

Inspraak Commissievergadering Ruimte en Bereikbaarheid – Leiden 4 juni 2008

Dr. Jeroen van der Sluijs, mede namens woonbootbewoners Haarlemmerweg 118 tm. 123 te Leiden

Geachte raadsleden,

Twee opmerkingen vooraf in reactie op wat tot nu toe gezegd is:

1. Wij woonbootbewoners maken ook gebruik van buurthuis de Rolleman. Het buurthuis is essentieel voor de sociale cohesie van het plangebied en moet daarom blijven.
2. De voorgenomen brug is slechts voor 20% van Poelgeest een extra ontsluiting. Die zelfde 20% krijgt daar voor veel meer sluipverkeer terug. Voor 80% (alles achter het punt waar e Anne Weber van Bosselaan uitkomt op de Hugo de Vrieslaan, zie bijgaande kaart) is het een kortere weg naar Leiden. Wat is de noodzaak van een kortere weg naar Leiden?

Mijn spreektijd is kort. Er is veel dat nog gezegd moet worden. Ik begin met de conclusie.

Conclusie:

- Voor brug en dijk is de feitenbasis zo wankel en de onderbouwing van nut en noodzaak zo rammelend en inconsistent met ander beleid (natuurbeleid, monumentenbeleid, peilbesluit, inspraakverordening), dat de principebesluiten brug en dijk nu niet kunnen worden genomen.
- Er is geen urgentie om nu onder tijddruk het risico te aanvaarden dat met brug en dijk een faliekante blunder wordt begaan (c.q. dat de nog lopende onderzoeken aantonen dat nut en noodzaak er niet is). Het is niet wijs om bij zoveel onzorgvuldigheid en twijfel het point-of-no-return te passeren. Beter is eerst door onafhankelijke deskundigen naar deze vraagstukken te laten kijken en dat advies af te wachten. Die deskundigen zouden het beste door de raad in samenspraak met bewoners kunnen worden aangewezen.
- Alleen Trekvaartplein is urgent. Zij wachten al te lang op het opknappen. Stel dat niet weer uit.
- Concreet: Nu niet instemmen met uitgangspunten brug en dijk onder meer punten 1b, 1c, 7b, 7c, 8.2b, 8.2c, 8.4e, 8.4f etc uit het concept raadsvoorstel schrappen en overeenkomstige delen van bijlage II Nota van Uitgangspunten niet vaststellen.

Toelichting:

- In de beantwoording bij “II Nieuwe Ontsluitingsweg en Brug”, subpunt A3 & A4 geeft het College toe de omgekeerde weg te bewandelen: *“In de nota is het tracé bepaald. De uitwerking, doorrekening en planologische onderbouwing volgen.”*¹ De raad moet van het college nu het tracé vaststellen VOORDAT de planologische onderbouwing van de tracékeuze er is!
- Belangrijke gegevens missen. Onderzoeken naar de feitelijke ritproductie per woning, en het feitelijke bodemprofiel van de Haarlemmerweg lopen nog². B&W heeft veel moeite met het onderbouwen van nut en noodzaak. Het is bijna komisch de bestuurders te zien kronkelen en draaien bij doorvragen naar de vraag of nu Oegstgeest of Leiden de brug wil en waarom.
- Het college heeft nu gepoogd met voorlopige ongetoetste aannamen toch een redenering op te bouwen waarom de brug er zou moeten komen. Volgens de Algemene Wet Bestuursrecht moet beleid gebaseerd zijn op relevante feiten die door een onafhankelijke partij zijn verzameld voorafgaand aan een go/nogo besluit. Ongetoetste aannamen vallen daar niet onder.
- Deze bestuurders beginnen berucht te worden voor het baseren van beleid op ongetoetste aannames en onbevestigde geruchten en ze komen er nog mee weg ook. Wil de raad alsjeblieft de burger beschermen tegen deze bestuurlijke willekeur en eerst de feiten laten uitzoeken en de aannamen onafhankelijk laten toetsen?
- Cruciale ongetoetste aannamen zijn:
 - o ritproductie 6,6 autoritten per etmaal per woning. [ter vergelijking: normale ritproductie bij nieuwbouw is ca 4 ritten per woning per etmaal. VROM adviseert als conservatieve

¹ Letterlijk in beantwoording bij punt A4 op pagina 21/22

² Het college zegt *“In de NvU is een betere onderbouwing toegevoegd van de staat van de dijk. Dit vergt nader onderzoek dat op korte termijn zal plaatsvinden. Uit sonderingen zal naar voren komen uit welke materialen de dijk op dit moment is opgebouwd en hoe urgent verbeteringen zijn.”* (Beantwoording Inspraak p.49 punt H4).

schatting (bij luchtkwaliteitsberekeningen voor nieuwe wijken) 5,5 ritten per woning.^{3]} (Merk op dat bij een lagere ritproductie de toekomstige verkeersdruk op Lange Voort wel binnen de streefwaarden blijft en daarmee het belangrijkste argument voor een extra ontsluiting wegvalt!)

- Waterkerende functie van Haarlemmerweg zou zijn aangetast maar die moet nog onderzocht.
- Tennisbaan varianten: de cijfermatige onderbouwing ontbreekt en is ondanks herhaald vragen bij de inspraak nog steeds niet geleverd (met welke verkeers- en luchtverontreinigingscijfers is dan gerekend? Welke kosten zijn er precies mee gemoeid? Etc.). Kennelijk is deze variant nooit feitelijk doorgerekend en is alles wat er over beweerd wordt een aanname c.q. mening! (zie ook voetnoot 1, alleen het gekozen trace gaat planologisch worden doorgerekend! Waarop is dan de keuze gebaseerd?)
- Twee belangrijke plannen die directe invloed hebben op de beleidsvoornemens Brug en Haarlemmerweg moeten nog ontwikkeld worden.
 - Verkeerscirculatieplan Poelgeest aangekondigd in 2003 is vijf jaar na dato nog altijd niet opgesteld terwijl zo'n plan door Oegstgeest noodzakelijk wordt geacht om te kunnen bepalen *“welke ontsluiting het meest effectief en efficiënt past”*⁴
 - Waterplan Trekvaartpleingebied: In de beantwoording zegt het college op p.5 bij punt C12: *“In de komende periode zal voor het projectgebied een waterplan worden opgesteld.”*

Voorstel: Bekijk het verkeersvraagstuk Poelgeest en het Watervraagstuk Haarlemmerweg opnieuw in die plannen en niet nu in het plan Woonwagencentrum.

- Nieuwe ontwikkelingen: Uitspraak Voorlopige voorziening Raad van State van 26 mei j.l.: alle resterende bouwplannen bevroren! Dit vertraagt afbouwen van de wijk Poelgeest aanzienlijk. De brug wordt voorgesteld vanwege veronderstelde **toekomstige**⁵ verkeersintensiteit op de Lange Voort (*“als de wijk af is”*). Als dat veronderstelde knelpunt al gaat bestaan, valt dat nu nog verder in de toekomst. Dat neemt de urgentie van de brug weg en geeft tijd om alsnog een zorgvuldig onderzoek te doen naar eventuele huidige of toekomstige knelpunten in de verkeerssituatie in Poelgeest.
- De Gemeente raad van Oegstgeest heeft op 15 mei 2008 het CREX rapport “Ecologische verbindingen in Oegstgeest” vastgesteld. Ik citeer uit dit rapport:
“Ten oosten van Oud Poelgeest ligt de ijsbaan. Deze wordt al redelijk extensief beheerd. De natuurwaarden zouden ook hier vergroot kunnen worden door te maaien en het maaisel af te voeren. De Ijsbaan verbindt Oud Poelgeest met de Heemtuin in de gemeente Leiden. Van Oud Poelgeest naar de heemtuin loopt langs de Ijsbaan een wandelpad over een brede grasstrook met bomen. De vegetatie hier is kenmerkend voor een voedselrijke situatie. Hier zouden extensief beheer (maaien en afvoeren) en een natuurvriendelijke oever winst op kunnen leveren, zowel voor de ecologie als voor de beleving van de wandelaars.”

Het Westelijk talud van de brug doorsnijdt deze belangrijke ecologische verbindingszone! Oegstgeests beleid is opnieuw inconsistent.

Onjuistheden in de Beantwoording inspraak Nota van Uitgangspunten (een selectie)

- **[Hoofdzichtas Rijksmonument]** p. 27 punt D2 7 (idem p41 02, O3): Het College stelt over de aantasting van de hoofdzichtas van het Rijksmonument dat in het bestemmingsplan Poelgeest reeds de belangenafweging is gemaakt.
 - Dit is niet waar. De aantasting van het Rijksmonument is daar volledig over het hoofd gezien en is door mij bij de Raad van State aangekaart. De bodemprocedure is nog onbeslist.

³ VI-Lucht, Een instrument voor het ramen van verkeersintensiteiten ten behoeve van luchtkwaliteitberekeningen, Ministerie VROM 2006, pagina 23.

⁴ Zie p.6 van http://www.oegstgeest.nl/doesg/up/ZgmrjmnHmH_44-03_PvA_ombuigingen.pdf

⁵ P.21 Nota van Uitgangspunten: *“...tellingen uit 2005, die zijn omgerekend naar een situatie waarin de wijk helemaal af is.”* (2015, zie p. 20)

- **[Luchtverontreiniging Pleziervaart]** P.50 punt L1: Het College stelt dat de luchtverontreiniging van de pleziervaart al in de achtergrondwaarden van de luchtkwaliteitmonitor zit verwerkt.
 - Dit is onjuist omdat ons argument niet gaat over de gemiddelde concentraties maar om de piekconcentraties. De pleziervaart verhoogt het aantal dagen in het jaar dat de luchtkwaliteitsnorm is overschreden en dat aantal is wettelijk gemaximeerd. Deze bron moet worden meegeteld in het onderzoek. Ook stelt het college ten onrechte dat haar beleidsvoornemen niet van invloed is op de luchtverontreiniging van de recreatievaart. Die invloed is er wel. De open plekken die gecreëerd worden leiden tot meer stoppen en starten van buitenboordmotoren en juist het starten geeft de grootste roetuitstoot.
- **[Offeren natuur]** P 29 punt E3: Het College stelt dat voor het voorgestelde trace geen natuur hoeft te worden geofferd.
 - Dit is onjuist. Het westelijk talud van de brug doorsnijdt een belangrijke ecologische verbindingzone dat ook provinciaal natuurgebied is en onderdeel EHS.
- **[Afspraak geen brug]** P. 26 punt C3: Het College stelt dat geen afspraak of toezegging is gedaan dat er geen vaste ontsluiting komt op de plek van de bouwbrug.
 - Deze toezegging is wel gedaan. Of aan de diverse toezeggingen rechten kunnen worden ontleend ligt nu ter toetsing bij de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. Ook Leidse beslissingen die strijdig zijn met deze toezeggingen zullen wij aanvechten bij de rechter.

Beeldvorming waterkerende functie Haarlemmerweg

Het gestelde over de “dijk” is een raar verhaal vol ongetoetste aannamen.

Ik heb er wat feiten over uitgezocht en die feiten roepen een heel ander beeld op dan de nota schetst.

1. De primaire waterkering hier is dijkring 14 (Zuid Holland). De Haarlemmerweg ter hoogte Trekvaartplein is beslist geen onderdeel van dijkring 14.
2. De Haarlemmerweg is een zogenaamde Boezemkade. Deze Boezemkade keert een nagenoeg constante waterstand (-0,59 NAP tot -0,62 NAP) en heeft daarom een geringe waakhogte. Ter hoogte van het Trekvaartplein is de voornaamste functie het scheiden van twee verschillende waterpeilen: het boezempeil (ca. -0,60 NAP) en het peil van de sloot rond het Trekvaartplein.
3. De sloot rond het Trekvaartplein maakt geen deel uit van het Watersysteem Poelgeest.⁶ De Broekweg is een zogenaamde Polderscheiding die het peil van de sloot rond Trekvaartplein (thans -1,40 NAP) scheidt van het peil van de Broek en Simontjespolder (thans ca -1,50 NAP)⁷.
4. Als Boezemkade Haarlemmerweg inderdaad een Oegstgeestse wijk droog houdt, waarom initieert, construeert en agendeert Leiden dan het probleem “dijk” en moet Leiden veel moeite doen om Oegstgeest mee te krijgen op het Oegstgeestste deel van de Haarlemmerweg tot aan de Kwaakbrug ook een geheel nieuw dijklichaam aan te leggen?
5. Voorbij de Kwaakbrug loopt de Boezemkade gewoon door en het Kwaaklaantje dat daar de Boezemkade vormt ligt zelfs nog iets lager dan de Haarlemmerweg. Waarom op het hoogste deel van de Boezemkade een verhoogde dijk leggen als verderop een lager deel ligt dat bij eventueel hoog water eerder overloopt?
6. In de Broek en Simontjespolder is het Peilbesluit van kracht dat op 4 juli 2000 door het (toenmalige) waterschap De Oude Rijnstromen is genomen. De inhoud van de NvU is niet consistent met dit peilbesluit. Bovendien zullen de peilen uit dit besluit pas gerealiseerd worden als de inrichting van de Veerpolder gereed is. Met de Voorlopige Voorziening van de Raad van State van 26 mei 2008⁸ is deze inrichting vertraagd doordat de procedure voor de bebouwing van Renbaan Noord over moet. Hiervoor moet een nieuwe artikel 19 procedure worden gestart.

⁶ Bron: Bestemmingsplan Klaas Hennepoelpolder en Veerpolder, Gemeente Teylingen, 20 november 2006, p. 24.

⁷ Eigen metingen met peilstokken en laserwaterpas met het boezemwater als referentiepunt aangenomen op -0,60 NAP.

⁸ Uitspraak afdeling Bestuursrecht Raad van State dd 26 mei 2008 in zaaknummer 200801422/2 over bestemmingsplan Poelgeest:

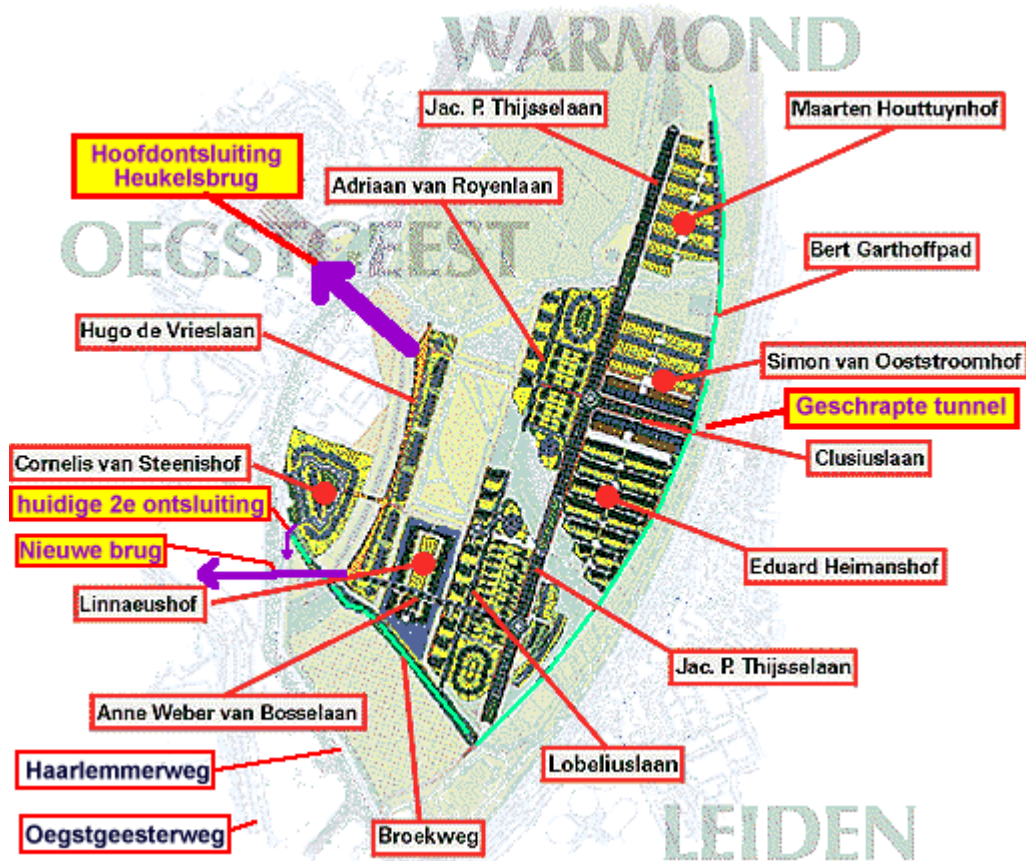
http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken_in_uitspraken/zoekresultaat/?verdict_id=24397

Dit ontnemt de urgentie aan het beleidsvoornemen zodat ruimte komt voor een zorgvuldig besluitvorming in plaats van een onder tijdsdruk.

7. Het Zuid-Hollands Landschap heeft enkele jaren terug met instemming van Oegstgeest het waterpeil in de aangrenzende Klaashennepoelpolder verhoogd voor natuurontwikkeling. Daarvoor moest ook het peil in Poelgeest omhoog. Het CDA Oegstgeest heeft daar vergeefs bezwaar tegen gemaakt omdat dit wateroverlast verhoogt voor bewoners van Poelgeest.⁹

Dank voor uw aandacht.

Bijlage: De straten van Poelgeest:



Figuur 1. Toelichting verkeerssituatie Poelgeest. Nu de Tunnel in verlengde Clusiuslaan is geschrapd zijn er 2 manieren om met de auto de wijk uit te komen: Hoofdontsluiting Heukelsbrug (naar Lange Voort) en Cornelis van Steenishof (komt uit op Haarlemmerweg). De nieuwe brug (doorgetrokken Hugo de Vrieslaan) ontsluit alleen Hugo de Vrieslaan en Cornelis Steenishof.

Bewoners van alle andere straten van Poelgeest kunnen ALLEEN via de Anne Weber van Bosselaan op de Hugodevrieslaan komen. Nu ook de Holle Mare Route er niet komt is er geen andere weg. Voor 80% van de wijk is de nieuwe brug slechts een kortere weg naar Leiden en geen ontsluiting.

Merk op dat Broekweg en Bert Garthoffpad fietspaden zijn.

⁹ Samenvattende verslag van de vergadering van de gemeenteraad van Oegstgeest gehouden op 2 november 2004 om 14.30h, na schorsing voortgezet op 8 november 2004 om 20.00h in het gemeentehuis (begrotingsraad)