

*Pleitnota Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark  
Hoorzitting inzake vrijstellingsbesluit 'bouwrijp maken Rembrandtpark en Andreasterrein', 5 oktober  
2005*

Geachte dames en heren van Stadsdeel Slotervaart,

Sinds wij op 26 mei vorig jaar ontdekten dat uw stadsdeel met het park voor onze deur een aantal ingrijpende plannen heeft ten behoeve van bouwplannen elders in uw stadsdeel, is er veel gebeurd.

Nu, anderhalf jaar later, zijn wij niet alleen meer verbijsterd over de plannen zelf, en over het feit dat in het mooiste deel van ons park een verkeersweg is gepland. Een weg waar bewoners niets van wisten, waar zij fel tegen zijn, en die bovendien verkeerskundig overbodig blijkt. Een weg, die de meerderheid van de deelraad feitelijk niet meer wil.

Maar wij zijn ook verbijsterd over de veelheid aan onduidelijkheden die hieromheen vanaf het begin blijken te hebben bestaan. Over de gebrekkige informatievoorziening, niet alleen aan bevolking en direct belanghebbenden, maar ook aan gemeenteraadsleden, deelraadsleden en zelfs de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur. Met betrekking tot de weg in het park lijkt vrijwel niemand goed op de hoogte te zijn geweest. Het afgelopen jaar is de ene onduidelijkheid na het andere misverstand aan het licht gekomen.

Symptomatisch voor het geheel is dat in de vrijstelling en de verklaring van geen bezwaar, net als in de oorspronkelijke plandocumenten, nog steeds wordt gesproken van een weg 'langs het Rembrandtpark'. Terwijl het uiteraard gaat om een verkeersweg dóór het park, die bovendien een onmiskenbare inbreuk op de Hoofdgroenstructuur vormt.

Ook is er in de loop der tijd veel verwarring geweest over de al dan niet verschillende tracés van de bouwweg en de definitieve verkeersweg. Bovendien lijkt de inhoud van de werkzaamheden voor het 'bouwrijp maken' van het Rembrandtpark zich na de vrijstelling spontaan te hebben gewijzigd. Het bij de aanvraag gevoegde planningschema omvat duidelijk de aanleg van de definitieve op- en afrit. Deze zou gereed zijn geweest op 3 juli jl. (en volgens een recentere planning van januari, op 29 augustus jl.). Echter volgens de laatste meldingen van het stadsdeel ligt er behalve de ophoging voor het baanlichaam géén concreet plan voor aanleg, en de weg zou nu onder een andere juridische procedure vallen, al weet men kennelijk nog steeds niet welke.

Wij als VVR spreken alleen voor bewoners, maar hier is duidelijk niet voldaan aan het vereiste dat je als burger moet kunnen afgaan op de informatie die het bestuur verschaft. Er is een haast onontwarpbare kluwen van deels wisselende informatie, waaruit voor ons niet goed valt te destilleren waar wij mee te maken hebben en wat er wel en niet besloten is.

Eén ding is ons het afgelopen jaar wél helder geworden. Bij het ontwikkelen van het Vernieuwingsplan Lelylaan, en bij het verlenen van de vrijstelling voor 'bouwrijp maken', is het Rembrandtpark niet beschouwd als een waardevol groengebied dat van groot belang is voor de inwoners van de drie omliggende stadsdelen - vooral voor De Baarsjes dat zelf nauwelijks groen heeft. Juist het zuidelijk parkdeel wordt door de bewoners het meest gewaardeerd. Bovendien lijkt bij de plannenmakers destijds geen besef te zijn geweest van het feit dat het park als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur Amsterdam sinds 1996 een beschermde status heeft. Dit aspect wordt in de aanvraag voor de huidige vrijstelling - die werd opgesteld vóór het plan voor de weg bekend werd en het bewonersprotest losbarstte - dan ook in het geheel niet genoemd.

Ook de hoge ecologische waarde van het park (in april 2000 bevestigd in Groenonderzoek Lelylaan) heeft wat betreft het 'bouwrijp te maken' gedeelte kennelijk geen rol gespeeld. En al evenmin is besef merkbaar van het zorgvuldig uitgewerkte parkontwerp van landschapsarchitecte

Janneke Theelen, die het zuidelijk parkdeel bestemde voor natuurontwikkeling. Juist daardoor is dit schitterend uitgegroeide gebied de parel van het Rembrandtpark geworden.

In de Lelylaan-plannen wordt dit alles miskend. In tegendeel, het Rembrandtpark wordt kennelijk gezien als een braakliggend terrein. Dus geschikt voor aanleg van wegen, en oorspronkelijk ook villabouw. Zoals de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling dit in haar advies van juni 2001 verwoordde: 'Momenteel wordt het Rembrandtpark beschouwd als 'beschikbare openbare ruimte', waardoor het uiterst kwetsbaar wordt.'

Dit verklaart ons inziens veel van wat er is gebeurd. Door genoemde misvatting is een aantal gevolgen van de ingezette stedelijke vernieuwing in Slotervaart, zonder meer afgewenteld op dit park, terwijl de betekenis hiervan in de plandocumenten buiten beeld bleef. In die zin zijn de geplande ingrepen in het park lange tijd 'onzichtbaar' geweest. Niet alleen werd tot aan 2005 nergens expliciet vermeld dat er verkeersweg door de Hoofdgroenstructuur werd gepland, ook bleef in de planvorming- en inspraakfase onderbelicht dat dit zou leiden tot het kappen van honderden bomen die opzettelijk waren geplant om het park af te schermen van het lawaai en de uitlaatgassen van de Lelylaan.

Als gevolg van deze 'onzichtbaarheid' zijn o.a. eerder verkeerskundig onderzoek, MER-rapportage, luchtkwaliteitsonderzoek én toetsing aan de Hoofdgroenstructuur niet of gebrekkig uitgevoerd, terwijl ook de inspraak op de ingrepen in het park niet heeft gefunctioneerd.

Deze gang van zaken betreft niet alléén de weg. In het park zijn ook nog eens ca. 40 bufferbomen langs de Lelylaan inmiddels gekapt voor aanleg van een waterloop dwars door de Ruigtewei, die het weidse vergezicht op een breedte van veertig meter zal doorbreken. Dit omdat de huidige waterloop met monumentale iepen op het Andreasterrein moest wijken voor de nieuwbouw. Wij hebben het tracé van de nieuwe waterloop mogen bepalen, maar zijn met de ingreep op zich absoluut niet gelukkig. Verder wordt ook het extra waterbergingsoppervlak dat de stadsverdichting vereist - zelfs in overmaat - op de Ruigtewei geprojecteerd. Ook dit komt het park niet ten goede, zoals ook de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur aangeeft. Bovendien zou deze waterberging nog eens 400 a 500 bomen in het zuidelijk parkdeel moeten gaan kosten.

Inmiddels zijn al tweehonderd bomen bij de Ruigtewei gekapt voor de aanleg van de omstreden weg: een extra afslag van de Lelylaan, die vooral een snelle aansluiting van het Andreasterrein naar de A10 toe moet verzorgen. Het Dagelijks Bestuur heeft dit plan op 13 juli tegen de wens van een meerderheid in de stadsdeelraad in doorgezet. Kennelijk vooral ten behoeve van een hotelondernemer die op het terrein graag een viersterrenhotel wil vestigen.

De weg is echter verkeerskundig overbodig. Dat is in mei jl. zonneklaar gebleken uit onderzoek van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV), dat was opgedragen door de stadsdeelraad. Ondanks kennelijke manipulatie van de conclusies achteraf, tonen de onderzoekscijfers aan dat de afslag in het park zonder problemen uit het nieuwe verkeersmodel weggelaten kan worden. Bij aanleg zou hij zelfs 70% sluipverkeer aantrekken.

Deze punten waren in het eerdere verkeersonderzoek nooit onderzocht. Als gevolg van de braakliggend-terreingedachte heeft het sparen van het park cq de Hoofdgroenstructuur als randvoorwaarde geen enkele rol gespeeld bij het beoordelen van de verschillende verkeersmodellen. Sterker nog, deze gegevens waren ook bij DIVV niet genoemd.

Naar aanleiding van de recente verkeerskundige inzichten heeft de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, die door de stadsdeelraad unaniem om advies was gevraagd, aanleg van deze verkeersweg in de Hoofdgroenstructuur uitdrukkelijk ontraden.

Met de weg zelf, vervalt bovendien elke legitimatie voor de geplande bouwweg in het park. Hiervoor ligt immers een uitstekende route langs bestaande wegen, die niet langs woningen en ook niet langs scholen voert.

Doordat de Hoofdgroenstructuur lange tijd buiten beeld bleef, is het plan voor de weg ook ten onrechte niet getoetst aan het Aanvullend Toetsingskader Hoofdgroenstructuur. Dit had in het kader van de vrijstellingsprocedure wel behoren te gebeuren: anders dan het stadsdeel meent, is niet de bestuurlijke vaststelling van Vernieuwingsplan Lelylaan door de gemeenteraad in februari 2002, maar het juridische moment van deze vrijstellingsprocedure bepalend voor de toetsingsplicht. Op grond van de 'ex nunc' regel dient te worden getoetst aan de meest recente regeling, dus het Aanvullend Toetsingskader.

Voor de huidige vrijstelling is nog wel aan de Technische Adviescommissie Groen om advies gevraagd, maar met de uitdrukkelijke opdracht om de afslag te accepteren als bestuurlijk voldongen feit. Dat heeft de TAC op 1 februari met nauw verholen irritatie gedaan, voor zowel de definitieve weg als de bouwverkeersweg. Van een 'positief advies', zoals de verklaring van geen bezwaar en de vrijstelling melden, is echter geen sprake.

En dat, terwijl de gemeenteraad in 2002 blijkt niet te hebben beseft dat zij instemde met een weg door de Hoofdgroenstructuur!

Al even onzichtbaar was het park cq de Hoofdgroenstructuur in 2002 in de MER-beoordeling voor Vernieuwingsplan Lelylaan. De conclusie dat een milieueffectrapportage niet nodig was, was mede gebaseerd op de onjuiste constatering dat in het plangebied 'geen gevoelige gebieden' voorkomen. Uiteraard is het park met haar beschermde status als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur wél gevoelig gebied. Bovendien geldt ook voor de MER-beoordeling dat deze had moeten plaatsvinden binnen de vrijstellingsprocedure, zodat aan de hand van recente regelgeving kan worden getoetst.

Op vergelijkbare wijze is het deel van het park dat in het plangebied valt, ten onrechte buiten beeld gebleven bij de toetsing van de Lelylaan-plannen aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Noch de gevolgen van de aanleg van de weg, noch de gevolgen van het totaalplan voor het park, noch de gevolgen van de bouwverkeersweg met zijn te verwachten hoge roetuitstoot, zijn in het onderzoek opgenomen. Bovendien is wat betreft fijnstof verzuimd om op daggemiddelden te toetsen.

De luchtkwaliteit is in het park ongetwijfeld al sterk verslechterd als gevolg van het deels weghakken van de bomenbuffer langs de Lelylaan. Dit terwijl hier bij de Lelylaan ter hoogte van de A10-West de daggemiddelden voor het zeer schadelijke fijnstof nog in 2003 op grote schaal worden overschreden. Recent onderzoek van Plant Research International Wageningen heeft opnieuw wetenschappelijk bevestigd dat groen en bomen juist dit fijnstof voor een belangrijk deel opvangen en absorberen. In het kader van de huidige vrijstelling had dan ook het effect op de luchtkwaliteit van de uit de plannen voortvloeiende grootschalige bomenkap, grondig moeten worden onderzocht.

Onzichtbaarheid: het is de rode draad door het verhaal van de weg in het Rembrandtpark. Zo is het ook begonnen. Het plan is aan bewoners van de omliggende stadsdelen nooit via openbare publicaties bekend gemaakt. Ook in het Informatiebulletin Via Lelylaan is er in de planbeschrijvingen nooit één woord over de weg gerept. Daardoor heeft de inspraak op Vernieuwingsplan Lelylaan in 2001 wat betreft de weg niet gefunctioneerd, zoals ook te zien valt aan de verslagen van inspraak- en informatieavonden. Alleen binnen een beperkte kring was het plan bekend, met name bij het Bewonersoverleg Lelylaan, en hiervanuit is steeds geprotesteerd.

Er is een gezegde: 'A stitch in time saves nine.' Als je op tijd actie onderneemt, voorkom je veel ellende.

Als de bevolking in de Baarsjes, Slotervaart en Oud Zuid in de inspraakperiode via openbare publicaties duidelijk op de hoogte was gesteld van het plan voor de weg, en als alle aspecten daarvan degelijk waren onderzocht en getoetst, dan was deze situatie nooit ontstaan. Dan was op tijd duidelijk geworden dat de weg overbodig en ongewenst is - ruim vóórdát er afspraken waren gemaakt met een projectontwikkelaar, die de weg nu kennelijk doorzet omdat deze de huizenprijs zal opdrijven naar het niveau van Oud Zuid.

We hebben het stadsdeelbestuur vorig jaar herhaaldelijk aangesproken, om duidelijk te maken wat er aan de hand was. Men wilde tóen niet luisteren. We hebben de portefeuillehouder Milieu en Participatie twee dagen voor de bomenkap in maart een noodoproep gebracht, met een dossier vol bewijzen over de falende inspraak, en haar gevraagd de kap uit te stellen. Er is nooit een antwoord gekomen.

Nu zitten we allemaal met de gevolgen. Dreigende aanleg van een onnodige verkeersweg in een geliefd park. Conflict tussen DB en deelraad. Een rechtszaak die de uitvoerders in hun werk hindert en gigantisch veel tijd in beslag neemt, zowel bij het stadsdeel als bij bewoners. Onzekerheid bij de projectontwikkelaar. Woede en ontgoocheling bij de bevolking, frustratie bij ambtenaren.

Het had allemaal niet hoeven te gebeuren.

Maar beter laat dan nooit.

Al is het nu dan écht twee voor twaalf, het is nog steeds niet te laat om de afslag uit de plannen te schrappen. Uiteraard inclusief de bouwweg.

Dat is de enige juiste keus.

En dan kunnen we eindelijk doen, wat heel veel mensen inmiddels eigenlijk willen: als stadsdeel en bewoners met elkaar verder, om gezamenlijk goed voor het Rembrandtpark te gaan zorgen.

Om ons aller park in ere te herstellen.