

**Dagelijks Bestuur van Slotervaart**  
**t.a.v. dhr S. Bakker**  
**Postbus 2010**  
**1000 CA Amsterdam**



Afzender:  
Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark  
P/a Jan Tooropstraat 6  
1062 BM Amsterdam

Betreft: zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble  
Datum: Amsterdam, 21 oktober 2008

Geachte heer Bakker,

Hierbij ontvangt u van de Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark (VVR) een zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble, in procedure gebracht op 10 september 2008. De VVR maakt bezwaar tegen de in het ontwerp opgenomen verkeersweg door de zuidzoom van het Rembrandtpark, en tegen een aantal aspecten van het ontwerp-bestemmingsplan als geheel. Het Milieucentrum Amsterdam (MCA) steunt de onderhavige zienswijze, hiervan ontvangt u separaat bericht.

Op 28 november 2006 dienden VVR en Milieucentrum Amsterdam een gezamenlijke inspraakreactie in op het voorontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble, in procedure gebracht op 16 oktober 2006. Deze inspraakreactie dient, met inachtneming van een aantal gewijzigde omstandigheden, in de onderhavige procedure cq zienswijze te worden beschouwd als herhaald en ingelast.

Het standpunt van de VVR inzake de verkeersweg is voor een belangrijk deel reeds naar voren gebracht in de in 2004/2005 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 destijds door VVR en MCA ingediende bezwaren leidden in december 2005 tot intrekking van het vrijstellingsbesluit voor wat betreft (het baanlichaam van) de verkeersweg cq de tijdelijke bouwweg.<sup>1</sup>

De bezwaren tegen de permanente verkeersweg zoals binnen die vrijstellingsprocedure verwoord in de diverse schriftelijke producties van VVR en MCA, dienen in de onderhavige bestemmingsplanprocedure eveneens te worden beschouwd als herhaald en ingelast.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Besluit partiële herroeping vrijstelling Bouwrijp maken Andreasterrein en zuidelijke strook Rembrandtpark, Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Slotervaart, 6 december 2005, annex Advies bezwaarcommissie d.d. 30 november 2005

<sup>2</sup> Tegen voornemen art. 19-vrijstelling voor bouwrijp maken: schriftelijke inspraakreactie VVR d.d. 28 september 2004, schriftelijke inspraakreactie MCA d.d. 28 september 2004; ; zienswijze VVR dd. 14 december 2004; zienswijze MCA d.d. 14 december 2005, nadere onderbouwing 23 december 2005. Tegen het vrijstellingsbesluit: bezwaarschrift VVR d.d. 25 april 2005; bezwaarschrift MCA d.d. 25 april 2005, pleitnota VVR voor de hoorzitting Adviescommissie Bezwaarschriften d.d. 5 oktober 2005, verzoekschrift VVR voor voorlopige voorziening bij de rechtbank d.d. 4 november 2005 door advocatenkantoor Lexence.

De bron- en plandocumenten van stadsdeel Slotervaart/gemeente Amsterdam waarnaar in deze zienswijze wordt verwezen, worden bekend verondersteld bij het DB, o.a. 'De sprong over de Ringweg' (vastgesteld op 27 februari 2002), 'Uitwerkingsplan Raamwerk Lelylaan' (28 mei 2003), 'Actualisering Vernieuwingsplan Lelylaan' (16 juni 2004), 'Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Lelylaan' (februari 2002) etc.

De navolgende tekst bestaat uit drie delen

1. Achtergrond
2. Bezwaren VVR tegen aanleg van de verkeersweg in het Rembrandtpark
3. Bedenkingen VVR bij de bestemmingsplanvoorschriften voor het in het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble opgenomen deel van het Rembrandtpark.

## **Deel 1. Achtergrond**

Aan deze zienswijze gaat een lange geschiedenis vooraf.

Op 26 mei 2004 kwam het plan voor aanleg van de verkeersweg in het Rembrandtpark in omliggende stadsdelen aan het licht via een schimmig geformuleerde bewonersbrief over een kapvergunning voor 900 bomen op het Andreasterrein en in het Rembrandtpark. Het plan voor de parkweg bleek jarenlang uit de openbaarheid te zijn gehouden.

Direct brak een storm van bewonersprotest los. Binnen drie weken werden 3000 protesthandtekeningen verzameld en op 5 juli werd de Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark opgericht, met als doelstelling: behoud van het Rembrandtpark en omliggende groengebieden in de oorspronkelijke omvang, sfeer en karakter. De 3000 handtekeningen werden op 6 juli door de voorzitter van de VVR aangeboden aan toenmalig stadsdeelvoorzitter van Slotervaart Henk Goettsch. Ook werden 46 bezwaarschriften ingediend.

Sindsdien is door de aanhoudende inzet en procedures van de VVR met steeds verder groeiende publieke steun, inspanning geleverd om het park tegen de geplande en andere inbreuken te beschermen. Als gevolg hiervan ligt de omstreden verkeersweg, waarvan de aanleg was gepland in zomer 2004, er anno 2008 nog steeds niet.

Wel zijn in 2005 in het park alvast 200 bomen voor deze weg gekapt. In het najaar werd via een afzonderlijke art. 17 procedure een tijdelijke bouwweg aangelegd. Volgens de VVR was deze volstrekt overbodig en tot nu toe is hij inderdaad ongebruikt gebleven. Echter juridisch aanvechten bleek zinloos. Uit een uitspraak van de Raad van State in het door VVR en MCA aangespannen hoger beroep tegen de bouwweg, bleek op 25 april 2007 dat voor de aanleg van bouw- en of verkeerswegen en vergelijkbare inbreuken op het park, elke vorm van rechtsbescherming ontbreekt. Doordat het stadsdeelbestuur had verzuimd het verouderde bestemmingsplan-Rembrandtpark d.d. 1973 te actualiseren, was dit nooit aangepast aan de beschermde status als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur Amsterdam, waarvan het park sinds 1996 deel uitmaakt. Op grond van het vigerende verouderde bestemmingsplan kunnen als gevolg van het ontbreken van een algemene gebruiksbeplanning en aanlegvergunningenstelsel, zonder vergunning of planologische procedure verkeerswegen en vergelijkbare ingrepen worden gerealiseerd in dit voor natuur en recreatie aangewezen beschermde gebied. De wettelijke inspraakprocedure zoals vastgelegd in de awb, is in het Rembrandtpark niet van toepassing.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Uitspraak Raad van State inzake hoger beroep VVR en MCA tegen aanleg tijdelijke bouwweg, d.d. 25 april 2007

In juni 2007 is deze situatie althans voorlopig ondervangen door een convenant tussen stadsdeel Slotervaart en de VVR.<sup>4</sup>

Het convenant kwam tot stand nadat het stadsdeelbestuur de VVR had aangeboden geen gebruik te maken van haar juridische mogelijkheid om de verkeersweg op basis van het verouderde bestemmingsplan-Rembrandtpark onverwijld en per direct aan te leggen. In ruil voor herstel van de rechtsbescherming tegen de weg werd de VVR verzocht haar bezwaar tegen de luchtkwaliteitsrapportage in de vrijstellingsprocedure voor de start van de bouw van het Andreas Ensemble Fase 1 in te trekken. De VVR had bezwaar aangetekend omdat de bouw van het Andreas Ensemble volgens het Dagelijks Bestuur de reden was voor de aanleg van de omstreden verkeersweg in het Rembrandtpark. In drie achtereenvolgende luchtkwaliteitsrapporten toonde de VVR ernstige mankementen aan. Als gevolg hiervan moest het stadsdeelbestuur van Slotervaart in januari 2007 besluiten de geplande start van de Andreasbouw te schorsen.

Naar aanleiding van het convenant van juni heeft de VVR haar bezwaar tegen de (nieuwste) luchtkwaliteitsrapportage ingetrokken cq uitgesteld tot de onderhavige procedure. Het stadsdeelbestuur heeft een wettelijke inspraakprocedure tegen de verkeersweg alsnog mogelijk gemaakt door de weg op te nemen in het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble. Andreasprojectontwikkelaar Proper-Stok heeft hierbij via een schriftelijke toezegging vastgelegd dat zij de politieke besluitvorming over de verkeersweg niet onder druk zal zetten met een schadeclaim als de weg niet doorgaat.

In het convenant is verder vastgelegd dat stadsdeel Slotervaart op zo kort mogelijke termijn een ((voor))ontwerp) voor de herziening van het bestemmingsplan Rembrandtpark uit 1973 in procedure zal brengen. Hierin zullen voorschriften worden opgenomen die een effectieve bescherming bieden tegen ongewenste ingrepen en inbreuken op de beschermde status van het park op grond van de Hoofdgroenstructuur. Met het oog op dit nieuwe bestemmingsplan-Rembrandtpark is op 10 oktober 2007 een voorbereidingsbesluit genomen door de stadsdeelraad Slotervaart.

Dit voorbereidingsbesluit geldt niet voor het meest zuidelijke deel van het Rembrandtpark, dat is opgenomen in het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble. (Zie onder)

## **Deel 2. Verkeersweg**

Het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan maakt, als enige concrete nieuwe ontwikkeling, de verkeersweg cq ontsluitingsweg voor het Andreas Ensemble door de zuidzoom van het Rembrandtpark mogelijk. Volgens nadere informatie van het stadsdeel d.d. 21 oktober zullen voor aanleg van deze verkeersweg in het gebied tussen de Nachtwachtlaan, Ringparkgebouw, waterpartij<sup>5</sup> en de tijdelijke bouwweg, bovenop de al eerder gekapte 200 bomen, nog eens ongeveer veertig extra bomen gekapt worden. Dit is een forse ingreep die opnieuw ten koste gaat van natuur, flora en fauna, luchtkwaliteit, leefmilieu en recreatiefunctie in dit meest natuurlijke en gewaardeerde parkdeel. Deze inbreuk is bovendien in strijd met de uitdrukkelijke wens van vrijwel alle bewoners. Aanleg van de verkeersweg en de daarvoor extra geplande bomenkap – die door de toekomstige herinrichting zelfs nog omvangrijker zal worden - zullen het karakter van het meest gewaardeerde zuidelijk parkdeel definitief vernietigen.

Het plan voor deze parkweg is zowel in strijd met de Hoofdgroenstructuur Amsterdam als met

<sup>4</sup> Vaststellingsovereenkomst Stadsdeel Slotervaart/VVR d.d. 21 juni 2007

<sup>5</sup> Onduidelijk is of hier de nieuwe waterloop wordt bedoeld

diverse algemene beginselen van behoorlijk bestuur.  
De bedenkingen van de VVR laten zich als volgt samenvatten.

### ● **2A: Strijd met de Hoofdgroenstructuur en HGS- toetsingsprocedure**

Aanleg van de verkeersweg in het Rembrandtpark is strijdig met de in het Structuurplan (onder de nieuwe Wro: de Structuurvisie) opgenomen *Hoofdgroenstructuur Amsterdam d.d. 1996* en de *Hoofdgroenstructuur Geordend, Aanvullend Toetsingskader voor de inpassing van functies in de Hoofdgroenstructuur*, vastgesteld door de gemeenteraad op 5 juni 2002.

De verkeersweg is onbetwist niet-inpasbaar in de Hoofdgroenstructuur. Dit betekent dat de voorgeschreven afwijkingsprocedure voor niet-inpasbare initiatieven dient te worden doorlopen. In dit kader dient de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur na een zorgvuldige toetsingsprocedure voor afwijkingsbevoegdheid - met gelegenheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen, inclusief een hoorzitting door een speciaal ingestelde commissie van advies ex 91 Gemeentewet<sup>6</sup> - een onafhankelijk advies uit te brengen aan B&W. Deze toetsing is in dit geval nooit uitgevoerd.

Om te beginnen heeft de Hoofdgroenstructuurstatus van het Rembrandtpark cq het feit dat de verkeersweg daarop een inbreuk maakt, tijdens de bestuurlijke vaststelling van de plannen in 2001/2002 geen enkele rol gespeeld. Dit is door stadsdeel Slotervaart tot 2004 in geen enkel document genoemd. Pas toen VVR aan de bel trok over het feit dat de Hoofdgroenstructuur in het geding was, kwam er een en ander op gang.

Het DB stelde en stelt zich echter ten onrechte op het standpunt dat de voorgeschreven toetsing aan het Aanvullend Toetsingskader van de HGS kan worden nagelaten omdat de bestuurlijke vaststelling van Vernieuwingsplan Lelylaan drie maanden eerder plaatsvond dan vaststelling van het het Aanvullend Toetsingskader (februari 2002-juni 2002) Hiermee wordt miskend dat Vernieuwingsplan Lelylaan als zodanig geen formeel besluit is in de zin van de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) of van de Algemene Wet Bestuursrecht (awb) art. 1:3. De voorliggende bestemmingsplanwijziging met daarin de aanleg van een verkeersweg door het Rembrandtpark, is het eerste relevante formele cq planologische besluit. Binnen deze eerste planologische procedure moet op grond van de *ex nunc toetsing* worden getoetst aan de meest actuele regelgeving cq het meest actuele beleid: i.c. het Aanvullend Toetsingskader. Echter dit is niet gebeurd. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur is blijkens het op 1 februari 2005 alsnog uitgebrachte 'positieve' advies onder verwijzing naar het gemeenteraadsbesluit voor een voldongen feit gesteld.<sup>7</sup> Een tijdige en deugdelijke d.w.z. onafhankelijke toetsing van de weg in het Rembrandtpark op grond van het door de gemeenteraad vastgestelde Aanvullend Toetsingskader, is ten onrechte nagelaten.

De bezwaarcommissie van stadsdeel Slotervaart, op wiens advies de bezwaren van VVR en MCA in de vrijstellingsprocedure voor bouwrijp maken van het Andraesterrein en het Rembrandtpark in december 2005 gegrond werden verklaard, stelde dit punt ook expliciet aan de orde: het plan voor de verkeersweg had feitelijk al *binnen* deze vrijstellingsprocedure (gestart op 15 maart 2005) voor advies moeten worden voorgelegd aan de de TAC '*ongeacht het gegeven dat er al een goedkeuring ligt van een stedelijk vernieuwingsplan*' (zie noot 1, Advies p. 3)

Die goedkeuring was door de gemeenteraad overigens de facto niet eens gegeven. Het betreffende raadsbesluit voorziet namelijk niet in een weg *door* het Rembrandtpark: in het plandocument van Vernieuwingsplan Lelylaan wordt slechts gesproken over '*een afslag die*

<sup>6</sup> 'Hoofdgroenstructuur Geordend, Aanvullend Toetsingskader voor de inpassing van functies in de Hoofdgroenstructuur', vastgesteld door de Gemeenteraad Amsterdam op 5 juni 2002, p. 8

<sup>7</sup> Brief Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur aan B&W Amsterdam d.d. 1 februari 2005. Deze brief wordt in het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble kennelijk door elkaar gehaald met een brief van DRO d.d. 4 november 2004, die als 'positief TAC-advies' wordt opgevoerd. (Toelichting p. 26)

langs het Rembrandtpark voert'.<sup>8</sup> Met andere woorden, de gemeenteraad heeft bij de vaststelling van Vernieuwingsplan Lelylaan in 2002 niet geweten dat zij instemde met deze verkeersweg. Zij heeft dan ook niet de geëigende afweging kunnen maken of mer inderdaad zwaarwegende redenen waren voor deze inbreuk op de Hoofdgroenstructuur. (N.B. De term Hoofdgroenstructuur viel pas voor het eerst in het twee jaar later vastgestelde document 'Actualisering Vernieuwingsplan Lelylaan', waar op de allerlaatste pagina wordt vermeld dat 'de aan het plan **grenzende** hoofd-water en hoofdgroenstructuur, de Westlandgracht en het Rembrandtpark, door het plan niet worden verstoord'- integendeel zelfs worden 'versterkt'!)

De implicatie van het voorgaande moge duidelijk zijn.

Zeker nu de genoemde vrijstelling voor wat betreft de (bouw- en) verkeersweg is ingetrokken, had toetsing van de beoogde verkeersweg aan het Aanvullend Toetsingskader van de Hoofdgroenstructuur alsnog dienen te geschieden in het kader van het onderhavige bestemmingsplanwijzigingsprocedure. Ook DRO constateerde al in 2004 dat in het kader van de art. 10-reactie van B&W op het voorontwerp-bestemmingsplan een advies van de TAC aan de orde was.

Het stadsdeelbestuur Slotervaart heeft in 2007 dan ook herhaaldelijk gemeld dat inderdaad een nieuw advies door de TAC in de maak was. Ze schrijft bijvoorbeeld, op 30 mei in het kader van de Andreas-onderhandelingen aan VVR-jurist Kees van Oosten:

*'Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden over de aanleg en inrichting van de op- en afrit met de TAC (technische adviescommissie hoofdgroenstructuur). De TAC heeft ter vergadering positief gereageerd. De schriftelijke uitwerking van het advies zal op korte termijn aan het Stadsdeel worden gezonden en wordt gevoegd bij de stukken behorende bij het (ontwerp)bestemmingsplan "Andreas Ensemble".'*<sup>9</sup>

In de onderhavige procedure blijkt echter geen advies te zijn uitgebracht door de TAC. Ook het 'pre-advies' is in de stukken niet terug te vinden. Er wordt slechts op basis van nog steeds dezelfde juridisch onhoudbare redenering teruggegrepen op het oude voldongen-feitenadvies van de TAC. Dit 'positieve advies' uit 2005 wordt overigens nu gedateerd op 4 november 2004. Toen bestond de TAC nog niet.

Kortom, als gevolg van de onjuiste redenering van het DB is de geëigende HGS-toetsingsprocedure voor de parkweg ten onrechte ook nu nog steeds niet gevolgd. Het gemeentelijk beleid inzake de Hoofdgroenstructuur is in de Rembrandtparkzaak simpelweg van meet af aan niet serieus genomen.

Het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble is in dit opzicht in strijd met het motiveringsbeginsel en met het beginsel van zorgvuldige voorbereiding van een besluit.

## ● **2B: 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.<sup>10</sup> In tegenstelling tot de door het DB gepresenteerde argumentatie dat de parkweg een onmisbaar onderdeel zou zijn van het infrastructuurnetwerk Raamwerk Lelylaan (hetgeen zou zijn gebleken uit onderzoek dat in 2000 door dIVV werd uitgevoerd naar 11 verschillende verkeersmodellen) bracht de nadere rapportage in mei 2005 aan het licht dat het gekozen verkeersmodel evenwaardig is wanneer de parkweg eruit wordt weggelaten. M.a.w. de nieuwe infrastructuur van Raamwerk Lelylaan (*als* die al zou doorgaan) voldoet even goed wanneer

<sup>8</sup> 'De Sprong over de Ringweg', Stuurgroep Lelylaan, 17 april 2001, p. 104.

<sup>9</sup> Brief van het Sectorhoofd Wonen en Werken, bijlage 3 bij Vaststellingsovereenkomst Slotervaart/VVR

<sup>10</sup> Rapport 'Lelylaan en omgeving - MCA variant', Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 12 mei 2005

de parkweg wordt geschrapt.

Voor de doorstroming van het verkeer is de parkweg niet nodig. Integendeel: aanleg van deze weg, die voor tenminste 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.<sup>11</sup> 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 met het oog op de luchtkwaliteitsproblemen. Als verbinding met de binnenstad ligt - zoals de Andreasprojectontwikkelaar zelf ook meldt aan de kopers - het openbaar vervoer veel meer voor de hand.

De (iets) snellere toeleiding via de parkweg naar de Ring-A10 toe betekent eveneens een extra belasting voor het gebied binnen de Ring, en is op dezelfde wijze strijdig met het gemeentebestuur.

Het DB zelf beroept zich op het 'Duurzaam Veilig'beleid. 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 ook, 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 Slotervaart gevraagd advies d.d. 1 juni 2005 aanleg van de verkeersweg in het Rembrandtpark ontraden.<sup>12</sup> Het DB heeft dit advies echter ongemotiveerd naast zich neergelegd.

#### ***\* Een kwestie apart: het DIVV-onderzoek***

De hierboven genoemde conclusies naar aanleiding van het dIVV-verkeersonderzoek zijn, behalve door de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, in juni 2005 ook getrokken door de stadsdeelraad Slotervaart, Milieucentrum Amsterdam en andere betrokkenen.<sup>13</sup> 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 gewekt dat de weg wel verkeerskundig noodzakelijk is, zonder dat dit op enige wijze volgt uit de gepresenteerde onderzoeksgegevens.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> In de geplande nieuwe infrastructuur gaat deze route bij weglating van de parkweg via de te verlengen Jan Tooropstraat. Echter Raamwerk Lelylaan is zwaar aan verandering onderhevig. De komende jaren ligt er zelfs nog een korte routere via de noordelijke afslag van de Lelylaan naar de Derkinderenstraat: de geplande sloop hiervan is op losse schroeven komen te staan doordat de sloop-nieuwbouwplannen in dit gebied langdurig zijn uitgesteld, en mogelijk niet meer doorgaan.

<sup>12</sup> Advies Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling Verkeersontsluiting Andreaslocatie, 1 juni 2005

<sup>13</sup> Zie notulen Raadscommissie-3 Slotervaart, afslag Rembrandtpark, 6 juni 2005; notulen stadsdeelraad 8 juni 2005; brief MCA aan stadsdeelraad n.a.v. DIVV-onderzoek, 2 juni 2005.

<sup>14</sup> Notulen Raadscommissie 6 juni 2005 en 'Opmerkingen Milieucentrum Amsterdam bij rapport 'Lelylaan en omgeving - MCA variant,' 20 mei 2005.

Inmiddels is duidelijk geworden wat er kennelijk is gebeurd. In de conclusies blijken destijds aanpassingen en toevoegingen te zijn ingebracht door een of meer ambtenaren van projectbureau Lelylaan.<sup>15</sup> Deze inhoudelijke bemoeienis met de 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.

De VVR heeft het stadsdeelbestuur van Slotervaart tweemaal schriftelijk om opheldering van deze kwestie gevraagd, aan de hand van een exacte beschrijving van de gebeurtenissen.<sup>16</sup> Zij werd echter beide malen met een kluitje in het riet gestuurd: het DB weigert elke opheldering.<sup>17</sup>

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 art. 10 procedure advies zouden moeten uitbrengen, kunnen immers niet beschikken over een zuivere, evenwichtig geformuleerde verkeerskundige conclusie, noch over enig gegeven over de gevolgen van de verkeersweg voor de doorstroming op de Lelylaan. Hierdoor wordt de oordeelsvorming gehinderd en wordt objectieve toetsing aan de HGS belemmerd. Zolang deze gebreken in het onderzoeksrapport niet zijn gecorrigeerd cq aangevuld, is een afgewogen oordeel 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 formeel vaststellen van het genoemde onderzoek inclusief de misleidende ‘samenvatting en conclusies’, geen gehoor heeft gegeven aan de wens van de stadsdeelraad om een gespecificeerd verkeersonderzoek te laten uitvoeren waarin de verkeerskundige noodzaak en functie van de parkweg op objectieve wijze in beeld zou worden gebracht. Bovendien horen bij zo’n rapportage uiteraard ook eventuele averechtse verkeerskundige gevolgen. Het niet deugdelijk opstellen/afmaken van het onderzoek vinden wij in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur en met de betrouwbaarheid die wij van de overheid mogen verwachten.

#### ***\* En nog minder onderbouwing...***

Opvallend is dat het DB in deze bestemmingsplanprocedure-Andreas Ensemble de door haar nog steeds geponeerde verkeerskundige noodzaak van de parkweg, nauwelijks meer inhoudelijk fundeert. Elke verwijzing naar alle eerder uitgevoerde verkeersrapportages (ook ‘de 11 verkeersmodellen’ op grond waarvan de 200 bomen in het park zijn gekapt) wordt nu vermeden.

Het verzoek van DRO om in het kader van het bestemmingsplan-Andreas Ensemble ‘nut en noodzaak van de ontsluitingsweg uitvoeriger te beargumenteren en te onderbouwen’<sup>18</sup>, wordt in de Toelichting weggewuifd met de opmerking dat deze al ‘uitvoerig is beschreven in het Uitwerkingsplan Raamwerk Lelylaan’.

Echter in dit Raamwerk wordt in de basistekst met geen woord over dit onderwerp gerept. In de onderdelenbeschrijving vindt men er op nr. VII welgeteld precies 3 zinnen over:

*‘De aansluiting tussen de Cornelis-Lelylaan en de noordzijde-Nachtwachtlaan heeft met name een functie voor de ontsluiting van het Andreasterrein, komende vanuit de binnenstad of gaande in westelijke richting of naar de A10. Door het ontbreken van een doorlopend fietspad aan de noordzijde van de Cornelis Lelylaan kan op*

<sup>15</sup> Artikel ‘Ambtenaar schreef mee aan conclusies parkweg’, Amsterdams Stadsblad d.d. 8 november 2006

<sup>16</sup> Verzoek opheldering DB d.d. 11 september 2008 en 5 december 2006

<sup>17</sup> Antwoord DB d.d. 25 oktober 2006 en 17 januari 2007.

<sup>18</sup> Notitie Inspraak en Overleg d.d. 29 april 2008, overlegreactie DRO in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro voorontwerpbestemmingsplan Andreas Ensemble, p.12

*eenvoudige en veilige wijze worden afgeslagen naar de Nachtwachtlaan . Ook omgekeerd kan op relatief eenvoudige wijze vanaf de Nachtwachtlaan op de Cornelis Lelylaan worden ingevoegd.<sup>19</sup>*

Van noodzaak wordt niet gerept, slechts van ‘eenvoudig en veilig afslaan’. Het feit dat het om een ingreep in het Rembrandtpark gaat is in de tekst al helemaal nergens terug te vinden. Een magerder inhoudelijke onderbouwing van deze inbreuk op de Hoofdgroenstructuur, dat uitvoeringstechnisch gezien kernonderdeel van het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble vormt, valt nauwelijks voor te stellen.

### ● **2C: Ondeugdelijke belangenafweging**

Het opnemen van de beoogde verkeersweg in het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble berust op een ondeugdelijke afweging van algemene belangen tegen andere belangen, die zeer onduidelijk zijn geworden.

#### **\* Algemene belangen:**

Het Rembrandtpark is een stedelijk park, van grote betekenis voor niet alleen omwonenden in de vier omliggende stadsdelen (speciaal voor de Baarsjes, dat zelf geen parken heeft), 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. Dus: meer mensen, meer auto's, maar minder groen. Niet alleen wordt de filterfunctie van het groen en met name volgroeide bomen voor de luchtkwaliteit in dit kwetsbare gebied nabij de A10 steeds duidelijker, ook het belang van rust in een groene stadsoase, waar zowel autochtone als allochtone bezoekers tot rust kunnen komen, kunnen fietsen, joggen, spelen en wandelen, wordt steeds duidelijker aangetoond.

Het belang van bewoners van omliggende stadsdelen bij behoud van met name het zuidelijk parkdeel is speciaal groot. Binnen het ontwerp van landschapsarchitecte Janneke Theelen is dit gedeelte bestemd als natuurzone. Blijkens een bezoekerspeiling uit 2001 is dit in de loop der jaren rijk uitgegroeide natuurgebied bij de meeste bezoekers favoriet, juist door de ‘weidse ruigte’ en natuurlijke schoonheid die hier wordt/werd ervaren. De (voorbereidingen voor) aanleg van een autoweg, in de vorm van eerdere bomenkap en de aanleg van de tijdelijke bouwweg, worden beleefd als een grote inbreuk, die het unieke ‘Ardennen’ karakter van het zuidelijke parkdeel in haar geheel sterk aantast.

Tekenend zijn de inmiddels jarenlange bewonersprotesten. Tekenend is ook het feit dat inzamelingsacties 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. De stroom protesten die de laatste weken bij het stadsdeel binnenkomt, is nog groter dan ooit. Dat dit ‘stukje park’ voor bewoners een groot belang vertegenwoordigt, valt niet te ontkennen. Dit zal ook gaan gelden voor de toekomstige Andreasbewoners, die immers eveneens gebaat zullen zijn bij een mooi rustig park naast hun deur.

#### **\* Tegenover... wat?**

Tegenover het onmiskenbare algemene belang van instandhouding van dit stuk Hoofdgroenstructuur staat - nu een degelijke verkeerskundige onderbouwing ontbreekt - geen

<sup>19</sup> Uitwerkingsplan Raamwerk Lelylaan d.d. 28 mei 2003, p. 16



enkel duidelijk belang dat aanleg van de verkeersweg zou rechtvaardigen. Met 'ontwikkeling van de woningvoorraad' heeft deze onnodige parkweg uiteraard niets te maken. Inmiddels zijn alle verdere argumenten die in de loop der tijd de revu zijn gepasseerd, achterhaald of onjuist gebleken. Zoals:

\* de herhaalde melding van het stadsdeelbestuur dat het in februari 2005 voorshands afgesloten contract met projectontwikkelaar Proper-Stok het stadsdeel zou verplichten tot aanleg van de verkeersweg. Uit de contractdocumenten zelf blijkt het tegendeel: aan de project-ontwikkelaar werd door het stadsdeel juist de voorwaarde gesteld dat deze de in het Raamwerk Lelylaan geplande infrastructuur moest aanvaarden.

\* het op het Andreasterrein te bouwen Fashion Hotel zou volgens het stadsdeelbestuur de parkweg eisen voor 'een goede bereikbaarheid' voor de gasten. Echter het blijkt te gaan om een autoluw hotel, waarvan de gasten/toeristen geen noemenswaardig gebruik zullen maken van de parkweg. De 'Ruimtelijke Onderbouwing Andreas Ensemble' meldt:

*'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 overlast.' In totaal zullen voor personeel en gasten ca. 90 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.'*<sup>20</sup>

Mocht dit hotel inderdaad ten behoeve van haar autorijdende gasten/toeristen een verkeersweg door de Hoofdgroenstructuur eisen, dan zou deze eis gezien de verwachte geringe behoefte zeer onredelijk zijn. Om hierop een aanlegbesluit te baseren, zou opnieuw getuigen van een onevenwichtige afweging van belangen.

\* Als ultiem argument is uiteindelijk overgebleven de door het Dagelijks Bestuur aangekondigde miljoenenclaim die de Andreasprojectontwikkelaar zou leggen als de verkeersweg uit de plannen werd geschrapt. Op grond van deze verwachte grote schadeclaim dreigde het Dagelijks Bestuur op 13 juli 2005 met aftreden toen de stadsdeelraad zich tegen de parkweg keerde. Het DB weigerde zelfs uitvoering van een compromisotie waarin de beslissing op de lange baan werd geschoven. De stadsdeelraad zwichtte op dat moment.<sup>21</sup> Feitelijk werd het democratisch proces gefrustreerd doordat het DB de gevolgen van haar privaatrechtelijke handeling in haar publiekrechtelijke hoedanigheid inzette om het voortschrijden van het politieke besluitvormingsproces te blokkeren. Stadsdeelvoorzitter Goettsch was overigens wel zo eerlijk om toe te geven dat zonder deze situatie de parkweg inderdaad uit de plannen zou zijn geschrapt.<sup>22</sup> Naderhand werd ook de huidige coalitiepartner GroenLinks, in strijd met het in april 2006 afgesloten coalitieaccord, klemgezet met het argument van 'die onbetaalbare claim'.

Echter deze situatie is 180 graden gedraaid sinds de toezegging van projectontwikkelaar Proper-Stok in juni 2007 dat geen schadeclaim zal worden ingediend als de parkweg niet doorgaat.<sup>23</sup> Proper-Stok wenst de democratische besluitvorming niet op deze wijze onder druk te zetten. Wat haar betreft is de parkweg bovendien niet echt zo nodig, laat zij op 28 juni 2007 weten in het Amsterdams Stadsblad: *'Ook zonder weg is het straks leuk wonen op het Andreasterrein.'*

Nu is dus ook het ultieme – zij het op zichzelf merkwaardige - argument dat deze onnodige

<sup>20</sup> 'Ruimtelijke Onderbouwing Andres Ensemble', stadsdeel Slotervaart, december 2005 (omslag vermeldt abusievelijk 2006)

<sup>21</sup> Zie notulen stadsdeelraad Slotervaart, 13 juli 2005.

<sup>22</sup> Zie interview met stadsdeelvoorzitter Goettsch in het Amsterdam Stadsblad d.d. 13 juli 2005: *'Nu zou die weg er niet zijn gekomen.'*

<sup>23</sup> No-claim brief Proper-Stok d.d. 21 juni 2007

weg in het Rembrandtpark moest worden aangelegd vanwege een verwachte miljoenenclaim, komen te vervallen.

Dat het huidige DB in deze situatie nog steeds aan het plan vasthoudt, valt dan ook voor velen totaal niet meer te volgen.

Kortom: de beoogde verkeersweg berust op een scheve afweging, waarbij het algemeen belang van bewoners, van beschermde natuur en het hoofdstedelijk groen- en luchtkwaliteitsbeleid, het lijkt af te leggen tegen volledig duister geworden andere belangen, waar voor weinigen nog een touw aan vast te knopen valt.

Dit wekt op zijn minst de schijn dat dat in stadsdeel Slotervaart angst voor bestuurlijk gezichtsverlies de toon zet, in plaats van rationeel bestuurlijk handelen op grond van voortschrijdend inzicht en gewijzigde omstandigheden.

### ● **2D: Ondeugdelijke kennisgevingen/inspraak**

Tenslotte hebben ook de inspraak en de kennisgevingen met betrekking tot de verkeersweg in het Rembrandtpark 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 publiekelijk aangekondigd.<sup>24</sup> Het stadsdeel zal uit deze periode simpelweg geen enkele openbare kennisgeving kunnen tonen waarin de parkweg wordt genoemd. Dit terwijl volgens art. 3:12 awb en de Inspraakverordening Slotervaart de zakelijke inhoud van plannen in de kennisgeving moet worden weergegeven.

Ook in Informatiebulletin Via Lelylaan, waarmee bewoners in Slotervaart en een klein deel van Oud Zuid rond de inspraakfase nader werden geïnformeerd over de plannen, is de weg in de beschrijvingen van het nieuwe verkeersnetwerk nooit genoemd.<sup>25</sup> Hij stond alleen ingetekend op een weinig duidelijk plankaartje.<sup>26</sup> En zoals eerder opgemerkt, maakt ook de tekst van Vernieuwingsplan Lelylaan zelf geen enkele melding van een weg door het Rembrandtpark. De informatie- en inspraakavonden hebben dan ook aangaande de parkweg niet gefunctioneerd.<sup>27</sup>

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). Ook hier is sprake van onzorgvuldige voorbereiding van het besluit.

### ● **2E: MER onzorgvuldig**

Het MER-beoordelingsbesluit DB 020235.SW is niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. In de 'Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Lelylaan' uit februari 2002 wordt de conclusie getrokken dat een MER-procedure niet nodig is.<sup>28</sup> Deze conclusie berust mede op de constatering dat er in het plangebied '*geen gevoelige gebieden*' voorkomen. Deze conclusie is onjuist: het Rembrandtpark, als onderdeel van de Hoofdgroenstructuur Amsterdam, dient

<sup>24</sup> Overzicht inspraak en publicatie planproducten Lelylaan, stadsdeel Slotervaart; Kennisgeving inspraak art. 19 Westerpost (Westelijke Tuinsteden) 1 september 2004; kennisgeving verleende vrijstelling ex art. 19, Westerpost, 23 maart 2005. Zie ook: Verklaring Huurdersvereniging Nachtwachtlaan, 14 februari 2005

<sup>25</sup> Zie hiervoor m.n. Informatiebulletin Via Lelylaan nr. 6, 7 en 8 (januari, april en september 2001), de periode rondom de planinspraak

<sup>26</sup> Verspreidingskaartje Informatiebulletin Lelylaan

<sup>27</sup> Zie Verslag Informatiebijeenkomst Vernieuwingsplan Lelylaan d.d. 14 mei 2001; verslag Inspraakbijeenkomst Vernieuwingsplan Lelylaan d.d. 28 mei 2001.

<sup>28</sup> Beoordelingsnotitie milieueffectrapport Lelylaan e.o., Ingenieursbureau Amsterdam 8 februari 2002

wél als 'gevoelig gebied' te worden beschouwd: het gaat immers om een door de gemeente aangewezen beschermd gebied. Daarmee bestaat er wel degelijk een MER-verplichting.

Het DB weerlegt dit argument in de notitie *Inspraak en Overleg* met de opmerking dat *'de besluitvorming over de aan te leggen op- en afrit heeft plaatsgevonden voor de Hoofdgroenstructuur werd vastgesteld. De beoordeling dat er geen gevoelige gebieden in voorkomen was destijds juist. Een MER-procedure hoeft derhalve niet te worden gestart.'* Het DB geeft hier blijk nog steeds geen notie te hebben van de feiten: de Hoofdgroenstructuur dateert van 1996, dat wil zeggen zes jaar voor de vaststelling van Vernieuwingsplan Lelylaan. Het Rembrandtpark maakt er vanaf het begin deel van uit. Een MER-verplichting bestaat dus wel degelijk: in het kader van de bestemmingsplanwijziging *Andreas Ensemble* is het MER-besluit ten onrechte niet uitgevoerd.

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. Luchtkwaliteit.

### ● **2F: Luchtkwaliteitsonderzoek ondeugdelijk**

Aanleg van de parkweg zal door de extra verkeersaantrekkende werking op met name sluip- en doorgaand verkeer, de hoeveelheid verkeer in dit gebied binnen de Ring A10 doen toenemen. De concentraties NO<sub>2</sub> en fijnstof in deze toch al gevoelige omgeving bij de A10-West/Lelylaan zullen daarmee onvermijdelijk ook toenemen.

Volgens de luchtkwaliteitsrapportage in het kader van bestemmingsplan *Andreas Ensemble* d.d. 30 juli 2008 is de toename van de verkeersintensiteiten ook op een aantal omliggende wegen significant, o.a. op de Nachtwachtlaan. Hiervan zal de 7<sup>e</sup> Montessorischool, die op slechts 50 m. afstand van de A10-West ligt, schadelijke gevolgen ondervinden. Het behoeft geen betoog dat de beoogde aanleg van de parkweg ook op deze grond onverantwoord, en zelfs schrijnend is te noemen.

De forse extra bomenkap die voor de weg en de herinrichting nog zal plaatsvinden, zal de luchtkwaliteit door verdere afname van de filterfunctie nog verder verslechteren. Daarnaast is het de vraag of de luchtkwaliteitsrapportage toereikend is gezien de veranderingen in de plannen cq infrastructuur in het gebied.

Nadere opmerkingen over het luchtkwaliteitsonderzoek zijn gemaakt door drs. K. van Oosten, Instituut Onderzoek Luchtkwaliteit te Utrecht (zie bijlage).

### ● **2G: Wegontwerp strijdig met besluit DB**

Het voorontwerp-bestemmingsplan *Andreas Ensemble* toonde een talud van de verkeersweg dat dwars door de twaalf wilgen langs de Ringparkvijver gaat. Op de ontwerp-bestemmingsplankaart is dit niet als zodanig te zien, maar de Notitie van *Inspraak en Overleg* meldt 'dat bij de uitwerking van het ontwerp is gebleken dat het niet mogelijk is de wilgen te behouden'.

Dit is in flagrante strijd met het eerder genomen besluit hierover van het DB d.d. 22 februari 2005. Naar aanleiding van een verkeersonderzoek dat begin 2005 door stadsdeel Slotervaart zelf werd uitgevoerd in opdracht van RO-wethouder Stadig, stemde het DB officieel in met een variant van de parkweg die iets minder ruimte in beslag neemt dan oorspronkelijk

gepland.<sup>29</sup> Uit het onderzoek bleek dat de weg met inachtneming van alle verkeerskundige vereisten ter hoogte van de Ringparkvijver ca. 5 meter dicht naar de Lelylaan kon worden gelegd. Hierdoor hoefden de twaalf zeer beeldbepalende wilgen niet te worden gekapt. Deze toezegging werd door het DB ook expliciet en nadrukkelijk gedaan aan de VVR.

Waarom dit onderzoek ineens niet meer valide zou zijn, is ons een raadsel.

Daarbij is het negeren van het besluit cq de toezegging van het vorige DB zonder meer onbetrouwbaar overheidsgedrag te noemen.

Bovendien is dit strijdig met het convenant, waarin het Dagelijks Bestuur uitdrukkelijk toezegt dat het tracé van de verkeersweg in het bestemmingsplan-Andreas Ensemble 'niet groter gedimensioneerd zal zijn dan noodzakelijk is voor de aanleg van de op- en afrit, inclusief fietspad'. Het fietspad is overigens, eveneens in strijd met het convenant, kennelijk niet opgenomen in het bestemmingsvlak V2 voor de parkweg.

### ***Conclusie inzake verkeersweg***

De beoogde verkeersweg zal het unieke karakter van een van de meest gewaardeerde stukken 'topgroen' in Amsterdam, tegen massale bewonerswens in, onherstelbaar aantasten. De luchtkwaliteit gaat nog verder achteruit, flora en fauna worden verder aangetast en de recreatiefunctie in het hele zuidelijke parkdeel wordt teniet gedaan.

Het plan voor deze weg 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. Door de opeenvolgende stappen van het DB – uit de openbaarheid houden van het plan, verkeerd voorlichten van de gemeenteraad, omzeilen van de HGS-toetsing, en het vastzetten van het besluitvormingsproces middels privaatrechtelijke financiële argumenten - is een aanvankelijk schijnbaar onomkeerbaar feit gecreëerd.

Nu door het vervallen van de verwachte schadeclaim deze schijn van onomkeerbaarheid niet meer kan worden volgehouden, is het niet meer dan logisch dat het DB gevolg geeft aan de feiten en beginselen van behoorlijk bestuur en de parkweg uit de plannen schrapt.

Als zij in strijd hiermee blijft leunen op een 'détournement de pouvoir', en vasthoudt aan een zelfgecreëerd cq ingebeeld imago-probleem ten koste van park, bewoners, leefmilieu en luchtkwaliteit, is dat niets meer of minder dan onbehoorlijk bestuur.

Tenslotte nog dit. De tijd staat niet stil, zo is vele malen gebleken sinds de vernieuwingsoperatie Lelylaan en omgeving eind jaren '90 van de vorige eeuw in gang is gezet.

Het stadsdeel verwijst in haar argumentatie met betrekking tot de verkeersweg voornamelijk naar de besluiten 'De sprong over de Ringweg' en 'Uitwerkingsplan Raamwerk Lelylaan'. Echter, er zijn aanwijzingen dat de gemeente inmiddels heeft afgezien van vrijwel alle (andere) verkeerskundige ingrepen die in die kaders zijn vastgesteld. Zo zal de knoop Lelylaan/A10 niet grootschalig worden veranderd en zijn er tekenen dat de 'oren' van de Lelylaan (de afslagen die van de Lelylaan naar de Derkinderenstraat voeren) niet meer zullen worden verwijderd. Het afzien van die voorgenomen ingrepen met betrekking tot de verkeerssituatie doet de vraag rijzen wat de materiële betekenis is van het Raamwerk zoals eerder vastgesteld. Het is op zijn minst opmerkelijk, om niet te zeggen ondeugdelijk, dat het stadsdeel voor haar onderbouwing verwijst naar beleid waarvan zij aangeeft cq kan weten dat het waarschijnlijk niet meer zal worden gerealiseerd.

---

<sup>29</sup> Verkeerskundig onderzoek verbinding Lelylaan-Nachtwachttlaan, Stadsdeel Slotervaart, afdeling Ruimtelijke Ordening, verkeer en Vervoer, 15 februari 2005, annex besluit DB d.d. 22 februari 2005

Met bovenstaande wordt de stelling betrokken dat de grote infrastructurele ingrepen (zoals sloop van de Oren en de geplande aanpassing van de knoop Lelylaan/A10) niet uitgevoerd gaan worden. Dit leiden wij af uit het volgende.

De uitvoering van de grote infrastructurele werken uit het Raamwerk Lelylaan houden grote publieke investeringen in. In de plannen uit 2002 wordt rekening gehouden met grote volumes kantoorvloeroppervlak die voor de overheid destijds ongetwijfeld op papier tot grote opbrengsten zouden hebben geleid. Die berekende opbrengsten vallen nu weg, doordat regionaal is afgesproken dat zeker 1,2 miljoen vierkante meter kantoorvloeroppervlak uit de zogenaamde 'planvoorraad' wegvalt. Het is zeer aannemelijk dat daarmee de dekking voor de uitvoering van de grote infrastructurele werken gaat wegvallen.

Gecombineerd met de onduidelijkheid of de rijksoverheid haar bijdrage aan de stedelijke vernieuwing überhaupt na 2009 zal voortzetten (de ISV-bijdrage van het rijk loopt in 2009 af) en de zorgelijke stand van het gemeentelijke fonds voor ruimtelijke plannen (het zogenaamde 'Vereveningsfonds'), staan de mogelijkheden voor de stad om nieuwe omvangrijke infrastructurele werken aan te besteden, onder grote druk.

Als stadsdeel Slotervaart ondanks al deze ontwikkelingen en onzekerheden, en in strijd met de massale wens van bewoners, mocht besluiten toch te blijven volhouden dat de weg door het Rembrandtpark nodig is (maar wij hopen dat door dit schrijven het stadsdeel tot andere inzichten komt), dan is in onze beleving de vraag aan de orde of de milieutechnische en verkeerstechnische onderzoeken nog wel gebruik maken van de laatste inzichten met betrekking tot de verwachte verkeerssituatie in de (nabije) toekomst. Bestuurlijke besluitvorming dient plaats te vinden op basis van onderzoeken die zich rekenschap geven van het gewijzigde beleid dat de gemeente met betrekking tot de verkeerssituatie in de omgeving van het plangebied inmiddels voorstaat.

Zowel in juridische zin als in bestuurlijke zin is de besluitvorming rondom de weg door het Rembrandtpark achterhaald.

### **Deel 3. Bedenkingen bij de bestemmingsplanvoorschriften 'Rembrandtpark Zuid'.**

De VVR maakt zich, behalve over de verkeersweg, ook zorgen over de bestemmingsplanvoorschriften voor het in het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble opgenomen deel van het Rembrandtpark, met name de beschermende werking daarvan voor de groen- en recreatiefunctie zoals bedoeld in de Hoofdgroenstructuur Amsterdam.

#### **Hoofdgroenstructuur en nieuwe Wro**

Nu in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan centraal staat, moet de HGS-toetsing via de Centrale Stad een sterker preventief karakter krijgen, in de vorm van vroegtijdige inschakeling van de TAC en toepassing van de HGS-procedures. Wanneer blijkt dat deze regels onvoldoende zijn gerespecteerd, staat voor de Centrale Stad alleen ingrijpen op basis van de Verordening op de Stadsdelen open. Dat is voor niemand een wenselijke gebeurtenis.

Echter uit al het voorgaande blijkt dat de Hoofdgroenstructuur de neiging heeft uit het ambtelijke en bestuurlijke bewustzijn 'weg te zakken', wanneer concrete initiatieven zich voordoen. Ook de aanschrijving van de RO-wethouder d.d. juli 2007 dat verouderde

bestemmingsplannen met HGS-gebieden moeten worden geactualiseerd en aangepast aan het Structuurplan cq de Structuurvisie, blijkt niet altijd het gewenste effect te sorteren. In dit geval is voor het Rembrandtpark weliswaar in oktober 2007 door stadsdeel Slotervaart een voorbereidingsbesluit genomen (en inmiddels verlengd), maar het zuidelijke, meest natuurlijke en meest omstreden parkdeel valt daarbuiten. Bovendien heeft de beschermende werking van het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble, op grond waarvan bouwaanvragen moeten worden aangehouden tot het bestemmingsplan definitief is, bijna een jaar op zich laten wachten: in plaats van de door de portefeuillehouder toegezegde datum van 21 oktober 2007 startte de procedure op 10 september 2008.

Binnen dit jaar is op 8 augustus jl. een bouwaanvraag gedaan voor een viaduct bij de Lelylaan over de nieuwe waterloopverbinding tussen Andreasterrein en Rembrandtpark. Dit viaduct zal door haar vormgeving opnieuw inbreuk maken op de natuur in het zuidelijk parkdeel.

Het viaduct zal, om puur ontwerp-esthetische redenen, breder worden aangelegd dan nodig. Een strook parkgrond van 7 bij 50 m. inclusief twee (kleine) bospercelen (een oppervlakte van ca. 350 m<sup>2</sup> openbaar groen) in het meest natuur- en vogelrijke deel van het park gaat definitief verloren doordat het verandert in beton.

Dit tot groot verdriet van bewoners en parkliefhebbers. Zij hebben geen inspraak gekregen omdat hier geen sprake zou zijn van een ruimtelijke ingreep. ‘Snapt die Rotterdamse architect niet dat we liever groen hebben dan beton?’ vragen bewoners ons.

Bij de deelraad kunnen zij niet terecht doordat die zelf geen inspraak heeft. Ondanks hun uitdrukkelijk verzoek en een inspraak-motie, die het op een haartje na niet haalde, mogen ook de gekozen volksvertegenwoordigers niet meepraten over de vormgeving van het viaduct. Zij mochten op 1 oktober alleen instemmen met een krediet van 6 miljoen euro, waarmee het DB vooruitloopt op bestuurlijke besluitvorming door B&W van Amsterdam.

Dit alles is recent gebeurd zonder dat iemand kennelijk beseft dat opnieuw een inbreuk op de Hoofdgroenstructuur wordt gemaakt - in dit geval zelfs zonder enige functionele illusie. De TAC is in kennelijk opnieuw in strijd met het gemeentelijk beleid niet geraadpleegd. Ook de schriftelijke opdracht van de RO-wethouder aan stadsdeel Slotervaart van mei jl. om onder de nieuwe Wro de Hoofdgroenstructuur te respecteren, sorteert duidelijk onvoldoende effect.

Het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble is de eerste bestemmingsplanwijziging onder de nieuwe Wro waar de Hoofdgroenstructuur Amsterdam in het geding is. Als deze gang van zaken nu niet wordt bijgestuurd, zullen waarschijnlijk vele inbreuken op de HGS volgen. Niet alleen omdat stadsdelen kampen met ruimtegebrek en verdichtingsopgaven, maar ook bijvoorbeeld doordat het inzetten van (landschaps)architecten en aanverwante vakmensen – vaak afkomstig uit andere delen van het land, zonder bewonersbinding met de betreffende leefomgeving – veelal leidt tot onnodige ‘geursporen’. Zowel (landschaps)architecten als (stadsdeel)bestuurders drukken vaak graag een eigen stempel op een stuk leefomgeving, terwijl de de bewoners daarmee alleen verliezen.

Bewoners willen, zo leert de ervaring, vooral bescherming van groen. Wetenschappelijk onderzoek toont, zoals eerder aangestipt, ook steeds duidelijker aan dat groen en recreatie in een natuurlijke omgeving van wezenlijk belang zijn voor zowel de fysieke als de psychische gezondheid van stedelingen. Voldoende groen in directe leefomgeving draagt niet alleen bij aan preventie, maar zelfs ook aan herstel bij ziekten als kanker, artritis en reumatoïde aandoeningen, depressie en astma. (Gezondheidsraad 2004).

Om deze reden stellen wij voor om in het bestemmingsplan-Andreas Ensemble de beschermde status van het opgenomen stuk Rembrandtpark direct op te nemen in de planvoorschriften. De toepasselijkheid van de Hoofdgroenstructuur en de daarbijbehorende toetsingsprocedure kunnen expliciet worden opgenomen in de voorschriften voor de gronden bestemd als openbaar groen in het Rembrandtpark (O2). Daarbij kan worden bepaald dat toekomstige ontwikkelingen in ook dit parkdeel de natuur- en recreatiefunctie moeten steunen. Kleinschaligheid is daarbij een belangrijk criterium.

Op deze wijze ingevuld, zal het bestemmingsplan een betere beveiliging vormen tegen ongewenste ontwikkelingen dan de huidige situatie. Het zal helpen om de conflicten die nu telkens opnieuw geboren worden, te voorkomen. Vooral zal Slotervaart op deze manier helpen om het voor bewoners en (leef)klimaat zo wezenlijke groen ook in de toekomst veilig te stellen.

### ***Juridische opmerkingen***

Tot slot een aantal technische en inhoudelijke juridische opmerkingen over de als groengebied aangewezen gronden in het Rembrandtpark O2, bestemmingsplanartikel 2.7 :

- In dit bestemmingsplanvoorschrift ontbreekt in de doeleindenomschrijving de ‘ecologische verbindingszone’, terwijl deze wel degelijk ook in het Rembrandtpark wordt aangelegd (oever nieuwe waterloop).
- Art. 2.7 lid 1b verwijst naar ‘water’. Betekent dit dat groen kan worden opgevat als cq omgezet in water? Grootschalige waterberging in het zuidelijk parkdeel was ooit het plan, zij het dat volgens ambtelijke verzekering aan de toenmalige deelraad geen sprake was van duidelijke status of vaste bedoeling van dit planonderdeel. Grootschalige waterberging heeft vele nadelige gevolgen, zoals bomenkap en toename van verkeerslawaaï in het park (doordat water lawaai draagt). Dit zou o.i. een onwenselijke ontwikkeling zijn.
- Wat betreft de nutsvoorzieningen die onder art. 2.7 lid 1 c juridisch mogelijk worden gemaakt, vragen wij ons af of hiermee dingen mogelijk worden gemaakt zoals plaatsing van gasreducerstations (waaromheen een straal van 15 m boomvrij moet zijn) of isolatorhuisjes (die herrie maken). Dit zouden juist in dit meest natuurlijke parkdeel zeer onwenselijke ontwikkelingen zijn. Dezelfde vraag geldt overigens voor de het bestemmingsvlak van de verkeersweg in het park (V2).
- Ons is niet duidelijk wat er in het geval van het park kan worden bedoeld met de uitzondering op de verbodsregel in het aanlegvergunningstelsel, lid 2.b, voor ‘werken of werkzaamheden die een lichte bouwvergunningsprocedure moeten doorlopen op basis van de woningwet’. Wij hebben tot nog toe hierover geen antwoord gekregen op onze schriftelijk aan het stadsdeel gestelde vragen.
- Evenmin is ons duidelijk wat wordt bedoeld met art. 2.7. lid 1.a *‘overeenkomstig art. 2.5’* (de verkeersweg) Dit is volgens onze informatie geen juridisch gangbare formulering.

Overigens zij opgemerkt dat, wanneer de verkeersweg niet zou doorgaan, er feitelijk geen reden meer is om het zuidelijke deel van het Rembrandtpark af te scheiden van de rest van het Rembrandtpark door opname in het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble. Dan zou het park weer een juridisch geheel kunnen gaan vormen volgens de oorspronkelijke grenzen van bestemmingsplan-Rembrandtpark. Deze situatie zou veel meer duidelijkheid scheppen voor de toekomst.

Wij verzoeken u dan ook de verkeersweg als planonderdeel uit het ontwerp-bestemmingsplan Andreas Ensemble te schrappen.

Wij behouden ons het recht voor tot nadere in- en aanvulling van deze zienswijze.

Hoogachtend,

namens de Vereniging Vrienden Rembrandtpark,

Teun van Dijk  
(voorzitter)

(bestuurslid)

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

*Bijgevoegd: Bijlage Opmerkingen Luchtkwaliteitsonderzoek drs. K. Van Oosten*