

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
R. de Vries-Rambocus	<p>Deze straat is erg gevaarlijk voor fietsers en ook een kinderlijke buurt met school aan het plein. Waarom is er hier niet gekozen voor stoep/fietspad/parkeerplekken/autoweg? Dit word nu gedaan langs het Spaarne tussen de Koudehoorn en het spoor en is zo prettig en veilig, dit is ook vlakbij een school de Kring.</p> <p>Mijn oma woonde in de ted. van Berkhout en dit is een drukke straat helemaal als straks de Amsterdamse vaart word versmald.</p> <p>Misschien kunnen er nog wijzigen komen?</p>	De breedte tussen de gevels is helaas niet voldoende om de door u voorgestelde indeling te realiseren. Met de huidige indeling van het profiel krijgen fietsers een hele duidelijke plaats op de weg. Fietsstroken van 2m breed zijn ruim voldoende om veilig naast elkaar te kunnen fietsen.
R. de Vries-Rambocus	<p>toevoeging vorige mail: En hopelijk word er ook aan de Kruistochtstraat voor deze veilige optie gekozen, hier rijden ook bussen.</p>	de Kruistochtstraat maakt geen onderdeel uit van dit project
R. Stuip	<p>Ziet er goed uit. Enigszins verwarrend is de naamgeving van fietspad/suggestie/strook: getekend als 'fietsstrook' (met fietssymbolen), in de legenda als 'fietspad' en in de antwoordenbijlage als 'fietsuggestiestrook'</p>	<p>Waarvan akte. De gehanteerde terminologie zal geuniformeerd worden. In het ontwerp wordt bedoeld op de aanleg van een fietsstrook.</p>
R. Stuip	Bij inzoomen zag ik op de tekeningen "zone 30" borden bij de ingangen van beide straten!? Foutje?	De maximum snelheid wordt ingesteld op 30km/u. Het document 'nota van beantwoording bewonersavonden' was hier abusievelijk nog niet op aangepast.
J. Goos	Voor wat betreft de bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten zijn er geen bezwaren.	Waarvan akte.

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
L. Tebbens	<p>Nagtzaamstraat: Buslijn 2 is met elke 10 minuten een rit de belangrijkste stadsbuslijn van Haarlem waar veel inwoners gebruik van maken. Reizigerscomfort en doorstroming is daarom belangrijk.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. We zijn dan ook blij dat er gekozen is voor asfalt en dat er geen drempels in het ontwerp zitten. 2. Ook goed zijn de uitritconstructies bij de zijstraten. 3. Vlak voor de zuidelijke bushalte is in het ontwerp een boom toegevoegd. Deze komt daardoor in de zichtlijn te staan van wachtende reizigers. Graag deze boom niet toevoegen (in de huidige situatie staat er ook geen boom). 4. Fijn dat de beide haltes deabri behouden en dat er fietsenrekken staan. 5. Bij het Nagtzaamplein verwachten we dat de bus gehinderd wordt door wachtende linksafslaande auto's die de Amsterdamse straat in willen rijden. In de huidige situatie is de weg zo breed dat de bus er om heen kan, in het ontwerp kan dat niet meer. Graag zien we hier een voorsorteervak voor linksaf want elke seconde telt voor deze belangrijke stroombuslijn. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. waarvan akte 2. idem 3. de boom vormt geen belemmering voor een vrij uitzicht en blijft in ontwerp gehandhaafd. 4. waarvan akte 5. Op dit deel van de Nagtzaamstraat is het wegprofiel enkel optisch smaller door de aanleg van de fietsstrook. Er is voor de bus nog evenveel ruimte als in de bestaande situatie, al moet deze fietsers voor laten gaan.

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
	<p>Teding van Berkhoutstraat: Buslijn 2 is met elke 10 minuten een rit de belangrijkste stadsbuslijn van Haarlem waar veel inwoners gebruik van maken. Reizigerscomfort en doorstroming is daarom belangrijk.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. We zijn dan ook blij dat er gekozen is voor asfalt en dat er geen drempels in het ontwerp zitten. 2. Ook goed zijn de uitritconstructies bij de zijstraten. 3. Ook hier is vlak voor de zuidelijke bushalte in het ontwerp een boom toegevoegd. Deze komt daardoor in de zichtlijn te staan van wachtende reizigers. Graag deze boom niet toevoegen (in de huidige situatie staat er ook geen boom). 4. Bij de noordelijke halte zien we graag een abri toegevoegd. Dit is een halte waar veel ingestapt wordt. Ter hoogte waar nu de fietsenrekken staan ingetekend, maar dan tegen de rooilijn (er is daar geen bebouwing) lijkt ons een geschikte plek. Op https://goo.gl/maps/2ik9VS2yHG42 is dat vóór de groene struikjes. Op https://goo.gl/maps/2ik9VS2yHG42 zijn ook wachtende reizigers te zien (het regent gelukkig niet). De fietsenrekken kunnen wellicht naar het westen verschoven worden als het parkeervak ook wat opschuift in de richting. Een abri bij elke halte is beleid van Haarlem. 5. Fijn dat bij de beide haltes fietsenrekken staan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. waarvan akte 2. idem 3. de boom vormt geen belemmering voor een vrij uitzicht en blijft in ontwerp gehandhaafd. 4. de gemeente is van mening dat plaatsing van een abri bij deze halte belemmerend werkt voor het uitzicht van de woningen. Er heeft hier niet eerder een abri gestaan. Voorstel voor fietsenrekken te verplaatsen niet mogelijk, voorgestelde locatie is geen gemeente grond. 5. waarvan akte

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
C. Hofland	<p>1. Zebrapad Nagtzaamstraat tpv Potgieterstraat – 2e Vooruitgangstraat. Dit is een overgang die veelvuldig door de mensen van Oost (oude en nieuwe amsterdamse buurt) gebruikt wordt om van en naar Amsterdamstraat en Centrum Haarlem te lopen. Jonge kinderen, of moeders met kinderwagens staan lang te wachten voordat ze over durven steken; door de snelheid (50 km/u wordt helaas niet teruggebracht naar 30 km/u) zien kinderen ook soms niet hoe snel een auto aan komt 'racen'. Ik heb al een aantal spannende momenten mee mogen maken. Langzaam verkeer zou op een paar plekken toch echt de voorkeur moeten hebben op snel verkeer, ook om de flinke snelheid, soms ook harder dan 50, te kunnen beheersen. Zeker ook nu het zebrapad tpv Jacob Geelstraat met tussenwachtzone 'afgevaarderd' wordt tot standaard zebrapad.</p>	<p>1. Het wegprofiel wordt smaller dan in de huidige situatie en ter plaatse van de zijstraten komen geen parkeervakken. Hiermee wordt de oversteek overzichtelijker en dus veiliger.</p>

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
	<p>2. Zebrapad Teding van Berhoutstraat tpv Doctor Schaepmanstraat. Op dit moment zijn er 0 zebrapaden voorzien in die straat, wat echt een racebaan creëert. Ik zou er in ieder geval 1 voorzien bij de dr Schaepmanstraat, die deels ook (zo goed als) shared space is. Daarmee laat je denk ik ook zien dat langzaam verkeer gestimuleerd wordt/gefaciliteerd wordt. Dit zorgt voor een stuk veiligere situatie</p> <p>3. Verhoging autoparkeervakken. Ik heb geen profiel gezien in het VO, maar de parkeervakken van in ieder geval Nagtzaamstraat zouden verhoogd uitgevoerd moeten worden tov fietspad, om ervoor zorg te dragen dat mensen ook daadwerkelijk hun auto in het vak zetten en niet half op het fietspad. De Nagtzaamstraat is al behoorlijk smal voor 2 parkeerstroken en 2 fietspaden. Bij mijzelf is al een keer mijn autospiegel eraf gereden tijdens het rijden(!) door een tegemoetrijdende auto. Dit kwam omdat aan 1 zijde een auto erg breed was geparkeerd (behoorlijk op de weg stond) en de tegemoetkomende auto flink gas gaf om nog een fietser te passeren. Gewoon rustig rijden zodat ruimten beter ingeschat kunnen worden creëert een veel veiligere situatie, zeker nu de autostrook nog smaller lijkt door de rode fietsstroken. Een verhoogde parkeerstrook (bijv de hoogte van het trottoir) zorgt ervoor dat automobilisten/busjeseigenaren hun auto/busje netjes van de weg houden.</p>	<p>2. Ter hoogte van de dr. Schaepmanstraat wordt geen voetgangersoversteekplaats toegevoegd. Het wegprofiel wordt versmald en er komen bij de zijstraten geen parkeervakken waarmee de kruising overzichtelijker en veiliger wordt.</p> <p>3. de langsparkeervakken worden verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan. Daarmee komt het ontwerp tegemoet aan uw vraag.</p>

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
N. Haarbosch	<p>Naar aanleiding van berichten in de Stadskrant heb ik het plan voor de herstructurering ingezien en word daar erg blij van. Het ziet er schitterend uit en ik verwacht dat het de buurt ten goede komt. Vooral blij word ik van de op de plannen getekende 30 Km/h zone. vooral omdat dat nu hetgeen is wat me het meest stoort, de hoge snelheid van vooral de bussen die alle huizen hier van voor tot achter doen schudden en ook scheuren.. Daarbij is het bij normale drukte toch niet mogelijk veilig te rijden en harder dan veertig te gaan.</p> <p>Ik schrik dan ook als ik in de PDF 'beantwoording vragen inloopavond' zie staan dat op voordracht van politie en Connexion de huidige snelheidslimiet van 50 Km/h in de nieuwe situatie zal blijven bestaan. Ik hoop van harte dat dit inmiddels van de baan is. het zou ook van de zotte zijn, helemaal als je de Teding van Berkhoutstraat met de Prins Bernardlaan vergelijkt.. 50 in de Teding waarom dan geen 100 op de Bernard laan? Maar nogmaals ik ben er groot voorstander van, net als eenieder die ik hierover in de buurt spreek, om de snelheid en daarmee gepaard gaande overlast en gevaar te verminderen.</p> <p>Een ander punt wat vast ook al vaak is aangekaart is de te verwachten parkeer overlast gedurende de werkzaamheden. Nu is mij bekend dat de Amsterdamse vaart ook binnenkort onderhanden wordt genomen. Is het een idee om gedurende de werkzaamheden in Berkhout/Nagtzaam-straat tijdelijk vervangende parkeergelegenheid op de Amsterdamse vaart te</p>	<p>De voorgenomen maximum snelheid wordt ingesteld op 30km/u. Hiervoor moet nog een verkeersbesluit genomen worden. Het document 'nota van beantwoording bewonersavonden' was hier abusievelijk nog niet op aangepast.</p> <p>De afstemming met het project Amsterdamsevaart is gezocht. Het project Amsterdamsevaart zal gelijktijdig met de Teding van Berkhoutstraat in uitvoering gaan. Er is dus geen mogelijkheid de Amsterdamsevaart tijdelijk te gebruiken als parkeergelegenheid voor de Teding van Berkhoutstraat. Daarnaast wordt het werk gefaseerd uitgevoerd zodat niet alle parkeerplaatsen gelijktijdig buiten gebruik zijn.</p>

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
M. Forte	<p>Het zou in het (moderne) straatbeeld passen om ook 1 of meerde elektrische oplaadpunt(en) te plaatsen.</p> <p>Graag zou ik mijn auto in willen ruilen voor een elektrische auto maar vanwege het ontbreken van oplaadpunten in de straat heb ik dit steeds uitgesteld.</p> <p>Wij wonen in de Teding van Berkhoutstraat op nr. 2. Een van de plekken voor ons huis zou ideaal zijn.</p>	<p>Het toevoegen van elektrische oplaadpunten gebeurt op aanvraag van bewoners die beschikken over een elektrische auto.</p> <p>Meer informatie is op deze internetpagina te vinden: https://www.haarlem.nl/oplaadpaal-elektrische-auto/</p>
M. Forte	<p>Voor een (veel) duidelijkere en VEILIGE verkeerssituatie is het plaatsen van een stopbord op de kruising Nagtzaamstraat en Teding van Berkhoutstraat noodzakelijk.</p> <p>Wij wonen op deze kruising en hebben al te vele (bijna..) ongelukken meegemaakt vanwege de onduidelijke situatie op dit kruispunt. Een simpel stopbord zou automobilisten, buschauffeurs en motorrijders dwingen te stoppen en de situatie goed te beoordelen.</p>	<p>Het ontwerp van de kruising is herzien. Hierbij zijn geen stopborden voorzien, maar door de nieuwe inrichting en nieuwe duidelijke belijning is voor weggebruikers duidelijk dat er voorrang gegeven moet worden als men vanuit de Nagtzaamstraat de kruising met de Teding van Berkhoutstraat naderd. Verder is nav juridische toetsing de fietstrook op de kruising komen te vervallen, hiermee voorkomen we frustratie tussen de verschillende weggebruikers vanwege het innemen van toegekende wegruimte. Het nieuwe ontwerp komt het meest tegemoet aan de verschillende belangen van de diverse weggebruikers.</p>

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
Zwaanswijk	<p>Ik ben erop tegen dat er zo weinig parkeer plaatsen in de Nagtzaamstraat gecreëerd zijn t/o het aantal parkeer plaatsen wat we nu hebben is dat stukken minder plaatsen om te parkeren, na de reconstructie, is dat het nieuwe beleid hier in Haarlem?</p> <p>De vernieuwde constructie lijkt niet op de oude situatie, wie heeft dit ontworpen, is diegene wel op de hoogte van hoe en wat hier leeft in de buurt, of is het gedaan door iemand uit een andere stad?</p>	<p>In de huidige situatie zijn er in de Nagtzaamstraat 58 officiële parkeervakken. Op het drukste moment zijn met een telling 92 geparkeerde auto's geteld.</p> <p>In de nieuwe situatie is er ruimte voor 90 auto's buiten de plekken voor minder validen.</p> <p>Uw constatering is juist, de nieuwe situatie lijkt niet op de oude situatie. In de nieuwe situatie worden de parkeervakken volwaardig aangelegd, waardoor er in het wegprofiel ruimte ontstaat voor 2 volwaardige fietsstroken en een rijloper van 3 meter breed. Bij tegenliggend verkeer zullen automobilisten achter de fietsers moeten blijven. De voorgenomen maximum snelheid wordt ingesteld op 30km/u. Hiervoor moet nog een verkeersbesluit genomen worden. Het document 'nota van beantwoording bewonersavonden' was hier abusievelijk nog niet op aangepast.</p>
J. Martis	<ul style="list-style-type: none"> • 30 km/uur rijden i.v.m voorgenomen 50 km/uur • Er dienen meer parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. In dit ontwerp zijn er minder parkeerplaatsen gerealiseerd dan de huidige en toekomstige behoefte 	<p>Het ontwerp voorziet in een maximum snelheid van 30km/u. Hiervoor moet nog een verkeersbesluit genomen worden.</p> <p>Abusievelijk is de nota van beantwoording op de bewonersavonden van 10 en 16 november 2016 hier niet op aangepast.</p> <p>In de huidige situatie zijn er in de Nagtzaamstraat 58 officiële parkeervakken. Op het drukste moment zijn met een telling 92 geparkeerde auto's geteld. In de nieuwe situatie is er ruimte voor 90 auto's buiten de plekken voor minder validen. Dit is dus vergelijkbaar met de huidige (onofficiële) situatie.</p>

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
A.J. Icke-Dijkers	Ik wil bezwaar maken tegen de snelheid van 50 km/h. Dit zou echter 30 km/h moeten worden. Ook zijn er véél te weinig parkeerplaatsen gecreëerd. Dit gaat geleiden tot grote parkeerproblemen. Volgens mij is daar ook door de meeste bewoners hun kritiek over uitgesproken.	Het ontwerp voorziet in een maximum snelheid van 30km/u. Hiervoor moet nog een verkeersbesluit genomen worden. Abusievelijk is de nota van beantwoording op de bewonersavonden van 10 en 16 november 2016 hier niet op aangepast. In de huidige situatie zijn er in de Nagtzaamstraat 58 officiële parkeervakken. Op het drukste moment zijn met een telling 92 geparkeerde auto's geteld. In de nieuwe situatie is er ruimte voor 90 auto's buiten de plekken voor minder validen. Dit is dus vergelijkbaar met de huidige (onofficiële) situatie.
E. Wiersma	1) Graag zou ook ik net zoals menige buur dat er mbt. het aantal parkeer plaatsen meer rekening gehouden wordt met de auto's. Dus is het niet zo in te delen dat minimaal het aantal parkeer plaatsen hetzelfde wordt? En liefst meer parkeerplaatsen. 2) IS EEN 30 KM. ECHT NIET TE VERWEZENLIJKEN?? Een bus is toch al vaak genoodzaakt rustig door onze straat te rijden, doen ze dat overigens niet, wat ook wel is gebeurd, dan is dat in huis voelbaar, dus mbt. het tijdrijden lijkt het me geen probleem.	Het ontwerp voorziet in een maximum snelheid van 30km/u. Hiervoor moet nog een verkeersbesluit genomen worden. Abusievelijk is de nota van beantwoording op de bewonersavonden van 10 en 16 november 2016 hier niet op aangepast. In de huidige situatie zijn er in de Nagtzaamstraat 58 officiële parkeervakken. Op het drukste moment zijn met een telling 92 geparkeerde auto's geteld. In de nieuwe situatie is er ruimte voor 90 auto's buiten de plekken voor minder validen. Dit is dus vergelijkbaar met de huidige (onofficiële) situatie.
Provincie NH	Inrichting kruising Nagtzaamstraat/ Teding van Berkhoutstraat onwenselijk ivm niet mogen hinderen van fietsverkeer op een fietsstrook. Fietsstroken thv kruising opheffen, zodat verkeer correct kan opstellen en voorrang verlenen.	Het ontwerp van de kruising is herzien. Door de nieuwe inrichting en nieuwe duidelijke belijning is voor weggebruikers duidelijk dat er voorrang gegeven moet worden als met vanuit de Nagtzaamstraat de kruising met de Teding van Berkhoutstraat genaderd wordt. Verder is nav juridische toetsing de fietstrook op de kruising komen te vervallen, hiermee voorkomen we frustratie tussen de verschillende weggebruikers vanwege het innemen van toegekende wegruimte. Het nieuwe ontwerp komt het meest tegemoet aan de verschillende belangen van de diverse weggebruikers.

Naam	Vraag/zienswijze	Reactie
Connexxion	<p>Helaas verwachten wij dat de nieuwe inrichting van deze wegen gaat leiden tot een behoorlijke verlenging van de rijtijd en reistijd op buslijn 2 die 8 keer per uur van deze route gebruik maakt. Dit wordt veroorzaakt door de zeer ruime fietsstroken in het ontwerp. Dit probleem gaat zich in versterkte mate voordoen bij de kruising Teding van Berkhoutstraat – Nagtzaamstraat. De bus maakt hier een afslaan beweging en kruist daarbij het verkeer dat van/naar de kruising met de Amsterdamsevaart. Het kruisingsvlak is verkleind en er liggen ook fietsstroken op het kruispunt. Daardoor is er minder ruimte voor het verkeer om zich op te stellen voor de verkeerslichten naar de Amsterdamsevaart. De intensiteiten zijn op deze wegen echt te hoog voor een dergelijke oplossing. Er ontstaan hier dus lange wachtrijen en er is meer risico dat de bus (en ander verkeer) in de Nagtzaamstraat moet wachten op het verkeer dat voor de verkeerslichten staat te wachten. Tevens is de middengeleider in de Nagtzaamstraat verdwenen. Voetgangers moeten hierdoor een bredere rijbaan oversteken dan in de huidige situatie. Wij stellen dan ook voor om het huidige formaat van het kruispunt Teding van Berkhoutstraat – Nagtzaamstraat te handhaven. En hier geen rode fietsstroken toe te passen. Er zou ruimte moeten worden gecreëerd voor een vrije rechtsafbaan (voor fiets en auto) van de Nagtzaamstraat naar de Teding van Berkhoutstraat. En een vrije rechtsafbaan op de Teding van Berkhoutstraat richting Nagtzaamstraat/Amsterdamsevaart. Dan ontstaat er meer</p>	<p>Het ontwerp van de kruising is herzien. Door de nieuwe inrichting en nieuwe duidelijke belijning is voor weggebruikers duidelijk dat er voorrang gegeven moet worden als met vanuit de Nagtzaamstraat de kruising met de Teding van Berkhoutstraat genaderd wordt. Verder is nav juridische toetsing de fietstrook op de kruising komen te vervallen, hiermee voorkomen we frustratie tussen de verschillende weggebruikers vanwege het innemen van toegekende wegruimte. Het nieuwe ontwerp komt het meest tegemoet aan de verschillende belangen van de diverse weggebruikers.</p> <p>Met de vormgeving in het Definitief Ontwerp kunnen tegemoetkomende bussen elkaar op de kruising met gepaste snelheid passeren.</p>