

**RE:**

## **InspraakConceptNVUVerbeteringTramlijn2Heemstedestraat**

---

**Van:** WestelijkeTramlijnen (WestelijkeTramlijnen@IVV.amsterdam.nl)

**Verzonden:** woensdag 19 februari 2014 9:13:30

**Aan:** 'stem\_ Zuid- en Pijpbelangen' (stem\_zpbelangen@hotmail.com)

Geachte heer /mevrouw,

Wij danken u hartelijk voor uw zienswijze. Uw zienswijze zal verwerkt worden in de Nota van Beantwoording. In deze Nota staat vermeld wat wij met uw zienswijze hebben gedaan. De Nota van Beantwoording wordt samen met de definitieve Nota van Uitgangspunten in maart aan het college van B&W voorgelegd. Zodra het besluit is genomen, krijgt u de stukken toegezonden.

Met vriendelijke groet,

Onno van het Groenewoud  
Projectleider Verbetering Westelijke tramlijnen 1,2 en 13

- X Afdeling Beleid & Expertise
- X Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
- X Gemeente Amsterdam

Bezoekadres: Nieuwevaart 5-9  
Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

**E-mail** [o.vanhet.groenewoud@ivv.amsterdam.nl](mailto:o.vanhet.groenewoud@ivv.amsterdam.nl)

---

**Van:** stem\_ Zuid- en Pijpbelangen [mailto:stem\_zpbelangen@hotmail.com]

**Verzonden:** dinsdag 18 februari 2014 16:46

**Aan:** WestelijkeTramlijnen

**Onderwerp:** InspraakConceptNVUVerbeteringTramlijn2Heemstedestraat

Geachte heer van het Groenewoud,

bijgaand ook de inspraakreactie/verzoekschrift tramlijn 2 die per fax aan uw dienst is verzonden.

met vriendelijke groet,

Vereniging Zuid- en pijpbelangen



Openbaar Vervoer

## Willemsparkweg Vervallende tramhaltes lijn 2

Het heeft zo'n 4 jaar geduurd om dit veilige ontwerp, dat nu moet verdwijnen, tot stand te brengen

### **Inspraakreactie**

De data van de inspraak/voorlichtingsavonden waren zó gekozen dat vele buurtbewoners al op vakantie waren of tenminste de koffers paktten. Nochtans was een relevant aantal mondige en wijze inwoners aanwezig. De bedoeling is de tramhaltes van de Jacob Obrechtstraat en de Emmastraat te doen vervallen om met lijn 2 sneller de westrand of het centrum te bereiken. Slimme rekensommetjes moeten aantonen dat voor de tram en haar zittende passagiers ongeveer tweemaal

zoveel minuten worden gewonnen als het de lopende aspirant-passagier extra kost. Hierbij worden enerzijds de trampassagiers opgeteld en anderzijds de aanstromende passagiers in spe.

Volgens de informatie kost de extra looptijd 3,5 minuut (250 meter). Maar wie loopt daar? De jongste ambtenaar? Wie van de pasagiers met bijv. rolkoffer, kinderwagen, stok, rollator of rolstoel haalt deze afstand in 3,5 minuut? De overgebleven halte van de Cornelis Schuytstraat wordt immers bij deze gelegenheid 'toegankelijk' gemaakt,

d.w.z. gelijkvloers met de tram.

Lijn 2 is ooit bedoeld als buurtvoorziening en heeft veel kleinschalige activiteiten mogelijk gemaakt. Wordt het nu een 'tracé'? Hoe openbaar is dit vervoer?

Niet alleen de vakantie, maar ook de inspraaktermijn is verstreken. Verzoeken om informatie en reacties kunt u sturen naar de heer O. van het Groenewoud, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam.

*Corlies Bosma-van het Kaar*

De Willemsparkweg moet voor onderhoud op de schop en de gemeente wil van de gelegenheid gebruik maken om "de kwaliteit van tramlijn 2 te verbeteren" en tevens het GVB minder verlieslijdend te maken. Dat gebeurt o.a. door twee haltes op te heffen. Daarmee wordt geld bespaard (voor het toegankelijk maken van die haltes) en tijd gewonnen omdat de tram sneller kan rijden: niet alleen doordat minder gestopt hoeft te worden, maar ook doordat auto's nu op de kruising bij de Obrechtstraat over de trambaan kunnen rijden en trams daardoor niet voorzichtig

hoeven te doen vanwege invoegende auto's na de kruising. De plannen zijn bij de meeste omwonenden niet in goede aarde gevallen, zoals bovenstaande inspraakreactie illustreert. Ook zijn mensen bang dat de Willemsparkweg een racebaan voor trams en auto's wordt. En niet weinigen betwijfelen de beoogde rendementsverbetering. Op een voorlichtingsbijeenkomst werd geapplaudisseerd toen een bewoner vroeg of de tram niet langzamer kan rijden; hij rijdt nu immers al te snel?

Wat de bewoners niet is verteld, is dat dit verbeterplan eigenlijk achterhaald is

door een plan van de Stadsregio waarin lijn 2 over een paar jaar lijn 11 gaat heten en alleen nog maar tussen CS en het Hoofddorpplein heen en weer rijdt. Er komt dan een andere lijn 2 die als sneltram over de Overtoom gaat rijden. Die 'nieuwe' lijn 11 wordt een zgn. 'comforttram' die niet harder hoeft te rijden dan de huidige lijn 2. Zijn dan dus alle 'verbeteringen' voor niets geweest? (JK)

**De plannen van de Stadsregio zijn in te zien op de website van de Stadsregio: [bit.ly/19F8ekN](http://bit.ly/19F8ekN)  
Meer info over de plannen met de Willemsparkweg: [bit.ly/19F8VKU](http://bit.ly/19F8VKU)**

VERENIGING



BELANGEN

**TEGEN DEELRAADS-  
WILLEKEUR**

Gemeente Amsterdam  
t.a.v. dhr. O. van het Groenewoud,  
Postbus 95089,  
1090 HB Amsterdam.

**Aan faxnr. 020-5565700 verzonden. ( totaal 8 bladen)**

Amsterdam, 17 februari 2014

Tevens per mail met de bijlagen: westelijketramlijnen@ivv.amsterdam.nl.

Betreft: inspraak Concept Nota van Uitgangspunten tramlijn 2 tracé Heemstedestraat.

“Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de Heemstedestraat tussen het Hoofddorpplein en de Westlandgracht, door het creëren van vrijliggende fietspaden en het aanleggen van een vrije trambaan richting Hoofddorpplein”.

Hierbij de inspraakreactie/ verzoekschrift van de Vereniging Zuid- en Pijpbelangen, mede namens 27 bewoners, zie bijgaande lijst in bijlage 1.

Al eerder zijn zienswijzen- en later 250 bezwaren ingediend door bewoners uit- en rondom de Heemstedestraat. Met de mening van de bewoners en hun organisaties is niets gedaan.

Het is daarom beledigend, dat de gemeente Amsterdam samen met het stadsdeel Zuid opnieuw hiermee komen.

Het wordt als pesten beschouwd, daarom wordt deze inspraak gezien als een verlengstuk van de eerdere kapprocedure, waar alle argumenten al zijn gewisseld en machtigingen zijn verleend.

Er is op 21 januari 2013 door de Vereniging Zuid- en Pijpbelangen een zienswijze gegeven op de **nota Mobiliteitsaanpak. Zie in de bijlage 3.**

Bij de beantwoording en de aanpassing door het College van B en W van Amsterdam, (13 april 2013) dat maatwerk toegepast zal worden bij de karakteristieke boombeplanting in smalle straten, zoals de Heemstedestraat. Zie blz.20 in de nota van beantwoording: “Bij de afwegingen voor reconstructies in het kader van de plusnetten wordt ook het belang van het groen afgewogen”

In de onderhavige Concept-Nota van Uitgangspunten is daarvan niets te merken.

Het belang van het groen is geheel niet afgewogen.

De 29 bomen vallen onder laanbeplanting en zijn onderdeel van de hoofd-bomenstructuur.

Diverse iepen zijn monumentaal en zijn een van de laatste in het stadsdeel Zuid van deze omvang en ouderdom. ( bron stadsdeel Zuid)

**De bomen zijn heel bepalend voor het straatbeeld en noodzakelijk voor de leefbaarheid.**

**Die verslechtert blijvend bij kap.**

Het kappen van alle bomen staat in geen verhouding tot de paar seconden tijdwinst die de tram 2 krijgt, maar weer verliest als de brug bij de Zeilstraat open gaat of gedurende de spits.

Ook de spits zorgt op het Hoofddorpplein voor files die de doorstroming van de tram, ook al komt deze op een verhoogde baan, bij de rotonde afremt.

Oorspronkelijk was er bij de vorige herprofilering een rails gelegd.

Daar is plotseling een 2<sup>e</sup> rails naast gelegd, vandaar de te grote onderlinge afstand.

Hierdoor ligt de rails veel dichters naar het noorden en hindert fietsers.

Deze gevaarlijke situatie heeft de gemeente toen zelf gecreëerd.

Overwogen zou kunnen worden, als onderdeel van maatwerk, om in de Heemstedestraat te kiezen voor een enkel tramspoor, zodat er meer ruimte komt voor vrijliggende fietspaden met behoud van parkeren, de bomen en brede stoepen.

De bestaande terrassen hoeven dan niet weg.

De tram over één verhoogde baan te laten rijden met wisselspoor ( zoals de Middenweg, in de Van Baerlestraat of de Uterrechtsestraat) is dan ook goed uitvoerbaar.

Dit plan was immers bij de vorige inrichting het uitgangspunt.

Dan ontstaat er nog meer ruimte voor alle toe te voegen functies met behoud van de bomen.

Het gaat slechts om een winst van 50 tot 100 cm die nodig is tussen de bomen.

Aan de oneven zijde kan langs parkeren blijven; de auto's staan dan direct aan de rijweg.

De straat moet als woonstraat de status krijgen van een 30-km zone, zo nodig voorzien van verkeersdrempels.

Juist de huidige gestage passage van trams zorgt qua snelheid voor een acceptabelere verkeersafwikkeling, zodat het ook voor de oudere bewoners doenbaar blijft zich zonder levensgevaar op straat te begeven.

Volgens plannen van de Stadsregio verdwijnt lijn 2 op de Willemsparkweg.

Er komt een nieuwe tramlijn 11 te rijden die geen snelheidsprioriteit meer heeft, met als eindpunt de rotonde van het Hoofddorpplein.

Lijn 2 wordt een sneltram en zal in de toekomst zijn route via de Overtoom richting West vervolgen.

Er zijn dus hoegenaamd geen argumenten meer om de bewoners hun bomen af te nemen.

Dat de straat verkeersveiliger moet worden, staat niet ter discussie.

Dit kan, zoals al eerder aangeven, via maatwerk plaatsvinden.

Eerder heeft de Vereniging Zuid- en Pijpbelangen samen met de Stichting Belangenbehartiging Bewoners en Ondernemers Oud Zuid o.a. voorkomen, dat eerder bomen werden gekapt voor vrijliggende fietspaden aan de ring Oud-Zuid.

Door maatwerk en via mediation is er via de rechter tot een oplossing gekomen en bleven de bomen staan, doordat er met het profiel is geschoven. ( Ring Oud-Zuid deel Ceintuurbaan)

Liever een smal fietspad dan een breed fietspad, waarvoor de bomen moeten verdwijnen.

Het gaat dan slechts om 50 cm meer verkeersruimte, waarvoor de bomen moeten wijken.

Richting de stad uit kan een verhoogd fietspad van bv. 1 meter met een schampruimte van 50 cm- en voorzien met schuine oprij-rand komen, zodat er op veilige plaatsen nog tussen de bestaande bomen kan worden geparkeerd.

Zie bv. de Ceintuurbaan tussen het Sarphatipark en de van Woustraat aan de oneven zijde.

De rails in de Heemstedestraat kunnen opschuiven, waardoor veel ruimte ontstaat en het overzichtelijker wordt.

Richting de stad in kan een smal vrijliggend fietspad van bv. 1 meter komen, direct naast de bomen met een schampstrook van 50cm langs de geparkeerde auto's die dan direct aan de rijweg staan.

Daarnaast is er genoeg ruimte voor een rijweg met de verschoven verhoogde trambaan.

Nu er toch met de rails in beide richtingen geschoven gaat worde, kan dit voorstel daarbij worden meegenomen of onderzoek worden gedaan naar de inpasbaarheid.

Als maatwerk wordt geleverd kunnen de gewenste functies, net zoals op de Ceintuurbaan is gebeurd, worden ingepast. De Ceintuurbaan is qua breedte te vergelijken met de Heemstedestraat.

Eerder werd Zuid opgeschrikt door massaal burgerprotest in 2012 ( met tweeënhalfduizend boze brieven van bewoners uit heel Zuid) tegen het groenbeleid van stadsdeel Zuid.

Er zijn in de kapverordening van Zuid nieuwe bepalingen opgenomen die burgers uitsluiten van participatie, inspraak, beleidsbeïnvloeding en toegang tot het recht!!

Daaraan dient de gemeente Amsterdam geen medewerking te verlenen!

Alle eerder ingebrachte argumenten uit 2012 en 2013 worden hierbij overgenomen en ingelast.

Vereniging Zuid- en Pijpbelangen tegen Deelraadswillekeur

Hoogachtend,

Voorzitter T.F.I.M. Keijser

W.G.

Secretaris H.J. van der Kleij

W.G.

**3 bijlagen**

## **Bijlage 1 en 2 ontbreken**

De lijst en een voorbeeldmachtiging van de eerder overlegde 27 machtigingen zijn vanwege privacyredenen niet op het internet geplaatst.

VERENIGING



BELANGEN

TEGEN DEELRAADS-  
WILLEKEUR

Amsterdam 21 januari 2013

Blad een van drie

**“Inspraak Mobiliteitsaanpak Amsterdam”**  
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer,  
Postbus 95089,  
1090 HB Amsterdam.  
Aan faxnr. 020-5565700.  
Per fax- en per mail aan: [inspraak@ivv.amsterdam.nl](mailto:inspraak@ivv.amsterdam.nl) verzonden.

**Inspraakreactie Vereniging Zuid- en Pijpbelangen tegen Deelraadswillekeur op de nota Mobiliteitsaanpak. ( uitwerking van de Structuurvisie 2040, maar geldig voor de periode tot 2025.)**

Onder leiding van mw. R. van Dolder (VVD) werd op de raadscommissie van stadsdeel Zuid van 15 januari jl. geen gelegenheid geboden tot het uitwisselen van meningen. Er werd zelfs gedreigd met uitzetting van commissieleden die toch het woord wilden nemen. Om die reden moet de inspraak verlengd worden.

Nieuw is het netwerk voor hoofdverkeersgebruikers. Dit wordt opeens voorgesteld, terwijl de bestaande structuur van de diverse hoofdnetten Auto en Rail toch voldoet. Dit heeft verstrekende gevolgen voor de inrichting van straten. De meerwaarde van de Plusnetten valt te betwijfelen, aangezien de Amsteldijk ook een dergelijke status dreigt te krijgen.

De Vereniging voorziet alleen grote nadelen. De Amsteldijk is met zijn onafgebroken monumentale gevelwanden beschermingswaardig en fungeert al als groen/blauwe fietsroute langs de Amstel, met zijn groene kades.

Door extra autoverkeer, vanwege de nieuwe aan te geven status, dreigen de gevels verder aangetast te worden door de uitlaatgassen en verslechtert de luchtkwaliteit.

Ook de dichtbevolkte Oost-Pijp krijgt te maken met een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit.

Een dergelijke ontwikkeling is onaanvaardbaar- en ontoelaatbaar!!

De bestaande situatie dient daarom uitgangspunt te blijven.

Een dergelijke verkeerscorridor, inclusief het permanente verkeerslawaaai, dreigt het leven van de aan- en omwonenden nog verder aan te tasten!! De gezondheidsschade door uitstoot van uitlaatgassen, inclusief CO<sub>2</sub>, NO<sub>X</sub>, Fijnstof en Roetdeeltjes is voor steeds meer bewoners op termijn dodelijk.

Uit deze nota blijkt ook, dat de protesterende bewoners tegen de aanleg van de Boerenwetering-garage geen kans hadden tegen dit onderonsjesbeleid van de heren Slettenhaar en Wiebes, als verstokte VVD-ers.

Op blz. 28,” inzake minder parkeren en meer doorstroming”. “Men wil tot 2020 5000 extra parkeerplaatsen realiseren; o.a. door betere benutting van de restcapaciteit in bestaande garages. Dit zou 3300 plaatsen opleveren.

Voorts worden 500 plekken in geplande garages bij de Noord-Zuidlijn-stations benut en zijn er veegevoerde bouwplannen van stadsdelen voor twee nieuwe parkeergarages.”

Daarbij geldt als voorwaarde, dat de investeringen vergelijkbaar- en niet hoger mogen zijn dan garages in de stedelijke omgeving.

Hiermee wordt kennelijk de gehate Boerenwetering-garage bedoeld, als omgevingsproject van de Noord- Zuidlijn, waarmee de insprekende burgers, ten koste van hun eigen leefomgeving, door de VVD zijn opgelicht! Hiervoor moeten 25 bomen worden gekapt.

Ook de bejubelde politiek van het stadsdeel Zuid om bij sloop- nieuwbouw de bewoners en woningcorporaties verplicht te laten opdraaien voor de onbetaalbaar- dure aanleg van parkeergarages is toch wel heel erg tegenstrijdig aan een waarlijk liberale politiek.

Geen verplichting voor particulieren om bij nieuwbouw een eigen parkeergarage te moeten aanleggen.

Hierdoor wordt onnodige sloop bevorderd en verdwijnen juist de sociale huurwoningen.

Dit gaat ten koste van het nog schaarse groen en de grote bomen in de binnentuinen.

Die zorgen juist aanzienlijk voor het terugdringen van het CO2-gehalte in het stadsmilieu.

Dit wordt niet bereikt met de aanplant van kleinblijvende sprietjesbomen.

Sorry, maar de bewoners hebben even genoeg van dit autootje pesten, door deze omhoog gevallen VVD-ers. Andere wethouders met gezond verstand zouden nooit met zulke onmaatschappelijke beleidsvoorstellen komen en- hebben wellicht hun geloofwaardigheid hierbij behouden.

Op blz. 6 en 8 “heldere prioriteiten t.a.v. vervoersvormen die ruimte opeisen”.

Voor touringcars wordt onterecht een verkeersvoorrangsbeleid gevoerd op basis van verkeersstewards. Het is een kwaadaardige ontwikkeling, omdat verkeersovertredingen plaatsvinden, waarop niet wordt gehandhaafd.

Steeds meer groen en openbare ruimte wijkt voor parkeerplaatsen voor toerbussen. ( o.a. Van Baerlestraat/

P. Potterstraat, Stadhouderskade etc.)

In plaats van het weren van deze bussen krijgen ze nu alle ruimte, zoals in het Museumkwartier.

Dit leidt voor de zwakke verkeersdeelnemers tot gevaarlijke situaties. De bussen moeten uit het centrum geweerd worden.

Bussen, bv. vanuit de Stadhouderskade/ PC Hoofdstraat, slaan nu linksaf de veel te smalle Hobbemastraat in, waar fietsers op het te smalle fietspad en terrasbezoekers door zwenkende bussen op de te smalle trottoirs telkenmale in de verdrukking komen.

Vervolgens worden op de hoek bij de Diamantair Moppes de toeristen uit de bus gelaten, waarbij veelvuldig ( ook op het fietspad) dubbel wordt geparkeerd.

N.B. op een hoek, hetgeen in strijd is met alle elementaire bestaande- wettelijke

verkeersvoorschriften. Daarna vervolgen de buschauffeurs hun weg richting kruispunt Paulus Potterstraat / Honthorststraat.

Daarbij wordt voor  $\frac{3}{4}$  over de fietsstrook achter de fietsers aan gereden om vervolgens over de opstelstrook voor fietsers in de Honthorststraat uit te zwenken om een draai van 180 graden te kunnen maken over het kruispunt, richting ingang busparkeergarage. (alleen geschikt voor lage bussen)

Onder “inspelen op toekomstige ontwikkelingen”.

Een van de speerpunten is b.v. (sociale) veiligheid. “ Bij maatregelen voor de luchtkwaliteit blijft het meest effect per euro het uitgangspunt. Daarnaast staat Amsterdam open voor pilots om innovatieve oplossingen vanuit het bedrijfsleven te testen”.

De maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt niet bereikt met de bouw van grote ondergrondse parkeergarages. Het op maaiveld opheffen van parkeerplaatsen leidt juist tot meer zoekverkeer, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Dit leidt juist tot hogere parkeerdruk.

Bovendien worden de uitlaatgassen van in- en uitrijdende auto's geconcentreerd in de directe omgeving van deze garages, waardoor omwonenden op termijn gezondheidsschade oplopen.

Iedereen weet, dat deze parkeergarages een verkeersaantrekkende werking hebben en leiden tot meer uitstoot van uitlaatgassen.



Onze conclusie en aanbeveling is, om alleen parkeergarages buiten de Ring A-10 toe te staan. “Ook het economisch vestigingsklimaat is gediend met een goede inrichting van straten, wegen en pleinen, waarbij een optimale groenvoorziening voorwaarde is”.

“Bij een herinrichting dient maatwerk verricht te worden om deze vaak aanwezige karakteristieke groenvoorziening te behouden.” Zo nodig dient er een Centraal Stedelijke aanpak plaats te vinden.

Echter, het gemeentelijke- en stadsdeelscenario laat een andere beeld van de werkelijkheid zien. (b.v. Rode Loper, Ring Oud-Zuid, Heemstedestraat).

Op een deel van de Ceintuurbaan wil Zuid voor enkele decimeters breder trottoir en fietspad bijna 40 bomen kappen. Blijkbaar wordt al geanticipeerd op deze beleidsnota, vanwege plusnet fiets en plusnet voetganger.

Ook de grootste boom van de Pijp aan de Hobbemakade dreigt voor de Ring Oud-Zuid te worden gekapt.

Dit is dermate absurd, omdat met een beetje goede wil geschoven kan worden met de maatvoering. Dit gebeurde ook elders op de Ceintuurbaan. Schrap deze straat als plusnet fiets en voetganger of pas de maatvoering aan.

Nog in 2009 heeft het voormalig stadsdeel Oud-Zuid n.a.v. de inspraak in 2001 en 2008 over de Ring Oud-Zuid het eerder vastgestelde inrichtingsplan bevestigd. (met bewoners tot stand gekomen compromis, behoud van bomen en bredere rijweg.)

Deze nieuwe aan te wijzen structuur (plusnet fiets en voetganger) wordt nu al gebruikt om allerhande nieuwe functies, zoals obstakels, restafvalcontainers, de aanleg van extra brede fietspaden aan die openbare ruimte toe te voegen, inclusief de te compenseren parkeerplaatsen.

Dit alles wordt geforceerd tegen de wil van bewoners doorgevoerd. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt.

Wie tikt de portefeuillehouder van Openbare Ruimte en het Dagelijks Bestuur van Zuid hierover op de vingers?? Hier dient sprake te zijn van maatwerk, gezien de noodzaak van het behoud van de bestaande ( hoofd) groenstructuur!!

Deze misdadige praktijk door het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid dreigt ook voor de zgn. monumentaal iepen in de Heemstedestraat.

De straat wordt nu aangewezen voor het “Hoofdnet Openbaar Vervoer en Hoofdnet Voetganger.”

Met de bestaande bomen wordt geen rekening gehouden. Zuid gebruikt dit en wil alle bomen kappen!

Er zou overwogen kunnen worden, als onderdeel van maatwerk, om in de Heemstedestraat te kiezen voor een enkel tramspoor, zodat er ruimte komt voor vrijliggende fietspaden met behoud van de bomen en brede stoepen. De bomen zijn heel bepalend voor het straatbeeld en noodzakelijk voor de leefbaarheid. Die verslechtert blijvend bij kap.

Er kan ook gekozen worden om de tramrail die de stad uitgaat te delen met de auto.

De bomen blijven dan opgenomen in het straatprofiel. Dit gebeurt b.v. ook in de Van Baerlestraat en de Middenweg.

Ondanks massaal burgerprotest in 2012 –met tweeënhalfduizend boze brieven van bewoners uit heel Zuid- tegen het groenbeleid van stadsdeel Zuid, zijn er nieuwe bepalingen in de kapverordening opgenomen die burgers uitsluit van participatie, inspraak, beleidsbeïnvloeding en toegang tot het recht!! Daaraan dient de DIVV geen medewerking te verlenen!

Vereniging Zuid- en Pijpbelangen tegen Deelraadswillekeur

Hoogachtend,

w.g.

Secretaris H.J. van der Kleij

Voorzitter T.F.I.M. Keijser

w.g.