

Nota van beantwoording

Betreft ontwerp verkeersbesluit instellen fietsroute tussen de Rijndijken (Admiraalsweg, Tasmanstraat, Bontekoestraat en Evertsenstraat).

Er zijn zes brieven met zienswijzen ontvangen. De zienswijzen bevatten met name argumenten tegen de inrichting van de Tasmanstraat als fietsstraat.

Bespreking van de zienswijzen per thema:

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
1	De Tasmanstraat wordt extreem druk met het nieuwe plan, en is nu al zeer druk.	De beschreven drukte is juist de reden voor de gemeente Leiden om in te zetten op een verbeterde en veiligere fietsroute door de Zeeheldenbuurt; er is duidelijk behoefte aan een goede fietsroute tussen de Hoge Rijndijk en Lage Rijndijk. De Tasmanstraat wordt niet of nauwelijks drukker door het nieuwe plan (aanleggen van een fietsstraat), maar door de toename (landelijke trend) van het gebruik van de fiets. Daarom zet de gemeente Leiden in op een verbeterde en veiligere fietsroute door de Zeeheldenbuurt	geen
2	Fietspad moet langs de Admiraal Banckertweg komen.	Deze optie is onderzocht. Deze route is langer dan de route door de Tasmanstraat. Het is bekend dat het merendeel van de fietsers de kortste route kiest waardoor de kans groot is dat fietsers alsnog door de Tasmanstraat gaan rijden, dan wel dat er zogenaamde 'olifantenpaadjes' door het park ontstaan. Daarnaast is deze route minder sociaal veilig dan de route door de Tasmanstraat omdat zich hier geen woningen bevinden. Langs de Admiraal Banckertweg is een parkeerstrook (deels groenstrook). Een fietspad hier gaat ten koste van een groot aantal parkeerplekken (minimaal 17) die niet direct in de omgeving te compenseren zijn. Ook zal een aantal bomen gekapt moeten worden om op deze locatie een fietspad te kunnen realiseren.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
3	In deze zienswijze wordt gesteld dat de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer door deze wijziging wordt verbeterd ,maar helaas berust dit op een misverstand. Daar de nu voorgestelde verbreding van de Tasmanstraat geen veilige situatie zal opleveren, de straat blijft door deze beperkte aanpassing te smal voor auto en 2 richting fietsverkeer (denk b.v. aan kinderbakfietsen welke de auto's moeten passeren)	De huidige inrichting van Tasmanstraat is te smal volgens de landelijk gehanteerde standaard voor wegen, zeker voor autoverkeer in twee richtingen. De voorgestelde aanpassing van de Tasmanstraat, verbreden en eenrichtingsverkeer invoeren, zorgt ervoor dat deze voldoende breed wordt voor eenrichtingsverkeer auto en twee richtingen fiets. De straat is dus in de voorgestelde situatie niet te smal en voldoet aan de breedte eisen van dit type wegen zoals beschreven wordt in landelijke richtlijnen	geen
4	De beste oplossing is nog steeds de fietsroute te verplaatsen richting de Admiraal Banckertweg, zoals voorgesteld in de wijkvisie.	Zie beantwoording bij punt 2.	geen
5	Optie: de noord-zuid route door de verbrede Tasmanstraat en de zuid-noord route over het nu in het park aanwezige voetpad aan te leggen. Het bestaande voetpad is breed genoeg voor 1-richting fietsverkeer.	De zuid-noord route is langer (ongeveer 60 meter) dan de route door de Tasmanstraat. Fietsers – vooral schoolgaande kinderen - zijn geneigd om de kortste route te nemen. Door het opsplitsen van het fietspad, zal rijden tegen de rijrichting in zeer waarschijnlijk voorkomen.. Daarmee verwachten wij dat deze optie juist tot meer onveiligheid zal leiden.	geen
6	Er op deze route een hoge fietsintensiteit is gemeten, waaronder veel schoolgaande kinderen. De gemeente Leiden de ambitie heeft om deze route als snelle ,comfortabele en veilige fietsroute te laten functioneren en daartoe ontoelaatbare aanpassingen voorstelt. Voorgesteld is drempels bij de oversteek aan te brengen om de snelheid van het autoverkeer bij de oversteek te verlagen. De gemeente gemakshalve voorbijgaat aan het feit dat het hier mede gaat om de aanrijdroute voor zwaar verkeer van en naar het industrieterrein de Waard. Waaronder de volle vuilniswagens van de gemeente die af en aan naar de gemeentelijke milieustraat rijden.	Het voorstel is om drempels toe te passen die geschikt zijn voor dit type weg, namelijk 50 km/h drempels. Deze drempels worden landelijk toegepast in 50-wegen. Deze drempels zijn ontworpen om voertuigen af te remmen tot 50 km/h. In dit geval wordt gekozen voor de lage variant drempel (8 cm hoog) in plaats van de hoge variant (12 cm) omdat er een hoog aandeel zwaar verkeer is. Drempels zijn er om te zorgen dat snelheidsexcessen niet meer mogelijk zijn daar waar dit het belangrijkste is, namelijk waar oversteekbewegingen van (kwetsbare) verkeersdeelnemers plaatsvinden.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
7	<p>Men de Tasmanstraat wil inrichten als fietsstraat om het fietsrouten netwerk sluitend te maken. De Tasmanstraat momenteel een zeer smalle straat is waar in 1 deel van de straat verkeer in twee richtingen is toegestaan voor zowel auto- als fietsverkeer (tussen Bontekoestraat en Trompstraat). Het andere deel is doodlopend voor auto verkeer (tussen Trompstraat en Evertsenstraat). Door het fietspad van de Tasmanstraat naar de Evertsenstraat open te stellen voor autoverkeer en eenrichtingsverkeer voor het autoverkeer in te stellen (vanaf Bontekoestraat richting Evertsenstraat) verhoogt de gemeente de verkeersveiligheid niet maar vergroot men juist de kans op ongelukken. Zeker gezien in het licht van de hoge verkeersintensiteit die de gemeente nota bene zelf heeft vastgesteld.</p>	<p>Het openstellen van het fietspad voor autoverkeer, dus de fietsstraat doortrekken tot de aansluiting op de Evertsenstraat, is om de veiligheid te vergroten. Het is namelijk in de voorgestelde situatie niet meer nodig voor autoverkeer om achteruit te rijden om de parkeervakken te verlaten. Het verkeer kan dan doorrijden over de fietsstraat. Het aanpassen van de Tasmanstraat tot een eenrichtingsverkeerweg volgens de landelijke richtlijnen van dit type wegen, zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid waarbij de hoge intensiteit aan fietsers juist op een goede manier een plek krijgt in combinatie met het autoverkeer wat hier een bestemming heeft. Het instellen van eenrichtingsverkeer in combinatie met het openstellen van het zuidelijke fietspad zorgt ervoor dat we een situatie kunnen creëren waarin we een geheel volgens landelijke richtlijnen ingericht straatprofiel krijgen voor eenrichting verkeer auto en twee richtingen fiets. Daarmee zijn wij van mening dat ons voorstel een verkeersveilige oplossing is. Het zicht in de bocht van de Evertsenstraat wordt door een verbreding van het pad, snoei/kap van bosschages en het flauwer maken van de knikken in de weg een stuk verbeterd.</p>	geen
8	<p>Dat deze verkeersmaatregelen is genomen overeenkomstig artikel 2 van de Wegenverkeerswet zal vast zo zijn. Echter woont het artikel 2 niet in de Tasmanstraat en kent het artikel de situatie niet.</p>	<p>Artikel 2 van de Wegenverkeerswet is bedoeld om algemene verkeersregels vast te stellen en is een landelijk geldende wet waaraan alle wegen in Nederland dienen te voldoen. Het is daarom niet nodig dat deze wet de specifieke situatie in de Tasmanstraat kent.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
9	Dat overleg is gepleegd met de (gemachtigde van de) korpschef van de politie, welke een positief advies heeft gegeven ten aanzien van de genoemde verkeersmaatregelen zal ook best volgens de te volgen procedure zijn verlopen. Echter de gemachtigde woont niet in de Tasmanstraat.	De gemachtigde van de korpschef van de politie beoordeeld alle verkeersbesluiten die door de gemeente Leiden als wegbeheerder worden genomen. De beoordeling van verkeersmaatregelen wordt gedaan door een senior verkeersadviseur bij de politie en geschied op basis van de wegenverkeerswet en landelijke richtlijnen. De beoordeling is op basis van landelijke wetgeving en richtlijnen en het is daarom niet noodzakelijk dat de gemachtigde in de straat woont. Daarnaast is de gemachtigde opgeleid om, en heeft ervaring met, het beoordelen van specifieke verkeerssituaties.	geen
10	Het verkeersbesluit is genomen op politieke gronden en niet vanwege de verkeersveiligheid. Het "groene" college wil geen zieke bomen kappen om een door bewoners aangedragen alternatieve route te realiseren	Het voorlopig verkeersbesluit dat genomen is, is onderdeel van het project net als het wel of niet kappen van bomen. Het verkeersbesluit behelst dus geen belangenafweging maar gaat uitsluitend over de aanpassingen die worden voorgesteld met betrekking tot de verkeerssituatie. Het wel/niet kappen van bomen is ook een onderdeel van het project, maar dus niet relevant voor het te nemen verkeersbesluit, Het speelt wel een rol in de belangenafwegingen binnen het project. Om de staat van de bomen te beoordelen is een bomenonderzoek gedaan in december 2018. Uit dit onderzoek is gebleken dat de toekomstverwachting van de bomen vanwege de aantasting door essentaksterfte moeilijk in te schatten is. De verwachting is dat de bomen die nu al duidelijk zichtbaar door de ziekte zijn aangetast, in de komende vijf tot tien jaar zullen uitvallen. Voor de overige bomen wordt verwacht dat deze nog tenminste tien jaar gehandhaafd kunnen blijven. Recentelijk, in oktober 2019 is nogmaals een bomenonderzoek gedaan om de huidige staat van de bomen te controleren. Dit tweede onderzoek heeft aangetoond dat de meeste bomen een redelijke conditie hebben en kap van deze bomen niet noodzakelijk is.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
11	De gemeente heeft een belang om na de wijziging een tweede toegang te hebben voor de veegwagentjes aan de zijde van de Evertsenstraat. (die nu niet gebruikt mag worden zoals in het verleden is afgesproken met de bewoners van de Evertsenstraat).	Het gebruik van de noodtoegang blijft onveranderd. De eerder gemaakte afspraken blijven gelden en staan los van de aanpassingen en het verkeersbesluit.	geen
12	Opnieuw wordt burgerparticipatie in de gemeente Leiden niet serieus genomen. De bewoners van de Zeeheldenbuurt hebben voldoende alternatieven aangedragen maar die worden keer op keer om partijpolitieke reden van tafel geveegd.	Alle voorgestelde alternatieven door de bewoners zijn bekeken, beoordeeld en vervolgens zorgvuldig afgewogen. Net als alle andere belangen, zijn de belangen van de bewoners van de Zeeheldenbuurt ook in deze afwegingen meegenomen. Hierover is binnen het project met de bewoners ook gecommuniceerd.	geen
13	Er is geen draagvlak vanuit de zeeheldenbuurt voor uw verkeersbesluit instellen fietsroute tussen de Rijndijken. En dan in het bijzonder de beslissing om de Tasmanstraat een fietsstraat te maken en om er éénrichtingsverkeer van te maken.	Zie beantwoording bij punt 12.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
14	<p>Er is zeker vijf jaar geleden een wijkvisie gestart met als hoofdzaak om van de twee parken, te weten het Zeeheldenpark en het Bonte Koepark en de Speeltuin Ons Eiland als driehoek met elkaar in verbinding te brengen zodat de kinderen veilig tussen deze parken kunnen overlopen en spelen. Nu wilt u het Zeeheldenpark scheiden van de andere twee locaties door hier een fietsstraat doorheen te laten lopen.</p>	<p>De Tasmanstraat loopt, met of zonder fietsroute, langs het park. De straat wordt al veelvuldig gebruikt door fietsers. Het verbeteren van deze route, zorgt in onze ogen niet voor een scheiding van de driehoek. Op de fietsroute, en daarmee de Tasmanstraat, wordt veel gefietst, maar is niet dusdanig druk dat deze niet meer overgestoken kan worden. Op het punt waar de parken elkaar raken, is een overzichtelijk punt waar van het ene naar het andere park kan worden overgestoken. Hier is de route die overgestoken moet worden overigens geen fietsstraat meer, maar een fietspad.</p> <p>Op de kortste route van het Zeeheldenpark naar de speeltuin wordt een drempel aangebracht om de snelheid voor de oversteeklocatie te remmen. Ook worden fietsparkeervoorzieningen geplaatst, zodat kinderen niet zomaar de straat op kunnen rennen als ze uit de brandgang komen, maar eerst een kleine slinger moeten maken. Hierdoor is de kans groter dat een kind dat bij het oversteken niet goed oplet, wel door de fietsers/automobilisten gezien wordt.</p>	geen
15	<p>Op verzoek van de buurt is door de gemeente in mei een meting gedaan, hoeveel tweewielers en daadwerkelijk over de Tasmanstraat rijden. Dit zijn meer dan 5.000 tweewielers per etmaal die door de Tasmanstraat rijden. U weet ook dat het tweewielerverkeer in de toekomst gaat toenemen en dan hebben we het nog niet eens over de snelheid van deze tweewielers. Dus wij willen zeker aandragen dat dit onveilig is voor de wijk. Het voelt als of er een snelweg door een volksbuurt aangelegd gaat worden!</p>	<p>De reden om een goede fietsroute aan te leggen is juist dat hier een hele duidelijke behoefte aan is. De cijfers uit de telling tonen dit juist ook aan. Momenteel is er geen kwalitatief goede fietsroute aanwezig en fietsen deze 5.000 fietsers over een te smalle weg waar ook nog eens automobilisten achteruitrijdend hun parkeerplek verlaten. Daarom stellen we voor om de weg te verbreden zodat er een betere en veiligere fietsroute ontstaat. Hiermee kan de verwachte groei van het fietsverkeer in onze ogen op een veilige manier de wijk door, waardoor ook voor de bewoners van de straat en de hele wijk een veiligere situatie ontstaat.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
16	We begrijpen dat deze verkeersmaatregel is overlegd met de (gemachtigde van de)korpschef van de politie, welke een positief advies heeft gegeven ten aanzien van de genoemde verkeersmaatregel. Wij willen hiervoor graag een second opinion van de politie, zodat die hier nog eens goed naar kijkt.	De politie eenheid Den Haag kent zes districten. Ieder district heeft één senior verkeersadviseur. Leiden valt binnen district F (Leiden-Bollenstreek). De adviseur van de politie toetst op basis van verkeersveiligheid en handhaving. Mocht u twijfelen aan het gegeven advies, kunt u contact opnemen met de politie.	geen
17	Ook vragen wij u om de Fietsersbond hierin mee te nemen. Want die zijn niet in geheel hiervan op de hoogte, zeker niet dat het eenrichtingverkeer gaat worden.	De Fietsersbond heeft schriftelijk gereageerd na toezending van het ontwerp van de Tasmanstraat (waar het eenrichtingsverkeer in opgenomen is) en op onze vraag: De fietsroute tussen de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn wordt verbeterd, waarvoor wij u twee opties voorleggen: 1. De Tasmanstraat inrichten als een fietsstraat 2. Een vrij liggend fietspad aan de oostzijde van het park. De Fietsersbond gaf het volgende antwoord: Wij hebben voorkeur voor optie 1. Deze route is het kortst, het meest vloeiend en bovenal het meest sociaal veilig. Bovendien wordt met dat tracé de Zeeheldenbuurt beter aangesloten op het fietspadnetwerk en voorkomt dat, in geval van een route aan de oostzijde, m.n. scholieren ongewenst een "afkorting" via park en ongewijzigde (smalle) Tasmanstraat nemen.	geen
18	Het instellen van eenrichtingsverkeer op de route Bontekoestraat-Tasmanstraat in Noord-Zuidrichting: De conflicten ontstaan omdat de fietser de Tasmanstraat gebruiken i.p.v. het verplichte fietspad zoals die in het bestemmingsplan was opgenomen. Deze is nooit duidelijk aangegeven voor de fietsers. Als alleen het bestemmingsverkeer hier zouden fietsen is er totaal geen conflict meer.	Momenteel is er geen verplicht fietspad aanwezig en is de kortste en meest logische route voor de noord-zuid verbinding de Tasmanstraat. In het bestemmingsplan De Waard is geen fietsroute opgenomen. Zie ook antwoord bij no 19.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
19	<p>Het opheffen het verplichte fietspad op het zuidelijke deel van de Tasmanstraat door het verwijderen van diverse verkeersborden: Deze is ooit aangelegd omdat het bestemmingsplan was de fietsers niet door de Tasmanstraat te laten lopen. Daar is nooit verder gegaan met het duidelijk aangeven van dit fietspad en het geleiden van het fietsverkeer.</p>	<p>In een bestemmingsplan wordt vrijwel nooit expliciet vastgelegd of wegen bedoeld zijn voor fietsverkeer of autoverkeer. Binnen een verkeersbestemming (verkeerverblijfsgebied) zijn vaak beide functies toegestaan. Het geldende bestemmingsplan 'De Waard' (2013) betreft een conserverend bestemmingsplan. De voorgaande bestemmingsplannen uit dat gebied kwamen uit 1986. In het bestemmingsplan heeft de Tasmanstraat tot aan de Evertsenstraat een verkeersbestemming. Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd als openbaar verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen. Binnen deze bestemming is zowel fiets- als autoverkeer toegestaan. De specifieke invulling hiervan wordt door middel van een omgevingsvergunning geregeld. Nergens is aangegeven dat fietsers door de Admiraal Banckertweg zouden moeten fietsen.</p> <p>In de toelichting van het bestemmingsplan staat: Paragraaf 2.3.2 Fietsnetwerk Er loopt een doorgaande fietsroute over grotendeels vrij liggende fietspaden dwars door het plangebied, volgens de route Admiraalsweg-Tasmanstraat naar het Utrechts Jaagpad. In de Tasmanstraat maken de fietsers echter gebruik van de woonstraat. Streven is om indien mogelijk de vrij liggende fietspaden binnen enkele jaren te asfalteren om het comfort voor de fietsers te verbeteren. Mogelijkheid hiertoe hangt af van eventueel aanwezige kabels en leidingen en bomen. De fietsroute over de Zijlsingel is voorzien van asfalt en biedt een comfortabele route.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
20	Instellen van een voorrangregeling op de kruising van het fietspad Evertsenstraat-Tasmanstraat: Fietzers die vanaf het Utrechtse Jaagpad komen over het houten puntbruggetje, komen met volle vaart op de Tasmanstraat af. Dit blijft een onoverzichtelijke bocht, dus de fietser ziet de auto niet uit de Tasmanstraat komen en dan fietsen ze vaak met z'n tweeën of drie/vieren naast elkaar en zo vliegen ze op de motorkap van de auto!	In het voorgestelde plan wordt de bocht ruimer gemaakt, wordt het hekwerk op de hoek van de nooduitgang van de gemeentewerf verplaatst en een heel klein deel van de heg verwijderd. Hiermee wordt het zicht wezenlijk verbeterd op dit punt. Daarmee verwachten we dat het niet langer een onoverzichtelijk punt is. Fietzers en auto's hebben elkaar veel eerder dan nu het geval in het oog.	geen
21	Wij vinden dat de beslissing/oplossing moet zijn: een fietspad aanleggen aan de oostkant in het park. Dat wil zeggen zoveel als mogelijk aan de kant van de Admiraal Banckertweg. Of wat ooit het bestemmingsplan was de fietsers over de Admiraal Banckertweg laten lopen, tenslotte is dit een 30KM zone. Het fietspad op het zuidelijke deel van de Tasmanstraat was een onderdeel van dit bestemmingsplan.	Fietzers over de Admiraal Banckertweg laten fietsen is onwenselijk. Hoewel dit een 30-zone is, is dit ook een bedrijventerrein met veel groot verkeer. Het is het streven van de gemeente om massa en snelheid van verkeer zoveel mogelijk te scheiden. Een drukke fietsroute gemengd over een bedrijventerrein laten lopen staat hier haaks op. Het verleggen van het fietspad naar de oostzijde van het park is onderzocht binnen het project. Zie ook beantwoording bij nummer 2.	geen
22	De Tasmanstraat twee richting verkeer laten en alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk laten zijn.	Zie beantwoording bij nummer 27.	geen
23	Het is alleen jammer dat ze al aan het park zijn begonnen, terwijl er vele bezwaarschriften zijn ingediend voor de herinrichting Zeeheldenpark.	Ondanks ingediende bezwaren tegen de herinrichting van het Zeeheldenpark, kan de gemeente starten met de uitvoering van de werkzaamheden bij een verleende vergunning. Omdat wij van mening zijn dat er geen onomkeerbare werkzaamheden worden verricht in het Zeeheldenpark hebben wij ervoor gekozen om met de werkzaamheden te starten ondanks de ingediende bezwaren.	geen
24	De situatietekening genoemd bij besluit 5 sluit niet goed aan bij de genoemde besluiten. Hierin staan duidelijk fietsstraat-verkeersborden(L51). Dit bordnummer zie ik niet terug in de besluiten. En mijn bezwaar is dus juist gericht tegen het omvormen van de Tasmanstraat in een fietsstraat.	Het bord 'fietsstraat' (L51) is als informatief bord opgenomen in het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Er zijn geen wettelijke gedragsregels aan verbonden. Informatieve borden zijn op grond van artikel 4, derde lid, BABW toegestaan. Formeel gezien is dit bord dus niet besluitplichtig en is daarom ook niet benoemd in de formele besluiten van het verkeersbesluit.	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
25	<p>De voorgenomen besluiten zullen naar mijn mening leiden tot meer verkeersonveiligheid. Het park kan vanuit de wijk via vier routes/wandelpaden bereikt worden. Bij alle vier de routes zullen voetgangers, waaronder ook kinderen zonder toezicht van ouders, de geplande fietsstraat moeten oversteken. De fietstellingen (gedaan in 2019) wijzen uit dat het fietsverkeer de afgelopen jaren behoorlijk is gestegen op de Tasmanstraat. In een gesprek met de wethouder Leewis eerder dit jaar werd duidelijk dat door de gemeente een toename van het fietsverkeer van 40% wordt verwacht.</p>	<p>In het onderzoek van Witteveen en Bos naar de verkeersveiligheid in de Tasmanstraat, wordt aangegeven dat fietsers in groepen arriveren wat wordt veroorzaakt door de VRI's (verkeerslichten) in de fietsroute (bij de Sumatrabrug en de Hoge Rijndijk). Dit helpt voor de oversteekbaarheid van de Tasmanstraat, ook in de toekomstige situatie. Vanuit de tellingen (mei 2019) is een duidelijke schoolspits te zien, ongeveer 15% (gemiddeld rond de 750 fietsers) van alle fietsbewegingen vinden plaats tussen 8:00 en 9:00 uur. Dit is fors meer dan het eerstvolgende drukke uur (meestal ergens tussen 14:00 en 16:00 uur), waar ongeveer 8% (gemiddeld ongeveer 450 fietsers) van de totale fietsbewegingen plaats vindt. Wij verwachten dat, zelfs met de prognose dat het fietsverkeer met 40% toe zal nemen binnen de gemeente Leiden, de Tasmanstraat oversteekbaar zal blijven.</p>	geen
26	<p>Mijn zorg gaat daarnaast ook uit naar het toenemen van het elektrische fietsverkeer (ook van jongeren) dat met hoge snelheden door de straat rijdt en zal rijden. Dit vraagt ook om uitgebreid onderzoek naar het effect van deze toename van verkeersgebruikers. Dit is niet gebeurd.</p>	<p>De toename van het aantal elektrische fietsen is een landelijke trend. Onderzoek naar deze landelijke trend worden niet project-specifiek uitgevoerd. Leiden volgt bij de inrichting van wegen (dus ook bij de Tasmanstraat) de landelijke richtlijnen van het CROW. Daarmee wordt de weg Duurzaam Veilig ingericht.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
27	<p>De veiligheid zal naar mijn mening ook afnemen door het doodlopende autoverkeer in de Tasmanstraat op te heffen. Bij de kruising Tasmanstraat en de Evertsenstraat zullen, als het besluit gevolgd zal worden, verschillende fietsstromen en verkeerstromen met auto's (uit de Tasmanstraat) elkaar tegenkomen. De Tasmanstraat is ooit op verzoek van omwonenden met een reden afgesloten. Ook dit is niet meegenomen in het verkeersbesluit.</p>	<p>Zowel de Tasmanstraat zelf als de kruising van de Tasmanstraat/Evertsenstraat met het Evertsenpad kunnen met het voorgestelde verkeersbesluit worden ingericht volgens landelijke richtlijnen. De verkeersstromen rijden in ons voorstel met elkaar op en splitsen op de kruising van het Evertsenpad-Evertsenstraat. De nieuwe inrichting zorgt voor een herkenbaarheid van de weg en helderheid in de verwachtingen van verkeersstromen ten opzichte van elkaar. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.</p> <p>Het doodlopend laten van de Tasmanstraat inclusief parkeren zorgt ervoor dat de Tasmanstraat twee richtingen voor autoverkeer moet blijven. De richtlijnen schrijven voor twee richtingen autoverkeer een minimale breedte van 4,80 meter voor. Dit kunnen we niet realiseren zonder kap van minimaal één boom en meer verlies van parkoppervlak. De gemeente streeft naar het verbeteren van situaties en (waar we kunnen) volgens richtlijnen inrichten.</p> <p>Het instellen van eenrichtingsverkeer in combinatie met het openstellen van het zuidelijke fietspad zorgt ervoor dat we een situatie kunnen creëren waarin we een geheel volgens landelijke richtlijnen ingericht straatprofiel krijgen voor eenrichting verkeer auto en twee richtingen fiets. Daarmee zijn wij van mening dat ons voorstel een verkeersveilige oplossing is. Het zicht in de bocht van de Evertsenstraat wordt door een verbreding van het pad, snoei/kap van bosschages en het flauwer maken van de knikken in de weg een stuk verbeterd.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
28	<p>Wat zijn de ingeschatte gevolgen van het openstellen van de Tasmanstraat naar de Evertsenstraat voor doorgaand autoverkeer, gegeven ook de algehele toename van het verkeer?</p>	<p>De verwachting is dat er nauwelijks toename van verkeer zal zijn in het zuidelijke deel van de Tasmanstraat, omdat er geen nieuwe bestemmingen bereikbaar worden door het instellen van eenrichtingsverkeer. Verkeer kan er in de voorgestelde situatie alleen in vanaf het noorden, dus voertuigen die gaan parkeren doen dit altijd via die kant en rijden uit via de zuidzijde. Waar voertuigen nu heen en terug door de Tasmanstraat gaan, zal dit dadelijk niet meer het geval zijn. Wel gaat er bij de woningen aan de Evertsenstraat die nu een fietspad voorlangs hebben dadelijk verkeer rijden en zal er een lichte toename (naar verwachting minder dan 100 voertuigbewegingen) zijn op de gehele Evertsenstraat. De vuilnisophaal route zal overigens straks niet over het zuidelijke deel van de Tasmanstraat lopen.</p>	<p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
29	<p>Een straat inrichten als fietsstraat is misschien een fijne optie voor fietsers. Ik vermoed echter dat een fietsstraat het fietsverkeer alleen maar meer stimuleert en juist de algemene verkeersveiligheid zal doen afnemen.</p> <p>Daarbij komt dat ik vind dat de besluiten te eenzijdig genomen zijn. Namelijk vanuit het standpunt van het verbeteren van de veiligheid en het gemak van fietsers. Er is niet of nauwelijks gekeken vanuit het oogpunt van andere verkeersgebruikers zoals voetgangers en automobilisten en omwonenden. Ik zie dit ook nergens terug in de overwegingen.</p>	<p>Een groot deel van een verkeersveilige inrichting, is het herkenbaar maken van een straatprofiel, zodat alle weggebruikers meteen snappen wat er van ze verwacht wordt. Fietsstraten komen in Nederland steeds vaker voor en ook in Leiden hebben we er een aantal liggen en nog een aantal gepland. Het idee van de fietsstraat is dat het herkenbaar is als doorgaande fietsroute, maar ook duidelijk is dat hier ook autoverkeer aanwezig is dat hier een bestemming heeft. De Tasmanstraat is een reeds een straat waar veel fietsers fietsen en om de veiligheid te vergroten is er voor gekozen de straat als fietsstraat in te richten. Dit zorgt ervoor dat de straat herkenbaar is en iedereen van elkaar weet wat de bedoeling is. Daarnaast verbreden wij de straat om het autoverkeer en het fietsverkeer meer ruimte te geven om samen de Tasmanstraat te gebruiken en elkaar makkelijker te kunnen passeren. Het trottoir blijft even breed als in de huidige situatie, en daarmee blijft er ook voor voetgangers voldoende ruimte aanwezig. Er worden vier drempels aangebracht vooral ook op locaties waarop het logisch is om de Tasmanstraat als voetganger over te steken richting het park. Daarmee verwachten wij een verkeersveilige oplossing te bieden voor alle weggebruikers.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
30	<p>In de Wijkvisie Zeeheldenbuurt is een aantal kernwaarden vastgelegd. De kernwaarden van de wijkvisie Zeeheldenbuurt en de doelstellingen van het Uitvoeringsprogramma Zeeheldenbuurt vormen het beleidskader. Nieuw beleid (dus ook dit Verkeersbesluit) en de hiermee samenhangende projecten worden aan dit kader getoetst. Het verkeersbesluit raakt 3 projecten uit de Wijkvisie: ommetjes, park en activiteitenplek.</p> <p>Het omvormen van de Tasmanstraat als fietsstraat met doorgaand (auto)verkeer draagt bij aan het minder toegankelijk maken van kernproject van de wijkvisie, namelijk de buurtfunctie van het vernieuwde Tasmanpark.</p>	<p>Wij hebben de aanleg van een fietsstraat door de Tasmanstraat wel getoetst aan de kernwaarden en de doelstellingen van het Uitvoeringsprogramma Zeeheldenbuurt.</p> <p>De kernwaarden bestaan uit een gemengde, betrokken, levendige, authentieke en ondernemende buurt. Met het, samen met de bewoners herinrichten van het Tasmanpark worden aan (een deel van) deze kernwaarden voldaan. Daarnaast wordt ook ons inziens de in het Uitvoeringsprogramma opgenomen definitie om de fietsverbinding te verbeteren gerealiseerd. Het park wordt een toegankelijke en uitnodigende groene ruimte voor alle buurtbewoners waarbij het herinrichten van de Tasmanstraat als fietsstraat juist tot een meer veiligere, overzichtelijkere, duidelijk herkenbare straat leidt. Meerdere varianten van de fietsverbinding zijn onderzocht en voor elk is een belangenafwegingen gemaakt. We zijn tot de conclusie gekomen dat, alles afwegende de fietsstraat door de Tasmanstraat aangelegd zou moeten worden.</p>	geen
31	<p>Ik ben nog steeds niet overtuigd dat een alternatieve fietsroute (met name de optie van de route aan de oostzijde van het park) niet mogelijk is. In de overwegingen voorafgaand aan het besluit wordt bovendien niet meegenomen dat een alternatieve route aan de oostzijde niet mogelijk is.</p>	<p>Het verkeersbesluit beperkt zich tot de te besluiten punten. In het verkeersbesluit wordt niet ingegaan op de onderzochte varianten, slechts de overwegingen om tot de besluitpunten te komen worden opgenomen in het verkeersbesluit. De verschillende alternatieven zijn uitgebreid onderzocht, onderbouwd en besproken in het project en ook gecommuniceerd richting de belanghebbenden in verschillende brieven, mails en bijeenkomsten. Zo ook de (belangen-)afwegingen die zijn gemaakt om de route niet aan de oostzijde van het park aan te leggen.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
32	In de communicatie naar de buurt verwijst de gemeente naar onderzoeken die zouden uitwijzen dat omleggen van het fietspad niet kan. Deze conclusie wordt mijns inziens niet door de uitkomsten van de onderzoeken ondersteund.	De communicatie vanuit de gemeente was er op gericht om aan te geven en uit te leggen dat alle onderzoeken en belangen afwegende de gemeente ervoor heeft gekozen om een fietsstraat door de Tasmanstraat aan te brengen. Zie ook de beantwoording bij punten 32a t/m 32e	geen
32a	<p>Interpretatie boomonderzoek door van Cobra adviseurs bv, Project 301518 v1.0 11 december 2017:</p> <p><i>“Vanwege de beperkte toekomstverwachting van de bomen en de ontwerpopgave voor een nieuw fietspad, adviseren wij te overwegen de bomen te verwijderen, een nieuw fietspad aan te leggen op een fundering van bijvoorbeeld bomengranulaat en nieuwe bomen te herplanten. Wij adviseren om voorlopig geen essen aan te planten. Op deze manier creëert u de meest duurzame situatie”</i></p> <p>Ik lees hierin geen afwijzing van het kappen van de bomen, maar eerder een advies voor een duurzame oplossing. Ik ben geen voorstander van het kappen van bomen, maar vind wel dat het belang van de veiligheid van de parkbezoekers hiertegen moet worden afgewogen.</p>	De uitvraag naar Cobra adviseurs was alleen gericht op de vraag hoe het gesteld was met de bomen en of het mogelijk is, en zo ja met welke gevolgen een fietspad aan te leggen aan de oostzijde van het park waarbij de bomen behouden zouden blijven. Het advies en de gevolgen van het advies hebben wij intern besproken en zijn tot de conclusie gekomen dat, naast alle andere overwegingen en belangen, de aanleg van een fietspad niet wenselijk is met het oog op behoud van de bomen	geen
32b	Bij het schrijven van deze brief is er een ander bomenonderzoek naar de Essen aan de oostzijde van het park bekendgemaakt. Het zou fijn zijn de resultaten nog een keer met de gemeente te bespreken.	Zie beantwoording bij nummer 10	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
32c	<p>Witteveen en Bos: 15 december 2017 104901/17-019.144:</p> <p>In dit rapport worden voorstellen gedaan voor aanpassingen aan de Tasmanstraat om een aanvaardbare verkeerssituatie te creëren. Deze aanpassingen hebben te maken met op de Tasmanstraat aanwezig autoverkeer. De optie 'fietspad aan de oostzijde' van het park heeft dit probleem niet, waardoor deze aanpassingen niet nodig zijn. Het fietsverkeer is dan immers veilig gescheiden van het autoverkeer.</p>	<p>Het klopt dat het maken van een vrijliggend fietspad aan de oostzijde van het Zeeheldenpark ervoor zou zorgen dat er geen menging zou zijn van het doorgaande fietsverkeer en het autoverkeer.</p> <p>Als er alléén gekeken wordt naar het aspect van menging auto- en fietsverkeer binnen dit project is een fietspad aan de oostzijde van het park een betere optie dan door de Tasmanstraat. De gemeente heeft echter, naast dit belang, ook andere belangen onderzocht en afgewogen. De Tasmanstraat inrichten als fietsstraat is de beste optie gebleken waarbij de straat voor alle weggebruikers veilig kan worden ingericht.</p>	geen
32d	<p>Witteveen en Bos: 15 december 2017 104901/17-019.144:</p> <p>Er zijn argumenten aangedragen om de optie fietspad over de Tasmanstraat te laten bestaan, vanwege de grotere veiligheid in de avond en nacht.</p> <p>Over de veiligheid van de optie fietspad oostzijde zegt dit rapport het volgende:</p> <p><i>“De grote afstand van de nieuwe fietsroute ten oosten van het park hoeft geen probleem te zijn, aangezien het noordelijker gelegen fietspad parallel aan de Admiralsweg buiten kantooruren nu ook verlaten kan aanvoelen. Mensen die dit onprettig vinden zullen daarom ook in de huidige situatie geen gebruik maken van deze fietsroute. Het ontbreken van woningen in de nabijheid van het fietspad hoeft daarom geen probleem te zijn”. En verderop: “Wel geldt dat er juist voor dit tussenstuk een sociaal veiliger alternatief is via de Tasmanstraat/Heemskerkstraat”</i></p> <p>In het onderzoek wordt juist aangegeven dat de route aan de oostzijde juist geen probleem hoeft te zijn.</p>	<p>Het onderzoek geeft inderdaad aan dat het aspect sociale veiligheid geen probleem hoeft te zijn, maar geeft daarnaast ook aan dat er wel een sociaal veiliger alternatief voorhanden is. Wij hebben dit onderzoek, net als de andere belangen en onderzoeken meegewogen in de uiteindelijke keuze ten aanzien van de fietsroute.</p> <p>Wij zijn van mening dat bij het aanleggen van een verbeterde fietsroute deze zo optimaal mogelijk moet zijn. Dit betekent dat als met name 's nachts een deel van de route sociaal veiliger is wij dit meenemen in onze belangenafweging ten aanzien van hoe de fietsroute zou moeten gaan lopen.</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
32e	<p>Ik mis daarbij deskundige onderzoek naar de mening en het draagvlak van omwonenden/gebruikers van het park met betrekking tot de fietsroute tussen de Rijndijken. Dit zou wel passend zijn, gezien de opdracht van de gemeente om zelfbeheer en participatie van bewoners te stimuleren. Deze stimulering is tot nu toe te ingewikkeld, te langdurig en te onvolledig geweest.</p> <p>Mocht een onderzoek naar de mening van omwonenden/gebruikers van het park gedaan worden, dan vraag ik mij af hoe de uitkomsten van de verschillende onderzoeken met elkaar in verhouding zouden staan. Dus hoe zwaar de verschillende belangen wegen ten opzichte van elkaar. Het zou fijn zijn dit ook met de gemeente te kunnen bespreken.</p>	<p>De gemeente vindt het belangrijk om beleid en de mogelijk daaruit voortvloeiende ruimtelijke ingrepen voor te leggen en bewoners. Binnen dit project is er sprake van het uitvoeren van de Wijkvisie én het concretiseren van het fietsbeleid zoals dat binnen de gemeente is vastgesteld. Deze twee zaken zijn samengevoegd in het voorleggen van een 1^e ontwerp (schetsontwerp Zeeheldenpark) aan de bewoners. Hieruit zijn diverse onderzoeksvragen naar voren gekomen die hebben geleid tot de opstelling van diverse rapporten, zoals het bomenonderzoek, verkeersveiligheidsonderzoek en het ontwerpen van diverse varianten tav de fietsroute. Juist omdat diverse bewoners van mening waren dat de fietsroute aan de bedrijvenkant van het park zou moeten komen te liggen hebben we al deze varianten opgesteld. Van alle varianten hebben we alle belangen die meespelen afgewogen, dus ook die van de bewoners en andere belanghebbenden, en zijn tot de conclusie gekomen dat de fietsstraat in de Tasmanstraat moeten worden aangebracht</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Commentaar van het college	Gevolg voor het besluit
33	<p>Er staat in de overwegingen voorafgaand aan het verkeersbesluit dat er overleg is gepleegd met de (gemachtigde van de) korpschef van de politie, welke een positief advies heeft gegeven ten aanzien van de genoemde verkeersmaatregelen;</p> <p>Het advies van de politie betreft verkeersveiligheid en handhaafbaarheid, volgens richtlijnen C.R.O.W.. Het positieve advies dat wordt afgegeven, heeft de verbreding van de Tasmanstraat onderzocht. Er is niet onderzocht of de door omwonenden wenselijke optie (fietspad via andere parkzijde Admiraal de Ruyterweg zie wijkvisie) ook aan deze richtlijnen voldoet en wellicht ook tot een positief politieadvies kan leiden.</p> <p>Ik begreep dat deze richtlijnen niet bindend zijn voor de gemeente.</p>	<p>Een verkeersbesluit wordt alleen genomen voor de optie die wordt voorgesteld. Alternatieven zijn in het project mee gewogen, maar komen niet terug in het verkeersbesluit. De politie geeft alleen advies op basis van de besluiten die in het verkeersbesluit worden voorgesteld en toetst niet de alternatieven, dit is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, in dit geval de gemeente. De gemachtigde van de korpschef van de politie toetst ook alleen op de verkeersveiligheid en handhaafbaarheid van de te nemen besluiten.</p> <p>Het advies van de politie is een advies en daarmee niet bindend.</p>	geen
34	<p>De fietsersbond is ook geraadpleegd door de gemeente met betrekking tot de fietsroute tussen de Rijndijken. In een telefonisch gesprek van een van de bewoners in de buurt met een vertegenwoordiger van de Fietsersbond bleek dat het voor de fietsersbond in principe niet uitmaakt welke route gevolgd gaat worden. De gemeente had echter aangegeven dat optie langs de Oostzijde van het park niet mogelijk is.</p> <p>Mocht er een nieuw besluit gemaakt worden, dan stel ik de mening van de Fietsersbond wederom op prijs.</p>	Zie beantwoording bij nummer 17	geen