

# Advies van de Commissie Bezwaar en Beroepschriften inzake de weg door het Rembrandtpark

## Advies

Op basis van een artikel 17 WRO procedure is er - enkele jaren geleden - een tijdelijke weg in de zuidzoom van het Rembrandtpark aangelegd. Deze weg is echter nooit in gebruik genomen. Op basis van het voorliggende ontwerp bestemmingsplan, dient de commissie, gelet op de ingediende zienswijzen, een advies te geven op de vraag of de definitieve verkeersweg in de zuidzoom van het park kan worden aangelegd?

De commissie is van mening dat op basis van het thans voorliggende dossier, er geen weloverwogen besluit kan worden genomen over de noodzakelijkheid van de verkeersweg in het Rembrandtpark. Daarbij is de commissie van mening dat de procedure, op majeure onderdelen, onzorgvuldig is geweest. Het doorzetten van de huidige procedure, op basis van de thans voorliggende stukken, kan ertoe leiden dat het vertrouwen in het openbaar bestuur (verder) wordt aangetast. Een eventuele aanleg van de weg is al vele jaren onderwerp van discussie zowel binnen als buiten de raad, inclusief alle media-aandacht. Reden temeer, om de procedure zorgvuldig te voeren.

De commissie adviseert de deelraad van stadsdeel Slotervaart dan ook terug te komen op eerder genomen besluitvorming, dat op basis van een "besmet en onduidelijk" divv rapport tot stand is gekomen. De commissie gebruikt deze formulering, nu uit de stukken blijkt dat de samenvatting aantoonbaar niet bij het rapport behoorde en tot veel ophef heeft geleid. In de verschillende zienswijzen worden ook wel de termen "misleiding" en "manipulatie" gebruikt. In een nieuwe procedure dient het stadsdeel uit te gaan van actuele en betrouwbare verkeerskundige onderzoeksgegevens toegespitst op de huidige verkeersstructuur en dient rekening te houden met alle nieuwe feiten en omstandigheden. Het voeren van een nieuwe, zorgvuldige, procedure kan eo ipso het vertrouwen in het openbaar bestuur (weer) herstellen.

De commissie heeft, vanuit een objectieve houding, het dossier zeer goed bestudeerd en heeft goed geluisterd naar hetgeen tijdens de hoorzitting op 24 maart 2009 naar voren is gebracht. Op basis van het voorliggende dossier kan de commissie niet anders concluderen dan een negatief advies te moeten geven. Het is niet één onderdeel dat tot deze conclusie heeft geleid, maar het samenstel van de verschillende onderdelen. De commissie zal dit advies hierna gemotiveerd nader toelichten. De commissie zal, naast het advies, ook 3 aanbevelingen geven bij het voeren van een (eventuele) nieuwe procedure teneinde de deelraad in staat te stellen een goede belangenafweging te kunnen maken

## Verkeerskundige situatie Lelylaan

Het voor onbepaalde tijd uitstellen/afstellen van andere ingrepen op de Lelylaan, leidt tot de vraag of de weg nog wel langer noodzakelijk is? In het antwoord van de heer Van Milligen van 11 maart 2009 op de vraag van raadslid de heer Van Dijk, inzake de samenhang tussen de aan te leggen weg via de zijkant van het Rembrandtpark en het weghalen van de "oren" bij de Lelylaan en het tegelijkertijd doortrekken van de Jan Tooropstraat, is te lezen "dat de verkleining van de knoop voor langere termijn is uitgesteld". De taluds zouden worden vervangen door damwanden. Volgens de heer Van Milligen is deze wijziging technisch omvangrijk en te kostbaar. Inmiddels heeft de commissie begrepen dat deze reconstructie hoogstwaarschijnlijk helemaal niet meer doorgaat.

Nu de verkeersconstructie vooralsnog ongewijzigd blijft, stelt de commissie voor een nader verkeerskundig onderzoek te doen naar het (toekomstige) verkeer richting het Andreas Ensemble, dat vanuit de stad vooralsnog gebruik kan blijven maken van de knoop A10/ Lelylaan. Het langdurige uitstel dan wel afstel betekent, naar de mening van de commissie thans een geringere noodzaak tot aanleg van de weg ten behoeve van het Andreasterrein, zowel vanuit de binnenstad als naar de Ring A10 toe. In een nieuw verkeerskundig onderzoek zal goed naar alternatieve mogelijkheden gekeken moeten worden hoe de (toekomstige) bewoners van het Andreas Ensemble het Andreasterrein kunnen bereiken.

## Advies ARS en MCA aan stadsdeel Slotervaart

De Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS) geeft in haar brief van 1 juni 2005 aan dat de aanleg van de parkweg, verkeerskundig gezien, overbodig is. De ARS concludeert De verkeerskundige noodzaak van de noordelijke aansluiting op de Lelylaan wordt onvoldoende aangetoond om een verklei-

ning van het Rembrandtpark te rechtvaardigen. Daarbij voldoet deze weg niet aan het gemeentelijke Toetsingskader Hoofdgroenstructuur. Aangezien het groen in de stad steeds meer onder druk komt te staan, vindt de ARS dat hier extra voorzichtig mee moet worden omgegaan. De ARS ontraadt u derhalve de aanleg van de noordelijke aansluiting van het Andreasterrein op de Lelylaan".

Het Milieucentrum Amsterdam (MCA) is eveneens van mening dat de noodzaak van de afslag verkeerskundig niet goed is onderbouwd. MCA maakt de volgende opmerkingen over het dIVV rapport "Lelylaan en Omgeving, MCA-variant vergelijking verkeersmodel MCA en Model 8". "De gepresenteerde onderzoeksresultaten vanaf de inleiding tot aan het laatste hoofdstuk zijn degelijk van aard. Situatie en verkeersstromen zijn duidelijk in beeld gebracht en de toelichting is steeds goed onderbouwd. Echter, de samenvatting met de daarin opgeworpen conclusies en implicaties, sluiten naar het oordeel van het MCA, niet goed aan op de gepresenteerde onderzoeksresultaten. Met name ontbreekt de meest in het oog springende conclusie die uit het materiaal naar voren komt: *Er is verkeerskundig gezien weinig verschil tussen Model 8 en de MCA variant.* Van de afslag door het Rembrandtpark maken blijkens het onderzoeksmateriaal zo weinig auto's gebruik, dat deze niet noodzakelijk is om de ontsluiting van het plangebied Lelylaan te waarborgen. Het bestaande wegennet kan het betreffende verkeer goed opvangen (zie ook p. 12: "Wat opvalt, is dat het verkeer van en naar het Andreasterrein weinig verschillen vertoont tussen de twee situaties")."

De commissie is van mening dat sprake is van een "besmet en onduidelijk" dIVV rapport en dat deze schijn tot in lengte van dagen aan dit dossier zal blijven kleven. Dat is geen goede zaak. In een nieuwe procedure dient het stadsdeel dan ook uit te gaan van actuele en betrouwbare verkeerskundige onderzoeksgegevens (althans ontdaan van elke mogelijke schijn van onbetrouwbaarheid) toegespitst op de huidige verkeersstructuur en dient rekening te houden met alle nieuwe feiten en omstandigheden. Daarbij zal ook de ARS en het MCA moeten worden betrokken.

#### dIVV Rapport

Naar de hiervoor opgeworpen stelling van het MCA, dat de samenvatting met de daarin opgenomen conclusies en implicaties niet goed aansluiten op de gepresenteerde onderzoeksresultaten, heeft de commissie onderzoek gedaan. Ook de Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark (de VVR) heeft deze stelling aangevoerd. De commissie heeft deze kwestie goed onderzocht. Daartoe heeft de commissie onder meer kennisgenomen van de notulen van raadscommissie III van 6 juni 2005 en van de notulen van de deelraad van 8 juni 2005 waar deze kwestie uitgebreid aan de orde is geweest.

De heer Siderius van dIVV stelt het volgende: "Vanuit dIVV is het eerste concept te snel verspreid en dat was niet de bedoeling. Er is getracht verspreiding van het concept tegen te gaan, dat is helaas niet gelukt". Uiteindelijk heeft dIVV ook toegegeven dat *'iemand anders dan de onderzoeker' de samenvatting/conclusie had geschreven*. Via een thans ex-raadslid is vervolgens door de VVR het conceptrapport naar de hele deelraad verspreid.

Verder heeft de heer Siderius opheldering gegeven over de gang van zaken. Naar de mening van de commissie is sprake van een tegenstrijdigheid in de toelichting van de heer Siderius. Eerst zegt de heer Siderius dat de conclusie in het hoofdstuk niet klopte en vervolgens dat ze niet geverifieerd was. Dit had betrekking op het schrappen van het oorspronkelijke hoofdstuk 3 (Verkeersafwikkeling) over mogelijk averechtse gevolgen van de parkweg voor de doorstroming op de Lelylaan. Op de vraag van raadslid Hermans of dit dan alsnog kon worden onderzocht, zegt de heer Siderius dat dit niet binnen een week kon. Gelet op de tijdsdruk die de toenmalige stadsdeelvoorzitter op de hele procedure zette (zo is uit het dossier op te maken), is dit effect van de verkeersweg op de doorstroming op de Lelylaan niet meer onderzocht. De commissie veronderstelt dat deze kwestie bij de deelraadsleden bekend is.

De commissie is van mening dat het in omloop brengen van twee concepten met een verschillende inhoud, tot veel "ruis op de lijn" onder zowel de raadsleden, het MCA en de bewoners heeft geleid. Tijdens de hoorzitting op 24 maart 2009 hebben 2 thans ex-raadsleden en 1 raadslid van stadsdeel Slotervaart over het in omloop brengen van deze concepten en over de inhoud van deze concepten, de commissie uitgebreid geïnformeerd (zie verslag hoorzitting). Ook de VVR heeft deze kwestie uitvoerig besproken in haar zienswijze.

Verder is op pagina 15 van het dIVV rapport van 12 mei 2005 af te leiden dat van de circa 300 voertuigen die in de avondspits van de aansluiting (de weg) gebruik maken, er circa 100 een relatie met het Andreasterrein hebben. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat 2/3 (200 voertuigen) hun be-

stemming via een andere weg kunnen bereiken (sluipverkeer). De conclusie kan worden getrokken dat dit verkeer dus niet - per definitie - van de weg gebruik hoeft te maken

### **Resumé**

Nu de verkeerskundige situatie op de Lelylaan vooralsnog ongewijzigd blijft (antwoord van de heer Van Milligen) de "onduidelijkheid" rond de door dIVV in omloop gebrachte concepten (die inmiddels ook gedateerd zijn), de noodzaak van het aanleggen van de weg uit de rapportages onvoldoende is aangetoond, zijn dit voor de commissie de meest doorslaggevende redenen die tot dit negatieve advies hebben geleid. Daarbij speelt, hoewel niet doorslaggevend mee dat een aantal omstandigheden die voorheen van groot belang waren, zoals het schadeverzoek van Proper Stok, de kwestie van het hotel, thans niet meer opportuun zijn.

Gelet op het vorenstaande, geeft de commissie de volgende 3 aanbevelingen mee: 1) een nieuw verkeersonderzoek te laten uitvoeren, 2) het convenant op juridische implicaties, met name artikel 2.5, nog eens goed te controleren en 3) opnieuw een advies van de TAC te vragen op basis van een meer milieuvriendelijke variant

### **Nieuw verkeerskundig onderzoek (aanbeveling 1)**

De commissie heeft navraag gedaan hoeveel spoed is geboden dat deze weg snel zou moeten worden aangelegd. Uit informatie van het stadsdeel bleek dat deze spoed thans niet levensgroot aanwezig is. Ook zijn er geen financiële-, juridische- of andere verplichtingen van het stadsdeel om deze weg met spoed aan te moeten leggen. Immers, het Andreas Ensemble is thans nog niet bewoond (fase 1 > een deel van de bewoners zal eind dit jaar hun intrek in de woningen gaan nemen en fase 2 > een deel van de bewoners zal in 2011 hun intrek nemen).

Daarnaast is een feit dat de door de Centrale overheid oplegde verplichting om bestemmingsplannen te digitaliseren, is uitgesteld.

Gelet op de hiervoor genoemde omstandigheden, adviseert de commissie een nieuw verkeerskundig onderzoek te laten uitvoeren. Daarbij stelt de commissie voor dit onderzoek pas te laten doen op het moment dat de bewoners hun intrek in hun woningen op het Andreas Ensemble hebben ingenomen. Juist op dat moment, en mede in ogenschouw nemende de dan meer uitgekristalliseerde verkeerssituaties op de Lelylaan en omgeving, is beter te toetsen of een definitieve weg door het Rembrandtpark echt noodzakelijk is. Op pagina 15 van het dIVV rapport van 12 mei 2005 is voorts af te leiden dat van de circa 300 voertuigen die in de avondspits van de aansluiting (de weg) gebruik maken, er circa 100 een relatie met het Andreasterrein hebben. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat 2/3 (200 voertuigen) uit verkeer zal bestaan dat geen bestemming "Andreasterrein" heeft.

*De commissie doet de volgende aanbeveling: Bij het opstellen van een nieuw verkeerskundig onderzoek dient het stadsdeel alle relevante betrokken partijen (zoals het MCA en de VVR) te betrekken en/of te informeren teneinde elke schijn van misleiding/manipulatie te voorkomen. Het beeld van een betrouwbare overheid is een groot goed en als dit beeld te ernstig wordt aangetast moet dit uit de wereld worden geverkt. Er dient goed onderzoek te worden gedaan naar het risico op sluipverkeer door het park, verkeersgevaar (al dan niet extra congestie op de Lelylaan) en het risico van extra luchtvervuiling voor onder andere de kinderen van de nabij gelegen Montessorischool aan de Nachtwachtlaan (welke school al zeer dicht tegen de A10 is gelegen).*

### **Vaststellingsovereenkomst/het convenant (aanbeveling 2)**

Bij de voorzitter van de commissie is de vraag gerezen of wel op een juiste wijze uitvoering is gegeven aan het op 21 juni 2007 gesloten convenant tussen het stadsdeel en de VVR. Nu de VVR van mening was dat de TAC in 2005 ten onrechte voor een bestuurlijk voldongen feit was gesteld, heeft zij in het kader van het convenant aangedrongen op een nieuw, onafhankelijk TAC-advies. In artikel 2.5 van de overeenkomst is te lezen: "Dat het stadsdeel bij de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan 'Andreas Ensemble' voorts het advies van de technische adviescommissie hoofdgroenstructuur (TAC) zal betrekken". In datzelfde artikel is te lezen dat eventuele argumenten met betrekking tot de aanleg van de op- en afrit in relatie tot de Hoofdgroenstructuur door de Vereniging in de bestemmingsplanprocedure kunnen worden aangevoerd. Naar de letter en geest van dit convenant is, naar de mening van de voorzitter van de commissie, af te leiden dat het advies openbaar zal zijn, dat het een kenbare vraagstelling bevat en ter beschikking aan de VVR zal worden gesteld om daarop te kunnen reageren.

Het stadsdeel heeft de TAC om een advies gevraagd over de op-afruit aan de noordzijde van de Lelylaan in de zuidelijke rand van het Rembrandtpark. De TAC heeft bij brief van 17 juli 2007 een pré-advies gegeven. Een pré-advies wordt verstrekt aan de opdrachtgever. Feit is dat er geen advies, ook niet het pré-advies, ter informatie aan de VVR is verstrekt.

In het pré-advies staan ook geen zaken vermeld die ertoe zouden leiden dat het stadsdeel ineens financiële of juridische risico's zou lopen indien het openbaar zou zijn gemaakt. Immers, er is sprake van een zgn. pré-advies en aan een dergelijk advies kunnen ook geen rechten worden ontleend. Op aanvraag heeft de VVR het pré-advies achteraf, toen de hoorzitting al had plaatsgevonden, alsnog van het stadsdeel ontvangen. Dit betekent dat de VVR bij de indiening van haar zienswijze hier dus ook niet op heeft kunnen reageren. De VVR zet, nu zij kennis heeft genomen van dit advies, ook vraagtekens bij de vraagstelling aan de TAC.

*Gelet op de specifieke afspraken die er met de VVR zijn gemaakt, vraagt de voorzitter van de commissie zich af of het wellicht niet op de weg van het stadsdeel had gelegen dit advies wel tijdig aan de VVR te verstrekken? De voorzitter doet dan ook de aanbeveling het convenant, met name de redactie van artikel 2.5, nog eens kritisch tegen het daglicht te houden (zie verder ook aanbeveling 3).*

### **Het TAC advies (aanbeveling 3)**

De commissie heeft bij de TAC telefonisch navraag gedaan en daaruit bleek dat het stadsdeel de thans voorgestelde aanleg van de weg aan de TAC heeft voorgelegd. Volgens de TAC wordt altijd een advies gegeven op basis van hetgeen dat aan hen wordt voorgelegd. Dit betekent dat de TAC niet kijkt of er mogelijk sprake zou kunnen zijn van een variant die meer milieuvriendelijk is. In de brief van het stadsdeel van 25 februari 2005 wordt aan de heer

D. Stadig een antwoord gegeven op de vraag . . . of het mogelijk is de verbindingsweg tussen de Lelylaan en Nachtwachtlaan zo aan te leggen dat het ruimtebeslag op het Rembrandtpark tot een minimum beperkt wordt". De thans voorliggende variant is aan de TAC voorgelegd en daarop is het pré-advies van 17 juli 2007 afgegeven. Hieruit leidt de commissie af dat de TAC kennelijk niet alle mogelijke varianten van het stadsdeel te zien heeft gekregen. De commissie heeft begrepen dat er eerder sprake is geweest van een variant die mogelijk meer milieuvriendelijk is (de parkweg met de zgn. "knik" die dichter tegen de Lelylaan aan ligt en waarbij in ieder geval zeker zou zijn dat de 12 beeldbepalende wilgen bij de Ringparkvijver zouden kunnen worden gespaard) dan de variant die thans de facto aan de TAC is voorgelegd en waarop het pré-advies is afgegeven. Het thans voorliggende dossier gaat uit van een nadere afweging of het noodzakelijk is om deze wilgen al dan niet te kappen. Vooral nog is sprake van een onzekere factor of deze wilgen al dan niet gekapt moeten worden.

De commissie is, met de VVR, van mening dat bedoelde wilgen beeldbepalend zijn. Deze wilgen vormen een belangrijke afscheiding tussen het park en de Lelylaan. Een eventuele kap van bomen wordt formeel geregeld in het zgn. Herinrichtingsplan. De commissie is evenwel van mening dat met name nu sprake is van zo'n gevoelig onderwerp als het onderhavige, het stadsdeel op voorhand duidelijk in kaart moet brengen hoe het terrein wordt ingericht en hoeveel bomen door een eventuele aanleg van de weg gekapt moeten worden.

*Indien uit een nieuw verkeerskundig onderzoek (aanbeveling 1) mocht blijken dat de verkeersweg echt noodzakelijk is, dan adviseert de commissie het stadsdeel na te gaan of er mogelijk een meer parkbesparende en daarmee een meer milieuvriendelijke, variant aan de TAC kan worden voorgelegd. De commissie geeft het stadsdeel dan ook de aanbeveling hier goed onderzoek naar te (laten) doen.*