



Aan: Dagelijks Bestuur van Slotervaart
t.a.v. de afdeling ROVV
Postbus 2010, 1000 CA Amsterdam
Van: Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark
mede namens Vereniging Milieucentrum Amsterdam

Betreft: inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan Andreas Ensemble

Amsterdam, 28 november 2006

Geacht Dagelijks Bestuur,

Hierbij ontvangt u van de Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark (VVR), mede namens Vereniging Milieucentrum Amsterdam (MCA), een inspraakreactie op het voorontwerp Bestemmingsplan Andreas Ensemble, in procedure gebracht op 16 oktober 2006. VVR en MCA maken bezwaar tegen de in het voorontwerp opgenomen verkeersweg door de zuidzoom van het Rembrandtpark. Voor zover deze weg naar uw mening onlosmakelijk onderdeel zou zijn van de procedure cq ruimtelijke planvorming, zien wij ons gedwongen bezwaar te maken tegen het voorontwerp bestemmingsplan Andreas Ensemble als geheel.

De standpunten van VVR en MCA inzake de verkeersweg zijn voor een belangrijk deel reeds naar voren gebracht in de vorig jaar gevoerde inspraak- en bezwaarprocedure tegen het vrijstellingsbesluit ex art. 19. lid 1 WRO voor 'bouwrijp maken van het Andreasterrein en de zuidelijke strook van het Rembrandtpark'. De door hen ingediende bezwaren leidden in december 2005 tot intrekking van het vrijstellingsbesluit wat betreft (het baanlichaam van) de verkeersweg cq de tijdelijke bouwweg.¹

De genoemde bezwaren tegen de verkeersweg, zoals schriftelijk verwoord in de diverse producties van VVR en MCA, dienen in de onderhavige bestemmingsplanprocedure te worden beschouwd als herhaald en ingelast.² De betreffende stukken worden, net als alle

¹ Besluit partiële herroeping vrijstelling Bouwrijp maken Andreasterrein en zuidelijke strook Rembrandtpark, Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Slotervaart, 6 december 2005

² Tegen voornemen vrijstelling: schriftelijke inspraakreactie VVR d.d. 28-9-2004, schriftelijke inspraakreactie MCA d.d. 28-9-2004; zienswijze MCA d.d. 14-12-2005, nadere onderbouwing, 23-12-2005; zienswijze VVR 14-12-2004. Tegen vrijstellingsbesluit: bezwaarschrift MCA d.d. 25-4-2005, bezwaarschrift VVR d.d. 25 april 2005; pleitnota VVR voor de hoorzitting Adviescommissie Bezwaarschriften d.d. 5 oktober, verzoekschrift VVR voor voorlopige voorziening d.d. 4 november 2005.

andere producties en bronnen waarnaar in deze inspraakreactie wordt verwezen, bekend verondersteld bij het DB. Indien gewenst kunnen wij deze alsnog ter beschikking stellen.

Inmiddels is via een afzonderlijke art. 17 procedure de bouwweg aangelegd. Hiertegen loopt een door de VVR en MCA aangespannen hoger beroep bij de Raad van State.

Het opnemen van de verkeersweg in het voorontwerp bestemmingsplan Andreas Ensemble is in strijd met o.a. het Structuurplan i.c. de Hoofdgroenstructuur Amsterdam (HGS) en met diverse algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De bedenkingen van VVR en MCA laten zich als volgt samenvatten.

- *Strijd met de Hoofdgroenstructuur*

Aanleg van de verkeersweg is strijdig met de in het Structuurplan opgenomen *Hoofdgroenstructuur Amsterdam* (1996) en de *Hoofdgroenstructuur Geordend, Aanvullend Toetsingskader voor de inpassing van functies in de Hoofdgroenstructuur* (2002). De verkeersweg is onbetwist niet-inpasbaar in de HGS, wat betekent dat de voorgeschreven afwijkingsprocedure voor niet-inpasbare initiatieven dient te worden doorlopen. In dit kader dient de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur over de inpasbaarheid een advies uit te brengen.

In de eerder genoemde vrijstellingsprocedure ex art. 19. 1 WRO voor bouwrijp maken van het terrein, bleek dat het DB zich ten onrechte op het standpunt had gesteld dat toetsing aan het aanvullend toetsingskader van de HGS kon worden nagelaten. Volgens het DB gold de bestuurlijke vaststelling van de verkeersweg als onderdeel van Vernieuwingsplan Lelylaan op 28 februari 2002 door de gemeenteraad, als juridisch toetsmoment. Hiermee werd echter miskend dat het bestuurlijke besluit feitelijk in het kader van de eerste planologische procedure had moeten worden getoetst aan de meest actuele regelgeving, i.c. het aanvullend toetsingskader HGS.

Als gevolg van de onjuiste redenering van het DB is tot nu toe de geëigende toetsingsprocedure niet gevolgd, en heeft ook de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur over de verkeersweg geen zelfstandig advies uitgebracht.³ Zij is ten onrechte voor een voldongen feit gesteld, onder verwijzing naar het gemeenteraadsbesluit uit 2002. Dit terwijl bovendien het betreffende gemeenteraadsbesluit niet voorziet in een weg door het Rembrandtpark. In het plandocument van Vernieuwingsplan Lelylaan wordt slechts gesproken over 'een afslag die langs het Rembrandtpark voert'.⁴

Nu de eerdergenoemde vrijstelling voor wat betreft de (bouw- en) verkeersweg is ingetrokken, dient toetsing van de beoogde verkeersweg aan de Hoofdgroenstructuur te geschieden in de onderhavige procedure voor bestemmingsplanwijziging, als eerste ruimtelijke procedure. De geëigende procedure voor afwijkingsbevoegdheid van de HGS dient volledig te worden doorlopen, en de TAC dient in staat te worden gesteld om aan B&W van Amsterdam een zelfstandig ja/nee advies uit te brengen.

Voor de helderheid stellen wij (nogmaals) dat de verkeersweg niet-inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur en dat het onderhavige bestemmingsplan dus in strijd is met het vigerende structuurplan. In onze beleving kan daarom geen verklaring van geen bezwaar door GS worden afgegeven.

³ Brief Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur aan B&W Amsterdam, 1-2-2005

⁴ 'De Sprong over de Ringweg', Stuurgroep Lelylaan, 17 april 2001.

- *Verkeerskundige onderbouwing ontbreekt*

In de te maken afweging zal blijken dat van een degelijke ruimtelijke onderbouwing van de beoogde verkeersweg geen sprake is. Voor de weg ontbreekt namelijk een verkeerskundige noodzaak. Dit is duidelijk geworden uit het gespecificeerde onderzoek dat de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) in 2005 uitvoerde in opdracht van de stadsdeelraad Slotervaart.⁵ In tegenstelling tot de vanaf het begin door het DB gepresenteerde argumentatie dat de weg een onmisbaar onderdeel zou zijn van het infrastructuurnetwerk Raamwerk Lelylaan (hetgeen zou zijn gebleken uit onderzoek dat in 2000 werd uitgevoerd naar 11 verschillende verkeersmodellen) bracht de recente rapportage aan het licht dat het gekozen verkeersmodel evenwaardig is wanneer de parkweg eruit wordt weggelaten.

Aanleg van deze weg, die voor tweederde sluip- en doorgaand verkeer zal aantrekken, heeft zelfs mogelijk negatieve effecten voor de doorstroming op de toch al zwaarbelaste Lelylaan. Dit aspect is nooit nader onderzocht, wat moet worden aangemerkt als een belangrijke omissie in het onderzoek.

Feitelijk is de voornaamste fysieke functie van de beoogde parkweg die van 'short cut', ter facilitering van Andreasbewoners die per auto terugkeren vanuit de binnenstad, en die zo niet om hoeven rijden via de reguliere route door Slotervaart. In deze zin is de ingreep, behalve met de HGS, ook strijdig met het gemeentelijk beleid van de laatste jaren om autoverkeer in de binnenstad niet verder te faciliteren maar juist in te perken.

Het DB zelf beroept zich op het 'Duurzaam Veilig'beleid, mede op grond van de (iets) snellere toeleiding via de parkweg naar de A10 toe. Deze stellingname is niet te verantwoorden. Het beleid om autoverkeer in de stad zo snel mogelijk naar het Hoofdwegennet te leiden is, hoe juist en zinnig dit ook is, uiteraard nooit bedoeld geweest om de auto's door parken cq de Hoofdgroenstructuur te leiden.

Naar aanleiding van de tekortschietende verkeerskundige onderbouwing heeft de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling in een door de stadsdeelraad gevraagd advies d.d. 1 juni 2005 aanleg van de verkeersweg in het park ontraden. Het DB heeft dit advies echter ongemotiveerd naast zich neergelegd.⁶

- *Vorbereiding besluitvorming ondeugdelijk*

De hierboven genoemde conclusies naar aanleiding van het DIVV-verkeersonderzoek zijn, behalve door de ARS, in juni 2005 ook getrokken door de stadsdeelraad, Milieucentrum Amsterdam en andere betrokkenen.⁷ Echter voor de formele beoordeling door de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur en andere stedelijke adviesinstanties is het verkeersonderzoek in zijn huidige vorm niet geschikt, doordat de tekst van de conclusies de onderzoeksresultaten niet weerspiegelt.

De 'Samenvatting' waarmee het rapport opent, en die ook de conclusies behelst, suggereert in strijd met de gepresenteerde inhoud dat er juist wel een verkeerskundige noodzaak zou bestaan. De betreffende tekst is, zoals geconstateerd door o.a. de toenmalige deelraad, suggestief geformuleerd en bovendien verrijkt met toevoegingen en eenzijdige informatie. Daarbij zijn ook aperte onjuistheden ingevoegd, waarvan DIVV zelf niet op de hoogte blijkt te zijn geweest. Door deze misleidende formuleringen en toevoegingen wordt de indruk

⁵ Rapport 'Lelylaan en omgeving - MCA variant', Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 12-5-2005

⁶ Advies Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling Verkeersontsluiting Andreaslocatie, 1-6-2005

⁷ Zie notulen Raadscommissie-3 Slotervaart, afslag Rembrandtpark, 6 juni 2005; brief MCA aan stadsdeelraad n.a.v. DIVV-onderzoek, 2-6-2005 en 'Opmerkingen Milieucentrum Amsterdam bij rapport 'Lelylaan en omgeving - MCA variant,' 20-5-2005.

gewekt dat de weg wel verkeerskundig noodzakelijk is, zonder dat dit op enige wijze volgt uit de gepresenteerde onderzoeksgegevens. (Zie noot 7)

Inmiddels is duidelijk geworden hoe dit kon gebeuren. In de conclusies blijken destijds belangrijke aanpassingen en toevoegingen te zijn ingebracht door een of meer ambtenaren van projectbureau Lelylaan. Deze inhoudelijke bemoeienis met onderzoeksconclusies heeft plaatsgevonden onder de naam van DIVV, zonder dat dit aan de deelraad als opdrachtgever werd gemeld. Ook het schrappen van het hoofdstuk over de mogelijke negatieve effecten op de Lelylaan uit het onderzoeksconcept, zonder deze nader te onderzoeken, heeft mogelijk plaatsgevonden op initiatief van deze ambtenaren.

In de huidige procedure betekenen de genoemde gebreken in de verkeersrapportage een ernstige belemmering. De TAC en andere stedelijke instanties die in het kader van de inmiddels ingezette art. 10 procedure advies moeten uitbrengen, kunnen immers niet beschikken over een zuivere, evenwichtig geformuleerde conclusies, noch over enig gegeven over de gevolgen van de verkeersweg voor de doorstroming op de Lelylaan. Hierdoor wordt de planologische oordeelsvorming gehinderd en wordt toetsing aan de HGS belemmerd.

Zolang deze gebreken in het onderzoeksrapport niet zijn gecorrigeerd cq aangevuld, is een afgewogen oordeelsvorming niet mogelijk. Alleen al om deze reden is de voorbereiding van het besluit onzorgvuldig en ondeugdelijk.

Verder zijn wij van mening dat het DB met het vaststellen van het onder noot 7 benoemde onderzoek niet ordentelijk gehoor heeft gegeven aan de wens van de stadsdeelraad om een gespecificeerd verkeersonderzoek te laten uitvoeren waarin - naar aanleiding van het ontwerp van het MCA, in samenwerking met VVR en Verkeersgroep Westelijke Tuinsteden - de objectieve verkeerskundige noodzaak en functie van de parkweg in beeld wordt gebracht. Hierbij horen uiteraard ook eventuele averechtse verkeerskundige gevolgen. Het niet deugdelijk opstellen/afronden van het onderzoek vinden wij in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur dat wij van de overheid mogen verwachten.

- *Ondeugdelijke belangenafweging*

Het opnemen van de beoogde verkeersweg in het voorontwerp Bestemmingsplan Andreas Ensemble berust op een ondeugdelijke afweging van algemene tegen grotendeels privaatrechtelijke belangen.

Het Rembrandtpark is een stedelijk park, van grote betekenis voor niet alleen omwonenden in de vier omliggende stadsdelen maar voor inwoners van heel Amsterdam. Voor hen als stadsbewoners zijn groen en natuur, zoals uit steeds meer wetenschappelijk onderzoek blijkt, van wezenlijk belang voor hun lichamelijke en de geestelijke gezondheid. In dit verband wordt de functie van het Rembrandtpark bovendien steeds groter als gevolg van de grootschalige stedelijke verdichting in de omgeving, waarvoor ook nog steeds meer groen moet wijken.

Het belang van bewoners bij behoud van speciaal het zuidelijk parkdeel is zeer groot, omdat het het fraaiste en meest geliefde stuk betreft. Dit deel is binnen het parkontwerp van landschapsarchitecte Janneke Theelen bestemd tot het meest natuurlijke gedeelte. Blijkens een bezoekerspeiling uit 2001 is dit op unieke wijze uitgegroeide gebied bij de meeste bezoekers favoriet, juist om de 'weidse ruigte' en schoonheid die hier wordt ervaren. Dat de aanleg van een autoweg hier wordt beleefd als een grote inbreuk, blijkt onmiskenbaar uit de inmiddels jarenlange massale bewonersprotesten. Tekenend is ook het feit dat inzamelacties onder bewoners voor de kosten van de juridische procedures van de VVR tegen de verkeersweg en de bouwweg, zo succesvol waren dat in negen maanden tijd twee maal een gespecialiseerde

advocaat van een gerenommeerd advocatenkantoor in de arm kon worden genomen.

Tegenover het algemene belang bij het in stand houden van het Rembrandtpark als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur Amsterdam, en bij het zoveel mogelijk intact laten van het zuidelijk parkdeel, staat - nu een degelijke verkeerskundige onderbouwning ontbreekt - een zeer beperkt en grotendeels privaatrechtelijk belang bij de verkeersweg. Behalve om de genoemde 'short cut' functie ten behoeve van het Andreasterrein, gaat het met name om de projectontwikkelaar, het DB in haar privaatrechtelijke hoedanigheid en om het te bouwen Fashion hotel.

* De projectontwikkelaar heeft laten weten dat de parkweg voor haar van speciaal financieel belang is omdat zij hierdoor de huizenprijzen van het toekomstig Andreas Ensemble op psychologische grond kan verhogen tot het niveau van Oud Zuid. Dit niveau ligt ca. 15% hoger dan in Slotervaart. De winst loopt in de vele miljoenen.⁸

* Hiermee verbonden zijn financiële belangen van het DB, nu dit in *privaatrechtelijke* hoedanigheid een contract met de projectontwikkelaar heeft afgesloten. De contractering vond plaats in februari 2005, lang voor planologische goedkeuring van het plan in zicht was. Het DB heeft hierbij de volledige grondbieding van de projectontwikkelaar geïncasseerd, inclusief het deel voor de parkweg. De gevolgen van deze handelwijze vormen inmiddels de voornaamste aanleiding voor de beoogde aanleg van deze onnodige weg.⁹

Op zichzelf is het DB op grond van de bij het contract gevoegde publiekrechtelijke uitsluitingsclausule op geen enkele wijze gehouden tot aanleg van de weg.¹⁰ Echter in geval dit planonderdeel vervalt, zal uiteraard het ten onrechte geïncasseerde deel van de grondbieding moeten worden terugbetaald aan de projectontwikkelaar. Deze te verwachten 'schadeclaim' is o.a. vorige zomer ingezet tegen de stadsdeelraad om een door haar aangenomen motie tegen de weg te blokkeren. Onder dreiging van aftreden van het DB zwichtte de raad. Ook de huidige coalitiepartner GroenLinks werd, in strijd met het in april afgesloten coalitieakkoord, onlangs klemgezet met het argument van deze 'onbetaalbare claim'.

Echter het DB heeft zelf dit financiële risico willens en wetens genomen, door de verkeersweg door het park voorbarig te verzilveren, en bovendien het geïncasseerde bedrag alvast integraal uit te geven. Zij heeft de huid verkocht voor de beer was geschoten. Dit terwijl zij ten tijde van de contractering wist - temeer door de vele bezwaren die inmiddels waren ingediend - dat planologische toestemming voor de weg op geen enkele manier als zeker kon worden beschouwd. Deze door het DB zelf gecreeerde financiële klempositie, die de besluitvorming over de weg sindsdien in belangrijke mate dicteert, getuigt van onzorgvuldig omspringen met niet alleen stadsgroen maar ook met gemeenschapsgeld. Van een deugdelijke onderbouwning van het besluit tot aanleg van de verkeersweg is in dit verband uiteraard geen sprake.

* Een derde belang dat in de afweging een rol speelt, betreft het op het Andreasterrein te bouwen Fashion Hotel. Dit grootschalige hotel zou de parkweg eisen voor 'een goede bereikbaarheid' door de gasten.(zie noot 9) Echter het blijkt te gaan om een autoluw hotel, waarvan de gasten/toeristen geen noemenswaardig gebruik zullen maken van de parkweg. In een van de plandocumenten meldt het DB:

'Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen voor het hotel is gebleken dat zowel bij de initiatiefnemer als bij het stadsdeel ervan wordt uitgegaan dat de meeste gasten met collectief of openbaar vervoer naar het hotel zullen komen. Het hotel richt zich vooral op toeristen. Toeristen komen in de regel niet met eigen vervoer naar Amsterdam. Het stadsdeel wil de verkeersaantrekkende werking van het hotel beperken omwille van het milieu en de mogelijke

⁸ Brief Proper Stok aan Stadsdeelvoorzitter Slotervaart, d.d. 27-6-2005

⁹ Zie notulen stadsdeelraad Slotervaart, 13 juli 2005.

¹⁰ Notitie OGA n.a.v. raadvragen over 'contractbreuk' door D66, 28-6-2005

overlast.' In totaal zullen voor personeel en gasten ca. 90 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.'

11

De eis van dit hotel om ten behoeve van haar autorijdende gasten/toeristen een verkeersweg door de Hoofdgroenstructuur aan te leggen, is gezien de verwachte geringe behoefte daaraan, zeer onredelijk. Het baseren van het aanlegbesluit op deze eis getuigt opnieuw van een onevenwichtige afweging van belangen.

Kortom, de beoogde verkeersweg berust op een scheve afweging, waarbij het algemeen belang van bewoners, natuur en hoofdstedelijk groenbeleid het ten onrechte heeft afgelegd tegen een aantal al dan niet geëigende privaatrechtelijke belangen.

Daarbij is het democratisch proces gefrustreerd doordat het DB de gevolgen van haar privaatrechtelijke handeling in haar publiekrechtelijke hoedanigheid heeft ingezet om het voortschrijden van het politieke besluitvormingsproces te blokkeren. Via deze 'vermenging van petten' heeft het DB publiekrechtelijk misbruik gemaakt van haar privaatrechtelijke bevoegdheden. Ofwel, hier is sprake van 'détournement de pouvoir', en van onzorgvuldige voorbereiding van het besluit.

- *Ondeugdelijke kennisgevingen/inspraak*

De inspraak en de kennisgevingen met betrekking tot de verkeersweg in het Rembrandtpark hebben vanaf het begin, eind jaren '90, op ondeugdelijke wijze plaatsgevonden.

In de planinspraakperiode van Vernieuwingsplan Lelylaan in 2001 is het plan voor de afslag door het DB nooit openbaar aangekondigd.¹² Sterker, het Vernieuwingsplan Lelylaan maakt in het geheel geen melding van een weg door het Rembrandtpark. In Informatiebulletin Via Lelylaan, waarmee bewoners in Slotervaart en een klein deel van Oud Zuid rond de inspraakfase werden geïnformeerd over de plannen, is de weg ook in de beschrijvingen van het nieuwe verkeersnetwerk nooit genoemd.¹³ Hij stond alleen ingetekend op een weinig duidelijk plankaartje.¹⁴ De informatie- en inspraakavonden hebben daardoor aangaande de weg niet gefunctioneerd.¹⁵

Ook in de publicaties in het kader van de onderhavige bestemmingsplanprocedure blijft de weg - net als in de eerdere art 19.1 procedure - wederom onvermeld. Dit terwijl volgens art. 3:12 Awb en de Inspraakverordening de zakelijke inhoud van plannen in de kennisgeving moet worden weergegeven.

Het tot 2005 stelselmatig 'wegmoffelen' door het stadsdeel van de aanleg van de weg door het Rembrandtpark in relevante beleidsdocumenten en openbare kennisgevingen, terwijl in redelijkheid mag worden aangenomen dat een dergelijke ingrijpende verstoring van het park op veel verzet zou stuiten, geeft aanleiding voor het oordeel dat het DB ook in dit opzicht heeft gehandeld in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en de wet (awb).

¹¹ 'Ruimtelijke Onderbouwing Andres Ensemble', stadsdeel Slotervaart, december 2005 (omslag vermeldt abusievelijk 2006)

¹² Overzicht inspraak en publicatie planproducten Lelylaan, Stadsdeel Slotervaart; Kennisgeving inspraak art. 19 Westerpost (Westelijke Tuinsteden) 1-9-2004; kennisgeving verleende vrijstelling ex art. 19, Westerpost, 23 maart 2005. Zie ook: Verklaring Huurdersvereniging Nachtwachtlaan, 14-2-2005

¹³ Zie hiervoor m.n. Informatiebulletin Via Lelylaan nr. 6, 7 en 8 (januari, april en september 2001), de periode rondom de planinspraak

¹⁴ Verspreidingskaartje Informatiebulletin Lelylaan

¹⁵ Zie Verslag Informatiebijeenkomst Vernieuwingsplan Lelylaan d.d. 14 mei 2001; verslag Inspraakbijeenkomst Vernieuwingsplan Lelylaan d.d. 28 mei 2001.

- *MER onzorgvuldig*

Het MER-beoordelingsbesluit DB 020235.SW is niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. In de 'Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Lelylaan' uit 2002 wordt de conclusie getrokken dat een MER-procedure niet nodig is.¹⁶ Deze conclusie is onterecht omdat hij mede berust op de onjuiste constatering dat er in het plangebied geen 'gevoelige gebieden' voorkomen. Het Rembrandtpark, als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur Amsterdam, dient wél als 'gevoelig gebied' te worden beschouwd: het gaat immers om een door de gemeente aangewezen beschermd gebied. Dit betekent dat er wel degelijk een MER-verplichting bestaat.

Dit bezwaar is door de VVR ook ingebracht in kader van vrijstellingsprocedure ex art. 19 lid 1 WRO voor 'bouwrijp maken' van het Andreasterrein en het zuidelijk deel van het Rembrandtpark. Het DB heeft dit punt tot nu toe op geen enkele wijze inhoudelijk weerlegd. Daarbij komt dat de uit 2002 stammende Beoordelingsnotitie anno 2006 sterk is verouderd. Zo is nog uitgegaan van de 'softe' uitleg van het Besluit Luchtkwaliteit, die inmiddels is ingehaald door vele uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hoewel in de huidige procedure nog geen luchtkwaliteitsrapport beschikbaar is, kan ervan worden uitgegaan dat zeker langs de zijde A10/Lelylaan problemen met de luchtkwaliteitsnormen voor NO₂ en fijnstof zullen optreden.

Gelet op voorgaande geldt in de onderhavige procedure een MER-plicht. In het kader van de bestemmingsplanwijziging Andreas Ensemble zal het MER-besluit alsnog moeten worden uitgevoerd.

Met het mogelijk beschikbaar komen van een MER of ander milieutechnisch onderzoek sluiten wij niet uit dat wij in toekomstige bezwaar- en beroepsprocedure(s) nog andere milieuaspecten naar voren zullen brengen.

- *Wegontwerp strijdig met toezegging DB*

De bij het voorontwerp Bestemmingsplan Andreas Ensemble gepresenteerde tekening van de parkweg laat een talud zien dat dwars door de twaalf wilgen langs de Ringparkvijver gaat. Dit is in strijd met de toezegging van het (vorige) DB in februari 2005, dat bij aanleg van de weg deze wilgen zouden worden gespaard. De toezegging werd gedaan naar aanleiding van een onderzoek dat in februari 2005 is uitgevoerd in opdracht van de wethouder RO (Stadig). Hieruit bleek dat de weg ter hoogte van de Ringparkvijver ca. 5 meter dichter naar de Lelylaan kon worden gelegd, met als gevolg dat deze twaalf zeer beeldbepalende wilgen niet hoefden te worden gekapt.

De huidige tekening doet vrezen dat er geen intentie bestaat om de toezegging van het DB na te komen.

Conclusie

Het plan voor de verkeersweg in het Rembrandtpark is strijdig met de Hoofdgroenstructuur, is ten onrechte niet getoetst aan het Aanvullend toetsingskader, en is onzorgvuldig voorbereid. Een verkeerskundige onderbouwing ontbreekt, de planinspraak heeft niet gefunctioneerd, en de belangenafweging is onevenwichtig en ondeugdelijk. Door de opeenvolgende stappen van het DB – uit de openbaarheid houden van het plan, verkeerd voorlichten van de gemeenteraad, omzeilen van de toetsing aan de HGS, voorbarig incasseren van de

¹⁶ Beoordelingsnotitie milieueffectrapport Lelylaan e.o., Ingenieursbureau Amsterdam 8-2-2002

grondbieding voor de weg en daarmee vastzetten van het besluitvormingsproces - is een schijnbaar onomkeerbaar feit gecreëerd. Bovendien is gehandeld in strijd met het MER besluit.

Wij verzoeken u dan ook de verkeersweg als planonderdeel uit het voorontwerp Andreas Ensemble te schrappen

Mocht het DB bij haar standpunt blijven dat de weg een onvermijdelijk gevolg is van de bouw van het Andreas Ensemble, dan wel specifiek de vestiging van het Fashion Hotel, dan richt ons bezwaar zich daartegen.

Hoogachtend,

namens de Vereniging Vrienden Rembrandtpark,
mede namens Vereniging Milieucentrum Amsterdam,

Teun van Dijk (voorzitter)

Hermen Lesscher (bestuurslid)

Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark
P/a Jan Tooropstraat 6, 1062 BM Amsterdam
Tel: 06-12649604
email: info@rembrandtpark.org
website: www.rembrandtpark.org