

Tekst uitgesproken door Jeroen van der Sluijs e.a. tijdens inspraakavond Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o. 16 april 2008 Stadsbouwhuis Leiden.

Mijn naam is Jeroen van der Sluijs. Ik spreek namens woonbootbewoners gelegen Haarlemmerweg 118-123 te Leiden. Ik woon 20 jaar op mijn woonboot tegenover molen de Kikker. Mijn burens zijn er geboren en getogen.

1. Drie deelprojecten zijn ten onrechte gekoppeld; oplossing op zoek naar probleem.

Deelproject Brug en Haarlemmerweg missen nog een feitelijke, transparante, en onafhankelijk-controleerbare onderbouwing. Relevante feiten, belangen en problemen van het plangebied zijn niet of onvoldoende in kaart gebracht. Een heldere probleemanalyse ontbreekt.

Voorafgaand aan het planproces is eind 2006 zonder enige verkeerskundige-, milieukundige-, of planologische onderbouwing reeds een definitieve locatie gekozen in de bestuursovereenkomst Leiden Oegstgeest, 17 oktober 2006 welke in de nacht van 19 op 20 december 2006 door een kennelijk halfslappende Raad der Gemeente Leiden is vastgesteld.

Zowel nut en noodzaak van een extra ontsluiting als een planologische verkeerskundige en milieukundige afweging zijn er later bij bedacht en liggen nu in gebrekkige versie voor als Nota van Uitgangspunten. De na het sneuvelen van de tunnel overhaast bedachte brug wordt ons door de strot gedrukt en daar worden in de nota kunstmatig alsnog allerlei problemen bij gezocht.

Nu een goede probleemverkenning nog niet heeft plaatsgevonden is het voor deze deelprojecten veel te vroeg nu al een projectbesluit te nemen.

2. Contraproductieve werkwijze

Er is op geen enkele wijze gewerkt aan de ontwikkeling van een gezamenlijke probleemvisie van gemeente en bewoners. U heeft al een oplossing voor we het eens zijn over wat het probleem is. Lokale kennis van bewoners over het plangebied is niet geïnventariseerd en is niet benut. Vragen zijn ook bij herhaling niet beantwoord. Transparantie en democratische controleerbaarheid is sterk ingeperkt doordat het Trekvaartplein en daarmee ook brug en Haarlemmerweg ten onrechte als Openbare Orde probleem is bestempeld en onder de portefeuille van de Burgemeester valt in plaats van onder de wethouder Verkeer en/of de wethouder Ruimtelijke Ordening. De inspraaktermijn is verkort. Elke vorm van participatie in de planvorming door bewoners is botweg geblokkeerd. U lost een probleem van bestuurders op (slepende ruzie Leiden Oegstgeest) maar de probleem van de mensen die er wonen blijven onopgelost.

Resultaat van de gevolgde werkwijze van projectleider en van het College van B&W voor wie hij werkt is dat bewoners en gemeente nu lijnrecht tegenover elkaar staan in een onnodig hoog opgelopen conflict waarin draagvlak en vertrouwen tot ver onder het nulpunt zijn gedaald.

3. Duurzaamheidsthema sociale cohesie en culturele waarde

Een moreel ethische noot vanuit mijn verantwoordelijkheid als burger. Als domineeszoon kan ik dat niet laten, ik ben allergisch voor onrecht.

Ten onrechte is de bestaande unieke zeer waardevolle sociale cohesie van het plangebied niet als waardevol en sterk herkend en niet als leidend vertrekpunt gekozen bij de planontwikkeling. Die sociale samenhang is het product is van 40 jaar woonwagencultuur op het Trekvaartplein en zes generaties woonbootfamilies die hier geboren en getogen zijn. Buurthuis de Rolleman is de ziel van het woonwagencentrum en het hart van de sociale structuur van de buurt. De Rolleman moet blijven!

Het wekt verbazing dat deze vitale kracht van het plangebied door onze burgemeester gezien wordt als bedreigend. Onbekend maakt onbemind. In 2006 is een 'Sociale Analyse' gedaan door woonwagenspecialist Dhr. F. Alsemgeest. Dat rapport herkent de sociale structuur wel. Waarom zijn deze feiten niet als uitgangspunt genomen maar in de prullenbak gedumpt?

Wij vinden het een schande dat u tegen de wens van de woonwagenbewoners in de woonwagens van elkaar af wilt richten waar ze nu naar elkaar toe staan. Daarmee breekt u de randvoorwaarde voor de sociale cohesie van de wijk. Bovendien is het het lelijkste uitzicht van de twee opties. Is dat nou die mistige "stendenbouwkundige kwaliteit" van u?

Vergelijk het hier eens mee: Leiden heeft vele hofjes. Wat doet het met de sociale structuur van een hofje als u het hofje binnenstebuiten keert? Precies. U helpt de randvoorwaarde voor die sociale structuur om zeep.

Culturele diversiteit is een belangrijke pijler voor een veerkrachtige samenleving. In mijn ogen behelst uw plan voor de herinrichting Trekvaartplein cultuurmoord op 40 jaar plaatselijke woonwagencultuur omdat in uw herinrichtingsplan niet de eigen sociale structuur en cultuur van bewoners, maar "deconcentratie" en "integrale handhaving" leidend is geweest. Zo'n cultuurmoord mag in een stad als Leiden, die met recht trots is op haar culturele diversiteit en historie (bijvoorbeeld, "stad van vluchtelingen") niet gebeuren.

Ook de cultuurhistorische waarde van de 350 jaar oude Haarlemmertrekvaart en de Broekweg alsmede van de Historische Buitenplaats Oud Poelgeest is in uw plan niet leidend geweest.

U heeft verzuimd tenminste een alternatief te ontwikkelen waarbij deze oude structuren herkenbaar blijven. Dit punt staat geheel ten onechte aangevinkt in bijlage 1 van uw nota!!

4. Brug over ijsbaan is in strijd met afspraken met bewoners dat gebied auto luv blijft en dat geen permanente ontsluiting over de ijsbaan komt.

Documenten die deze feiten aantonen zijn reeds meermalen aan gemeenten Leiden en Oegstgeest beschikbaar gesteld in 2006, 2007 en 2008. Voor het gehele dossier verwijs ik naar ons beroepsschrift tegen bestemmingsplan Poelgeest dat thans bij de Raad van State ligt.

5. Waarom gaan wij niet akkoord met een brug over de ijsbaan?

De ijsbaan is een belangrijke schakel in de **ecologische en cultuurhistorische structuur** langs de oever van de oude Haarlemmertrekvaart. Reeds in 1995 hebben wij in onze inspraakreacties op het ontwikkelingsplan Poelgeest het ecologische belang van de ijsbaan als groene verbinding tussen landgoed Oud Poelgeest en het Heempark onderstreept. We zamelden 3000 handtekeningen in voor het behoud van de ijsbaan als ecologische verbinding en tegen de brug.

De ijsbaan is later ook opgenomen in de Ecologische Hoofdstructuur, in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en is - aaneengesloten met het Heempark en landgoed Oud Poelgeest - aangewezen als Provinciaal natuurgebied.

6. De historische buitenplaats landgoed Oud Poelgeest is op voorstel van de Rijksdienst voor Monumentenzorg sinds 2002 aangewezen als **Rijksmonument** ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988. De ijsbaan ligt voor 100% binnen de grens van het beschermd gebied zoals aangegeven op de kadastrale kaart en is blijkens de omschrijving een essentieel onderdeel van de hoofdas en de zicht-assen van het gebied. De gehele westelijke op- en afrit van de brug is geprojecteerd binnen de gebiedsgrenzen van het monument en doorsnijdt de hoofdas en twee essentiële zicht-assen van het monument.

Het feit dat de gemeente Oegstgeest in het jaar 2000 (dus tijdens de bouw van Poelgeest en de ontwikkeling van Bestemmingsplan Poelgeest die de periode 1996-2008 beslaat) besloten heeft Oud-Poelgeest als monument aan te wijzen, draagt bij aan het opgewekt vertrouwen dat de ijsbaan onaangetast blijft en dat er geen permanente ontsluiting over de ijsbaan in het bestemmingsplan komt.

7 Open plekken tast privacy en veiligheid aan en verpauperen

De recreatievaart gaat daar afmeren, sanitaire stops maken, picknicken, en bij je naar binnen gluren. Ook creëert het makkelijkere routes voor inbrekers om in een boot te komen of te vluchten.

De open plekken die in 1997 zijn gecreëerd door gemeente Leiden zijn sinds dien volledig verwaarloosd. Ze fungeren als informele vuilstortplaats. De vrijgekomen kade is ingenomen door pleziervaartuigen. Er is ook spontaan natuur ontstaan en er staan nu veel bomen. Tot ons verdriet heeft de gemeente dit nieuwe bos enkele keren kaal gekapt en daarna verder onbeheerd gelaten, waarna het direct weer als vuilstort werd misbruikt en verpauperde. Zodra er genoeg begroeiing terug was was dit fysiek onmogelijk en beperkte de vuilstort zich tot de berm.

8. Overlast en luchtverontreiniging recreatievaart

Een van de grote problemen in onze buurt wordt nergens genoemd: de enorme overlast van de sterk toegenomen recreatievaart op de Haarlemmertrekvaart, de veel te hard varende speedboten die met hun golfslag de grond uit oever en dijk wegzuigen en de gevaarlijk zwalkende boten met stomdronken studenten. Rondvaartboten met touristen die woonboten als kijkdozen zien en schaamteloos naar binnen gluren.

De recreatievaart is ook een belangrijke bron van luchtverontreiniging. Autoverkeer stoot 6,2 gram NO_x uit per kg brandstof en recreatievaart 42,3 gram NO_x per kg brandstof. Voor VOS is het verschil een factor 15 per kg brandstof en voor CO is het verschil een factor 10 (CBS emissiefactoren 2006). Voor PM₁₀ is het verschil een factor 4. Als een auto 1 op 10 rijdt en een boot een op 3 vaart dan is per km de uitstoot van een speedboot een factor 23 hoger voor NO_x, een factor 50 voor VOS en een factor 33 voor CO. Elke tien speedboten tellen kwa NO_x uitstoot even zwaar mee als 230 autos, kwa VOS uitstoot even zwaar als 500 autos en kwa CO uitstoot even zwaar als 330 autos en kwa PM₁₀ als 120 Autos. Deze bron moet in de onderzoeken naar luchtkwaliteit alsnog worden meegenomen.

9. Vragen onbeantwoord

Op 3 april 2008 heeft een delegatie van bewoners uit het plangebied een gesprek gevoerd op het Stadhuis in Leiden met Wethouder John Steegh. Wethouder Steegh moedigde ons aan om de inspraak vooral ook te gebruiken om alternatieve oplossingen aan te dragen. Om met alternatieve oplossingen te komen moet eerst helder zijn wat het probleem precies is. De NvU is daar alles behalve helder over. Ook Wethouder Steegh kon ons niet uitleggen voor welk probleem de brug een oplossing is en verwees ons daarvoor naar zijn collega wethouder De Kok in Oegstgeest. De heer Steegh, wethouder van verkeer, bleek niet bekend met de verkeersstructuur van de wijk Poelgeest en hoorde voor het eerst over het knelpunt Anne Weber Bosselaan en dat deze (met achterliggende straten samen) ook met een nieuwe brug feitelijk een doodlopende straat blijft met ca. 800 huizen. Alle aanwezige bewoners van het plangebied kunnen dit getuigen. Direct na het gesprek heeft de heer Lau van Vliet namens de gespreksdelegatie en op advies van Steegh, een gesprek aangevraagd met wethouder A. de Kok met als doel om van hem wel de de feitelijke redenen voor het besluit over de weg en brug te horen. Op het moment ven schrijven heeft zo'n gesprek nog niet plaatsgevonden.

10. Sigaar uit eigen doos? of verkoopt u ook onze plekken aan Menno Smitsloo?

Uit de tekst op blz 79 leiden wij af dat wij kennelijk 0,4 mln Euro zelf meebetalen via de opbrengt van de verkoop van ligplaatsen waarvan u bestaande tuinen en schuren verwijderd en er nieuwe voor aanlegt. Wij houden liever onze huidige tuin en schuur. Die vinden we mooier, is vertrouwd, en daar zijn we gelukkiger. U geeft ons een ongewilde sigaar uit eigen doos.

Of zijn wij niet de beoogde kopers van de grond? U zegt dat u tuintjes verhuurt en ligplaatsen verkoopt of verhuurt. Tegelijk spreekt u over “opbrengsten uit grondverkoop”. Welke grond wilt precies verkopen als het niet de vierkante meters grond van onze tuintjes is (want die verhuurt u)? Wilt u deze grond verkopen aan de woonbootbewoners, aan de firma Tolhuysch van Menno Smitsloo, aan een projectontwikkelaar, of aan een andere partij (welke)?

11. Verwijderen tuinen woonboten onnodig en onduurzaam

Het verwijderen van de bestaande tuinen en schuren van de woonboten om ze daarna opnieuw aan te leggen is onnodige pesterij, is kapitaalvenietiging, is in strijd met het *cradle to cradle* principe van duurzame ontwikkeling, is cultuurvernietiging en tast het landelijke, historische en diverse karakter van de Haarlemmerweg aan en maakt het plan onnodig duur.

12. Landelijk karakter Haarlemmetrekvaart behouden

De charme van onze buurt ligt in het organische en landelijke karakter waarmee die nu is ingericht. In uw nota noemt u dat “een rommeltje”, maar voor mij is het de omgeving waar ik me thuis voel. Deze rijkdom van diversiteit in tuintjes, schuurtjes en woonboten en informele stijl moet behouden blijven. De charme van een oude binnenstad is ook dat huizen in verschillende stijl en in verschillende periode gebouwd zijn waardoor niet alle gevels hetzelfde zijn en een organisch, ongepland, karakter is ontstaan. Ik wil het ook weer niet al te ver romantiseren. Dat uitwassen worden aangepakt is prima, maar alsjeblieft niet allemaal hetzelfde schuurtje en hetzelfde hekje.

13. Riolering

We zijn erg blij dat we eindelijk een aansluiting krijgen op de riolering. Deze zouden we 15 jaar gelden al krijgen maar nadat een Provinciale subsidie hiervoor was misgelopen door een te laten aanvraag door de gemeente Leiden is dit toen niet doorgegaan. Zorgpunt is wie voor de kosten op gaat draaien van de vereiste rioolpompinstallatie in elke woonboot.

14. Herstel van de kade

We zijn blij met de voornemens om de kade te herstellen. Wij willen wel zoveel mogelijk natuurlijke oevers en oeverbegroeiing met veel laag over het water hangende takken van waaraf de ijsvogels kunnen vissen. Waar de oevers niet natuurlijk kunnen zijn bepleiten wij het gebruik van FSC hout voor de beschoeiingen.

15. Woonboten niet verplaatsen

We vinden onze plek belangrijk. Ons uitzicht. Onze tuinen. Veel van ons willen niet verplaatsen van ligplaats. Een plek waar je bent geboren en je hele leven gewoond hebt verlaat je niet graag.

16. Huidige kwaliteit woonomgeving mag niet verslechteren

Een voorbeeld: Direct nadat in 1997 de ligplaatsen naast mijn boot waren opgeheven heb ik een boot gekocht met aan de kopse kant openslaande deuren naar een op het zuiden liggend aangebouwd terras. B&W Leiden heeft mij daarvoor op 28 april 1997 een ligplaatsvergunning verleend. Sinds dien heeft mijn boot een terras op het zuiden met vrij uitzicht over het water. Uw plan om pal naast mijn boot een andere boot neer te leggen brengt ernstige schade toe aan mijn uitzicht en woongenot. Voor boten die geen openslaande deuren en terras aan de kopse kant hebben is het veel minder een probleem om burens te krijgen. Bij het wijzigen van een ligplaatsenplan moet hier rekening mee worden gehouden.

Bijlage Emissiefactoren pleziervaart ten opzichte van personenauto's:

Luchtverontreiniging, emissies door mobiele bronnen

| Bronnen | Wegverkeer-personenauto's | | | | | | | | | |
|-------------|---------------------------|--------|-------|------|------|-------------------|------|-------|------|--|
| Onderwerpen | Emissies | | | | | Emissiefactoren | | | | |
| | N2O | NMVOS | CO | VOS | NOx | PM10 | SO2 | CO2 | CH4 | |
| Perioden | mln kg | | | | | gram/kg brandstof | | | | |
| 1990 | 0,723 | 123,80 | 115,6 | 20,9 | 27,6 | 1,4 | 0,93 | 3 144 | 1,04 | |
| 2000 | 1,147 | 38,35 | 48,0 | 5,8 | 11,0 | 0,8 | 0,23 | 3 159 | 0,37 | |
| 2005 | 1,132 | 21,53 | 34,1 | 3,4 | 7,1 | 0,7 | 0,08 | 3 163 | 0,26 | |
| 2006* | 1,043 | 18,39 | 30,8 | 2,9 | 6,2 | 0,6 | 0,07 | 3 163 | 0,24 | |

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen 6-4-2008

| Bronnen | Binnenvaart-recreatievaartuigen | | | | | | | | | |
|-------------|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------------------|------|------|------|--|
| Onderwerpen | Emissies | | | | | Emissiefactoren | | | | |
| | CO2 | CH4 | N2O | NMVOS | CO | VOS | NOx | PM10 | SO2 | |
| Perioden | mln kg | | | | | gram/kg brandstof | | | | |
| 1990 | 102 | 0,007 | 0,001 | 2,36 | 310,9 | 73,0 | 41,4 | 1,0 | 1,20 | |
| 2000 | 170 | 0,011 | 0,001 | 3,10 | 308,6 | 56,8 | 41,9 | 1,0 | 1,18 | |
| 2005 | 170 | 0,011 | 0,001 | 2,49 | 306,7 | 43,8 | 42,3 | 1,0 | 1,17 | |
| 2006* | 170 | 0,011 | 0,001 | 2,58 | 306,7 | 43,8 | 42,3 | 1,0 | 1,17 | |

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen 6-4-2008

Bron: CBS, geraadpleegd 6 april 2008.

Tabel 10 Emissiefactoren fijn stof [CBS]

| Emissiefactoren fijn stof CBS sinds 1980 | PM ₁₀ (g/kg brandstof) |
|--|-----------------------------------|
| Binnenvaart, vrachtvervoer | 4,0 |
| Binnenvaart, personenvervoer | 6,0 |
| Recreatie (1980 – 1998) | 2,2 – 2,4 |
| Binnenvaart, visserij | 4,0 |
| Binnenvaart | 4,0 |
| Zeevaart | 4,6 |

Bron: CE, 2001, *Emissiefactoren fijn stof van de scheepvaart* (CE Delft, Publicatienummer: 01.4890.04).