

Inspraak notitie Groot Onderhoud Bernadottelaan

Inspraakbijeenkomst 19 mei 2015

Locatie inspraakbijeenkomst: Vinci73, Leonardo da Vinciplein 73

Datum notitie: 14-7-2015



Haarlem

Nr.	Vraag	Antwoord gemeente Haarlem
1	Is de locatie van het zebrapad ter hoogte van het Spijkerboorpad wenselijk en correct volgens de regelgeving?	Het zebrapad komt te vervallen. Redenen hiervoor zijn: Het zebrapad kan doorstromingsproblemen opleveren voor onder andere de lijnbussen op de Bernadottelaan, indien het zebrapad volop wordt gebruikt (b.v. bij het einde van een dienst in de moskee). Er kan dan een mogelijke terugslag op de Bernadottelaan ontstaan tot over de kruising met de ZuidTangent-baan en dus stagnatie op de ZuidTangentbaan tot gevolg hebben. Dit is bovendien een onveilige situatie. Het afslaand verkeer vanaf de Spijkerboorpad zal moeite hebben om de Bernadottelaan op te rijden, indien het zebrapad volop wordt gebruikt. Solitaire zebrapaden op een gebiedsontsluitingsweg zijn niet gewenst, omdat deze 'onverwacht' voor weggebruikers zijn.
2	De kruising Bernadottelaan-Stressemannlaan is vormgegeven als gelijkwaardige kruising in tegenstelling tot de andere kruisingen, is dit wenselijk? Kan deze kruising worden gewijzigd waarbij de voorrangsregeling gaat gelden door middel van toepassen van voorrangsbornen en haaietanden?	Voor de eenduidigheid zal aan verkeer op de gehele Bernadottelaan voorrang verleend moeten worden. Het kruispunt Bernadottelaan-Stressemannlaan zal worden aangepast naar een voorrangskruispunt (middels haaietanden en voorrangsbornen) waarbij aan het verkeer op de Bernadottelaan voorrang verleend moet worden. De fietsstroken zullen op het kruispunt in rood asfalt worden doorgetrokken. De wachtrij op de Bernadottelaan richting het zuiden zal verdwijnen waardoor de doorstroming verbeterd. Het regelen van de voorrang zal de verkeersveiligheid voor de fietser bevorderen aangezien de voorrangsregeling duidelijk is.
3	Hoe lang gaat de klus ongeveer duren?	Ongeveer 3 maanden
4	Wanneer wordt die naar verwachting uitgevoerd?	Uitvoering is gepland in de periode oktober 2015 - december 2015
5	Hoe wordt de verkeersstroom geregeld voor bewoners die achter de Bernadottelaan in de diverse gedeelten wonen en de wijpjes in en uit moeten via de Bernadottelaan?	Het werk zal gefaseerd uitgevoerd worden, zodat alle bewoners de wijk in en uit kunnen rijden. De exacte fasering is nu nog niet bekend.
6	Naar aanleiding van vorige vraag: met welke overlast moeten de achterliggende straten/wijpjes rekening houden en voor hoe lang?	De wijk blijft altijd bereikbaar. Tijdens de uitvoering zal worden aangegeven middels bewonersbrieven hoe en via welke richting de wijk (uw woning) bereikbaar blijft. De uitvoeringsduur staat vermeld bij vraag 3 en 4.
7	Vindt er een wijziging plaats in het aantal parkeerplaatsen Bernadottelaan. Zo ja, hoe?	In het ontwerp zijn zoveel mogelijk langparkeervakken gecreëerd. Het aantal parkeervakken zal toenemen met vier stuks ten opzichte van de huidige situatie.
8	De plannen voor de Bernadottelaan zien er goed uit, toch wil ik een opmerking plaatsen van meer praktische aard. Deze onderhoudswerken gaan voor de omwonenden overlast veroorzaken dat is begrijpelijk, waar ik dan op doel is bv. de parkeergelegenheid in deze omgeving, die is best wel beperkt, en misschien is het mogelijk dat er in de omgeving eens goed gekeken wordt naar bv. het onnodig bezet houden van parkeerplekken door campers, vrachtwagens, aanhangwagens etc. en/of lang te koop staande auto's? Dit geeft nu al problemen dus kan de gemeente daar nu al stappen tegen ondernemen?	Uw reactie doelt op de handhaving van het parkeerbeleid. Handhaving maakt geen onderdeel uit van de inrichtingswerkzaamheden van de Bernadottelaan.

Inspraak notitie Groot Onderhoud Bernadottelaan

Inspraakbijeenkomst 19 mei 2015

Locatie inspraakbijeenkomst: Vinci73, Leonardo da Vinciplein 73

Datum notitie: 14-7-2015



Haarlem

9	Uw voorstel roept bij mij de vraag op: Hoe lang moeten we wachten op het eerste slachtoffer (op de fiets) omdat iemand haast heeft maar wordt gehinderd en dus teveel risico neemt? Dit deel van de Bernadottelaan moet aansluiten op de Stresemannlaan en de Prof. Eijkmanlaan en dus geen voortzetting zijn van het zuidelijk deel van de Bernadottelaan Hiervan uitgaande vind ik dus dat uw voorstel niet correct is en stel ik voor om het ontwerp aan te passen en wel als volgt: Trottoir – Fiets – Parkeerstrook/Bushalte – Auto - Auto – Parkeerstrook/Bushalte – Fiets – Trottoir. Hierbij is het ook nog mogelijk om tussen de beide autodelen een klein middenstuk te plaatsen. Dit moet uiteraard niet een aaneengesloten stuk zijn.	Zowel in het zuidelijk deel van de Bernadottelaan als in de Proffesor Eijkmanlaan zijn geen vrij liggende fietspaden aanwezig. Het zou onlogisch zijn om in het noordelijke deel van de Bernadottelaan hier van af te wijken. Daarnaast komt dit profiel overeen met de standaard inrichtingsprofielen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Haarlem. Er komen geen vrijliggende fietspaden.
10	De nieuwe situatie ziet er mooi uit alhoewel de nieuwe rijbaan voor auto's erg smal is, dat is ook op het stuk bij Da Vinciplein wat voor fietsers gevaarlijk kan zijn. Ook zou het fijn dat duidelijk wordt aangegeven dat de Bernadottelaan geen voorrangsweg is. Ze rijden hier als idioten 80 à 90 km en geven geen voorrang aan de straten rechts. Dit is echt een drama hier.	Op de Bernadottelaan zal aan het verkeer in de toekomstige situatie voorrang verleend moeten worden door verkeer vanuit de zijstraten. Die worden voorzien van een uitritconstructie waardoor feitelijk de voorrangssituatie eenduidig en helder is. Het kruispunt met de Stresemannlaan wordt een voorrangskruispunt. Door het versmallen van het profiel zal de gemiddelde automobilist langzamer gaan rijden. Daarnaast zijn drempels opgenomen in de Bernadottelaan die de snelheid verder naar beneden laten komen. Daarnaast wordt verwezen naar het antwoord op vraag 11.
11	Samenvatting vragen uit uw brief: 1) De versmalling van het wegprofiel geschiedt niet de voorkeur voor de veiligheid van de fietsers met in achtneming van het brutale rijgedrag van de automobilist 2) waarom zulke brede trottoirs? 3) waarom toepassen van betonnen drempels met een hoogteverschil die voor fietsers niet aangenaam is; 4) onwenselijk is het parkeren op de hoge stoepen t.a.v. de vering van de auto's en de schrikreactie van de voetgangers; 5) breng drempels aan zodat auto's afremmen; 6) De lussen voor fietsers om de verkeersdrempels zijn leuk bedacht, echter bij een achteropkomende auto heb je geen kans om uit te wijken, gevaarlijk!; 7) waarom wegversmallingen en pesten van auto's en niet auto's erkennen in woonwijken en ruimte geven voor de fietser?	1) In het voorlopig ontwerp is het huidige dwarsprofiel van de Bernadottelaan versmald om af te dwingen dat de rijsnelheid naar beneden gaat en daarmee een veiliger situatie oplevert. Om (vracht)auto's en bussen te kunnen passeren zal uitgeweken dienen te worden naar de fietsstroken waarbij de (vracht)auto/ bus achter een fietser zal moeten blijven hangen. Het is niet gewenst om het dwarsprofiel breder te maken omdat dan de gemiddelde rijsnelheid zal toenemen. Bovendien is de totale breedte voldoende voor twee tegemoetkomende bussen/ vrachtwagens. 2) Door versmalling van het dwarsprofiel zal hierdoor de breedte van het trottoir toenemen. 3) Er worden in het noordelijke deel van de Bernadottelaan geen betonnen drempels toegepast zoals deze zijn aangebracht ten zuiden van de Jane Addamsstraat in de Bernadottelaan. 4) In het zuidelijke deel van de Bernadottelaan tot aan de kruising Bernadottelaan-Stresemannlaan wordt het huidige profiel doorgetrokken en op trottoirniveau geparkeerd. Na het kruispunt wordt op straatniveau geparkeerd. 5) Er worden drempels aangebracht in het asfalt op een tweetal locaties in het noordelijk deel van de Bernadottelaan. 6) Er komen geen lussen voor fietsers in het noordelijk deel van de Bernadottelaan zoals deze zijn aangebracht ten zuiden van de Jane Addamsstraat in de Bernadottelaan. 7) Er komen geen lokale wegversmallingen.

Inspraak notitie Groot Onderhoud Bernadottelaan

Inspraakbijeenkomst 19 mei 2015

Locatie inspraakbijeenkomst: Vinci73, Leonardo da Vinciplein 73

Datum notitie: 14-7-2015



Haarlem

12	In het vooroverleg met RoyalHaskoningDHV heb ik aangegeven dat een tussenvariant mij ook zou aanspreken. De Bernadottelaan heeft eigenlijk twee gezichten. Het zuidelijk deel heeft woonhuizen aan weerszijde en er wordt langs de weg geparkeerd. Het noordelijk deel is breder, er zijn flats en een tankstation. Mijn voorstel was toen, dat het zuidelijk deel een 30 km inrichting krijgt, vergelijkbaar met de Erasmuslaan e.o. En dat er op het noordelijke deel 50 km/h blijft gelden. De grens ligt dan ongeveer ter hoogte van de bushalte en daar kun je dan een overgangsmaatregel maken tussen het 30 en het 50 gebied (poortwerking). Dan klopt de inrichting van de weg ook met de omgeving en dat is één van de kernpunten van Duurzaam Veilig. In het VO (voorlopig ontwerp) staat nu toch een 30 km/h inrichting over de gehele lengte. Het is zo ingericht dat de bus er wel door kan, maar zijn snelheid moet aanpassen over de hele lengte van de route. Ik verwacht dat er enige invloed zal zijn op de rijsnelheid en daarmee op de rijtijden. De kosten van het openbaar vervoer nemen toe en dat brengt als gevolg met zich mee dat het aantal busritten verminderd wordt. Ons voorstel is daarom om de 30-km zone te beperken tot dat deel van de straat waar deze zich echt kenmerkt als woonstraat.	Er wordt een verplichte maximale snelheid ingesteld van 30 km per uur. Het profiel aanpassen naar een 30 km per uur inrichting is niet wenselijk en niet mogelijk gezien relatief hoge verkeersintensiteiten. Daarnaast is de Duurzaam Veilig variant waarbij alle verkeersstromen ((vracht)auto's, bussen) en fietsers) op de rijbaan rijden zonder verdere belijning/ markering, in het participatietraject besproken en onwenselijk geacht en daarbij afgevalen.
13	Prima plan, maar de adviessnelheid zou omgezet moeten worden in een verplichte snelheid van 30 km. Het is een zeer drukke weg waar veel verkeer rijdt en met een hoge snelheid voorzie ik grote gevaren voor de fietsers.	In plaats van een adviessnelheid wordt een verplichte maximum snelheid ingesteld op 30 km/uur. Dit is aangepast in het definitieve ontwerp.
14	Verzoek: laad/los plaats ter hoogte van ons bedrijf voor vrachtwagens (nu op de stoep tot 12 meter wagens en ter hoogte van de huizen bij langere vrachtwagens/trailers >18 meter) (geeft uiteindelijk ook meer veiligheid). Denk aan bereikbaarheid van garage bedrijf/tankstation/winkel. Denk aan laad/los mogelijkheid van de tankwagen in de Marshallstraat (ook tijdens de verbouwing/aanpassingen). Probeer mijn economische schade zo klein mogelijk te houden door bijvoorbeeld asfalteren 's avonds/'s nachts (bij totale afsluiting zeker alleen 's avonds/'s nachts. Tankwagen komt gemiddeld 3 keer per 2 weken. "Lekkerland" komt dinsdag en vrijdag. Af en toe autotransport/trailers. Heb persoonlijk zorg over wel en wee fietsers in verband met beperkte ruimte voor autoverkeer. Kruising Marshallstraat? Bernadottelaan veranderd van voorrang. Let op parkeer/cq autoparkeer mogelijkheid op deze kruising. Verzoek tijdens de uitvoering gele borden met verwijzing "Auto Dello / Total bereikbaar.	De krappe beschikbare ruimte aan de voorzijde van het tankstation langs de Bernadottelaan maakt het onmogelijk een laad- en losplaats te creëren voor vrachtwagens tot 12 meter. In de Marshallstraat zijn drie parkeervakken gereserveerd voor het laden en lossen en daarnaast is er ruimte op eigen terrein. Uw tankstation zal zoveel mogelijk bereikbaar blijven tijdens de uitvoeringswerkzaamheden om zodoende de economische schade te beperken. Uw genoemde bereikbaarheidseisen en -wensen zullen worden meegenomen in de contractvorming van de desbetreffende aannemer. De exacte faserings- en tijdelijke te nemen (verkeers)-maatregelen zijn nu nog niet bekend. In het voorlopig ontwerp is het huidige dwarsprofiel van de Bernadottelaan versmald om af te dwingen dat de rijsnelheid naar beneden gaat en daarmee een veiliger situatie oplevert (zie ook antwoord vraag 11). Op de kruising Bernadottelaan - Marschallstraat is geen ruimte beschikbaar voor het creëren van parkeerplaatsen.
15	Mijn vraag is om zoveel mogelijk parkeervakken te creëren voor auto's. Sinds circa 5 jaar geleden zijn in de straat veel parkeervakken opgeofferd aan een grote stoep dat lijkt mooi, maar daar wordt op gefietst en niet door kinderen op gespeeld of iets dergelijks. Er rijden zelfs auto's op, dat kan volgens mij niet de bedoeling zijn. Ik hoop en verwacht dat ik vanuit mijn huis, niet op een onaanvaardbare wijze tegen geparkeerde auto's voor mijn deur zal aankijken. Liefst de bomen te halveren voor de woningen van blok 138 a/l	In het ontwerp zijn zoveel mogelijk langparkeervakken gecreëerd. Het aantal parkeervakken zal toenemen met vier stuks ten opzichte van de huidige situatie. Parkeren op de trottoirs is onderdeel van het handhavingsbeleid en maakt geen onderdeel uit van de inrichtingswerkzaamheden aan de Bernadottelaan. De platanen zijn vitaal. Het beleid van de gemeente is om geen vitale bomen te kappen indien deze bomen niet een gevaar vormen voor de veiligheid. Tijdens het groot onderhoud wordt het trottoir herstraat om een strak liggend trottoir te realiseren.

Inspraak notitie Groot Onderhoud Bernadottelaan

Inspraakbijeenkomst 19 mei 2015

Locatie inspraakbijeenkomst: Vinci73, Leonardo da Vinciplein 73

Datum notitie: 14-7-2015



Haarlem

16	Fietspad ter hoogte van bushaltes doortrekken achterlangs in-/uitstap punt. Abri kan op de stoep, zoals in huidige situatie. Naar voorbeeld (relatief nieuw) op Floris van Adrichemlaan, tegenover wijkcentrum "Ringvaart". Vorrangskruising maken met Stresemannlaan. Idealiter maximum snelheid 30 en geen 50 km/u voor uniformiteit in gehele wijk. Voordeel: gelijkvloerse kruisingen overal. Gebruik bij voorkeur erkende verkeersborden en geen eigen ontwerp.	De aangedragen voorbeeldoplossing om het fietspad ter hoogte van de bushalte achter de in-/ uitstappunt aan te brengen hebben wij onderzocht en is alleen mogelijk als hierbij veel parkeerplaatsen worden opgeofferd. Voor de parkeerbalans is dit niet wenselijk. Het fietspad zal niet achterlangs de bushalte worden aangebracht. De kruising Bernadottelaan-Stresemannlaan wordt aangepast naar een kruispunt met voorrangsregeling (zie antwoord vraag 2). De Bernadottelaan wordt opgenomen binnen de 30 km/ uur zone en aangegeven met erkende verkeersborden 'zone 30 km/ uur'.
17	Graag overwegen om de inritconstructie van de Henri Dunantstraat en de Bernadottelaan te laten vervallen voor een kruising van gelijke waarden. Het verkeer uit de Henri Dunantstraat kan anders niet meer links afslaan door het grote verkeersaanbod op de Bernadottelaan en het verkeer dat komt via de Stresemannlaan.	In de huidige situatie heeft het verkeer van rechts uit de Stresemannlaan voorrang op de Bernadottelaan. Hierdoor kan een rij auto's ontstaan dat hinderlijk is om vanuit de Henri Dunantstraat linksaf de Bernadottelaan op te rijden. De kruising Stresemannlaan en de Bernadottelaan wordt een voorrangskruispunt waarbij aan verkeer op de Bernadottelaan voorrang verleend moet worden. Hierdoor kan een wachtrij op de Stresemannlaan ontstaan. De wachtrij op de Bernadottelaan zal verdwijnen. Voor de eenduidigheid op de totale Bernadottelaan en daarmee voor de verkeersveiligheid is het niet wenselijk het kruispunt Bernadottelaan-Henri Dunantstraat anders te regelen (of 'rechts-gaat-voor' in te stellen) dan de overige zijstraten.
18	De platanen zuidelijk deel Bernadottelaan-hoek Stresemannlaan verwijderen en andere bomen inboeten. In verband met grote wortelopdruk en bladvaloverlast. (ter plaatse van woningenblok 138. Indien niet mogelijk; uitdunnen, enkele bomen weghalen. NB platanen horen niet in een woonwijk.	De platanen zijn vitaal. Het beleid van de gemeente is om geen vitale bomen te kappen indien deze bomen niet een gevaar vormen voor de veiligheid. Tijdens het groot onderhoud wordt het trottoir herstraat om een strak liggend trottoir te realiseren.
19	De abri voor nummer 126 zou niet worden geplaatst. Dit is toegezegd in een inspraaknotitie VO's bushaltes lijn 30/50/51 en busstation Schalkwijk (zie bijlage Inspraaknotitie VO's d.d. juli 2012 Gemeente Haarlem).	De abri zal niet worden aangebracht aan de westzijde van de Bernadottelaan voor huisnummer 126.

Inspraak notitie Groot Onderhoud Bernadottelaan

Inspraakbijeenkomst 19 mei 2015

Locatie inspraakbijeenkomst: Vinci73, Leonardo da Vinciplein 73

Datum notitie: 14-7-2015



Haarlem

20	1. Dwarsprofiel: De Fietzersbond adviseert een aanpassing van het dwarsprofiel naar: Parkeervak (2 m), schampstrook (50 cm), fietsstrook (2 m), rijstrook (3 m), fietsstrook (2 m), schampstrook (50 cm), parkeervak (2 m). 2. Maximumsnelheid: Een maximum snelheid van 30 km/uur wordt aanbevolen; 3. Bebording 3a) Bebording: Het aan te brengen adviessnelheidsbord is geen RVV bord en heeft geen enkele status. Het is inconsequent om 30 km per uur te willen en 50 km per uur te maken; 3b) De J38 borden (verkeersdrempel) kunnen achterwege worden gelaten als de weg 30 km per uur is; 4. Kruispunt Stresemannlaan - Bernadottelaan 4a) Graag een extra accent aanbrengen op het drukke kruispunt (het plateau) middels rood asfalt); 4b) Korte drempels remmen beter dan plateaus, graag toepassen van een steilere helling bij het plateau; 4c) De helling aan de Stresemannlaan-zijde steiler uitvoeren (hier rijdt geen bus); 5. Verkeersintensiteit. De huidige verkeersintensiteit is hoog voor een erftoegangsweg. Geadviseerd wordt een beleid te ontwikkelen om de Stresemannlaan als gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden van de wijk te maken. 6. Schetsontwerp 'Duurzaam Veilig 50 km/uur. Als er wordt gekozen voor een 50 km per uur weg, dan graag met vrijliggende fietspaden.	1. Dwarsprofiel. Het versmallen van de (auto)rijbaan zal goed zijn voor de snelheid waarmee automobilisten door de straat rijden, maar is niet wenselijk en niet mogelijk gezien relatief hoge verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteit leidt in de spitsuren tot 5 á 6 auto's per minuut in elke richting rijden. Verdere versmalling van het profiel kan leiden tot te lage doorstroming. Bij verdere versmalling van de rijbaan zal dit in de praktijk niet leiden tot de gewenste gemiddelde snelheid van 30 km per uur. De verwachting is dat de gemiddelde snelheid bij verdere versmalling rond 40-45 km per uur zal liggen. Als de voorgestelde schampstrook tussen parkeervak en fietsstrook wordt aangelegd als onderdeel van de rijbaan betekent dit dat de totale rijbaan met 50 cm verbreed wordt. (-50cm autorijbaan, +100cm schampstroken). Dat zal niet gunstig zijn voor de snelheid van het autoverkeer en daarmee niet wenselijk. 2. Maximumsnelheid. Er wordt een verplichte maximum snelheid ingesteld op 30 km/uur. Dit is aangepast in het definitieve ontwerp. 3. Bebording. 3a) Er wordt een verplichte maximum snelheid ingesteld op 30 km/uur. In het definitieve ontwerp zijn de borden aangepast in RVV borden. 3b) De J38 verkeersdrempelborden binnen de 30 km per uur zone van de Bernadottelaan zijn komen te vervallen. 4. Kruispunt Stresemannlaan - Bernadottelaan 4a) Het accent op het kruispunt wordt gelegd doordat de overgang van de materialisatie van het totale profiel (trottoir en bandenlijn) ter hoogte van het kruispunt wijzigt. 4b) Op routes waar de bus niet rijdt kan dit worden toegepast. De helling van het kruispunt aan de zijde van de Stresemannlaan zal steiler worden uitgevoerd. 4c) Akkoord, De helling van het kruispunt aan de zijde van de Stresemannlaan zal steiler worden uitgevoerd. 5. Verkeersintensiteit. Dit is geen onderdeel van de inrichtingswerkzaamheden behorende bij de Bernadottelaan. 6. Schetsontwerp 'Duurzaam Veilig 50 km/uur. Op basis van het participatietraject en de interne afstemming binnen de gemeente Haarlem is (variant 2' (doortrekken zuidelijk profiel)) de voorkeursvariant en is uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Daarnaast wordt verwezen naar antwoord op vraag 9.
----	--	--

Inspraak notitie Groot Onderhoud Bernadottelaan

Inspraakbijeenkomst 19 mei 2015

Locatie inspraakbijeenkomst: Vinci73, Leonardo da Vinciplein 73

Datum notitie: 14-7-2015



Haarlem

21	In het ontwerp is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van een goede doorstroming van de bus. Dit ook in verband met de provinciale investeringsagenda 'doorstroming OV'. De rijtijden van de bus zullen toenemen door: 1) rijbaan te versmallen in een smalle rijloper met twee fietsstroken; 2) de aanleg van een zebrapad; 3) geen fietspaden meer achterlangs de bushalte aan te brengen; 4) de Stresemannlaan te behouden als een gelijkwaardige kruising. Wij adviseren: - behoudt twee rijstroken met aparte fietsstroken - op strategische plekken waar voetgangers oversteken middengeleiders toe te passen (geen zebra's) - liefs geen drempels, indien wel drempels ontworpen op 50 km per uur - bij halte fietsers achterlangs te blijven liggen - alle zijstraten met uitritconstructies toepassen.	1) In het HVVP van 2003 staat al dat de Bernadottelaan en de Eijkmanlaan zijn aangemerkt als 30 km wegen (met bus). Dat betekent dus dat de bus al die jaren te snel heeft kunnen rijden en/of heeft gereden. Een versmalling van het huidige dwarsprofiel past ons inziens binnen het HVVP van 2003. 2) Het zebrapad komt te vervallen. Zie ook antwoord op vraag 1. 3) De mogelijkheid voor achterlangs leggen van het fietspad achter de bushalte is onderzocht en niet mogelijk gebleken. Zie ook antwoord op vraag 16. 4) De kruising Stresemannlaan - Bernadottelaan wordt aangepast in een voorrangskruispunt (zie ook antwoord op vraag 2.) - Op een tweetal plekken zijn bandverlagingen toegepast waar voetgangers kunnen oversteken (zonder zebrapad). Het dwarsprofiel heeft niet de ruimte om hier middengeleiders toe te passen. - Er komen wel verkeersdrempels om de rijsnelheid naar beneden te dwingen, echter wel ontworpen op 50 km per uur. - Geen fietser achterlangs de bushalte, zie hierboven. - De zijstraten worden ingericht met uitritconstructies. Het ontwerp van de Bernadottelaan sluit aan op de eerdere HVVP van 2003. Voor het optimaliseren van de rijtijden van de bus wordt het ontwerp aangepast op de volgende punten: a) vervallen zebrapad; b) aanpassing kruising Stresemannlaan - Bernadottelaan wordt aangepast in een voorrangskruispunt; c) De zijstraten worden ingericht met uitritconstructies. Met deze aanpassingen wordt de doorstroming voor de bus verbeterd en komen wij tegemoet aan uw wensen.
22	In het ontwerp is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van een goede doorstroming van de bus. 1) In het VO wordt de rijbaan zover versmalt dat de auto's, bussen en fietsers niet kunnen inhalen als er tegenliggers zijn. Er ontstaat een grote kans dat auto's en de bus achter de fietsers een 'treintje' vormen. 2) Het weghalen van fietspaden achter de bushalte vermoeilijkt het halteren van de bus. De bus zal door dit ontwerp minuten langer onderweg zijn. Er ontstaat een langere onaantrekkelijke reistijd waardoor de rentabiliteit van de buslijn onderdruk komt te staan. De tragere bus sluit niet aan bij het Haarlemse beleid en de investeringsagenda van de Provincie 'doorstroming OV'. Geadviseerd wordt de huidige inrichting te handhaven (twee rijstroken met fietsstroken). Bij bushaltes fietspaden achterlangs en nog beter een ontwerp met vrijliggende fietspaden.	Voor beantwoording van uw vragen verwijzen wij naar het antwoord op vraag 21.