

Actiecomité **Stop de Bouwwoede** **Westerpark Groen!**

Amsterdam, 5 mei 2017

Geachte leden van de Bestuurscommissie van Amsterdam West,

Met zeer veel verbazing hebben we kennisgenomen van het voorstel om aan het college van B&W twee keuzemogelijkheden voor te leggen over Kavel X in het kader van het ontwerpbestemmingsplan Westerpark West.

Wij hebben in de afgelopen periode veel energie gestoken in de participatie, die door het stadsdeel is georganiseerd. Dit in het vertrouwen dat u op basis van inhoudelijke argumenten een duidelijk en eenduidig besluit zou nemen. We gaan ervan uit dat op 9 en 23 mei a.s. blijkt dat dit vertrouwen niet wordt geschaad en dat u het besluit neemt tot een ontwerpbestemmingsplan waarin Kavel X niet wordt bebouwd, maar een groene inrichting krijgt.

In een brief van 8 november 2016 hebben wij voorstellen gedaan voor een tot dan toe ontbrekende echte, inhoudelijke discussie over Westerpark West. Daarop is toegezegd dit mee te nemen in het kader van een 'proactieve' participatie. Vervolgens is een proces georganiseerd dat eigenlijk alleen als chaotisch kan worden gekarakteriseerd. Als eerste voorbeeld: in een brief van 25 november 2016 aan buurtbewoners stond uitdrukkelijk dat over Kavel X een apart participatietraject werd georganiseerd en dat de opzet en het programma hiervoor na 28 november bekendgemaakt zou worden. Pas één dag voor de eerste informatiemarkt op 15 december 2016 werd ons duidelijk dat dit aparte traject niet doorging en dat op de markt ook ideeën voor Kavel X konden worden ingediend; de buurtbewoners werden hierover zelfs pas (en na ons verzoek) kort voor de tweede informatiemarkt in januari geïnformeerd. Dit noemen wij 'postactieve' participatie.

Zo zijn ettelijke toezeggingen niet nagekomen. Wij, en ook andere buurtbewoners, hebben eenvoudig te realiseren voorstellen gedaan om de kwaliteit van het plan Westerpark West te verbeteren. Daarnaast hebben we aanvullende vragen gesteld en ook de betekenis van het omstreden Kavel X en de financiële aanpak en onderbouwing daarvan aan de orde gesteld. De ingediende ideeën zouden worden beoordeeld aan de hand van een toetsingskader, dat wil zeggen criteria van beleid, stedenbouwkundige inpassing en financiën. Dat kader werd niet alleen pas bekendgemaakt na afloop van het participatieproces in maart jl. via een mail van de projectleiding, maar is vervolgens ook helemaal niet toegepast. Tijdens de toetsingsbijeenkomst van 27 maart 2017 zijn de ingediende varianten alleen beoordeeld op financiële gevolgen; waarbij komt dat op de berekeningen nog heel wat af te dingen valt [zie bijlage]. In het participatiedocument dat meegezonden is voor uw vergadering op 9 mei a.s. wordt in enkele zinnen wel iets gezegd over beleid, maar is zorgvuldig vermeden in te gaan op de stedenbouwkundige en landschappelijke gevolgen van de diverse varianten.

De belangrijkste vragen die spelen bij de transformatie van de voormalige ING-kantoren en de bebouwing van Kavel X zijn door deze gang van zaken nog steeds niet aan de orde gekomen. Namelijk: wat is de waarde van dit gebied als onderdeel van de groene scheg en in relatie tot de omgeving? Wat is het gevolg van het feit dat deze strook hoort bij de Brettenzone, cq het Westerpark? Wat is de impact van de ontwikkeling van Westerpark West, inclusief een extra torenflat, op dit gebied? In plaats van deze en andere wezenlijke vragen te bespreken, is de inhoud van de participatie verworden tot het maken van alternatieve plaatjes.

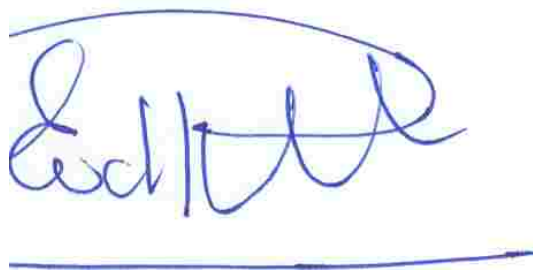
Actiecomité **Stop de Bouwoede** **Westerpark Groen!**

In de stukken die nu ter tafel liggen staan alleen argumenten en mógelijke redenen om af te wijken van beleid. Tegelijkertijd zijn de reacties in de Nota van Beantwoording op meerdere punten slecht onderbouwd. Gemakshalve sturen wij u in een bijlage daarom nogmaals de belangrijkste van onze in essentie onbeantwoorde vragen en punten van discussie.

Wij vragen u dan ook:

1. kennis te nemen van de uitkomsten van de participatie over het voorontwerpbestemmingsplan Westerpark West en deze eerst inhoudelijk te beoordelen, alvorens over te gaan tot de verdere bestemmingsplanprocedure;
2. uw rol als oren en ogen van het bestuur te vervullen en gehoor te geven aan de overduidelijke wens van de meerderheid van omwonenden en anderen die reageerden op het voorgestelde plan en van de meer dan 3500 sympathiserende buurtgenoten en parkgebruikers;
3. te kiezen voor het belang van de onmisbare groenvoorziening die Groot Westerpark is voor de huidige en talloze toekomstige bewoners, en dus concrete eisen aan de planvorming van Westerpark West te stellen ten gunste van het park;
4. aan het college van B&W een ontwerpbestemmingsplan Westerpark West voor te leggen waarin Kavel X níét mag worden bebouwd, maar wordt ontwikkeld tot volwaardige, voor iedereen toegankelijke groenvoorziening; dit conform het stedelijk beleid en als onderdeel van de Brettenscheg;
5. het ontwerpbestemmingsplan zo aan te passen dat ook gevolg wordt gegeven aan wezenlijke opmerkingen over economische uitvoerbaarheid, rooilijnen, de waterkering en verkeer op het maaiveld;
6. samen met ons comité, buurtgenoten en andere betrokkenen bij het (Groot) Westerpark te onderzoeken hoe de invulling van Kavel X gestalte kan krijgen, zodat het een groene plek wordt die past bij de behoefte van omwonenden en mede-parkgebruikers en waar ook in de toekomst velen gebruik van kunnen maken.

met vriendelijke groet,
o.l.



Mathieu Derckx/Eric van der Putten

Actiecomité **Stop de Bouwoede** **Westerpark Groen!**

Actiecomité **Stop de Bouwwoede** **Westerpark Groen!**

Punten van discussie en vragen¹

Maaiveld / verkeer:

- We hebben gepleit voor het weren van al het gemotoriseerd verkeer op het maaiveld. Dat wordt in het voorliggend plan grotendeels afgewikkeld aan de noordkant van het plangebied, dus aan de parkzijde. Met alle onaangename gevolgen van dien. Het weren van verkeer is technisch goed haalbaar, verbetert de leefbaarheid aanzienlijk en maakt een daadwerkelijke groene invulling van het maaiveld mogelijk. Dit vergt uiteraard inzet van de ontwikkelaar, onder andere door de parkeergarages te koppelen – eveneens een zaak die technisch goed uitvoerbaar is, maar waarop in de stukken niet overtuigend wordt teruggekomen.

Uitgangspunten hier zouden de kwaliteit van het maaiveld en de impact op de aangrenzende Brettenscheg moeten zijn. In plaats daarvan wordt de mogelijke verbinding ondergronds afgedaan met het excuus dat dit lastig is vanwege de te overbruggen niveauverschillen (nota bene de essentie van parkeergarages!) en dat het economisch, beheerstechnisch en voor verkeersstromen inefficiënt is. Wij hebben juist aangetoond dat de verkeersstromen veel beter afgehandeld kunnen worden als de garages gekoppeld zijn.

De inrichting van het maaiveld als parkachtige ruimte komt overigens ook nergens terug in de stukken als concrete eis, want wat is dat: een stenig park, een groen ingericht park? Zijn er bijvoorbeeld maximale verhardingspercentages gesteld. In het ontwerpbestemmingsplan wordt het gebied als één grote gele vlek aangegeven. Dit houdt in: bestemming woongebied. Bijkomende woonvoorzieningen komen dan op het maaiveld terecht. Wordt alleen de voetprint van de gebouwen als geel aangegeven en het overige als groen / parkgebied, dan dienen deze woonvoorzieningen in de bebouwing geïntegreerd te worden. Dit komt de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede.

Vraag: waarom worden op dit punt geen concrete en kwalitatieve eisen gesteld?

Verplaatsing van een waterkering in het Brettenpad:

- Nog steeds wordt niet alleen nergens aangegeven wat de noodzaak hiervan is en waar het voorgestelde tracé op is gebaseerd, maar vooral ook niet wat het effect is op de waterhuishouding in de directe omgeving. Ook zien we nergens hoe de waterkering wordt aangebracht. Als het hier gaat om damwanden en het verplaatsen van rioolpersbuizen vrezen wij de effecten op de bomen en de (waterhuishouding van de) verdere omgeving en de impact op het (cultuurhistorisch zo waardevolle) Brettenpad. Uit de Nota van Beantwoording blijkt dat het onderzoek naar de gevolgen daarvan nu nog loopt, hoe kan dan nu al met zekerheid worden gesteld dat de verplaatsing mogelijk is zonder nadelige gevolgen?

Vraag: op grond waarvan is getoetst of de voorgestelde verplaatsing van de waterkering noodzakelijk en verantwoord is? Waarom wordt de waterkering niet geïntegreerd in de damwand(en) van de parkeergarage(s)?

Bomenrij Brettenpad / rooilijnen nieuwbouw:

- Wij twijfelen er sterk aan dat de bomenrij van het Brettenpad kan blijven bestaan en volwaardig doorgroeien als de rooilijn van de nieuwe gebouwen niet naar het zuiden wordt opgeschoven en overkragende gebouwen en balkons de bomen zullen onthouden van water. In combinatie met de verplaatsing van de waterkering en rioolpersbuis is er sprake van een enorme impact. Toch verwijst u

¹ Bijlage bij brief 2017-05-05 aan de Bestuurscommissie Amsterdam West als reactie op ontwerpbestemmingsplan Westerpark West

Actiecomité **Stop de Bouwwoede** **Westerpark Groen!**

in de NvB gewoon weer naar het onderzoek van Copijn uit 2016, maar onze vragen over alle effecten van die rooilijn zijn daarin nog niet afdoende onderzocht. Daarbij valt het op dat de grondboringen alleen rond de ING-toren zijn gedaan, en dat geen onderzoek is overlegd over een nieuwe dan wel te verplaatsen waterkering en rioolpersleidingen.

- Er wordt geadviseerd een afstand van ten minste 3,50m hart boom aan te houden voor de bouw van een damwand. Tegelijkertijd moet er een boombescherming van 1,00m buiten de boomkroon aangehouden worden. De boomkronen zijn nu al breder. Hoe valt dat met elkaar te rijmen?
- Ook wordt niet ingegaan op de effecten van de nieuwbouw op langere termijn. De voorgestelde bebouwing staat behoorlijk dicht op de bomen. Als die verder uitgroeien leert de ervaring dat bewoners gaan klagen dat de bomen de woningen te donker maken. Kapaanvraag is het gevolg.
- In het onderzoek van Copijn wordt sec ingegaan op de technische staat van de bomen in relatie tot de nieuwbouw. Niet op de huidige ruimtelijke kwaliteit. De laan staat nu vrij in zijn omgeving en vangt licht aan alle kanten. En vormt daardoor een monumentaal onderdeel van het Westerpark. De geplande nieuwbouw komt te dicht op het Brettenpad waardoor de ruimtelijke kwaliteit wordt aangetast.

Vraag: waarom is hiernaar geen nader onderzoek uitgevoerd? Waarom worden geen kwalitatieve eisen gesteld ten aanzien van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het Brettenpad met de dubbele bomenrij?

Kavel X - stedenbouw:

- Dit kavel heeft betekenis in de as van de Bos en Lommerweg, als groene verbinding die naadloos doorloopt in de groenstrook van deze weg en die door de terugspringende bebouwing aan de westzijde en de gekromde gevelwand aan de oostzijde zich zo mooi opent, naar het park. Omgekeerd is er vanuit het park een zachte, ruimtelijke overgang naar Bos en Lommer. Dit aspect wordt nergens genoemd in de stukken. In plaats daarvan staat in de NvB dat een opening in het midden van de weg tussen twee hoge gebouwen ook nog ruimte overlaat. Daaruit blijkt dat de stedenbouwkundige essentie van deze plek niet onderkend wordt. Het nieuwe gebouw komt exact in de as van de groene zone van de Bos en Lommerweg en zet daarmee deze verbinding dicht.
- Daarnaast vormt de bestaande ING-toren (straks de Voortuinen) de 'natuurlijke' begrenzing en een accent van de 'onnatuurlijke', grootschalige bebouwingsstrook aan de noordzijde van de Haarlemmerweg. Dit is indertijd stedenbouwkundig ingezet met de positionering van de ING-toren die deze strook markeert én beëindigt, in combinatie met het ontwerp van de Bos en Lommerweg. De grens tussen bebouwing en open ruimte is helder en overtuigend: die ligt hier en niet toch maar weer een stukje verder oostwaarts, waar het een wonderlijke eerste stap kan betekenen van een eindeloos doorkabbelende reeks gebouwen. Dat ontkracht de bestaande stedenbouwkundige kwaliteit. Daarover wordt in de stukken echter niet gerept.

Maar zelfs als in het uiterste geval Kavel X parkeerterrein blijft, dan wordt die stedenbouwkundige ruimtelijke betekenis niet doorbroken. De onderbouwing dat de rooilijnen van de Bos en Lommerweg gevolgd worden, is niet waar: de rooilijn van die weg ligt ten oosten van de ventweg! En het argument dat er een gat in het gebouw zit, snijdt wat dat betreft ook geen hout: die opening zit boven de vierde bouwlaag, ver boven het maaiveld en dus boven de beleving van zichtlijnen. Een opening overigens die in het ontwerpbestemmingsplan niet eens wordt gepreciseerd noch geregeld. Gezien vanuit het park / Brettenpad is dat gat bovendien helemaal niet beleefbaar en staat er gewoon een kolossaal gebouw.

Actiecomité **Stop de Bouwwoede** **Westerpark Groen!**

Opmerkelijk is dan wel weer dat in de NvB staat dat een bovengrondse parkeergarage die juist als groene klimmuur een publieke functie heeft, niet zou bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit, maar een kolossaal gebouw wel.

Vraag: Waarom worden deze stedenbouwkundige waarden niet behandeld en meegenomen als onderdeel van het afwegingskader en de reacties in de NvB? Westerpark West wordt ontwikkeld in de Brettenscheg, in een unieke stedenbouwkundige en landschappelijke situatie, wat een integrale aanpak van de plannen meer dan noodzakelijk maakt; waarom gebeurt dat niet?

Parkeerbehoefte:

- Is het dan noodzakelijk om Kavel X te bebouwen of als parkeerterrein in stand te houden vanwege de parkeerbehoefte die elders niet opgelost kan worden? Nee: zie ons voorstel en bijlage 11 Parkeren van uw vergaderstukken voor 9 mei. Dat parkeren kan ondergronds worden opgelost als de bestaande garages worden uitgebreid en gekoppeld. Die mogelijke uitbreiding staat nota bene aangegeven in een van de bijlagen bij het plan!

Vraag: waarom wordt de mogelijkheid om extra parkeerplekken in de garages ten westen van de ING-toren / Voortuinen niet als reëel scenario in de plannen voorgelegd?

Maaiveldinrichting Kavel X:

- In de vergaderstukken voor 9 mei wordt aangegeven dat ook met het bouwen van een hoge toren op Kavel X een aantrekkelijke, groene openbare ruimte overblijft. Wij menen dat dit niet het geval zal zijn, maar omdat de ontwikkelaar geen realistische visualisaties van de nieuwe situatie heeft gemaakt, is dat uiteraard moeilijk voor te stellen. Wij willen er daarom op wijzen dat de ingang tot de parkeerkelder onder Kavel X gepaard gaat met een metershoge betonnen kering, die een regelrechte muur vormt tussen het Brettenpad en Kavel X.
- In de NvB wordt het verschil in groenoppervlak voorgerekend tussen Kavel X als parkeerplek, Kavel X als parkruimte en Kavel X met een toren. Het totaal daarvan is 1600 m². Wij pleiten er uiteraard voor dat dit allemaal groen wordt. Maar er wordt gesteld dat met een gebouw met een footprint van 900m² er nog 700m² ruimte overblijft die groen ingericht kan worden. Dat is niet juist. Los van alle verkeersroutes die door die 700m² lopen, voorziet de ontwikkelaar in ver overkragende balkons die begroeiing eronder onmogelijk maken. Bovendien plant de ontwikkelaar ook voorzieningen in de plint die hun beslag op de buitenruimte zullen leggen, en die dus noch openbaar, noch als park ingericht zullen worden. De feitelijke hoeveelheid groen die rondom de toren op Kavel X gerealiseerd kan worden is dus veel minder dan 700m². En sowieso betekent zo'n toren een verlies van meer dan de helft van de hoeveelheid groen die gerealiseerd kan worden als het parkeerterrein als park wordt ingericht.

Vraag: waarom worden er geen realistische tekeningen en berekeningen aangeleverd waarmee de feitelijke impact van de toren met bijbehorende functies op (potentieel) groen in beeld wordt gebracht?

Groenbehoefte:

- Het is duidelijk dat het parkgebruik nu en in de toekomst sterk toeneemt. De vele bouwplannen die onlangs zijn uitgevoerd of op de agenda staan maken dat overduidelijk. In de directe omgeving zijn recent kantoorcomplexen omgebouwd en er staan er nog meer op stapel: Nieuwpoortstraat, Willem de Zwijgerlaan, een deel van de Achmeakantoren en nu de voormalige ING-strook. Aan de Sloterdijk zullen meer woningen komen en voor de ontwikkeling van Haven-Stad zijn de

Actiecomité **Stop de Bouwwoede** **Westerpark Groen!**

voorbereidingen in volle gang. Alles bij elkaar gaat dit over vele tienduizenden woningen en dus een veelvoud aan nieuwe bewoners. De gemeente hanteert beleid voor een leefbare stad door er onder meer voor te zorgen dat bewoners binnen een redelijke straal toegang hebben tot groenvoorzieningen zoals parken, sportvelden, school- en volkstuinen.

Vraag: heeft de gemeente uitgerekend of met al deze nieuwe bewoners en de reeds bestaande bewoners zij het zich überhaupt wel kan permitteren om Kavel X uit de groenstructuur te halen en te bebouwen? En wie garandeert dat met deze eerste stap om van de groenstructuur af te snoepen er niet nog vele zullen volgen?

Bestaand beleid:

- In de redenen die in de toelichting op het bestemmingsplan worden genoemd om af te wijken van vastgesteld beleid door te kiezen voor de bebouwing van Kavel X, staat dat de maximaal 128 woningen die hier kunnen worden gerealiseerd opwegen tegen het groenbelang, omdat het voorziet in een substantiële bijdrage aan de woningbouw. Maar in het licht van alle (recent of binnenkort te realiseren) extra woningen in Bos en Lommer en de vele tienduizenden van Haven-Stad is dat niet het geval.
- Een ander argument om van het stedelijk beleid af te wijken is dat het anders een parkeerplek blijft – maar waarop wordt dat gebaseerd?
- Een volgend argument om af te wijken is dat op Kavel X stad en landschap elkaar ontmoeten. Dat is niet juist. Kavel X is een knooppunt van verschillende groenstructuren – van groene openbare ruimten: die van het Groot Westerpark en die van de Bos en Lommerweg. De ontmoeting tussen stad en landschap is juist ter hoogte van het huidige accent daarvan in de vorm van de voormalige ING-torens (straks de Voortuinen). Met het bebouwen van Kavel X schuift die grens steeds verder oostwaarts op. Overigens blijkt ook uit dit argument dat, als eerder genoemd, de stedenbouwkundige en landschappelijke waarden die hier in het geding zijn niet onderkend worden.

Vraag: waarom worden hier geen argumenten gegeven om het beleid te volgen en te erkennen dat dit deel van de groene scheg, zoals in de toelichting staat, als parkeerplek in feite alleen een betekenis had in relatie tot de voormalige kantoorfunctie van de aangrenzende gebouwen; en Kavel X dus te ontwikkelen tot kwalitatief hoogwaardige, publieke groenvoorziening? Het volgen van beleid is bovendien een van de criteria die tijdens de participatie is meegegeven, maar waarom wordt dit dan niet van toepassing verklaard op de plannen van de ontwikkelaar?

Markeren van een parkentree

- In de stukken valt te lezen dat er geen inhoudelijke, procedurele of functionele samenhang met Haven-Stad is. Dat verbaast ons. In het stedenbouwkundig kader van het DB is immers aangegeven dat de twee torens gezien worden als accentuering van een verbinding dwars door het Groot Westerpark naar Sloterdijk I. Begrijpen wij nu goed dat die gedachte van de baan is? Dan is de motivering om te accentueren, die inmiddels ook in de stukken voor 9 mei nergens terugkomt, toch niet meer valide? Tegelijkertijd wordt ingezet om Groot Westerpark te ontwikkelen als onderdeel van Haven-Stad. Dan is er toch wel een samenhang?
- Alleen iemand die niet van groen en slechts van gebouwen houdt, komt op het idee om de entree van een park vorm te geven door erin te bouwen in plaats van groen te ontwikkelen. De talloze reacties van buurtgenoten en medeparkgebruikers maken duidelijk dat de voorkeur verreweg uitgaat naar een groene inrichting. Omdat? Deze mensen houden van groene gebruiksräume! En

Actiecomité **Stop de Bouwwoede** **Westerpark Groen!**

zoals u moet weten is dat schaars in Amsterdam en wordt het met de verdichting steeds schaarser. Des te meer reden om een bescheiden kavel in de groene scheg, waar slechts in een beperkt aantal woningen kan worden voorzien, niet te veronachtzamen. Dat schaadt veel meer dan het oplevert.

- In de visie van de ontwikkelaars van Groot Westerpark wordt Kavel X aangegeven als een van de belangrijkste toekomstige toegangen naar het park. Dit voornemen strookt niet met het bebouwen van Kavel X, maar juist wel met het plan om hier een Parkentree Bos en Lommer naar het Westerpark te maken.

Vraag: waarom wordt geen gehoor gegeven aan de behoefte die uit de buurt en bij parkgebruikers zo sterk naar voren komt?

Financiën/ Anterieure overeenkomst:

- In onze brief van 8 november 2016 aan u, bestuurscommissie, hebben wij aangegeven dat de berekeningen over het niet bebouwen van Kavel X ernstige tekortkomingen bevatte. In uw vergadering van 15 november 2016 hebben we dit verder toegelicht. Vervolgens is toegezegd dat deze brief zou worden betrokken bij het participatietraject. Dat is niet gebeurd. Sterker: in de stukken worden de oude berekeningen (maar dan ineens met andere getallen) weer gepresenteerd. Onze kritiek wordt in het geheel niet genoemd.

In het kort komt die kritiek erop neer dat de berekeningen over de uitkoop van de ontwikkelaar zijn ontleend aan normen op basis van de Onteigeningswet. Echter, onteigening is in deze fase van de planvorming nog helemaal niet aan de orde. De Onteigeningswet zelf gaat uit van het beginsel dat onteigening een uiterst middel is. Eerst dient de gemeente in minnelijk overleg er met de eigenaar/erfpachthouder uit te komen. Door nu al berekeningen te geven over onteigeningsschadeloosstellingen verspeelt de gemeente een belangrijke onderhandelingspositie.

Die positie is in feite erg goed. Het is in het belang van de ontwikkelaar dat de gemeente medewerking verleent aan het vaststellen van een bestemmingsplan, aan het maken van ontsluitingen op het verkeersnet en aan het verlenen van ettelijke vergunningen en ontheffingen. In dergelijke situaties is het zeer gebruikelijk dat ook wordt onderhandeld over grondposities van de ontwikkelaar. Dat leidt dan tot afspraken over overdracht van die positie, of over een andere invulling van het gebruik dan wel de bestemming.

Overigens kan de gemeente ook zelfstandig de bestemming van Kavel X wijzigen in groen: in dat geval is hoogstens een vergoeding voor planschade aan de orde. Die vergoeding is veel lager dan de schadeloosstelling voor onteigening. Nadeel is wellicht wel dat het eigendom van de grond niet bij de gemeente komt.

Daarbij valt ook veel af te dingen op de voor de ontwikkelaar zeer gunstige berekeningen voor de waarde van Kavel X. Er worden zonder verdere toelichting wel zeer hoge bouwkosten voor ondergrondse parkeerplaatsen opgevoerd (€3.150.000,-), maar nergens worden de baten van die parkeerplaatsen genoemd.

In ditzelfde kader is het onverantwoord dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan nog steeds niet duidelijk is, nu er geen anterieure overeenkomst is. De gemeente is niet verzekerd van het verhalen van haar kosten (bijvoorbeeld haar kosten van voorbereiding et cetera). Ook kosten van de groene inrichting van Kavel X kunnen op de ontwikkelaar worden verhaald, omdat in ieder geval een deel van die kosten ten dienste is van de nieuwe bebouwing.

Actiecomité Stop de Bouwwoede **Westerpark Groen!**

Vraag: wilt u eerst ervoor zorgen dat de economische uitvoerbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan conform de eisen veiliggesteld wordt? In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is namelijk bepaald dat in de toelichting van het bestemmingsplan in ieder geval 'de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan' moeten zijn opgenomen. Dit volgt uit artikel 3.1.6 Bro.

Verder vragen we in het kader hiervan het financiële verhaal goed tegen het licht te houden, rekening houdend met de onderhandelingspositie van de gemeente, en te komen met nieuwe berekeningen waarop niets valt af te dingen.