhinder) wordt een aantal haltes verplaatst. De voorgestelde locaties voldoen aan bovengenoemde criteria.

Belangrijke aspecten voor de toegankelijkheid zijn dat de haltes beter toegankelijk worden voor mensen die minder goed ter been zijn, dat de gebruiksvriendelijkheid en dus de kwaliteit toeneemt. Lijnsgewijze aanpak heeft nog als voordeel dat iemand die in een bus zit er van op aan kan dat alle haltes langs de lijn toegankelijk zijn.

De gegevens van de haltes worden ook opgenomen in de openbaar vervoerwijzer 9292.

De participatie en inspraak is doorlopen en de uitkomsten zijn ingepast

Informatie over de totale plannen is verstrekt aan Connexxion en de politie en wijkraden. Bewoners die in de directe nabijheid van een halte wonen, waar meer

wordt gedaan dan uitsluitend de halte ophogen en het leggen van nieuwe geleidelijnen, zijn rechtstreeks schriftelijk geïnformeerd over de plannen. Verder zijn de plannen gepubliceerd op de website van de gemeente en in de stadskrant. De plannen hebben over het algemeen weinig reacties opgeleverd. ROVER en de Fietsersbond hebben gereageerd en twee bewoners van de Bernadottelaan waar een halte voor de deur ligt.

In de bijlage vindt u een overzicht van de reacties en ons antwoord op de reacties. We komen tegemoet aan de reacties van ROVER en de Fietsersbond door de halten aan de Floris van Adrichemlaan en de halte aan de Wagenweg bij het Florapark aan te passen.

We komen ook tegemoet aan de reactie van de bewoner van Bernadottelaan 124. Het beleid is dat er op elke halte eenabri wordt geplaatst. De achterliggende reden is dat daarmee het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt gemaakt waardoor het gebruik zal toenemen. Wachten in de regen op een bus is niet erg aantrekkelijk. Desondanks hebben we in dit geval gemeend deabri niet te moeten plaatsen. Een telling leerde ons dat er in de brede spitsuren op een dinsdag slechts 1 reiziger opstapte. Dit gevoegd bij de wetenschap dat deze halte dicht bij het eindpunt ligt, waar over het algemeen toch al minder opstappers zijn, heeft ons doen besluiten geenabri te plaatsen voor huisnummer 124.

*De financiële middelen zijn beschikbaar.*

De raming van de totale projectkosten bedraagt €730.000. Deze raming is opgebouwd uit de realisatiekosten ad. €556.000 en de kosten ad. €174.000 voor voorbereiding, administratie en toezicht.

De kosten van het aanpassen van de bushaltes van lijn 3 c.a. worden gedekt uit IP-post 67.36c van programma-onderdeel 8. Bereikbaarheid en Mobiliteit, tegendekking subsidie en de eigen bijdrage (i.c. het niet-gesubsidieerde deel) uit de post verkeersvoorzieningen (VVZ) van de begroting.

De provincie heeft voor het toegankelijk maken van de haltes van lijn 3 c.a. een subsidie toegezegd (nr.09/240358). De subsidie is afhankelijk van de werkelijke uitvoeringskosten, maar heeft wel een plafond. Bij de hiervoor aangegeven (geraamde) uitvoeringskosten wordt de subsidie €528.200 (95%) voor de uitvoeringskosten en €88.960 (max. 16%) voor de VAT-kosten. Totaal dus € 617.160. Mochten de kosten hoger worden dan stijgt de subsidie navenant mee, tot het maximale bedrag dat door de provincie is toegezegd t.w. €803.632.

Samenvatting:

<b>Kosten van dit besluit</b>	
realisatie	556.000
Voorbereiding, administratie en toezicht	174.000
<b>totaal</b>	<b>730.000</b>
<b>Dekking van de kosten</b>	
IP 63.37c dekking door bijdrage provincie	617.160
post VVZ uit begroting 1663.4497.2855	112.840
<b>totaal</b>	<b>730.000</b>

*Dit project is duurzaam.*

De maatregelen zijn in beginsel duurzaam: met deze maatregelen wordt openbaar vervoer weer iets aantrekkelijker gemaakt, waardoor de verwachting er is dat er meer gebruik van zal worden gemaakt. Als dit autoritten scheelt is dat positief. Exacte gegevens over de effecten van toegankelijkheid zijn er niet.

**5. Kanttekeningen**

geen

**6. Uitvoering**

Na besluitvorming worden de wijkraden, Connexxion, ROVER, politie en de insprekers hierover actief geïnformeerd.

Met een onderhandse aanbesteding zal het project conform het gemeentelijk aanbestedingsbeleid worden aanbesteed. Vervolgens zal uitvoering worden gestart in het voorjaar van 2013. Daarbij wordt aan de hand van de “checklist communicatie bij projecten” gecommuniceerd naar de omgeving van de werkzaamheden.

**7. Bijlagen**

A1 en A2 - Overzichtstekeningen van alle halten.

B - Reactienota

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

## **8. Raadsbesluit**

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. een bedrag van €617.160, van de totale kosten ad. €730.000, te dekken uit de IP-post 67.36c en overeenkomstig het gestelde in het IP 2012-2017 de uitgaven op deze IP-post te dekken uit de verleende subsidie.

Gedaan in de vergadering van ... .. (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

De voorzitter

# Wagenweg 200 t/m 208 west

verleggen fietspad ten behoeven van een  
busperron met standaard halteinrichting

verwijderen boom

bestaande inrit

lp



Haarlem

## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_2

getekend: S.K.

schaal :

datum: 11-09-2012

# Wagenweg 200 t/m 208 oost

aanbrengen geleidemarkering en een oversteek

bos



Haarlem

## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_2

getekend: S.K.

schaal :

datum: 11-09-2012

# Wagenweg 70



Verleggen fietspad ter  
verbreding van het busperron.  
Fietspad achter perron is 2 meter breed.



Haarlem

## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

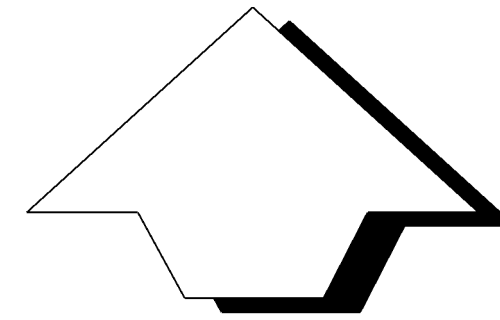
Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_4

getekend: S.K.

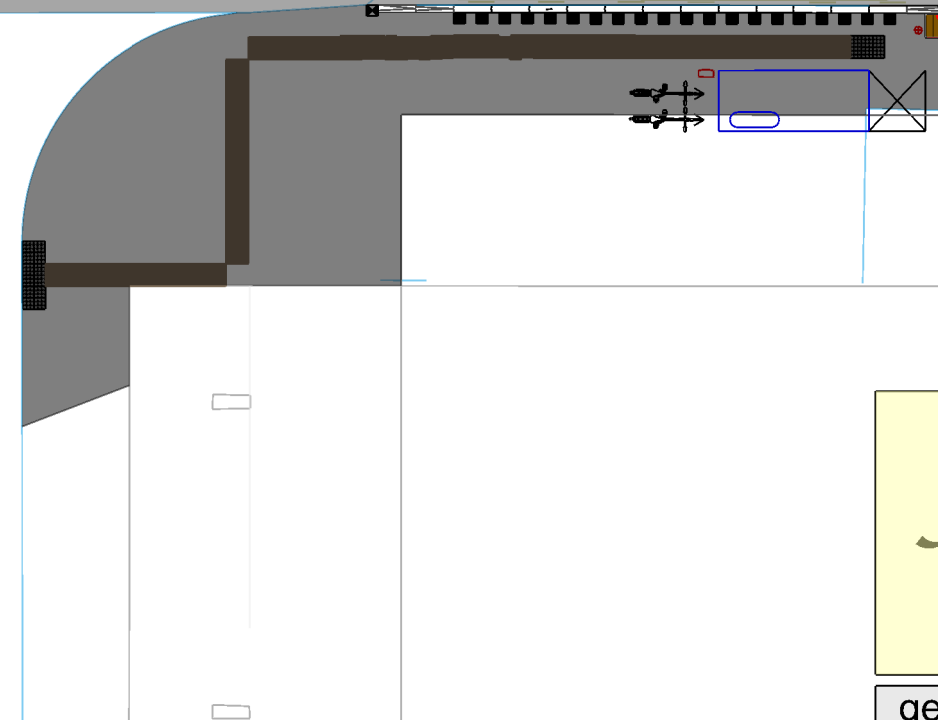
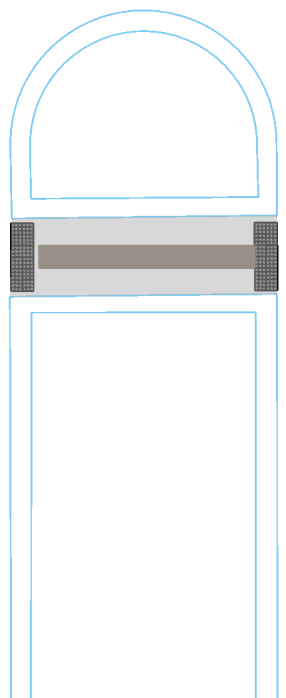
schaal : 1:200

datum: 10-09-2012

# Boerhaavelaan 32 (Kennemer Gasthuis)



nieuwe halte volgens  
standaarddetail in haltehaven  
geleiding tot entree ziekenhuis



 Haarlem	<b>RUIMTELIJK ONTWERP</b>	
	<b>PLANVISUALISERING</b>	
Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3, lijn 50/51 en busstation Schalkwijk_VO_6		
getekend: S.K.	schaal : 1:200	datum: 11-09-2012

32 a/d



# Floris van Adrichemlaan 26 t/m 81

3

verwijderen haltehaven van de bestaande halte

verwijderen 3 bomen

halte volgens standaarddetail  
halteren op de rijbaan; haltehaven  
verwijderen, "rechttrekken" trottoir

76

78

80

82



Haarlem

## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

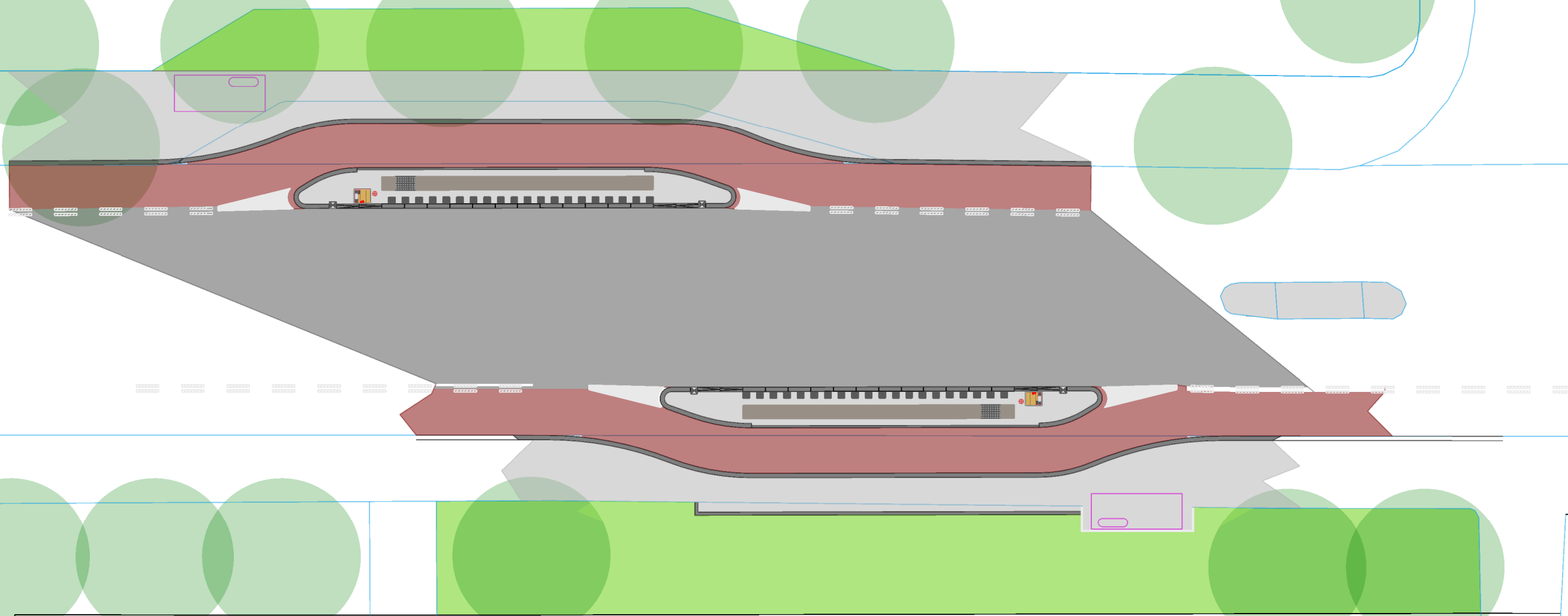
Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_7

getekend: S.K.

schaal : 1:200

datum: 11-09-2012

# Floris van Adrichemlaan 100 t/m 102



## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_9

getekend: S.K.

schaal : 1:200

datum: 11-09-2012

# Prof. Eijkmanlaan 50/60

Robbert Kochlaan

50/60

door het verbreden van het perroneiland  
kunnen de haltes volgens de standaard  
worden ingericht



Haarlem

## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

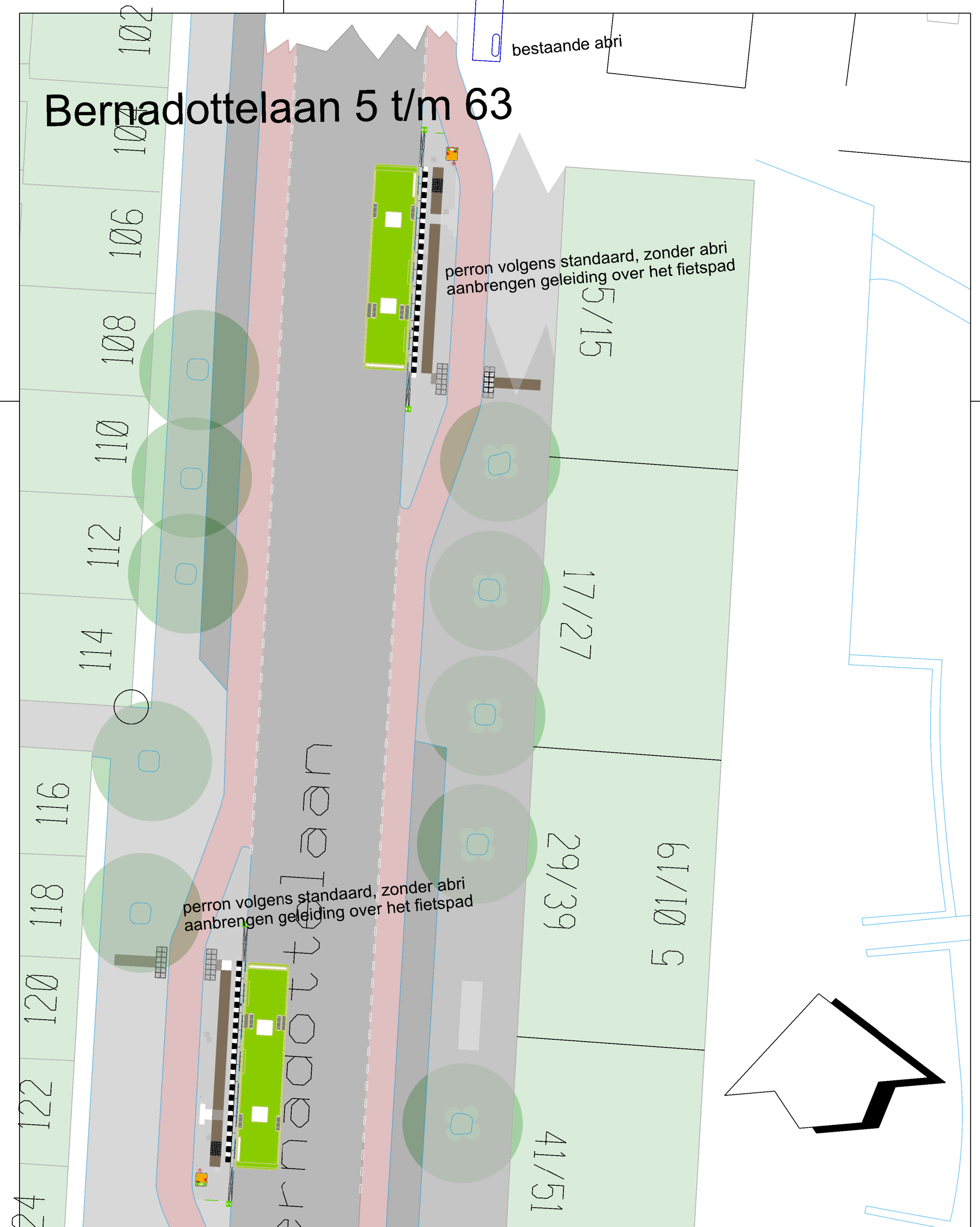
Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_10

getekend: S.K.

schaal : 1:200

datum: 11-09-2012

# Bernadottelaan 5 t/m 63



## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_11

01-02-2012

getekend: S.K.

schaal: 1:200

datum:

# Martin Luther kinglaan 5 t/m 51



Deze halte wordt meegenomen in het project "Albert Schweitzerlaan"

Deze halte is reeds aangelegd. De abri moet nog worden verplaatst en de geleidemarkering moet worden aangepast

Haltes volgens standaarddetail haltes worden/zijn aangelegd in project "Meerwijk centrum" en "Albert Schweitzerlaan"



Haarlem

## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

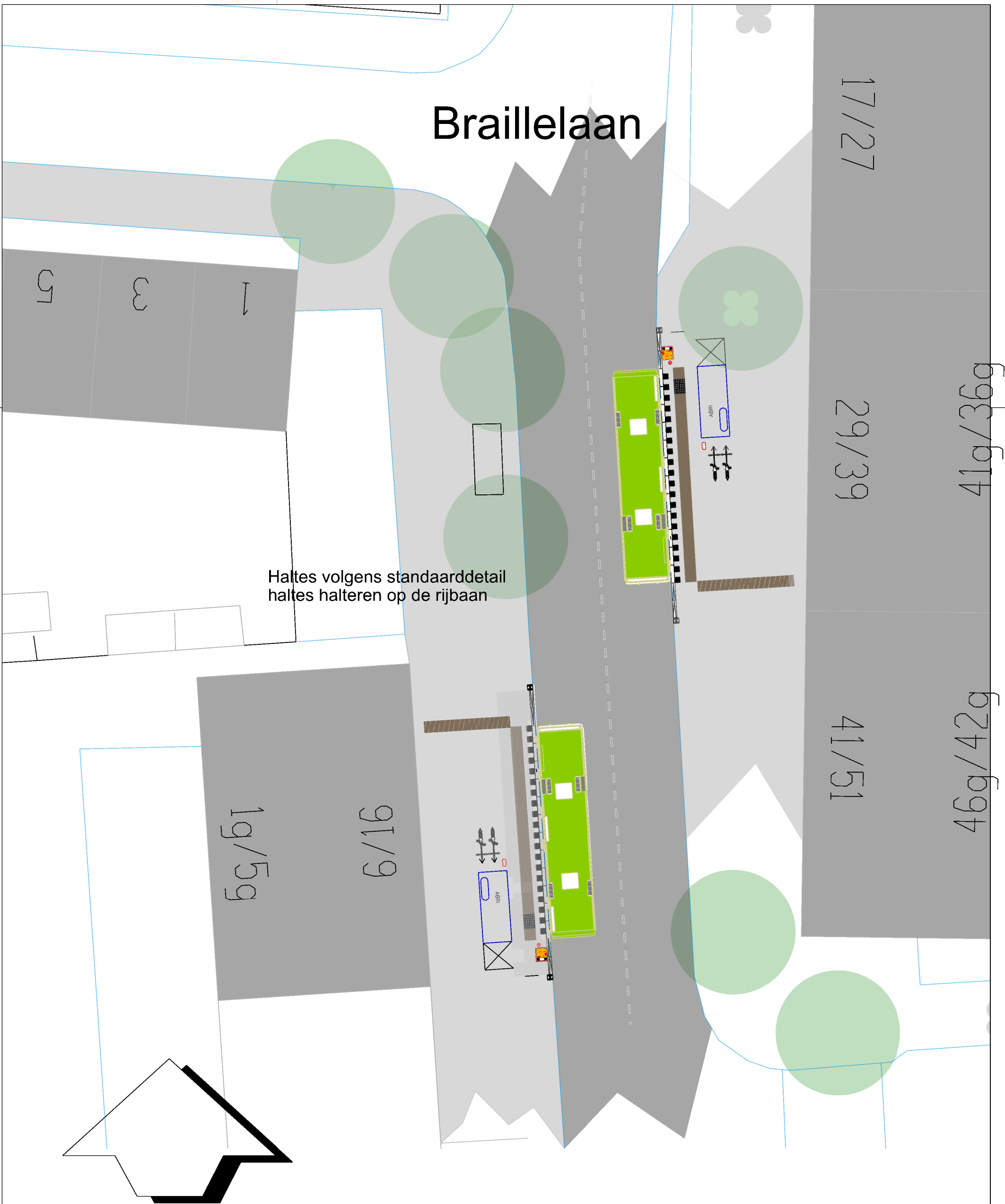
Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_14

getekend: S.K.

schaal: 1:200

datum: 10-09-2012 2

# Braillelaan



Haarlem

## RUIMTELIJK ONTWERP PLANVISUALISERING

Het toegankelijk maken van bushaltes lijn 3,  
lijn 50/51 en busstation Schalkwijk\_VO\_12

getekend: S.K.

schaal: 1:200

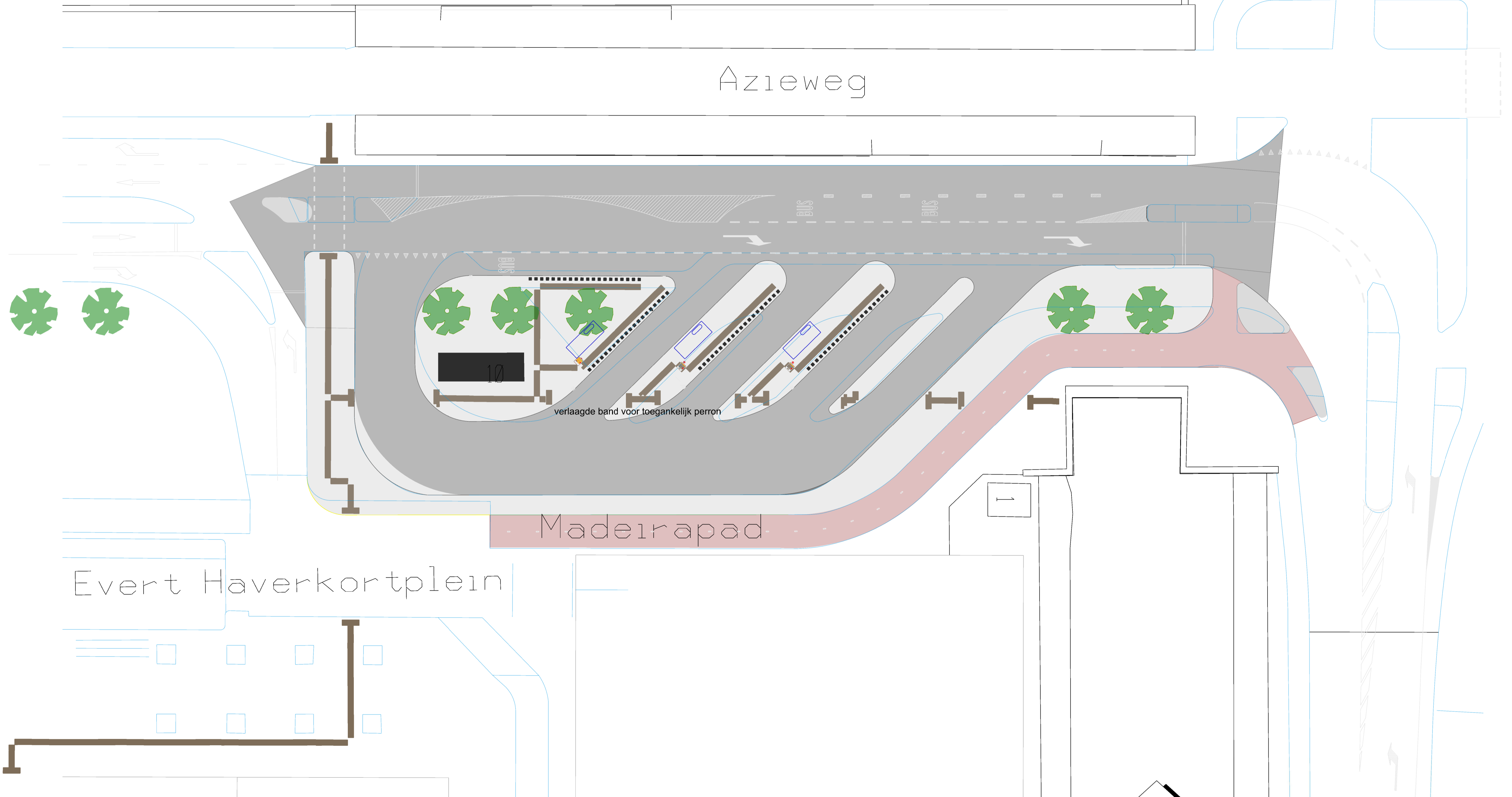
datum: 11-09-2012

# Aziëweg busstation

A1 schaal 1:200

312	314	316	318	320	322	324	326
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

5 perrons volgens standaard detail  
bussen met voorkant naar winkelcentrum



Evert Haverkortplein

Maderapad

verlaagde band voor toegankelijk perron

11 13a 13



# Inspraaknotitie VO's bushaltes lijn 3,50/51 en busstation Schalkwijk

## Inspraak n.a.v vrijgeven voorlopige ontwerpen bushaltes lijn 3, 50/51, busstation Schalkwijk

Datum: bewonersbrief 21 juni 2012

Inspraakperiode: van 21 juni tot 20 juli 2012

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
<b>Verkeer</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VO Wagenweg 70:</b> inspreker is akkoord. Verzoek om deabri (bij de snookerclub) op te hogen, bij regen staan er plassen. Deabri wordt goed gebruikt.</li> <li>• <b>VO Wagenweg 100:</b> Akkoord.</li> <li>• <b>VO Boerhaavelaan:</b> Reizigers klagen over de lange loopafstanden naar deze haltes. Kan de haltekom van de zuidelijke halte (ziekenhuuszijde) niet wat korter of eerder beginnen, direct na de zijstraat. Verzoek om de noordelijke halte te verschuiven naar het oosten, zodat deze tegenover de zuidelijke halte komt te liggen. Korte loopafstand is belangrijk i.v.m. hoger gemiddelde aandeel reizigers met beperking door ziekenhuis.</li> <li>• <b>VO Braillelaan:</b> Akkoord.</li> <li>• <b>VO Floris van Adrichemlaan 26-81:</b> halte noordzijde: verplaatste boom ontleemt de wachtende reizigers het zicht op aankomende bus. Verzoek om boom elders te plaatsen (bijv. andere kant van de halte). Tevens ontstaan van onveilige inhaalmanoeuvres door halteren op de rijbaan in combinatie met de 2 meter brede "middenberm" van asfalt. Als een auto een halterende bus inhaalt en er een</li> </ul>	<p>Bij de uitvoering wordt naar dit aspect gekeken.</p> <p>Bij nader inzien wordt de noordelijke halte niet toegankelijk gemaakt. Dit is een tijdelijke halte vanwege de bouwwerkzaamheden. De halte kan ook niet richting het ziekenhuis worden verschoven. Er is ook weinig ruimte om de halte toegankelijk te maken. We zullen het perron op 18 cm hoogte brengen, maar verder geen aanpassingen doen. Het voorstel voor de zuidelijke halte wordt overgenomen. In de definitieve inrichting van de Boerhaavelaan zal de noordelijke halte worden verschoven richting de ingang van het ziekenhuis.</p> <p>De halten op de Floris van Adrichemlaan worden aangepast overeenkomstig de wens van ROVER en de Fietsersbond. De bus blijft op de weg halteren en de fietsstroken zullen ter plaatse van de bushalte als fietspad achter de halte langs geleid worden. Zonder fietsers ontstaat er de mogelijkheid voor auto's om incidenteel de bus te passeren als hij stilstaat. Voor het verhogen van de middenberm is geen reden, de Floris van Adrichemlaan is breder dan de Bernadottelaan dus het passeren van de bus door auto's is hier acceptabel. De boom hoeft niet meer verplaatst te worden.</p>	1 ROVER



## Inspraaknotitie VO's bushaltes lijn 3,50/51 en busstation Schalkwijk

<p>tegenligger aankomt, dan zal tegenligger door de inhalter opzij worden gedrongen. Tip: trek de vluchtheuvel door tot aan de volgende zijweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VO Floris van Adrichemlaan 100-102:</b> ook hier geldt dat het concept van halteren op de rijbaan niet werkt door brede asfalt middenberm en het daardoor gevaarlijker wordt dan de huidige situatie.</li> <li>• <b>VO Martin Luther Kinlaan:</b> geen mening, niet op de hoogte van actuele situatie.</li> <li>• <b>Vo Prof. Eijkmanlaan:</b> vraag: ligt op de plek ook een asfaltmiddenberm? Zo ja, zie eerdere opmerking.</li> </ul>		
<p>Abri is ingetekend voor laagbouw (ter hoogte van Bernadottelaan 124-126). Nieuwe abri komt bij de boom voor nr. 126. Bewoonster van 126 is slechtziend, heeft nu al last van lichtvermindering van de boom, met een abri wordt dit nog sterker (ook door de reclameposters die worden aangebracht).</p> <p>Er blijft een kleine ruimte over tussen de (kleine) geveltuin en de te plaatsen abri, hier worden mogelijk ook nog fietsenrekken geplaatst. Overlast van fietsen is geen wenselijke situatie. Bij slecht weer angst voor hangjeugd in de abri =&gt; vernielingen en geluidsoverlast.</p> <p>Verzoek om abri op een andere plek te plaatsen. Voorstel: abri + bushalte 50 meter verschuiven richting Stesemannlaan. Abri kan dan geplaatst worden voor een grasveldje tussen de huizen van de Bernadottelaan en de flat Stesemannlaan. Of: abri plaatsen voor de poort tussen de huizen van de Bernadottelaan tussen de nrs. 116 en 114.</p>	<p>De abri staat ingetekend voor nr. 126 We komen tegemoet aan de reactie van de bewoner van Bernadottelaan 126.</p> <p>Het beleid is dat er op elke halte een abri wordt geplaatst. De achterliggende reden is dat daarmee het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt gemaakt waardoor het gebruik zal toenemen. Wachten in de regen op een bus is niet erg aantrekkelijk.</p> <p>Desondanks hebben we in dit geval gemeend de abri niet te moeten plaatsen. Een telling leerde ons dat er in de brede spitsuren op een dinsdag slechts 1 reiziger opstapte. Dit gevoegd bij de wetenschap dat deze halte dicht bij het eindpunt ligt, waar over het algemeen toch al minder opstappers zijn, hebben wij besloten geen abri te plaatsen voor huisnummer 126.</p>	<p>2. (namens twee bewoners Bernadottelaan)</p>



## Inspraaknotitie VO's bushaltes lijn 3,50/51 en busstation Schalkwijk

<p>Of:abri plaatsen op de bushalte zelf. Breedte is ruim genoeg (misschien smallere versies beschikbaar?). Liever geen abri op stoep als er ruimte beschikbaar is bij de halte. Deze abri is de enige van alle ontwerpen die voor eengezinswoningen wordt geplaatst.</p>		
<p>De plaats waar u de abri wil plaatsen. Deze staat op tekening recht voor onze woning gepland, hiermee wordt ons en vooral voor mijn man het uitzicht helemaal ontnomen. Mijn man is zwaar invalide en één van de weinige dingen die hij kan is uit het voorraam naar buiten kijken. Dit doet hij nu met veel plezier zodat hij nog enig contact heeft met de buitenwereld. Wij hebben samen met de bureen twee mooie buiten bloembakken van de gemeente gehad die ik verzorg. Op deze plekken staat nu de nieuwe abri gepland. Deze hebben wij aangevraagd omdat er steeds auto's over de stoep en fietspad reden. Dit gebeurt nu alleen nog voor huisnummers 116, 118 en 120. De ruimte tussen 114 en 118 is zeer ruim zoals u op de foto en uw tekening dan zien. Op de tekening van u zit aan deze zijde ook de slechtzijnde geleiding is het dan niet makkelijker om ook aan die zijde de abri te plaatsen?</p> <p>Daarnaast wil ik u vermelden dat er per week gemiddeld 3x gebruik wordt gemaakt van deze opstap plaats omdat deze lijn maar drie haltes is van het station Schalkwijk verwijderd is, de halte wordt wel veel gebruikt aan het einde van de dag als uitstap plaats.</p>	<p>De abri staat ingetekend voor nr. 126 We komen tegemoet aan de reactie van de bewoner van Bernadottelaan 126 (reactie 2). De abri zal dus niet geplaatst worden.</p>	<p>3</p>

## Inspraaknotitie VO's bushaltes lijn 3,50/51 en busstation Schalkwijk

<p><b>Vormgeving fietspad achter de bushalte langs</b> Graag vraagt de Fietserbond uw aandacht voor een soepele doorgang voor fietsers achter de bushalte langs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ruimte bochten fietspad achterlangs, bochtstraal 20 à 30 m</li> <li>- geen rechte banden, maar één zijde à niveau, andere zijde een schuin maximaal 5 cm hoog bandje</li> <li>- plaats geen lantaarnpaal direct in de bocht</li> <li>- masten enabri's op minimaal 50 cm vanaf het fietspad (i.v.m. obstakelafstand)</li> </ul> <p>Voorkom vormgeving en uitvoering zoals op de Groningenlaan. De politie heeft verordonneerd om een attenderend paaltje te plaatsen om te voorkomen dat fietsers tegen het busplatform aanrijden.</p> <p><b>Wagenweg</b> Het fietspad is recent aangelegd. Het is zonde van de investering om dit fietspad open te breken. De kwaliteit van het fietspad zal achteruit gaan. Voegen in de lengterichting tussen het oude en nieuwe gedeelte zullen gaan zetten en scheuren veroorzaken.</p> <p>Ook gaat het ten koste van de rechte lijn van het fietspad, en de beeldkwaliteit.</p> <p>Daarnaast: Bij de halte Wagenweg 70 thv Florapark is er krappe ruimte om het fietspad achterlangs te leiden.</p>	<p>De gemeente onderschrijft dit en past dit zoveel mogelijk toe, maar gezien de beperkte ruimte is dit niet altijd haalbaar.</p> <p>Het fietspad is alweer zo'n tien jaar oud. Sinds die tijd zijn de eisen voor bushaltes veranderd. Toegankelijkheid is belangrijk voor minder goed ter been zijnde buspassagiers. De gemeente vindt het belangrijk om de benodigde aanpassingen daar waar mogelijk door te voeren. Bij de uitvoering wordt naar dit aspect gekeken.</p> <p>Het ontwerp van halte Wagenweg 70 is aangepast. De breedte van het fietspad blijft 2 meter.</p>	<p>4. Fietserbond</p>

## Inspraaknotitie VO's bushaltes lijn 3,50/51 en busstation Schalkwijk

<p>Het huidige fietspad is 2 m breed. Dit wordt versmald naar 1,90m? Dit vindt de Fietsersbond geen goede maatregel. Het is een erg druk fietspad. De Fietsersbond wijst derhalve de aanpassing aan de bushalte af.</p> <p>De aanpassing bij Wagenweg 200 begrijpen wij niet. De tekening spreekt over een oversteek, maar de oversteek staat niet op de ontwerptekening. Deze halte wordt dus niet aangepast. Er komt alleen een geleidemarkering langs de rijbaan? Prima.</p> <p>Halte Wagenweg 200 blijft zoals de huidige halte is, dan is aanpassing van Wagenweg 70 o.i. ook niet nodig. (zie foto)</p> <p><b>Boerhavelaan</b> De Fietsersbond stelt voor om het fietspad achter de bushalte te leiden. Binnenkort start de gemeente met een ontwerpproces van reconstructie. Aanleggen van een verhoogde bushalte op dit moment is dan ook kapitaalvernietiging. (zie foto)</p> <p><b>Bernadottelaan &amp; Prof Eijkmanlaan</b> Zie aanbevelingen onder 1: band aan één zijde schuin, andere zijde à niveau.</p>	<p>Het woord 'oversteek' moet niet worden beschouwd als <u>oversteek-markering</u> op het wegdek van de rijbaan of het fietspad. Bedoeld wordt de inleiding van de geleidelijnen voor visueel gehandicapten op het perron en op het trottoir aan de andere zijde van het fietspad zodat men de weg kan vinden.</p> <p>Voor halte Wagenweg 200 is de ruimte te beperkt om hier verregaande aanpassingen te plegen.</p> <p>De noordelijke halte aan de Boerhaavelaan zal niet worden aangepast in dit project. Op dit moment is niet bekend wanneer dit zal gebeuren. Zie verder het antwoord op reactie 1 over deze halte.</p> <p>De zuidelijke halte kan in de huidige Boerhaavelaan al definitief worden gemaakt en kan jarenlang functioneren voordat de Boerhaavelaan wordt heringericht.. Het fietspad achterlangs de halte is niet nodig, omdat de op de hele Boerhaavelaan sprake is van een fietsstrook. Omdat de bus in een haltehaven halteert kan de fietser ongestoord doorrijden en hoeft niet voor de bus uit te wijken. De suggestie voor de trottoirband wordt meegenomen in de technische uitwerking.</p>	
---	---	--

## Inspraaknotitie VO's bushaltes lijn 3,50/51 en busstation Schalkwijk

<p><b>Braillelaan &amp; Martin Luther Kinglaan</b> Prima.</p> <p><b>Floris van Adrichemlaan</b> De huidige bushaltes zijn in havens achter de fietsstrook gesitueerd. De Fietsersbond stelt voor om het fietspad achter de bushalte om te leiden. De bus kan halteren op de weg. De bus hindert op deze manier het doorgaande fietsverkeer niet. Zoals voorgesteld halteert de bus op de huidige fietsstrook en kan het autoverkeer de bus passeren. Dat kan niet de bedoeling zijn van deze maatregel.</p> <p>De Fietsersbond wijst het opheffen van de fietsstrook af.</p> <p>De Fietsersbond stelt voor de bus te laten halteren op de rijbaan en fietsers achter de halte om te leiden, zoals op de Bernadottelaan. De Floris van Adrichemlaan is een vergelijkbaar type weg als de Bernadottelaan en er geldt vooralsnog de maximum snelheid van 50 km/u.</p> <p><b>Busstation Schalkwijk</b> Heeft aanpassing van het busstation effect op het achterliggende fietspad? De Fietsersbond vraagt aandacht voor de band tussen fietspad en trottoir. Kan deze hoge rechte band vervangen worden door een schuine band?</p>	<p>De halten op de Floris van Adrichemlaan worden aangepast. De bus blijft op de weg halteren en de fietsstroken zullen ter plaatse van de bushalte als fietspad achter de halte langs geleid worden. Zie verder het antwoord op reactie 1 over deze halten.</p> <p>Het fietspad valt buiten de projectgrens, dus behoeft het fietspad niet aangepast te worden, evenmin als het tussen het busstation en het fietspad gelegen voetpad. Het is geen optie om het fietspad mee te nemen in het project, omdat dan de kosten teveel toenemen, zonder dat daar subsidie tegenover staat. Daarnaast is de opsluitband tussen voetpad en fietspad van een type wat tegenwoordig meestal niet meer wordt toegepast, maar ook niet zo hinderlijk is dat het gevaar oplevert. En de kwaliteit is nog goed. In de toekomst, wanneer er onderhoud moet plaatsvinden, kan de trottoirband mogelijk vervangen worden door een type met een schuine zijde.</p>	
---	---	--

1. ROVER
2. Mevr. M. van den Boogaard Bernadottelaan 126 ook voor Fam. Bank Bernadottelaan 128
3. A. Essenberg Bernadottelaan 124
4. Fietsersbond Haarlem