

Inspraakreactie op de Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o.

Leiden, 25 april 2008

Geacht college,

In reactie op uw brief van 25 maart 2008 inzake “Inspraak conceptnota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o. **dien ik** de heer J.P. van der Sluijs, woonachtig aan de Haarlemmerweg 118 (2334 GD) te Leiden **hierbij** mede namens mevrouw T.G. Erades, woonachtig aan de Haarlemmerweg 120 te Leiden, mevrouw M.C. Erades-de Grebber, woonachtig aan de Haarlemmerweg 121 te Leiden, mevrouw W.I. Erades, Haarlemmerweg 121 te Leiden, de heer W. de Grebber (jr), woonachtig aan de Haarlemmerweg 122 te Leiden en mevrouw W. de Grebber, woonachtig aan de Haarlemmerweg 123 eveneens te Leiden, de **hier volgende schriftelijke inspraakreactie in** op het beleidsvoornemen zoals verwoord in de Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o. dd 18 maart 2008 (hierna: NvU).

Inhoudsopgave van deze inspraakreactie

Inleiding	1
1. Drie deelprojecten ten onrechte gekoppeld; oplossing op zoek naar probleem.	2
2. Deelproject Brug.....	2
Het in de NvU voorgestelde trace	3
2.1 Een kritische beschouwing van nut en noodzaak van de brug	4
Besluit bovendien ondoordacht in zijn uitwerking	8
Concluderend over de brug	9
3. Contraproductieve werkwijze	9
5. Brug over ijsbaan is in strijd met afspraken met bewoners dat gebied auto luw blijft en dat geen permanente ontsluiting over de weide van Buitenplaats Oud Poelgeest (ijsbaan) komt.....	11
6. Waarom gaan wij niet akkoord met een brug over de weide van Oud Poelgeest? 11	
7. Aantasting van een kersvers Rijksmonument.....	11
8 Open plekken tasten privacy en veiligheid aan, verpauperen en bevorderen brandgevaarlijke situaties	12
9. Overlast en luchtverontreiniging recreatievaart.....	13
10. Vragen onbeantwoord.....	14
11. Sigaar uit eigen doos? of verkoopt u ook onze plekken aan Menno Smitsloo?..	14
12. Verwijderen tuinen woonboten onnodig en onduurzaam	15
13. Landelijk karakter Haarlemmetrekvaart wordt aangetast	15
14. Riolering.....	15
15. Herstel van de kade	15
16. Woonboten niet verplaatsen.....	15
17. Huidige kwaliteit woonomgeving mag niet verslechteren.....	15
18. Waterkerende functie van de Haarlemmerweg?.....	16
19 Feitelijke onjuistheden en interne tegenstrijdigheden in de NvU	17
Bijlagen	

Inleiding

Ik woon sinds 15 oktober 1987 op mijn woonboot tegenover molen de Kikker. Mijn burens namens wie ik deze inspraakreactie mede indien zijn de 4^e, 5^e, en 6^e generatie van een plaatselijke woonbootfamilie die er geboren en getogen zijn, en liggen tegenover de weide van historische buitenplaats Oud Poelgeest grenzend aan de molen en thans gedeeltelijk in gebruik als Ijsbaan. Samen vormen we een aaneengesloten rijtje van vijf woonboten.

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

Volgens de NvU zal de gemeenteraad Leiden na inspraak een projectbesluit nemen (go/nogobesluit). Na dit besluit worden aldus de NvU de drie deelbesluiten afzonderlijk verder uitgewerkt en uitgevoerd.

Deelproject Brug en Haarlemmerweg missen echter een feitelijke, transparante, en onafhankelijk controleerbare onderbouwing. Relevante feiten, belangen en problemen van het plangebied zijn niet of onvoldoende in kaart gebracht. Artikel 3.2 van de Algemene Wet Bestuursrecht stelt “*Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.*”. Dit is nog niet gebeurd voor genoemde twee deelprojecten brug en Haarlemmerweg. Een heldere probleemanalyse, onafhankelijk onderzoek naar relevante feiten en af te wegen belangen, inventarisatie van opties, en een onderbouwde afweging ontbreken allemaal. Voorts ontbreken de keuzen van activiteiten en de beoogde resultaten en doelen.

2. Deelproject Brug

Voorafgaand aan het planproces is eind 2006 zonder enige verkeerskundige, milieukundige, of planologische onderbouwing of afweging reeds besloten *dat* er een brug zal komen en is daarvoor *een definitieve locatie gekozen* in de bestuursovereenkomst Leiden Oegstgeest, 17 oktober 2006 welke in de nacht van 19 op 20 december 2006 door de gemeenteraad van Leiden is vastgesteld.

In feite is daarmee in 2006 reeds ten onrechte een go/nogobesluit genomen. Ook in het bestemmingsplan Poelgeest en het bestemmingsplan Leiden Noord, waarin de plannen rondom het Groennoordhallenterrein zijn opgenomen is reeds uitgegaan van de voorgestane ontsluiting.

Het **doel van de inspraakverordening** om meningen kenbaar te maken omtrent het gemeentelijk beleidsvoornemen en om met het bestuur van gedachten te wisselen over het beleidsvoornemen (zoals neergelegd in art. 1 a van de inspraakverordening) **is daarmee reeds ondergraven.** In de NvU worden weliswaar een aantal alternatieven op een rij gezet doch de wezenlijke keuze voor de *lage noordelijke boog en met een vaste brug* over de IJsbaan ten opzichte van andere ontsluitingen heeft al in een eerder stadium plaatsgevonden.

Zo staat in de bestuursovereenkomst Leiden Oegstgeest, 17 oktober 2006 (B&W Leiden - nr.: 06.1114)

“2. Ontsluiting Poelgeest en het Trekvaartplein

Leiden en Oegstgeest zien af van de aanleg van een tunnel, gelegen onder het spoor tussen de Merenwijk in Leiden en Poelgeest in Oegstgeest. Er zal een brug vanuit Poelgeest naar de Oegstgeesterweg worden aangelegd. Deze brug dient als ontsluiting voor de wijk Poelgeest in Oegstgeest en het Trekvaartplein in Leiden. Deze brug zal een breedte hebben van 11,5 m. Deze brug zal dagelijkse verkeersstromen uit Poelgeest en zwaar verkeer (bijv. woonwagens) vanaf het Trekvaartplein dienen te verwerken. Deze brug zal geschikt zijn voor permanent tweerichtingsverkeer, met voldoende ruimte voor het fiets- en voetgangersverkeer.

Onder het realiseren van de brug wordt ook verstaan het maken de aansluitingen op de Oegstgeesterweg, de Haarlemmerweg en de Hugo de Vrieslaan.

Oegstgeest zal € 2.350.000,-- bijdragen aan de kosten van deze brug.

Leiden zal binnen een maand na ondertekening van deze overeenkomst een plan van aanpak opstellen ter goedkeuring van beide partijen.”

De Nota van Uitgangspunten van 18 maart 2008 stelt op p.7 uitdrukkelijk dat

“De opgave voor een tweede ontsluitingsweg voor Poelgeest en Trekvaartplein vloeit voort uit een convenant tussen de gemeenten Leiden en Oegstgeest van 17 oktober 2006. Hierin is afgesproken dat de gemeente Leiden de nieuwe ontsluiting realiseert tussen de Hugo de Vrieslaan en de Oegstgeesterweg, met een vaste bijdrage van Oegstgeest. Het tracé loopt over de kop van het Trekvaartplein, waar voorheen de sloperij was. Leiden en Oegstgeest zien af van de aanleg van een tunnel, gelegen onder het spoor tussen de Merenwijk in Leiden en Poelgeest in Oegstgeest.”

Ook op p.11 stelt de NvU dat de ontsluitingsweg een uit de bestuursovereenkomst voortvloeiende **verplichting** is:

“Om te beginnen heeft de gemeente Leiden een Plan van Aanpak voor de drie opgaven opgesteld. Dit Plan van Aanpak vormde, voor wat betreft de ontsluitingsweg, ook een verplichting uit de bestuursovereenkomst met Oegstgeest.”

En op p.13 NvU:

*“‘Tennisbaanvariant’
Hoewel dit scenario in de bestuursovereenkomst was uitgesloten, hebben bewoners dit aangedragen.”*

Een zogenaamd go/nogo besluit is derhalve reeds voorgelegd aan, en goedgekeurd door, de gemeenteraden van Leiden en Oegstgeest zonder dat aan de voor een dergelijk besluit vereiste voorwaarden is voldaan. Het besluit is dus ten onrechte genomen en zonder voldoende rekening te houden met de belangen van ons als woonbootbewoners. Ten onrechte heeft in dat verband ook het benodigde overleg met de gemeente Oegstgeest niet plaatsgehad.

Het in de NvU voorgestelde trace

De met een brug **te verbinden punten** (A) bocht Oegstgeesterweg en (B) westelijk einde Hugo de Vrieslaan **lagen dus reeds vast** in de bestuursovereenkomst. Deze punten liggen **hemelsbreed 180 meter** uit elkaar (meting Google Earth <http://brugtever.somweb.com/hemelsbreed.jpg>).

De NvU heeft varianten bekeken om deze vastliggende punten (A) en (B) te verbinden en stelt voor te besluiten tot **“een tracékeuze voor de nieuwe ontsluitingsweg en brug volgens de lage noordelijke boog en met een vaste brug.”** (punt g B&W-Aanbiedingsformulier Nota van Uitgangspunten B&W.nr.: 08.0178, d.d. 25 maart 2008). Het betreft een brug over de Haarlemmertrekvaart met een doorvaarthoogte van 1,75 meter met lange hoge taluds die in een boog aansluiten op de Hugo de Vrieslaan en op een nieuw te realiseren rotonde in de Oegstgeesterweg. Het westelijke talud doorsnijdt de weide van Historische Buitenplaats Oud Poelgeest (thans deels in gebruik als IJbaan). Het oostelijke talud doorsnijdt de noordelijke punt van het Trekvaartplein. In de verdere tekst hieronder duiden we deze variant aan als **lage noordelijke IJbaan boog**. Feitelijke consequenties van dit tracé zijn onder meer:

- De NvU geeft aan dat deze nieuwe brug na realisatie de functie van **hoofdontsluiting** overneemt van de in april 2004 geopende oorspronkelijke hoofdontsluiting Hendrik Heukelsbrug die Poelgeest aansluit op de Lange Voort. De nieuwe brug zal volgens de NvU **63%** van het in- en uitgaande verkeer van de wijk verwerken (5417 motorvoertuigen per etmaal, zie NvU p.30 onderste figuur);
- De **nieuwe brug genereert ca 1000 extra verkeersbewegingen** door Poelgeest (NvU p.30 onderste figuur).
- Het Oostelijke **talud snijdt een punt van ca. 18% van het totale oppervlak af van de weide** van Historische Buitenplaats Oud Poelgeest (zie NvU p.50 en <http://www.brugtever.somweb.com/oudpoelgeestmetbrug.jpg> en kadastrale kaart van <http://www.brugtever.somweb.com/MonumentOudPoelgeest.pdf>).

- Verschillende van de woonschepen gelegen aan de Haarlemmerweg hebben een stalen casco. Deze schepen moeten om de vier tot zes jaar naar de helling voor onderhoud van de roestwerende coating op het stalen casco. **Met de voorgestelde doorvaarhoogte van 1.75 meter is dat niet meer mogelijk** (de woonschepen zijn hoger). De NvU onderkent dit probleem niet en geeft voor dit probleem geen oplossing.
- Het oostelijk talud van de **nieuwe brug neemt ruimte voor maar liefst 10 woonwagendstandplaatsen weg** van het toch al met ruimtegebrek kampende Trekvaartplein.

Geen van deze feitelijke consequenties waren in kaart gebracht op het moment dat het besluit dat er een brug zal komen op deze plek in 2006 werd genomen (bestuursovereenkomst). Daarmee is dat besluit strijdig met Artikel 3.2 van de Algemene Wet Bestuursrecht die dwingend voorschrijft dat *“Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.”*

Ook in de nu voorliggende NvU zijn deze feitelijke consequenties niet of slechts in zeer mistige zin benoemd. Het is niet de taak van ons als burgers maar van u als bestuursorgaan om deze feiten en belangen te vergaren.

2.1 Een kritische beschouwing van nut en noodzaak van de brug

Een gesprek tussen een delegatie van bewoners uit het plangebied met wethouder A. de Kok heeft op 22 april 2008 plaatsgevonden in Buurthuis de Rolleman. Geconfronteerd met een beleidsnotitie van de gemeente Oegstgeest uit 2003 waarin expliciet staat dat *“Bij het niet maken van de tunnel dient er gezocht te worden naar een tweede ontsluiting die tenminste geschikt is voor de doorgang van hulpdiensten. [...] Op dit moment is niet duidelijk welke ontsluiting het meest effectief en efficiënt past gezien de afhankelijkheid van de andere voorstellen die zich vanuit het nog op te stellen verkeerscirculatieplan aandienen.”* heeft **Wethouder de Kok** in dat gesprek **aangegeven dat vanuit Oegstgeest de noodzaak voor de brug niet aanwezig is en de argumenten niet sterk zijn. Het verkeerscirculatieplan 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”*! (Alle citaten in deze alinea komen van pagina 6 uit “Plan van Aanpak ombuigingen Poelgeest (februari 2003)” van de gemeente Oegstgeest http://www.oegstgeest.nl/doegst/up/ZgmrjmnHmH_44-03_PvA_ombuigingen.pdf). De wethouder bevestigde in het gesprek dat de inhoud van deze beleidsnotitie nog steeds van kracht is.

Zowel nut en noodzaak van een extra ontsluiting als een planologische verkeerskundige en milieukundige afweging voor de locatiekeuze zijn er later (ruim na de tracékeuze in de bestuursovereenkomst) bij bedacht en liggen nu in gebrekkige versie voor als Nota van Uitgangspunten terwijl zelfs het verkeerscirculatieplan voor de wijk nog niet is gemaakt. Bij de na het sneuvelen van de tunnel overhaast bedachte brug worden in de NvU kunstmatig alsnog allerlei problemen gezocht.

Primair betwisten wij nut en noodzaak van een nieuwe hoofdontsluiting van de wijk Poelgeest. De NvU voert zes gronden aan als onderbouwing dat nut en noodzaak voor een brug aanwezig zouden zijn (p.29 e.v.):

- (1) Auto-intensiteiten op de wegen in Poelgeest;
- (2) Bereikbaarheid Trekvaartplein;
- (3) Fietsers en voetgangers;
- (4) Openbaar vervoer;
- (5) Hulpverleningsvoertuigen;
- (6) Alternatieve ontsluiting bij wegonderhoud.

Geen van deze gronden rechtvaardigt echter een nieuwe hoofdontsluiting. **Met een lichte ontsluiting zonder brug kan in voldoende mate worden voldaan aan deze zes punten.** Dit gezichtspunt werd reeds door de gemeente Oegstgeest zelf ingenomen in het reeds aangehaald beleidsdocument “*Plan van Aanpak ombuigingen Poelgeest (februari 2003)*” van de gemeente Oegstgeest (http://www.oegstgeest.nl/doegst/up/ZgmrjmnHmH_44-03_PvA_ombuigingen.pdf). In dit plan betoogt Oegstgeest dat in feite **alleen aspect (5) Hulpverleningsvoertuigen van belang** is en dat daarom met een lichte ontsluiting kan worden volstaan:

2.1 Spoortunnel tussen Poelgeest en Merenwijk/parkeergarage Clusiuslaan
De ombuiging betreft het laten vallen van de aanleg van de spoortunnel naar de Merenwijk [...]

2.1.3 Consequenties

Het niet bouwen van de tunnel betekent dat het plan van de Clusiuslaan aangepast zal moeten worden. [...]

*Een verkeerstechnische voorwaarde is dat Poelgeest op twee manieren ontsloten wordt. Bij het niet maken van de tunnel dient er gezocht te worden naar **een tweede ontsluiting die tenminste geschikt is voor de doorgang van hulpdiensten**. Deze hulpdiensten moeten te allen tijde het plangebied kunnen bereiken. Voor een tweede ontsluiting bestaat een aantal ideeën. Op dit moment is niet duidelijk welke ontsluiting het meest effectief en efficiënt past gezien de afhankelijkheid van de andere voorstellen die zich vanuit het nog op te stellen verkeerscirculatieplan aandienen.”*

Bron: P6 van http://www.oegstgeest.nl/doegst/up/ZgmrjmnHmH_44-03_PvA_ombuigingen.pdf

Het maken van de voorgestelde nieuwe hoofdontsluiting naar de Oegstgeesterweg heeft volgens de NvU als verkeerskundige **consequentie dat de oorspronkelijke hoofdontsluiting (Heukelsbrug) een welhaast overbodige secundaire ontsluiting wordt** (p.30 onderste figuur). Dit is **geen doelmatige inzet van schaarse overheidsmiddelen**. Het beleidsvoornemen is **temeer ondoelmatig** omdat de in de NvU voorgestelde **nieuwe hoofdontsluiting van een mindere kwaliteit is dan de oorspronkelijke hoofdontsluiting Heukelsbrug**.

Hieronder bekritiseren wij één voor één de zes in de NvU gehanteerde **rechtvaardigingsgronden voor nut en noodzaak** van de voorgestelde nieuwe brug die een investering vereist van 4,7 miljoen Euro (p.78, 4^e alinea) gemeenschapsgeld.

Ad rechtvaardigingsgrond 1. Auto-intensiteiten: De in de NvU aangenomen auto-intensiteiten staan sterk ter discussie om verschillende redenen die we hieronder toelichten. Ten eerste laten recente tellingen van de Gemeente Oegstgeest zien dat de aangenomen **6,6 autoritten per woning per etmaal** (p.31 NvU) een **schromelijke overschatting** is. De werkelijkheid ligt dichterbij de **4 autoritten per woning per etmaal**. (zie ook inspraakreacties Mark Engelen e.a. en Frank ter Beek e.a. voor een gedetailleerde en cijfermatig onderbouwde kritiek op deze cruciale aanname van de NvU).

Ten tweede: uit een recent afstudeeronderzoek is gebleken dat **in een buurt waar de meeste huishoudens 1 auto hebben, gemiddeld 4 ritten per woning per etmaal worden gemaakt** (bron: “*Ritgeneratie van woonbuurten: Een vergelijking tussen verschillende methodieken om de ritgeneratie te bepalen*”, **Afstudeerverslag Drs. Bas Turpijn**, Universiteit Twente, december 2005, geautoriseerd door Prof. Dr. Ir. M.F.A.M van Maarseveen).

Zelden wordt meer dan 5,5 autorit per woning per etmaal aangenomen voor gemiddelde nieuwbouwwijken in de randstad. **Voor een wijk die als verkeersluw is ontworpen is de in**

de NvU aangenomen 6,6 autoritten per woning per etmaal gelet op de feiten een onverdedigbaar hoge aanname.

Ten derde: in November 1995 heeft de **AGV Adviesgroep Verkeer en Vervoer** uit Nieuwegein **in opdracht van Gemeente Oegstgeest** haar eindrapport gepresenteerd naar de ontsluitingsmogelijkheden voor de te bouwen wijk Poelgeest in de Broek en Simontjespolder (AGV rapportnummer 3-084/LS/JH/1418). Op bladzijde 6 van dit rapport in het hoofdstuk “Verkeersproductie en Effecten” staat het volgende over de **ritproductie** van de wijk Poelgeest:

*“Op basis van twee voorgaande analyses (notities AGV van januari en mei 1994) is de verkeersproductie van de B&S-polder bepaald. Uitgaande van **4 ritten per woning per dag** is voor ruim 1000 woningen een verkeersproductie van 4200 ritten bepaald.*

In het geval dat een autoluwe woonwijk slaagt in opzet moet worden gerekend met een lagere ritproductie per woning per dag. Uitgangspunt is dat met name de verplaatsing over korte afstand (tot 5 kilometer) niet meer met de auto zullen worden gemaakt. Het gaat dan vooral om ritten binnen de wijk zelf (intern), en ritten binnen de gemeentegrenzen van Leiden en Oegstgeest (Overig verkeer). Verplaatsingen over langere afstanden (extern) buiten Leiden en Oegstgeest zijn niet of nauwelijks te beïnvloeden.

*Op grond van deze veronderstellingen wordt **een ritproductie van 3 ritten per woning dag aangenomen**. De verkeersproductie bedraagt dan 3150 ritten per dag **in een autoluwe situatie**.”*

Conclusie: de door de NvU voorziene auto-intensiteit is schromelijk overschat doordat van een onrealistisch hoge en feitelijk onhoudbare ritproductieaanname van 6,6 per woning per etmaal is uitgegaan en kan daarmee geen grond verschaffen aan nut en noodzaak van een nieuwe hoofdontsluiting. Een aanname van 3 tot 4 ritten per woning per dag is meer realistisch voor een autoluwe wijk als Poelgeest.

Ad rechtvaardigingsgrond 2 Bereikbaarheid Trekvaartplein

De bewoners van het Trekvaartplein ervaren thans geen problemen met de bereikbaarheid. Grote transporten (aanvoer van nieuwe woonwagens ter vervanging van oude) zijn altijd mogelijk geweest met de bestaande infrastructuur en blijven dat.

Ad rechtvaardigingsgrond 3 Fietsers en voetgangers

De NvU geeft op p32 zelf aan dat dit een “extra kans is” maar zeker geen noodzaak. Er zijn uitstekende fietsontsluitingen aan alle kanten van Poelgeest, via onder meer spoorfietstunnel Broekweg naar Merenwijk, winkelcentrum Kopermolen, en Station Leiden, via spoortunnel Haarlemmerweg naar Groenoord en Station Leiden, via Kwaakbrug naar Leidse Hout of winkelstraat Kempenaarstraat Oegstgeest, en via Heukelsbrug naar Winkelcentrum Langevoort Oegstgeest.

Ad rechtvaardigingsgrond 4 Openbaar vervoer

Ten eerste, spreekt de NvU hier zelf uitdrukkelijk over *kansen* en niet over *noodzaak* (p.32 punt 4).

Ten tweede laat het besluit om af te zien van de tunnel juist de **beste kansen voor openbaar vervoer onbenut** en verlaagt zelfs aanzienlijk de kans op een toekomstig Station Merenwijk omdat nu de Clusius Hof (waar de weg naar de tunnel gepland was) gaat worden volgebouwd waardoor deze in de toekomst wellicht wenselijke tunnelverbinding **onomkeerbaar onmogelijk** wordt gemaakt als de beleidsvoornemens uit de NvU, de bestuursovereenkomst en het Bestemmingsplan Poelgeest doorgang zouden vinden.

Ten derde zijn de **bestaande openbaarvervoervoorzieningen niet in kaart gebracht**. Ook hier zijn de relevante feiten niet verzameld. Wij zetten ze voor u op een rij:

Er is momenteel aan elke kant van de wijk een goed beloopbare bushalte:

- In een straal van 800 meter rond het geometrisch centrum van Poelgeest liggen in totaal momenteel 7 bushaltes min of meer gelijk verdeeld over de windrichtingen. **Twee bestaande bushaltes liggen zeer gunstig** en bespreken we hieronder.
- De eerste is de bushalte aan de Leidse kant op de Gooimeerlaan ter hoogte van de **Brandweerkazerne**, deze is goed per fiets te bereiken via de broekweg en ligt voor bijna iedereen in de wijk op minder dan 1 km en voor de helft van de wijk op minder dan 500 meter fietsen of lopen.
- De tweede is de bushalte aan de Oegstgeestse kant bij de **rotonde Lange Voort/Abstpoelweg**. Deze ligt voor bewoners Hugo de Vrieslaan op ca 500 meter fietsen of lopen en voor bijvoorbeeld de Clusiushof op 700 meter.
- Hemelsbreed is de afstand tussen de twee genoemde bushaltes 980 meter en het hart van de wijk Poelgeest valt samen met het midden van die lijn.
- **Kortom: voor 90% van de wijk is er dus nu reeds binnen ca 500 meter loopafstand een bushalte.** Voor nagenoeg 100% van de wijk is er binnen een afstand van 800 meter lopen of fietsen reeds een bushalte.
- Voor Trekvaartplein en Woonboten is ook de bushalte bij het hoofdpark Schipholweg goed te belopen.
- De **fietsafstand** van het midden van de wijk (Lobeliuslaan) naar het **centraal station Leiden** bedraagt via de Broekweg, Stadspolderpad, Schipholweg, **1850 meter** (meting Google Earth <http://brugtever.somweb.com/ov.jpg>, op die kaart zijn ook de huidige bushaltes ingetekend).

Ad rechtvaardigingsgrond 5 Hulpverleningsvoertuigen

Zoals gemeente Oegstgeest in haar eigen boven aangehaalde ombuigingsnota uit 2003 reeds onderkende is een **lichte ontsluiting** (zonder een nieuwe brug en zeker zonder een nieuwe hoofdontsluiting) **voldoende om toegang voor hulpverleningsvoertuigen te waarborgen**.

De **huidige feitelijke situatie voor hulpdiensten** is als volgt:

De **brandweer** komt vanaf de Brandweerkazerne bij de Gooimeerlaan het snelste de wijk in **via de fietstunnel onder het spoor in de Broekweg** die bij calamiteiten voor de Brandweer altijd toegankelijk is. **Dit blijft altijd de kortste route bij alle ontsluitingsvarianten**, alleen de tunnel naar de Merenwijk zou een snellere route kunnen opleveren.

De **ambulancediensten** komend van bijvoorbeeld het UMC **kunnen zowel via de Heukelsbrug als via** de route Schipholweg, Willem de Zwijgerlaan, Florisvesterlaan, Gabriel Metzstraat, **Haarlemmerweg, Cornelis van Steenishof** vrijwel even goed en snel in de wijk Poelgeest komen als dat ze bijvoorbeeld in de Merenwijk kunnen komen.

In een gewaarborgde toegang is dus al voorzien en uit het huidige gemeentelijk beleid van Oegstgeest blijkt dat dit in de huidige situatie voldoende is! **Zo ligt er momenteel in Oegstgeest een voornemen voor een besluit ter visie, voor het met een paal afsluiten van de Cornelis van Steenishof** tegen sluipverkeer in plaats van bordjes “alleen voor bestemmingsverkeer” (dus in de huidige situatie zonder de brug!). **Dit is een maatregel waarmee Oegstgeest op de koop toeneemt dat de bereikbaarheid van Poelgeest voor hulpdiensten afneemt. In dit licht kan het niet tegelijkertijd waar zijn dat deze bereikbaarheid zo urgent is dat het een brug rechtvaardigt.**

Wij vragen u: wat is de proportionaliteit van het bouwen van een nieuwe brug (4,7 Miljoen Euro) ten opzichte van het afzien van het plaatsen van deze sluipverkeerpaal (spaart geld uit), als twee mogelijke maatregelen om bereikbaarheid van Poelgeest voor hulpdiensten te waarborgen?

Zou men al een nog betere toegang van hulpdiensten wensen, dan kan verhoogde bereikbaarheid beter met maatregelen worden bereikt die aanmerkelijk kostenefficiënter en minder ingrijpend zijn dan de voorgestelde brug.

Ad rechtvaardigingsgrond 6 Alternatieve ontsluiting bij wegonderhoud

De eventuele tijdelijke verkeerscirculatieproblemen bij wegonderhoud kunnen uitstekend met tijdelijke voorzieningen worden opgevangen. Gelet op de geringe te verwachten frequentie van wegonderhoud kan dit punt geen grond geven aan een noodzaak, en rechtvaardigt dit geenszins de aanleg van een nieuwe hoofdontsluitingsbrug.

Conclusie: De zes rechtvaardigingsgronden voor nut en noodzaak op hun merites beoordelend, houdt niet één van deze gronden stand in het licht van de boven genoemde relevante feiten.

Besluit bovendien ondoordacht in zijn uitwerking

Naast het feitelijk ontbreken van nut en noodzaak is het genomen besluit tot een brug ook nog eens ondoordacht in zijn uitwerking omdat **alternatieven niet in kaart** zijn gebracht. Er zijn vele manieren om een extra ontsluiting van Poelgeest te realiseren die de wijk beter bereikbaar maakt voor hulpdiensten en fietsers. Bewoners stelden voor de Jac P. Thijsselaan door te trekken via de tennisbanen naar de Haarlemmerweg. Vandaar kan het verkeer via bestaande infrastructuur worden afgewikkeld naar Willem de Zwijgerlaan of Gooimeerlaan, of via nieuwe infrastructuur (Big Boss variant) kan het verkeer via een bruggetje naar de Mare Dijk ter hoogte voormalige Big Boss Bouwmarkt rechtstreeks worden aangesloten op het kruispunt Schipholweg Ogesgteesterweg Willem de Zwijgerlaan, dat dan als rotonde kan worden ingericht (zie <http://www.brugtever.somweb.com/bigboss.php>). Geen van deze varianten is bekeken in de NvU. Ook de lichte variant waarbij de Hugo de Vrieslaan langs de Broekweg op de Haarlemmerweg wordt aangesloten en de Kwaakbrug opgeknapt wordt en open blijft is niet bekeken.

De NvU doet op p.13 en 14 alsof er maar liefst 8 alternatieven bekeken zouden zijn maar bij betere beschouwing blijkt dat **in feite maar twee opties zijn bekeken** waarvan maar één serieus. **Optie 1 is het doortrekken Hugo de Vrieslaan naar Oegstgeesterweg** (met scenario 1, 2, 3, 6, 7 en 8 [p13-15 NvU] als variaties op een thema c.q. tussenstappen in een optimalisatie van deze optie), **Optie 2 is het doortrekken van de Jac P. Thijsselaan langs de Tennisbanen** (met scenario's 4 en 5 als variaties op een thema).

Met proefbare tegenzin bespreekt de NvU ontsluitingsoptie *Optie 2* (Tennisbaanvarianten) op p.13 en 15. De tegenzin komt volgens de tekst van de NvU voort uit het gegeven dat *Optie 2* de in de Bestuursovereenkomst vastgelegde begin en eindpunten van de brug niet als randvoorwaarde heeft. **De lichte Tennisbaanvariant wordt zonder enige getalsmatige onderbouwing verworpen** met het argument dat de kruising Hallenweg Gooimeerlaan “*kwa verkeerscapaciteit en luchtkwaliteit al maximaal benut zijn*” (p.15 NvU). **De relevante feiten (verkeersintensiteiten en luchtverontreinigingscijfers) worden daarbij niet vermeld en zijn desgevraagd (vraag 10 in bijlage 1) tot op heden nog niet aan ons overgelegd.**

Vervolgens bespreekt de NvU een “doorgetrokken Tennisbaanvariant”. Deze hoogst eigenaardige en in het belachelijke getrokken versie van de oorspronkelijke Tennisbaanvariant gaat met maar liefst twee bruggen dwars door de molenbiotoop van Molen de Herder naar een verkeerskundig slecht gelegen aansluitingspunt in de Oegstgeesterweg.

De argumenten waarom deze tweede variant van *Optie 2* (scenario 5 op p.15) vervolgens afvalt zijn volgens de NvU:

- Dit scenario is uitgesloten door de bestuursovereenkomst (p.13 NvU)
- De molenbiotoop wordt sterk aangetast (p.15 NvU)

- Duur, twee bruggen nodig waarvan 1 beweegbaar (p.15 NvU)

Na afweging van deze zeer beperkte set van de twee opties (1) doortrekken Hugo de Vrieslaan en (2) doortrekken Jac P. Thijsselaan en enkele weinig doordachte variaties daarop kiest de NvU het Scenario “Lage Boog Noord” over de weide van Oud Poelgeest (IJSbaan).

De **hoofdargumentatie** die de NvU **voor deze tracékeuze** geeft is een afweging tussen drie criteria, in volgorde van belangrijkheid volgens de tekst van de NvU (onderaan P.15):

- (1) de mate waarin het aan alle afspraken en aannames in het convenant voldoet
- (2) de ruimtelijke impact
- (3) de kosten.

Het is een onjuist vertrekpunt voor een planologische beslissing om criterium (1) leidend te laten zijn. Men doet alsof door de raad reeds een rechtmatig bindend planologisch besluit is goedgekeurd waarvan niet meer kan worden afgeweken. Waar nodig zullen wij dat langs bestuursrechtelijke weg verder aanvechten.

In de NvU staat verder dat de doorgetrokken Tennisbaanvariant fors meer zal kosten. Ten onrechte wordt geen inzicht gegeven in de kosten die daarmee zijn gemoeid in verhouding tot de kosten zoals bij de ontsluiting volgens het in de NvU voorgestane tracé zijn gemoeid. Graag zouden wij alsnog daarover worden geïnformeerd.

Concluderend over de brug

- Een goede probleemverkenning van de consequenties van het wegvallen van de tunnel heeft niet plaatsgevonden.
- In plaats van dat eerst mogelijke opties, feiten en belangen verzameld zijn waarna opties zijn gewogen en geprioriteerd is de **omgekeerde weg bewandeld**: voorafgaand aan het planologische planproces is al een go/nogo besluit genomen dat er een brug komt en is de locatie daarvan met hoge precisie (of in de woorden van H. Lenferink “grosso modo”) vastgelegd. Dit is een onaanvaardbare en onrechtmatige werkwijze voor een planologische beslissing.
- **De in de NvU opgenomen argumenten voor nut en noodzaak komen niet overeen met de feitelijke situatie. De aangenomen verkeersproductie per woning per etmaal is feitelijk onhoudbaar.**

Al met al is er in dit stadium onvoldoende verantwoording, en het is voor het deelproject “brug” daarom veel te vroeg nu al een projectbesluit te nemen.

3. 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. In een bijlage treft u aan de lijst met vragen die onbeantwoord zijn gebleven tijdens de beperkte spreektijd die op de informatieavond op 8 april 2008 aan mij werd gegund (**bijlage 1**). We verzoeken u hierbij deze vragen expliciet en feitelijk in de reactie op de inspraak te beantwoorden.

Transparantie en democratische controleerbaarheid van het planproces is sterk ingeperkt doordat het Trekvaartplein en daarmee ook de daar nu aan gekoppelde deelprojecten “brug” en “Haarlemmerweg / dijk” ten onrechte als Openbare Orde probleem is bestempeld en daarmee onder de portefeuille van de Burgemeester valt in plaats van onder de wethouder Verkeer en/of de wethouder Ruimtelijke Ordening. Wij maken daar bezwaar tegen en verzoeken de projecten los te koppelen en niet langer als Openbare Orde probleem te behandelen.

De inspraaktermijn is ten onrechte tot 4 weken verkort zonder daarvoor een motivering is geven. Dit is in strijd met de gemeentelijke inspraakverordening. Elke vorm van participatie in

de planvorming door bewoners is botweg geblokkeerd. Met het beleidsvoornemen in de NvU lost u 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.

4. Duurzaamheidsthema sociale cohesie en culturele waarde

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 vele decennia 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. Ook woonbootbewoners en bewoners van de nieuwe wijk Poelgeest maken gebruik van de voorzieningen van dit buurthuis, net als tal van Leidenaren buiten het onderhavige plangebied die er regelmatig komen. De Rolleman vervult een essentiële sociale functie in de wijk en moet daarom blijven!

Het wekt verbazing dat deze vitale kracht van het plangebied door de opstellers van de NvU en de bestuurders waardoor deze opstellers zijn aangestuurd 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 als waardevol. Waarom zijn deze feiten niet als uitgangspunt genomen maar zonder argumentatie aan de kant geschoven?

Wij maken er bezwaar tegen dat in het voorgestelde plan - tegen de wens van de woonwagengewoners - de woonwagens van elkaar af worden gericht waar ze nu naar elkaar toe staan. Het beleidsvoornemen uit de NvU breekt daarmee de randvoorwaarde voor de sociale cohesie van de wijk.

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, dat helpt de randvoorwaarde voor die sociale structuur om zeep.

Bovendien levert het naar buiten keren van de woonwagens voor de bewoners het lelijkste uitzicht van de twee opties. Ook maakt die indeling het fysiek onmogelijk voor bewoners om goed toezicht te houden op de spelende kinderen op het Trekvaartplein wat bij het naar elkaar toe richten van de woonwagens wel optimaal mogelijk is.

Hoewel de woonwagencultuur in de NvU niet wordt herkend bestaat deze cultuur feitelijk wel en is hier wel het voornemen om deze cultuur wat betreft situering van de standplaatsen te doorbreken. In feite wordt in de NvU **de relatie tussen opstelling van de woonwagens en de sociale structuur van de wijk** impliciet dus juist wel gezien, maar **doelbewust doorbroken**. [een soort “Oostindische woonwagencultuurblindheid”].

Als dit punt niet duidelijk is, **vergelijk dit dan ook eens met een imaginair beleidsvoornemen van een imaginaire cultuurbarbaar om Stonehenge** (de mysterieuze prehistorische steencirkel in Engeland) **zodanig te herstructureren dat de stenen van Stonehenge bijvoorbeeld netjes op een rechte lijn worden geplaatst omdat zijn steNenbouwkundige kwaliteitscriteria nu eenmaal rechtlijnig zijn.**

Culturele diversiteit is een belangrijke pijler voor een veerkrachtige samenleving. In onze ogen behelst uw plan voor de herinrichting Trekvaartplein cultuurontkenning op ruim een halve

eeuw 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 cultuurontkenning 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 de NvU!!

5. Brug over ijsbaan is in strijd met afspraken met bewoners dat gebied auto luw blijft en dat geen permanente ontsluiting over de weide van Buitenplaats Oud Poelgeest (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 verwijzen wij naar ons beroepsschrift tegen bestemmingsplan Poelgeest dat thans bij de Raad van State ligt. Hierbij treft u deze in kopie aan (**bijlage 2**). **We verzoeken u de inhoud van dat beroepsschrift hier als herhaald en ingelast te beschouwen.** De daarin weergegeven gronden richten derhalve tevens tegen de Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o. en een art. 19 WRO-vrijstelling of een toekomstig Projectbesluit.

6. Waarom gaan wij niet akkoord met een brug over de weide van Oud Poelgeest?

De weide van Oud Poelgeest (thans deels in gebruik als IJsbahn) 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 betreffende weide 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 tussen Heempark en het bos rond Oud Poelgeest en tegen de brug.

De weide van Oud Poelgeest is aaneengesloten met het Heempark en landgoed Oud Poelgeest aangewezen als Provinciaal natuurgebied, is opgenomen in de Ecologische Hoofdstructuur en is opgenomen in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

In de NvU is als bijlage 1 de “ambitietabel Duurzame Stedenbouw Trekvaartplein” opgenomen. Als basisambitie voor natuur staat vermeld dat de Ecologische (Hoofd) structuur onderdeel wordt van het ruimtelijk concept en als extra ambitie: “toevoegen natuur en aanvulling van de Ecologische (Hoofd) structuur. Het in de NvU voorgestelde tracé doorsnijdt de bestaande Ecologische Hoofdstructuur en voegt er niets aan toe. Daarmee wordt ten onrechte voorbij gegaan aan hantering van het nee, tenzij-principe uit de Nota Ruimte en het Streekplan. Er moet dan ook volledig afgezien worden van de realisatie van elke ontsluitingsvariant die de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijdt.

7. Aantasting van een kersvers Rijksmonument

De historische buitenplaats landgoed Oud Poelgeest is op voorstel van de Rijksdienst voor Monumentenzorg en bij unaniem besluit van de Gemeenteraad Oegstgeest van 27 april 2000, sinds 1 juli 2002 aangewezen als **Rijksmonument** ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988. De weide waarop de ijsbaan ligt, 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 hoofdassen en de zicht-assen van het gebied. **Het gehele westelijke op- en**

afrittalud van de brug is geprojecteerd binnen de gebiedsgrenzen van het monument en doorsnijdt de hoofdas en twee essentiële zicht-assen van het monument.

Tijdens de besluitvorming van Oegstgeest om de weide / IJsbahn (als onderdeel van Oud Poelgeest) tot monument te verklaren, was men zich terdege bewust van het feit dat men hiermee in lijn handelde met het toen vigerende beleid (zie bijlage 2 voor uitgebreide documentatie van dat beleid) dat er “geen permanente ontsluiting over de IJsbahn in het bestemmingsplan Poelgeest zal worden opgenomen” en dat de bouwbrug die er lag tijdelijk was getuige het volgende citaat uit de beraadslagingen:

*“11. **Aanwijzing gebied rondom kasteel Oud-Poelgeest tot buitenplaats**
De heer Hartevelt vraagt of er consequenties zijn voor de bouwbrug over de ijsbaan, een toe-komstige fietsbrug en het direct aangrenzende gebied.
Mevrouw Van den Bosch vraagt of er overleg is geweest met het Zuid-Hollands Landschap en de huurder van het huisje.
De Voorzitter bevestigt het laatste en antwoordt dat er voor de bouwbrug geen consequentie is omdat deze onder een tijdelijke vergunning en onder overgangsrecht valt. Over een fietsbrug zal de rijksdienst Monumentenzorg een advies moeten uitbrengen. De Kwaaklaan is niet van vergelijkbaar belang.”*

Bron: VERSLAG van de vergadering van de commissie RUIMTE EN GROEN C.A. Gemeente Oegstgeest dd. 12 april 2000

Realisering van de brug zal het Rijksmonument ernstig verstoren, waarvoor op grond van art. 11 van de Monumentenwet (of mogelijk de toekomstige Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en bijbehorende regelgeving) een monumentenvergunning voor is vereist. Gelet op de mate van verstering van het Rijksmonument dient deze te worden geweigerd.

Ondergetekenden liggen met onze woonschepen aan de Leidse oever van de Haarlemmertrekvaart langs de weide van het Rijksmonument Kasteel Oud Poelgeest die thans als IJsbahn in gebruik is. Wij kijken uit op zowel Molen de Kikker als op de weide (IJsbahn) als op het kasteel. Toen de bouwbrug er lag van 1998 tot 2004 was dit uitzicht ernstig bedorven. Wij geven hierbij reeds aan dat wij tegen de verlening van een monumentenvergunning bezwaar zullen maken.

8 Open plekken tasten privacy en veiligheid aan, verpauperen en bevorderen brandgevaarlijke situaties

In de NvU wordt voorgesteld een drietal verblijfsplekken langs de oever van de Haarlemmertrekvaart tussen de woonboten te creëren. “Deze plekken beëindigen de doorgetrokken routes vanuit Poelgeest door het Trekvaartplein en bieden een doorkijk over de Haarlemmertrekvaart.”. Merk op dat in feite vier open plekken worden voorgesteld: drie verblijfsplekken en een ruimte voor de brug.

Deze verblijfsplekken raken onze belangen op verschillende manieren. Ten eerste gaat de **recreatievaart daar afmeren, sanitaire stops maken, picknicken**, en bij onze woonboten naar binnen gluren. Ook creëert het makkelijkere routes voor inbrekers om in een boot te komen of te vluchten.

Er zijn op dit moment twee open plekken langs de oever tussen de woonboten, namelijk de voormalige ligplaatsen van de woonschepen Haarlemmerweg 114 tm 117 en 124 tm 128 die daar tot 1997 gelegen hebben. Deze open plekken die in 1997 zijn gecreëerd door gemeente Leiden door deze boten uit te kopen en op te heffen om de bouwbrug mogelijk te maken (124-128) en om de kans op het overslaan van brand van boot op boot te beperken (114-117).

Deze open plekken zijn sinds 1997 volledig verwaarloosd door de gemeente Leiden. Ze fungeren als informele vuilstortplaats. Er is zelfs een enorme berg grond van ca 70 cm hoog van onbekende herkomst gestort. De vrijgekomen kade is ingenomen door pleziervaartuigen. Er is ook spontaan natuur ontstaan en er staan nu veel struiken en 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.

Deze track-record van de gemeente Leiden **wekt niet het vertrouwen dat de open plekken vanaf nu wel structureel en volgens een goed beheersplan beheerd gaan worden.** Daarom kan deze ruimte beter al dan niet verkaveld in beheer worden gegeven van bewoners uit de wijk, bijvoorbeeld woonbootbewoners of woonwagenbewoners die een direct en dagelijks belang hebben bij dat het er goed bij ligt. Vergelijk dit met het beleid rond geveltuintjes in de stad.

De open plekken tussen de woonboten leveren ook regelmatig **brandgevaarlijke situaties** op en wel als volgt: recreatieboten die hun benzinetank of dieseltank willen bijvullen met een jerrycan die ze daarvoor aan boord hebben “parkeren” in de praktijk op deze open plekken tussen de woonboten omdat deze in de luwte liggen buiten de drukke hoofdvaarroute. Ze grijpen zich dan vast aan het balkon van een woonboot en **in die positie gaat de jerrycan open en wordt brandstof overgegoten in de brandstoftank van de buitenboordmotor.** Dit is vaak op zonnige warme dagen en daarbij wordt ook wel eens gemorst en soms zelfs gerookt. Deze taferelen leveren onaanvaardbaar brandgevaar op voor de woonboten. Als brandveiligheid werkelijk een drijfveer is van het door u voorgestelde beleid verwachten wij dat u beleid voert om de geschetste bron van brandrisico's aan banden te leggen. Wij vermoeden dat met de sterk groeiende recreatievaart het **feitelijke brandrisico door de open plekken eerder toeneemt dan afneemt.** In het verleden (jaren tachtig) is er aan de Haarlemmertrekvaart een woonboot volledig afgebrand nadat brand ontstond toen twee jachtjes langzij een woonboot op elkaar botsten waarop een explosie van op een van de jachten aanwezige brandstof volgde. Dit drama, waarbij slachtoffers vielen, staat alle woonbootbewoners hier nog vers in het geheugen.

De tweede manier waarop deze beleidsvoornemens ons belang raken is dat de **open plekken op ander plaatsen** gecreëerd worden **dan waar ze nu zijn.** Daardoor zouden veel woonboten van ligplaats moeten veranderen en dat willen wij niet omdat we gehecht zijn aan onze plek en ons uitzicht. Beter is de bestaande locaties van de open plekken als vertrekpunt te nemen bij de inrichting van het gebied. Ook is het de vraag of het wijs is om een weg als de **Hugo de Vrieslaan dood te laten lopen op het water van de Haarlemmertrekvaart.** Daar moet dan tenminste een groot en goed verlicht waarschuwingsbord staan dat de weg daar ophoudt, en zo'n bord doet weer afbreuk aan de kwaliteit van de beoogde doorkijk.

9. 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 toeristen die woonboten als kijkdozen zien en schaamteloos naar binnen gluren.

De recreatievaart is ook een belangrijke bron van luchtverontreiniging. Autoverkeer stoot 6,2 gram NOx uit per kg brandstof en recreatievaart 42,3 gram NOx 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 NOx, een factor 50 voor VOS en een factor 33 voor CO.** Elke tien speedboten tellen

kwa NOx 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.

10. 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. In het conceptverslag van de Inspraakavond van 16 april 2008 staat wat wethouder Steegh zelf zegt over dit gesprek als volgt weergegeven:

“In het gesprek op zijn werkkamer heeft hij aangegeven dat de noodzaak van een extra ontsluiting voor Poelgeest in de eerste plaats de verantwoordelijkheid is van de gemeente Oegstgeest. Spreker is wethouder in Leiden en is daarom niet op de hoogte van de precieze verkeersinfrastructuur in Oegstgeest. De afspraken in 2006 hadden tot doel in één klap diverse problemen tussen de gemeenten op te lossen. Onderdeel van al die afspraken was de ontsluiting van Poelgeest en een daarbij behorende brug aan die kant van de wijk.”

Direct na het gesprek van 3 april 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. Een gesprek tussen een delegatie van bewoners uit het plangebied met wethouder A. de Kok heeft op 22 april 2008 plaatsgevonden in Buurthuis de Rolleman.

Tijdens dit gesprek is duidelijk geworden dat de brug een conditie van Leiden was bij het vervallen van de tunnel.

Leiden wil blijkbaar de brug als compensatie voor de in het verleden door Leiden verloren slag in de jaren 90 waarin Poelgeest aanvankelijk via een grenscorrectie een Leidse wijk zou worden. In het oorspronkelijke ontwikkelingsplan Poelgeest (1996) werd deze verloren slag gecompenseerd door een tunnelontsluiting onder het spoor die de wijk oriënteerde op de Merenwijk en winkelcentrum Kopermolen. Nu de tunnel op initiatief van Oegstgeest gesneuveld is, wil Leiden kennelijk alsnog dat de wijk primair op Leiden is georiënteerd maar verzuimt om dit kennelijk leidende argument zwart op wit te stellen in de NvU.

Dit verklaart ook de mistigheid waarmee de hele besluitvorming is ingekleed. Het zou de bestuurders sieren als zij hiervoor vanaf nu openlijk uit zouden komen zodat ook die rechtvaardigingsgrond voor het voorgenomen beleid openlijk op zijn merites kan worden beoordeeld en bekritiseerd in een maatschappelijk debat over nut en noodzaak van een brug die een investering vraagt van 4,7 miljoen Euro gemeenschapsgeld.

11. 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)?

12. 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 cultuurbarbarisme en tast het landelijke, historische en diverse karakter van de Haarlemmerweg aan en maakt het plan onnodig duur.

13. Landelijk karakter Haarlemmetrekvaart wordt aangetast

De charme van onze buurt ligt in het organische en landelijke karakter waarmee die nu is ingericht. In uw NvU noemt u dat “*De aanblik en de beleving van de dijk en de Haarlemmetrekvaart laten sterk te wensen over*” (p.9), maar voor mij is het de omgeving waar ik me thuis voel. Deze rijkdom van diversiteit in tuintjes, schuurtjes en woonboten en informele stijl zou ik graag behouden zien. 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 al te ver romantiseren. Dat uitwassen worden aangepakt is prima, maar alsjeblieft niet allemaal hetzelfde schuurtje en hetzelfde hekje.

14. Riolering

We zijn erg blij dat we eindelijk een aansluiting krijgen op de riolering. Zorgpunt is wie voor de kosten op gaat draaien van de vereiste rioolpompinstallatie in elke woonboot en de kosten voor de persleidingaansluiting van elke boot op de hoofdriolering die er dan komt en voor het onderhoud van beide en het stroomverbruik van de pomp.

15. 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.

16. 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.

17. 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.

18. Waterkerende functie van de Haarlemmerweg?

De Haarlemmerweg heeft naar wij nu begrijpen ook een waterkerende functie voor het handhaven van de gewenste waterpijlen in de sloten van de Broek en Simontjespolder waarin de wijk Poelgeest is gelegen. Het is echter geen hoofdwaterkering.

In principe staan wij positief tegenover het onderzoeken **of** de huidige waterkerende functie van de Haarlemmerweg nu en op de lange termijn toereikend is, ook in het licht van veranderende neerslagpatronen en rivierafvoeren bij klimaatverandering.

Of er een probleem is met de waterkerende functie en **welk** probleem dat dan is, is echter nog **geenszins feitelijk vastgesteld**. De nota van Uitgangspunten spreekt slechts het **vermoeden** uit dat de waterkerende functie mogelijk niet meer optimaal is en speculeert er op los wat daarvan de oorzaken zouden kunnen zijn. (Bijvoorbeeld op blz 34: “*Grote delen van de oever tussen weg en vaart zijn door de woonbootbewoners in gebruik genomen als tuin of parkeerplaats en deels bebouwd met schuurtjes en afgeschermd met schuttingen. Volgens het Hoogheemraadschap tast dit de waterkerende functie van de dijk aan en is bebouwing dus niet zonder meer mogelijk.*”). Wij kunnen u gerust stellen: een schutting heeft geen invloed op de waterkerende functie van een dijk. Structureel achterwege blijven van onderhoud heeft dat wel, en het feit dat het onderhoud in ernstige mate achterstallig is wordt in de NvU niet benoemd. **Het is kennelijke gemakkelijker naar schuttingen en schuurtjes te wijzen dan om de eigen nalatigheid onder ogen te zien.**

In de NvU wordt nu net gedaan alsof de waterkerende functie van de weg op springen staat en het kleibed niet goed is aangelegd. Wij betwijfelen of er wel een kleibed is zoals op p. 57-59 wordt gesuggereerd:

*“De technische staat van de dijk en de waterkerende functie moeten worden hersteld. Er is een nieuwe beschoeiing nodig aan de vaartzijde en de waterkerende zone moet worden hersteld. De waterkerende zone bestaat uit **een waterkerende kleilaag** en is in deze situatie **minimaal 2,25 meter breed.**”*

De schets op p58 van de NvU en de bijbehorende teksten komen – zoals we al aangaven op de informatieavond van 8 april 2008 – totaal niet overeen met onze ervaringskennis over de bodemgesteldheid van onze tuinen waarin we in ruim een halve eeuw tuinieren nog nooit op kleigrond zijn gestuit.

Er wordt gesproken over het **herstellen** van de waterkerende zone (p.59) maar in feite wordt voorgesteld om een compleet nieuw kleibed aan te leggen. Dat is wat vroeg nu er nog geen feitelijk onderzoek heeft plaatsgevonden naar de staat van de waterkerende functie van de Haarlemmerweg en ook de aard van het mogelijke probleem niet is onderzocht.

In de praktijk lekken dijken vaak water **onder de kleilaag** door via grondwaterdruk die aan de boezemkant tot kwel leidt. Meer algemeen is de **toegenomen kweldruk** thans in heel Nederland een toenemend probleem en steeds vaker breekt het grondwater in polders door de kleilaag heen en veroorzaakt wateroverlast. Volgens de Studie “Nederland Later. Tweede Duurzaamheidsverkenning, deel Fysieke leefomgeving Nederland” van het Milieu en Natuurplanbureau (2007) hangt deze toegenomen kweldruk samen met de stijgende zeespiegel (<http://www.mnp.nl/bibliotheek/rapporten/500127001.pdf>, blz 27). Als dat ook hier het probleem is helpt de voorgestelde oplossing niet en is de investering niet doelmatig.

Zelfs als zou blijken dat de waterkerende functie van de Haarlemmerweg urgent verbeterd moet worden, zijn er doelmatigere en kosteneffectievere en minder ingrijpende maatregelen mogelijk. Bijvoorbeeld, een verbetering van de bescherming voor afkalving aan de zijde van de Haarlemmertrekvaart door het slaan van een damwand, het uitvoeren van achterstallig onderhoud en het beperken en handhaven van maximum snelheden van de pleziervaart.

Een eventuele **waterkerende functie van de Haarlemmerweg houdt ook niet op bij de gemeentegrens**. De weg loopt door in Oegstgeest en heeft dan ook daar een waterkerende functie. Het zou doelmatiger zijn en tot een beter resultaat leiden (een zwakke plek minder op de overgang) wanneer het hele stuk ineens in een gezamenlijke operatie van Leiden en Oegstgeest wordt aangepakt. Wanneer alleen Leiden een dijk aanlegt waar nu de Haarlemmerweg ligt en deze bij de gemeentegrens met Oegstgeest ophoudt is de investering ondoelmatig omdat water zich niets van gemeentegrenzen pleegt aan te trekken. Zolang onzeker is of Oegstgeest ook een dijk aanlegt op haar grondgebied is het geen doelmatige investering.

19 Feitelijke onjuistheden en interne tegenstrijdigheden in de NvU

Op veel plekken in de NvU en ook in het B&W aanbiedingsformulier staat feitelijke onjuiste informatie. Ook is de nota niet intern consistent, er staan tal van tegenstrijdigheden in de tekst (bijvoorbeeld: Trekvaartplein moet een **Leidse wijk** zijn EN Trekvaartplein is onderdeel van de Oegstgeestse wijk Poelgeest – dit kan niet gelijktijdig waar zijn).

Door tijdgebrek en een verkorte inspraaktermijn hebben wij een lijst hiervan nog niet kunnen uittypen. We overwegen deze na te zenden om te bevorderen dat de verdere besluitvorming uit gaat van feitelijk correcte gegevens en vrij is van interne contradicties. **In dit stadium noemen we drie feitelijke onjuistheden die ons in het bijzonder storen.**

Op p.34 van de NvU staat dat vóór 1990 geen ligplaatsvergunning vereist was voor het innemen van een ligplaats met een woonschip aan de Haarlemmerweg. **Dit is feitelijk onjuist en dit stoort ons omdat hiermee ten onrechte een beeld wordt opgeroepen van illegaliteit.** Bijvoorbeeld, toen ondergetekende Van der Sluijs in 1987 zijn woonschip gelegen Haarlemmerweg 18 Leiden kocht (later is het huisnummer gewijzigd in 118 zonder dat de plek is veranderd) heeft hij net als iedereen een ligplaatsvergunning moeten aanvragen bij B&W Leiden en daar legesgelden voor betaald. Deze ligplaatsvergunning heeft hij aangevraagd op 28 september 1987 bij B&W Leiden die hem op 15 oktober 1987 een ligplaatsvergunning heeft verleend (merk op dat dit vóór 1990 is). Ook een vergunning voor het lozen van afvalwater en het slaan van meerpalen heeft hij net als iedere woonbootbewoner moeten aanvragen bij het Hoogheemraadschap en is hem op 24 november 1987 door dijkgraaf en hoogheemraden verleend.

Ook stelt u dat wij nooit liggeld hebben betaald. Ook dit is feitelijk onjuist. Tot aan 1992 hebben wij altijd liggeld betaald aan de “Directie Reiniging, Havens en Warenmarkten” van de gemeente Leiden. Dit liggeld werd naar keuze maandelijks of jaarlijks woonboot aan woonboot opgehaald door de heer J. Bekooij van de Havendienst Leiden en later door de heer Ouwekerk van dezelfde dienst. Ondergetekende Van der Sluijs betaalde bijvoorbeeld per jaar en heeft alle originele kwitanties van de “Directie Reiniging Havens en Warenmarkten Leiden” nog in zijn bezit waarop als specificatie staat aangevinkt “Ligplaatsgeld Woonboot”. Zijn laatste betaling is van 10 juni 1992. De Havendienst heeft in dat jaar besloten dat het ophalen van liggeld van de woonboten aan de Haarlemmerweg meer kostte dan dat het opleverde en dat daarom het liggeld niet meer geheven werd in afwachting van nieuw beleid. Dit nieuwe beleid is er tot nu toe kennelijk niet gekomen, maar dat kunt u ons echt niet verwijten en het steekt dan ook dat de NvU op dit punt een **tendentieus en weinig respectvol beeld** oproept over ons als bewoners, temeer daar wij de projectleider Los al ruim voor het verschijnen van de NvU hadden gewezen op deze feiten en omstandigheden.

Een derde feitelijke onjuistheid is dat zowel in het concept B&W-Aanbiedingsformulier van de NvU van 25-3-2008 als in de NvU staat vermeld dat er **geen overgangsrecht** zou zijn met betrekking tot de verordening op de Woonschepen en het bijbehorende ligplaatsenplan. **Dit overgangsrecht is wel geformuleerd en staat vermeld in de beantwoording van het**

College van B&W Leiden dd 28 januari 2000 op door ondergetekenden ingediende inspraak op de Woonschepenverordening. We citeren hieruit:

“Het overgangsrecht geldt voor de huidige woonschepen, d.w.z. dat deze zo mogen blijven liggen. Alleen bij vernieuwing van een woonschip wordt er naar gekeken.”.

Het is een lange brief geworden omdat we door de verkorte inspraak termijn niet de tijd hadden een korte te schrijven.

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

Hoogachtend en mede namens de in de inleiding genoemde personen die mij hiertoe schriftelijk hebben gemachtigd,



De heer Dr. J.P. van der Sluijs

Alle bijlagen en alle in deze tekst vermelde web-links maken integraal onderdeel uit van deze schriftelijke inspraakreactie.

Bijlage 1: Informatieve vragen bij de Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o. zoals op 9 april 2008 schriftelijk per e-mail gestuurd aan projectleider A. Los

Bijlage 2: AANVULLEND BEROEPSCHRIFT namens de heer J.P. van der Sluijs e.a. tegen het goedkeuringsbesluit van 8 januari 2008 ex art. 28 WRO van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland van het bestemmingsplan “Poelgeest”, welke laatste is vastgesteld door de gemeenteraad van Oegstgeest op 21 mei 2007

Bijlage 3 Emissiefactoren pleziervaart ten opzichte van personenauto's

Een **elektronische versie van deze inspraakreactie en alle bijlagen zijn te downloaden** van: <http://www.brugtever.somweb.com/inspraaknvu>

Cc:

- Mr. L.J. Smale, Advocaat te Leiden
- A. de Kok, wethouder te Oegstgeest
- Gemeenteraad Leiden
- Leidsch Dagblad