



## Zienswijze Concept Ontwerp Bestemmingsplan voor de uitbreiding van het Onderstation Nieuwe Meer II

### Waarom deze zienswijze

De vereniging “De Oeverlanden Blijven!” maakt in deze zienswijze bezwaar tegen de voorgenomen aanpassing van het bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. uit 2013 om de realisatie van een extra Liander onderstation en uitbreiding van het Tennet transformatorstation (Bestemmingsplan Onderstation Nieuwe Meer II, Ontwerp 4 april 2022) te faciliteren. Ons bezwaar betreft de voorgenomen bouwhoogte van enkele gebouwen van het onderstation en transformatorstation en betreft de wijze waarop wordt gemeend dat de gebouwen ruimtelijk kunnen worden ingepast zodat een acceptabele toegang tot het landschapspark de Oeverlanden wordt verkregen. Daarnaast maken we bezwaar tegen de demping van een deel van een sloot en verbreding van de wetering langs de Oude Haagseweg, tegen de planologische inpassing, tegen de verwachte geluidsbelasting voor natuur en recreatie in de Oeverlanden, tegen onderdelen van de Ruimtelijke Programma van Eisen en tegen de juridische niet-afdwingbaarheid van dit programma en vragen wij om verbetering van de wandel- en fietsinfrastructuur langs de Anderlechtlaan.

### Wie zijn wij

Vereniging “De Oeverlanden Blijven!” is opgericht in januari 1984 en komt voort uit de gelijknamige actiegroep die in 1982 tegen bebouwingsplannen in de Noordelijke Oeverlanden van het Nieuwe Meer streed. De vereniging bezit rechtspersoonlijkheid waardoor in rechte aan procedures kan worden deelgenomen. Dit is gebeurd in 1985 tegen de dumping van verontreinigde bagger en ander materiaal in het Nieuwe Meer, in 2009 tegen plannen van NUON om warmte te lozen in- en koude te winnen uit het Nieuwe Meer en in 2020 tegen het plan van het Zuidsdok om een tweetal bosjes te kappen ten behoeve van bouwplaatsen.

De werkzaamheden van de vereniging beslaan het terrein van de Oeverlanden, de noordelijke oever van het Nieuwe Meer tussen de Schinkel in het oosten en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder in het westen. De Riekerpolder behoort ook uitdrukkelijk tot ons aandachtsgebied, eveneens het deel van de Riekerpolder dat westelijk van de Ringvaart ligt, tussen de dijk en het Koekoekslaantje.

### Het perceel

De weilandpercelen in de hoek tussen de Anderlechtlaan en de Oude Haagseweg hebben vanaf het begin van de actiegroep in de aandacht gestaan. Zij vormen de coulissen van de entree van de Oeverlanden vanuit (Nieuw) Sloten, Osdorp en de verder weg gelegen delen van Nieuw-West. Een doorn in het oog was toen de illegale verharding van het weiland waarop oude vrachtwagens gestald stonden. In 2000 is een tijdelijke vergunning verleend aan de eigenaren voor een McDonald’s vestiging op het gehele perceel dat toen nog doorliep tot aan de afrit van de A4. In 2003 werd het huidige transformatorstation op dit parkeergedeelte van McDonald’s opgericht, zonder nadere kennisgeving of wijziging van de bestemming, die toen ‘agrarisch en veenderij’ was. Daarna is een gebouw tot stand gekomen dat deels tot pal op de kavelsloot gebouwd is en dat daardoor nadrukkelijk aanwezig is en een grote invloed heeft op de directe omgeving.

De eigendomsgeschiedenis van dit stukje Riekerpolder is opmerkelijk te noemen. Na aanvankelijk het terrein in erfpacht te huren van de eigenaren heeft Liander de grond recentelijk in eigendom verworven.



Juist dit laatste feit wordt nu ingebracht in de procedure tot bestemmingsplanwijziging, geen technische- of ruimtelijke ordeningsargumenten worden aangevoerd maar het feit dat Liander deze grond in eigendom heeft. Inmiddels liggen er veel stroomkabels en komt er binnenkort weer een leiding bij die naar Vijfhuizen loopt.

## Het ontwerp bestemmingsplan

Het plan voor wijziging van de bestemming valt samen met een bijna kant en klaar bouwplan voor een groot onderstation met uitbreiding van het transformatorstation die qua vermogen in totaal driemaal zo groot zal worden als het reeds aanwezige onderstation. Het perceel van dit station meet ongeveer 2200m<sup>2</sup>, het perceel waarop het nieuwe onderstation moet worden gebouwd, meet 4800m<sup>2</sup> en is dus net iets meer dan tweemaal zo groot. Dit noopt om een viertal bouwvolumes te maken die daardoor aan drie zijden tot direct tegen de kavelgrenzen worden neergezet. De volumes hebben industriële afmetingen.

In het Ruimtelijke Programma van Eisen (RPvE) wordt gesteld dat het onderstation in de omgeving ingepast moet gaan worden, maar met de voorgenomen omvang wordt het onmogelijk dit ook te realiseren. Het huidige transformatorstation is al een dissonant, mede vanwege gebrek aan onderhoud en beheer van het exterieur van het gebouw en het maaiveld. Het voorgenomen gebouw strekt zich uit langs de Anderlechtlaan over de gehele lengte die nu nog open is tot aan de hoek met de Oude Haagseweg.

De twee Tennet GIShallen krijgen een footprint met een hoogte van 15 meter. Het gebouw is allereerst in strijd met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) waarin een maximum bebouwing van 7 meter is toegestaan. Het ontwerp bestemmingsplan stelt ten onrechte dat deze bouwhoogte met 'slechts' 3,30 meter wordt overschreden (pagina 20 van 52), maar deze aannahme gaat uit van een bouwhoogte van 11,5 meter terwijl dat 15 meter moet zijn. Er is dus sprake van een voorgenomen overschrijding van in totaal 6,8 meter; het dubbele van wat is toegestaan. Een gebouw met een dergelijke hoogte valt ook niet in te passen in een groene omgeving, zeker niet omdat in het ontwerp (pagina 21 van 52) wordt vastgesteld dat de bomen en struiken niet hoger zullen worden dan de maximaal toegestane hoogte van 7 meter. Het is niet uit te leggen waarom een gebouw wel de maximale toegestane hoogte mag overschrijden maar de omringende beplanting niet.

## Ruimtelijke inpassing

De aandacht van de overheid, rijk provincie en gemeente, voor groen in de woonomgeving is toegenomen, mede door voortgaande en snelle groei van de bevolking en de recente coronapandemie, vanwege het grote belang van rust en ruimte voor de bewoners voor hun fysieke en mentale welbevinden.

Het Ruimtelijke Programma van Eisen (RPvE), die voorwaardelijk wordt gesteld voor de vergunningverlening, besteedt mooie woorden aan de eisen die worden gesteld aan het vergroenen van het gebouw. Maar bij het uitwerken van deze eis, verzuimt het RPvE te onderzoeken in hoeverre dat ook mogelijk is. Zoals eerder opgemerkt, worden de gebouwen geplaatst tegen de kavelrand. Tussen deze rand en de openbare weg is geen ruimte beschikbaar om die vergroening te realiseren. De opmerking in de RPvE dat de bebouwing op ruime afstand komt van het wandel- en fietspad langs de Anderlechtlaan is niet in overeenstemming met de werkelijke situatie. Dit wringt des te meer als ook de voorgenomen en sterk noodzakelijke verbetering van het fiets- en voetgangersdeel van de Anderlechtlaan wordt gerealiseerd (zie hieronder). Het onvermijdelijke resultaat zal zijn dat de gebouwen zo goed als volledig in het zicht zullen blijven.



Voor wandelaars en fietsers, een groep waarvoor de vereniging met name wil opkomen, doet dit ernstig tekort aan de beleving van schoonheid en rust, gaande naar- of komende van de Oeverlanden. Of doorgaand wandel- en fietsverkeer richting Schiphol langs de Oude Haagseweg.

In de voorgestelde wijziging van het bestemmingsplan ten behoeve van de energietransitie van fossiel naar hernieuwbaar zien wij geen bezwaar, zoals dat ook in de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden staat geschreven. Echter de omvang van het gelijktijdig gemaakt bouwplan doet huiveren. Hierin spreekt een sterk op groei van de stad en de productie gerichte visie. Dit staat op gespannen voet met het rentmeesterschap en de gezondheidsbevorderende rol die groen in de onmiddellijke woonomgeving speelt. Dit onderstation en transformatorstation zijn geen tijdelijke zaak, maar moet de komende eeuw functioneren en daarom is het van het grootste belang dat aan de gebouwen de hoogste eisen op het gebied van schoonheid worden gesteld zodat de generaties na ons langs een prettige route van- en naar de Oeverlanden, het Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos kunnen wandelen of fietsen.

Om dat te bereiken moet de omvang van de gebouwen in overeenstemming worden gebracht met de beschikbare ruimte en de directe omgeving van de Riekerpolder en de Oeverlanden. In hoeverre is er rekening gehouden met de natuurwaarden bij de bepaling van het in te installeren vermogen in Nieuwe Meer II? Bij het bepalen van het aantal onderstations in Amsterdam en omgeving moet de natuurwaarde van de omringende omgeving medebepalend zijn bij wat maximaal kan worden ingepast, ook in Nieuwe Meer II. Het totaal opgestelde vermogen zal dan ook beperkt moeten worden tot tweemaal het vermogen van het huidige onderstation. Alleen op deze manier blijft er voldoende ruimte op het perceel om daadwerkelijk de gebouwen goed en mooi in de omgeving in te passen met behoud en verbetering van de aanwezige begroeiing van de perceelranden. In het voorgestelde plan is voor dat streven geen ruimte, hoe mooi hier in het RPVE ook lippendienst aan wordt bewezen.

## Ontsluiting van de kavel

De demping van een sloot en het vergroten van de Molenwetering kan in onze ogen geen genade krijgen. De demping lijkt geen noodzaak en de historische Molenwetering van de Riekerpolder van 1636 raakt verder uit het zicht na alle eerder aanslagen op de polder, waarmee ook de huidige oeverbegroeiing verloren zou gaan en het zicht op de installaties niet langer gecamoufleerd zal worden. Een nieuwe duikerbrug voor ontsluiting vanaf de Oude Haagseweg wijzen we af, hooguit een tijdelijke voorziening tijdens de bouw. Liefst dient deze ontsluiting geheel te vervallen. Een gezamenlijk gebruik van de bestaande duikerbrug van het gasstation lijkt technisch goed mogelijk. Als een eigen ontsluiting onvermijdelijk is dan moet deze een kwalitatief veel beter aanzien krijgen en ook minder worden gedimensioneerd om acceptabel te zijn.

Ook vragen wij om de bestaande ontsluiting aan de Anderlechtlaan te laten vervallen. Deze ontsluiting kent nu een uitvoegstrook die de beperkte ruimte voor wandel- en fietspad nog verder beperkt en een goede toekomstige oplossing voor het verbeteren ervan verhindert. Voor de betreffende kavel van beperkte omvang lijkt er geen goede reden om meer dan één toegang te hebben. Een enkele gecombineerde toegang van gasstation en het perceel van de netbeheerders is de oplossing die het minste aanpassing vraagt aan de Oude Haagseweg en die de beste oplossing mogelijk maakt voor een verbeterde toegang tot de Oeverlanden via de Anderlechtlaan.

Als compensatiemaatregel voor het dempen van een slot aan de westzijde en de aanleg van de duikers wordt voorgesteld de sloot aan de Oude Haagseweg te verbreden. Dit voorstel vernietigt meer biodiversiteit dan met de maatregel wordt beoogd. Dit voorstel moet worden vervangen door een voorstel om in samenwerking met onze vereniging een verantwoord alternatief uit te werken. Het beste is natuurlijk



om zowel het dempen als de duiker te laten vervallen. De noodzaak voor beiden wordt in het ontwerp bestemmingsplan niet aangetoond.

De resterende originele weilanden van de veenpolder, waar Betje Polak in 1929 onderzoek deed naar de botanische samenstelling van het Hollandse veen en daarop promoveerde aan de universiteit van Amsterdam, dienen planologisch beschermd te worden. Voor een deel vallen ze in de veiligheidszone van het gasstation, maar er loopt nu onderzoek of het mogelijk is ze geheel op te nemen in de provinciale ecologische hoofdgroenstructuur.

### Afstand tot bebouwing, natuur en recreatie

Meerdere regelingen die worden geëvalueerd in de ontwerp bestemmingsplan stellen voorwaarden aan de minimale afstand die in acht moet worden genomen tot de bebouwing en vooral woningen. Deze afstand is van toepassing bij milieuzonering, luchtkwaliteit en elektromagnetische velden. Vervolgens wordt dan geconstateerd dat er geen woningen zijn op deze afstand. Wat echter wordt vergeten is dat er een Projectnota Schinkelkwartier is waarin bebouwing wordt voorgesteld in het gebied tussen de Oude Haagseweg en de A4. Deze voorgenomen bebouwing ligt wel binnen de 300 meter grens en daarmee voldoet het ontwerp bestemmingsplan niet aan de eisen van de genoemde regelingen en had minstens de Projectnota Schinkelkwartier betrokken moeten worden bij de afwegingen in het ontwerp bestemmingsplan. De voorgenomen bebouwing in het voornoemde gebied en de planologische consequenties van het onderstation zijn nu strijdig met elkaar zoals op pagina 26 van 52 van de toelichting wordt verduidelijkt.

Ook aan de afstand tot de omringend natuur wordt geen aandacht besteed. Er wordt geconcludeerd dat de kavel buiten het natuurnetwerk valt en dat nader onderzoek niet nodig is. Maar de geluidsbelasting van het onderstation reikt tot ver in de Oeverlanden; er komt een forse geluidszone rondom de nieuwe gebouwen. De impact van die geluidszone beperkt zich niet alleen tot de natuur zelf maar ook tot de gebruikers van de natuur. In de geluidszone komen de recreatiestranden te liggen die in het kader van de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden worden opgewaarderd door de gemeente. Corona benadrukte het belang van het hebben van natuur voor de bewoners van Amsterdam. Het gebied wordt druk bezocht; vooral de ruigheid van het gebied en de rust aan de oevers van het Nieuwe Meer worden sterk gewaardeerd. De hoge geluidsbelasting die het gevolg zal zijn van de nieuwe gebouwen op Nieuwe Meer II is niet acceptabel; het degradeert de Oeverlanden tot een industriegebied terwijl het beleid in de Oeverlanden is gericht op kwaliteitsverbetering van zowel de ecologische waarde van het gebied als de gebruikswaarde voor recreanten. De ontwikkelstrategie is ten onrechte niet betrokken bij de oordeelsvorming over het concept bestemmingsplan; de gevolgen van de geluidsbelasting had betrokken moeten worden bij het oordeel in welke mate het onderstation kan worden uitgebreid. Het effect van de geluidsbelasting op natuur en recreatie had moeten worden onderzocht.

### Verbeteren Anderlechtlaan voor voetgangers en fietsers

In het RPvE wordt terecht geconstateerd dat de Anderlechtlaan een belangrijke toegangsweg is tot de Oeverlanden. Echter, zowel het wandelpad als het fietspad zijn van een bedroevende kwaliteit in termen van breedte en kwaliteit van de bestrating. Op sommige plaatsen zijn zowel het wandelpad als het fietspad erg smal en is het wegdek van beiden deels verdwenen, overwoekerd of kapot. Om die gewenste hoogwaardige toegangsverbinding te maken zal extra ruimte richting de rijbanen voor de auto's gevonden moeten worden; er is geen ruimte daarvoor richting kavel; er is dan nog minder ruimte om door beplanting



het zicht op de gebouwen te ontnemen. Het RPvE zal meer in detail aan moeten geven hoe de vergroening tussen de Anderlechtlaan en de bebouwing moet worden gerealiseerd.

## Ruimtelijk Programma van Eisen

Los van een aantal inhoudelijke aspecten die elders in deze zienswijze wordt behandeld, valt op dat er tegenstellingen zijn in de documenten met betrekking tot de status van deze RPvE. Ten eerste wordt zowel in het ontwerp bestemmingsplan als in de RPvE gesuggereerd dat aan de door de gemeente Amsterdam gestelde eisen moeten worden voldaan voor de bouw van het onderstation en uitbreiding van het transformatorstation en dat de kosten daarvoor geheel voor rekening zullen zijn van de netbeheerders. *'Er zijn geen financiële consequenties voor de gemeente'* (Bestuurlijke samenvatting gemeente Amsterdam van 19 april 2022).

Weliswaar is de RPvE toegevoegd als bijlage 1 bij de Regels maar de verplichting om aan de eisen van de RPvE te voldoen is in deze regels niet opgenomen. Daarmee ontbreekt de juridische afdwingbaarheid van het voldoen aan de RPvE.

Ten aanzien van de uitvoerbaarheid van de RPvE is er ook onduidelijkheid. In de RPvE wordt op blad 11 vermeld dat de gemeente verantwoordelijk is voor de inrichting van het openbare gebied buiten het terrein en dat afstemming met de netbeheerders zal plaatsvinden. Door dit in de RPvE op te nemen is er geen enkele garantie dat de zo mooi beschreven vergroening ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en dat deze vergroening wordt gefinancierd door de netbeheerders als onderdeel van het bouwplan.

## Tot slot

We onderkennen dat er tussen droom en daad veel in de weg staat, maar dat ontslaat niemand van de plicht goed na te gaan wat op de langere termijn belangrijk is om natuur en recreatie in de nabijheid van de woonomgeving in zo goed mogelijk staat te behouden. Energietransitie moet hiermee samengaan en mag niet het kind met het badwater weggoien.

Wij vragen dan ook het volgende.

- De uitbreiding van het vermogen zodanig te beperken dat er een bouwhoogte ontstaat die de hoogte van de bestaande bebouwing op de kavel niet te boven gaat.
- De uitbreiding van het vermogen zodanig te beperken dat er niet gebouwd hoeft te worden tot tegen de kavelrand zodat er voldoende ruimte is voor beplanting om de gebouwen aan het zicht te ontnemen.
- Voorkomen dat er een extra duikerbrug wordt gemaakt en een sloot wordt gedempt door een ontwerp te kiezen waarbij de toegang van het gasstation kan worden gebruikt.
- Na te gaan of er strijdigheden zijn met het Projectnota Schinkelkwartier en indien dat het geval is het ontwerp bestemmingsplan daarop aanpassen.
- Onderzoek doen naar de gevolgen van de geluidsbelasting voor natuur en recreatie in de Oeverlanden en na te gaan in hoeverre deze belasting strijdig is met het beleid met betrekking de Oeverlanden, zoals onder meer verwoord in de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden.
- De ruimte voor de verbetering van de inrichting van de Anderlechtlaan voor voetgangers en fietsers te betrekken bij het ontwerp bestemmingsplan.



- Een beter uitgewerkt Ruimtelijk programma van Eisen op te stellen die uitgaat van de werkelijke situatie ter plekke en die in de Regels vast te leggen als randvoorwaardelijk voor het verlenen van vergunningen voor de bouw.

Amsterdam, 10 augustus 2022

Vereniging "De Oeverlanden Blijven!"

Namens het bestuur,

Nico Jansen