

Aan de Gemeenteraad van de gemeente Oegstgeest
Postbus 1270
2340 BG Oegstgeest

Oegstgeest, 1 januari 2007

Betreft: zienswijze met betrekking tot het bestemmingsplan Poelgeest van 14 november 2006

Geachte raad,

Hiermee maken ondergetekenden hun zienswijze kenbaar over het ontwerpbestemmingsplan Poelgeest van 14 november 2006 dat tot en met 3 januari 2007 ter inzage ligt. Onze zienswijze is gericht op:

1. het doortrekken van de Hugo de Vrieslaan en de nieuwe brug over de Haarlemmertrekvaart
2. de inrichting van de Hugo de Vrieslaan

1. Het doortrekken van de Hugo de Vrieslaan en de nieuwe brug over de Haarlemmertrekvaart

Wij zijn tegen het doortrekken van de Hugo de Vrieslaan naar de tussen de gemeente Leiden en Oegstgeest afgesproken brug over de Haarlemmertrekvaart. Voor alle duidelijkheid: wij zijn ook tegen de brug. Wij hebben hiervoor de volgende argumenten:

- Wij hadden niet eerder van deze plannen kunnen weten. De Hugo de Vrieslaan is op dit moment ingedeeld conform de informatie die wij in het verleden van de gemeente Oegstgeest gekregen hebben. Er is door de toenmalige wethouders van Leiden en Oegstgeest ook aan andere bewoners van Oegstgeest en Leiden toegezegd dat op de plek van de oude bouwbrug geen nieuwe brug meer zou komen.
- De geschetste ontsluiting van onze wijk zal onze woonomgeving fors verslechteren. De doodlopende weg zal veranderen in een doorgaande weg. Dit zal een forse verkeerstoename tot gevolg hebben. De geschetste vierde ontsluiting van de wijk zal volgens de gemeente Oegstgeest de hoofdontsluiting worden. De verwachting (gepresenteerd door de gemeente Oegstgeest op de informatieavond Verkeer Poelgeest van 11 mei 2005) is dat 70% van het verkeer over de nieuwe brug gaat rijden en 30% over de Lange Voort. In paragraaf 6.6 van het bestemmingsplan staat: "Nu er voor is gekozen de tunnel niet te bouwen en een tweede ontsluiting te realiseren naar de Oegstgeesterweg wordt de verkeerssituatie in Poelgeest anders. Doordat het doorgaande verkeer weg valt wordt de totale verkeersintensiteit minder." Dit gaat uit van de veronderstelling dat de tunnel naar de Merenwijk wel sluisverkeer oplevert, maar de ontsluiting naar de Oegstgeesterweg niet? Waarop is deze conclusie

gebaseerd? Er zal zeker sprake zijn van sluipverkeer. De gemeente Oegstgeest heeft mondeling een percentage van 12% voor sluipverkeer genoemd maar daarbij is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met het verkeer dat vanuit de nieuwe woonwijk (met kantoren) rondom de Groenordhallen naar de A44 gaat. Het is zeer waarschijnlijk dat het verkeer van en naar deze wijk over de nieuwe brug over de Haarlemmertrekvaart gaat. Het verkeer van en naar de A44, zal waarschijnlijk kiezen voor de Hugo de Vrieslaan. Dit is dus sluipverkeer dat dagelijks door de Hugo de Vrieslaan gaat rijden. Daarnaast staan de rotondes op de Oegstgeesterweg en de Abtspoelweg in de ochtend- en avonduren vast. Om de file te vermijden zal zeker gekozen worden voor een alternatieve route: de Hugo de Vrieslaan. De reactie van de wethouder is dat er dan maatregelen getroffen zullen worden: men dempt de put in Poelgeest als het kalf verdrongen is. Verder staat in paragraaf 3.5 van het bestemmingsplan: “Voor het thema verkeer en parkeren werd gesteld dat de tunnel naar Leiden bedoeld is voor bestemmingsverkeer, niet voor doorgaand verkeer”. Waarom is dit uitgangspunt dan nu ineens niet meer geldig voor de nieuwe brug?

- Uit eerdere verkeersonderzoeken is gebleken dat een brug naar de Oegstgeesterweg heel veel verkeersbewegingen zal opleveren. Zijn die onderzoeken ineens niet meer van belang? Waarom wordt verkeer niet geduld via de tunnel vanuit de Merenwijk maar wel vanaf de veel drukker Oegstgeesterweg? Hoe kunt u dit rijmen met het coalitieakkoord 2006-2010 waarin staat dat in Poelgeest speciale aandacht wordt gegeven aan onder andere het tegenhouden van doorgaand verkeer? Waarom moet de nieuwe brug nu opeens meer verkeer vanuit Poelgeest gaan verwerken en de Heukelsbrug minder?
- Bijzonder kwalijk is dat een recente grondige verkeersanalyse van de geplande situatie, inclusief de consequenties van de plannen rondom de Groenordhallen, totaal ontbreekt!! Wij zijn van mening dat een grondige verkeersanalyse ten grondslag had moeten liggen aan een dergelijke forse wijziging.
- Er zullen gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan in de wijk. De kruising Anne van Weber van Bosselaan en Hugo de Vrieslaan zal een erg drukke kruising worden waar het verkeer keuzes kan maken. Kunnen wij onze kinderen nog ooit veilig buiten laten spelen? Heeft de gemeente een zorgvuldige analyse laten maken van de te verwachten verslechtering in luchtkwaliteit in de nabijheid van de kruising Anne van Weber van Bosselaan en Hugo de Vrieslaan? Al het verkeer in de wijk, zowel wijk-eigen-verkeer als sluipverkeer, treft elkaar immers op de kruising van de Anne van Weber van Bosselaan en de Hugo de Vrieslaan. Dit zal leiden tot opstoppingen en steeds weer optrekkend verkeer. De luchtkwaliteit rond dit kruispunt zal fors verslechteren. Wij willen als bewoners weten wat de gevolgen hiervan zijn voor onze gezondheid en eisen daarom dat de gemeente hiernaar onderzoek laat verrichten. In tabel 6.1 is dit kruispunt niet eens weergegeven. Ook dit getuigt van een slechte voorbereiding door de gemeente Oegstgeest.
In paragraaf 6.8 staat verder vermeld: “In het gebied wordt binnen de gestelde termijnen aan de jaargemiddelde grenswaarden voor fijn stof (2005) en stikstofdioxide (2010) voldaan. Eveneens wordt voldaan aan de norm voor de daggemiddelden concentratie fijn stof. Ook ten aanzien van de overige luchtverontreinigende stoffen leveren de diverse verkeersplannen in Poelgeest geen knelpunten op”. Als er in de huidige situatie aan alle normen wordt voldaan, waarom is dan een tweede ontsluiting wenselijk?

- De ontsluiting is niet nodig. Zelfs in het bestemmingsplan spreekt de gemeente Oegstgeest slechts van zeer wenselijk (paragraaf 6.6). In paragraaf 5.2 van het bestemmingsplan staat: “Tussen de gemeenten Leiden en Oegstgeest is tevens afgesproken dat er een tweede ontsluitingsroute komt door middel van een brug over de Haarlemmertrekvaart, die de Hugo de Vrieslaan verbindt met de Oegstgeesterweg. Deze route is in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt”. Er wordt geen enkel argument aangegeven waarom deze brug wenselijk zou zijn, anders dan dat dit tussen de gemeente Leiden en Oegstgeest is afgesproken. In geval van calamiteiten bestaan er al drie wijkontsluitingen (paragraaf 2.2 van het bestemmingsplan: “Thans is een groot deel van de beoogde toekomstige wegenstructuur gerealiseerd. Poelgeest heeft momenteel drie wijkontsluitingswegen: de Lange Voort, de route Hugo de Vrieslaan-Cornelis van Steenishof-Haarlemmerweg en de route Hugo de Vrieslaan-Cornelis van Steenishof-Kwaakbrug. ... Vanuit het plangebied kan langzaam verkeer via de Broekweg de spoortunnel naar de Merenwijk (Leiden) bereiken.”

Ook de fietspaden in Poelgeest zijn in geval van calamiteiten toegankelijk. “Vanwege calamiteiten” kan dus geen argument zijn. Ook een snellere verbinding met station Leiden is geen argument, omdat dit station via de Broekwegtunnel voor het grootste deel van de wijk even snel of zelfs sneller bereikbaar is.
- In paragraaf 4.3 van het bestemmingsplan staat: “Er wordt een U-vormige ontsluitingsweg gerealiseerd vanaf de (verlengde) Lange Voort, via de Hugo de Vrieslaan, naar de Anne Weber van Bosselaan en de J.P. Thijsselaan. Uitgangspunt voor deze keuze was om de auto een minder overheersende rol te geven bij de structuur en inrichting van woonwijken.” Hoe verantwoordt de gemeente een minder overheersende rol door twee grote bruggen van 14,5 en 11,5 meter breed op nog geen 300 meter van elkaar. Eén hoofdontsluiting via de Heukelsbrug is meer dan voldoende. Hoe denkt de gemeente dat deze tweede brug het uitgangspunt om de auto een minder overheersende rol te geven ondersteunt? Zeker als dit de belangrijkste doorgaande fietsroute (als we het toch over een minder overheersende rol van de auto hebben) dwars doorkruist?

De voorgestelde nieuwe ontsluiting via de Hugo de Vrieslaan heeft verder nog steeds tot gevolg dat de hele wijk alsnog dezelfde route moet rijden. De totale verkeersintensiteit is dan altijd nog meer dan twee keer de norm voor een 30 kilometer weg: daar geldt dat er maximaal 3000 verkeersbewegingen per dag mogen plaatsvinden. Nu is dat berekend op 7740 auto's (Bron: Informatieavond verkeer Poelgeest d.d. 11 mei 2005). Al het verkeer moet dan nog steeds door de Anne van Weber van Bosselaan om de wijk te verlaten. Pas bij de Hugo de Vrieslaan wordt het verkeer gesplitst: links richting nieuwe brug en rechts richting oude brug. Van een betere verkeerscirculatie is dan nog steeds geen sprake. Over deze extra ontsluiting is niet goed nagedacht. De enige manier om de verkeersintensiteit te verminderen is om een ontsluiting op een punt aan te leggen waarbij de Anne Weber van Bosselaan vermeden wordt of door de Holle Mare route.
- Paragraaf 6.2 van het bestemmingsplan gaat over water. Heeft de gemeente Oegstgeest de gevolgen van de nieuwe ontsluiting voor de waterhuishouding onderzocht?
- Het fietspad langs de Broekweg wordt veelvuldig gebruikt door fietsers en wandelaars. Het doortrekken van de Hugo de Vrieslaan zal leiden tot gevaarlijke situaties op de Broekweg en doet afbreuk aan het recreatieve karakter dat de

Broekweg voor veel fietsers en wandelaars heeft. Hoe kunt u dit rijmen met het coalitieakkoord 2006-2010 waarin staat dat in Poelgeest speciale aandacht wordt gegeven aan veilige fietsverbindingen?

- De verkeerstoename zal schadelijk zijn voor de natuur in onze omgeving. Wij hebben bewust gekozen voor dit huis aan een doodlopend gedeelte van de Hugo de Vrieslaan. Er is hier geen doorgaand verkeer, we hebben zicht op mooie, hoge bomen (die nota bene gezichtsbepalend zijn!), de Haarlemmertrekvaart, de molen. Er is veel groen, het heempark is dichtbij, het wemelt er van de vogels: koolmezen, reigers, putters, roodborstjes, merels, huismussen, grote bonte specht enzovoort. Door het aanleggen van een doorgaande weg zal de beschermde leefomgeving van deze vogels vernietigd worden. Deze vogels worden beschermd in gevolge de Flora- en Faunawet. Heeft de gemeente Oegstgeest zich gerealiseerd dat de komst van een hoofdontsluiting op deze plek forse gevolgen kan hebben voor deze vogels? Langs de Broekweg staan mooie, hoge bomen die vol zitten met allerlei vogels. Deze zullen gekapt moeten worden. In onze ogen vereist het doortrekken van de Hugo de Vrieslaan richting de nieuwe brug een nieuw flora- en faunaonderzoek.
- In paragraaf 3.5 van het bestemmingsplan staat: “Integratie van milieu in ander beleid: Milieuaspecten zijn steeds meer geïntegreerd in het gemeentelijk beleid. Ruimtelijke en economische keuzes zijn vaak bepalend voor de lokale milieukwaliteit, voor het behoud van landschappelijke en ecologische waarden en voor de duurzaamheid van de regio in zijn geheel”. Hier wordt uitdrukkelijk gesteld dat er een integratie moet zijn tussen ruimtelijke en economische keuzes en hun effect op lokale landschappelijke en ecologische waarden en duurzaamheid. Een brug zoals nu voorgesteld ontbeert die integratie en geeft enkel toe aan de veronderstelde en twijfelachtige economische motieven.
- Vanuit de wijk is nooit gepleit voor een brug naar de Oegstgeesterweg. De Wijkvereniging heeft onlangs een enquête gehouden onder de inwoners van Poelgeest. Van de geënquêteerden was 91 procent voor een fietsbrug over de Haarlemmertrekvaart.
- Een extra brug zal alleen maar leiden tot extra gebruik van de auto. Wat stelt de autoluwheid van de wijk dan nog voor? U zult wel als antwoord geven dat de bewoners zich ook niet ‘autoluw’ gedragen, maar de gemeente mag ook best eens naar zich zelf wijzen: de kinderopvang en buitenschoolse opvang in de wijk zitten nog steeds in barakken waardoor veel ouders hebben gekozen voor opvang elders, de huisarts is de onduidelijkheid zo spuugzat dat hij inmiddels een locatie elders in Oegstgeest heeft gezocht en de supermarkt lijkt er ook niet te komen.

Indien de Hugo de Vrieslaan wordt doorgetrokken en/of de nieuwe brug wordt gebouwd, dan eisen wij een vergoeding voor planschade. Wij worden in dat geval immers geconfronteerd met een waardedaling van onze huizen.

2. De inrichting van de Hugo de Vrieslaan

De inrichting van de Hugo de Vrieslaan is in het bestemmingsplan opengelaten zodat de gemeente zelf nog kan verdelen (straat, groenstrook, parkeerplaats enzovoort). Wij willen dat de inrichting zo blijft als het nu is (voor wat betreft de trottoirs, groenstroken, beplanting,

parkeerplaatsen, inritten naar de garages en afstand van de huizen tot de weg. Hiermee hebben wij rekening gehouden bij de koop van ons huis en dat willen wij niet veranderd zien. Daarbij komt dat wij van mening zijn dat de brug er niet moet komen, zie ook onder 1.

Indien de uiteindelijke inrichting van de Hugo de Vrieslaan afwijkt van de huidige inrichting, dan eisen wij een vergoeding voor planschade. Wij worden in dat geval immers geconfronteerd met een waardedaling van onze huizen.

Wij houden ons het recht voor om onze zienswijze in een later stadium aan te vullen en/of te wijzigen.

Naar aanleiding van onze zienswijze verzoeken wij u het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Wij zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

R. Komen en C. Meijer
Hugo de Vrieslaan 84
2341 NV Oegstgeest

Prof. mr. J.M. de Meij
Hugo de Vrieslaan 97
2341 NV Oegstgeest

A. Leest en C. Leest-Leendertse
Hugo de Vrieslaan 99
2341 NV Oegstgeest

J. Möller-Madsen
Hugo de Vrieslaan 101
2341 NV Oegstgeest

Drs. S.G.T. Flinsenbergh en drs. M.J.W. Engelen RBA
Hugo de Vrieslaan 103
2341 NV Oegstgeest