

Beste gemeenteraadsleden,

Wij kijken terug op een debat over de vestiging van spoedhuisvesting van statushouders op WR1 waarin de meerderheid van de partijen zich ontvankelijk heeft getoond voor onze bezwaren tegen bouwvolume en bewonersaantal en onze ernstige bedenkingen over de veiligheid en gezondheid van deze locatie als woonbestemming. Wij delen de mening van de raad dat er een goede oplossing voor de huisvesting van statushouders moet komen en dat de gemeente meer woningen in de sociale sector moet bouwen. En wij voelen ons door de raad gesteund in onze constructieve opstelling daarbij.

Partijen hebben in de Commissie Samenleving besloten gezamenlijk verder de mogelijkheid van een meerderheid voor een aanvaardbare oplossing voor de spoedhuisvesting te onderzoeken. Wij hebben in die ontwikkeling meer vertrouwen dan wanneer de wethouders samen met de projectontwikkelaar de koers bepalen. De afwijzing van het raadsvoorstel juichen wij dan ook toe.

Een belangrijke overweging daarbij - naast de wijze waarop de geschilpunten in het participatieproces terzijde geschoven worden - is dat de wethouders bij vragen over veiligheidsrisico's in verband met het trafostation naast WR1 steevast met het formele antwoord komen dat men niets doet of zal doen wat wettelijk gezien niet mag. Meer specifiek betekent dat, dat de wethouders terugvallen op de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de VNG-richtafstanden die bebouwing van WR1 uitsluiten. Die motivatie tot afwijking ontleent de wethouders steeds aan het rapport van Peutz. Daarin valt feitelijk enkel te lezen dat de in het -nu alweer achterhaalde - stedenbouwkundige plan voorziene bebouwing aan de WBDBO-eisen voldoet en er dus geen belemmeringen bestaan om die bebouwing zo dicht bij het trafostation op te trekken.

Binnen grenzen blijven van de ene set van eisen (WBDBO) wordt dus de motivatie om de grenzen van de andere set eisen (VNG) te overschrijden. Daaruit zou men kunnen concluderen dat bepaald zou moeten worden welke set van eisen - de minder strenge van WBDBO of de strengere van de VNG - men in dit geval zou moeten kiezen. Een keuze waarvoor u staat.

Maar bovendien geeft dit aan, en dat is nogal onthutsend, dat tot nu toe alleen gewerkt is met (rekenkundige) modellen. Dat lijkt ons een veel te smalle en eenzijdige basis om tot verantwoorde beslissingen te komen.

U zult wellicht de discussie over geluidsoverlast rond Schiphol gevolgd hebben. Daar is de regering inmiddels van een strategie van berekeningen (rekenkundige modellen) die op steeds meer weerstand stotten op grond van verschillen tussen modelmatige voorspellingen en actuele geluidsmetingen afgestapt, om via stelselmatige metingen tot meer valide inschattingen van de geluidsoverlast te komen. Zie <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0201.pdf>

Daarom zijn in het geval van WR1 empirische data over vergelijkbare situaties - bouwen naast vergelijkbaar krachtige trafostations, ongelukken met trafostations - onontbeerlijk om voor de zwaktes van modelvoorspellingen te kunnen corrigeren en risico's adequater in te kunnen schatten.

Het is aan u als gemeenteraad - en niet aan het college van B&W - om al dan niet af te wijken van de richtafstanden van de VNG in zake WR1. Dat zal u bekend zijn. En als u daarvan afwijkt dan is ook de inhoud van de motivatie van die afwijking uw verantwoordelijkheid.

Ons lijkt dat de verwijtbare spoed rond de huisvesting van statushouders zo'n motivatie nooit zou

mogen opleveren. Zeker niet, zo lang risico-inschattingen eenzijdig gebaseerd zijn op rekenmodelexercities en het tegen elkaar uitspelen van verschillende sets van eisen om het project door te zetten.

Wij wensen u wijsheid bij uw afweging.

Met vriendelijke groet,