



Gemeente

Amsterdam

Bestemmingsplan Amsterdam RAI

Zuidas

Vastgesteld

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 18-12-2014, NR. 353/1279
DE RAADSGRIFFIER,



Gemeente

Amsterdam

Bestemmingsplan Amsterdam RAI

Zuidas

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Zuidas
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.K1005BPGST-VG01
Datum print	12 Januari 2015
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk1	Inleiding	9
1.1	Algemeen	9
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Crisis- en herstelwet	10
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk2	Plankader	11
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	11
2.2	Doelstelling	12
2.3	Geldend planologisch kader	13
2.4	Beschrijving van het plangebied	17
Hoofdstuk3	Beleidskader	21
3.1	Rijksbeleid	21
3.2	Provinciaal beleid	25
3.3	Regionaal beleid	27
3.4	Gemeentelijk beleid	28
Hoofdstuk4	Het ruimtelijke kader	47
4.1	Inleiding	47
4.2	Ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige uitgangspunten	47
Hoofdstuk5	MER Zuidas - de Flanken	55
5.1	Algemeen	55
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	55
5.3	M.e.r.-procedure	56
5.4	Inhoud MER	58
5.5	Doorwerking in bestemmingsplan Amsterdam RAI	64
5.6	Conclusie	66
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	67
6.1	Algemeen	67
6.2	Autoverkeer	68
6.3	Openbaar vervoer	77
6.4	Langzaam verkeer	77
6.5	Conclusie	79
Hoofdstuk7	Geluid	81
7.1	Algemeen	81
7.2	Regelgeving	81
7.3	Resultaten onderzoek	82
7.4	Conclusie	82
Hoofdstuk8	Luchtkwaliteit	83
8.1	Algemeen	83
8.2	Toetsingskader	83

8.3	Onderzoeken	87
8.4	Conclusie	87
Hoofdstuk9	Externe veiligheid	89
9.1	Algemeen	89
9.2	Regelgeving	90
9.3	Resultaten onderzoeken	91
9.4	Verantwoording	92
9.5	Conclusie	96
Hoofdstuk10	Bodem	97
10.1	Algemeen	97
10.2	Regelgeving	97
10.3	Conclusie	98
Hoofdstuk11	Water	99
11.1	Algemeen	99
11.2	Regelgeving	99
11.3	Waterbeleid Zuidas	102
11.4	Watertoets	104
11.5	Conclusie	106
Hoofdstuk12	Natuur en Landschap	107
12.1	Algemeen	107
12.2	Regelgeving	107
12.3	Resultaten onderzoeken	108
12.4	Conclusie	109
Hoofdstuk13	Hoogbouwaspecten	111
13.1	Bezonning	111
13.2	Windhinder	112
13.3	Luchthavenindelingsbesluit	112
Hoofdstuk14	Cultuurhistorieen archeologie	115
14.1	Algemeen	115
14.2	Regelgeving	115
14.3	Resultaten onderzoeken	117
14.4	Conclusie	118
Hoofdstuk15	Juridische planbeschrijving	119
15.1	Algemeen	119
15.2	Planvorm	119
15.3	Artikelgewijze toelichting	120
Hoofdstuk16	Economische uitvoerbaarheid	131
Hoofdstuk17	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	133
17.1	Algemeen	133
17.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	133
17.3	Maatschappelijk overleg	135
17.4	Participatie	135

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Zoals ook is aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gemeentelijke structuurvisie ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aankunnen.

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor de Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Amsterdam RAI.

In samenwerking met Amsterdam RAI is de 'Toekomstvisie Amsterdam RAI' (hierna: de toekomstvisie) opgesteld, waarover inmiddels inspraak heeft plaatsgehad. De toekomstvisie is door de stadsdeelraad vastgesteld op 28 maart 2012. De toekomstvisie geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van het gebied en vormt daarmee de basis voor dit bestemmingsplan.

Tegelijk met het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is gewerkt aan het uitvoeringsbesluit voor het gebied. In het uitvoeringsbesluit zijn aanvullend op de stedenbouwkundige uitgangspunten en randvoorwaarden zoals die in voorliggend bestemmingsplan zijn opgenomen, de uitgangspunten voor onder andere de inrichting van de openbare ruimte opgenomen.

In de toekomstvisie zijn niet alleen ontwikkelingen opgenomen die spelen in de komende tien jaar, maar ook voor de langere termijn. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de ontwikkelingen die de komende tien jaar worden verwacht. Daarvoor is een juridische regeling opgenomen. Wel wordt een beleidsmatige doorkijk voor de lange termijn gegeven. Het uitvoeringsbesluit zal met name ook daarvoor als toetsingskader fungeren.

Concreet wordt met voorliggend bestemmingsplan voorzien in een adequate juridische regeling voor de bestaande situatie, zowel voor wat betreft de Amsterdam RAI, als voor de omliggende omgeving en de in aanbouw zijnde NoordZuidlijn. Voor dat alles is het bestemmingsplan hoofdzakelijk conserverend van aard. Daarbij wordt wel voorzien in de nodige flexibiliteit, maar ook in een aantal nieuwe ontwikkelingen. Het gaat bij dat laatste om de bouw van een parkeergarage met 1.000 parkeerplaatsen tussen bestaande bebouwing aan de zuidkant van het RAI-terrein, en het bieden van een adequate juridische regeling voor horeca aan de havenkom Boerenwetering. Verder wordt voorzien in de ontwikkeling van een hotel met maximaal 650 kamers, ten zuiden van het huidige RAI-terrein.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, aangewezen als grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen bij het centraal stedelijk bestuur liggen.

Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening is op 19 maart 2014 (gewijzigd) in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging was de wijziging van de

Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam met een herverdeling van taken en bevoegdheden van de bestuurscommissies stadsdelen. Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam komt te liggen. Aangezien de Zuidas-ontwikkeling reeds was aangewezen als grootstedelijk project, waarbij onder andere de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen de facto niets.

1.3 Crisis- en herstelwet

Per 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen als ruimtelijke en infrastructureel project als bedoeld in artikel 1.1, eerste en tweede lid van de Crisis- en herstelwet (bijlage II, Aa nummer 3). Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepsschrift dienen te worden opgenomen, en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep versneld.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding (voorheen de plankaart) en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

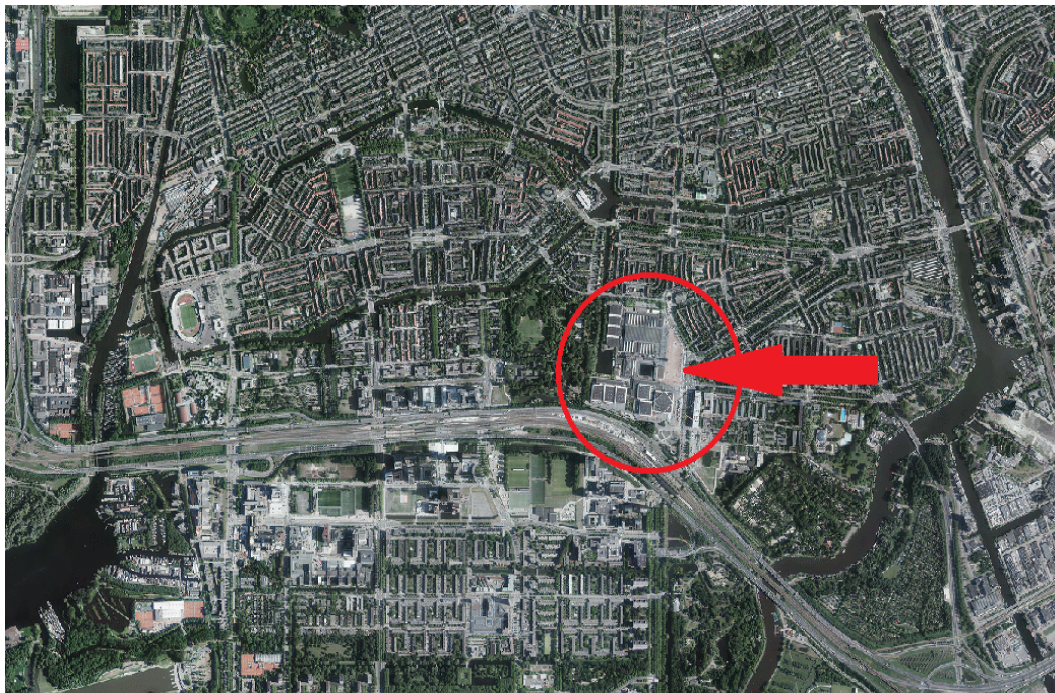
In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde m.e.r.-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk 6 tot en met 14 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 15 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 16 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, en in hoofdstuk 17 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In dat laatste hoofdstuk zal een beschrijving worden gegeven van de uitkomsten van het overleg met de artikel 3.1.1 Bro-instanties. Daarnaast wordt, overeenkomstig artikel 3.1.6, eerste lid, onder e, van het Besluit ruimtelijke ordening, een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt ten noorden van de A10, tussen het Beatrixpark, de Rivierenbuurt en het Zuidasprojectgebied Kop Zuidas in.



Ligging plangebied

Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- aan de westzijde het Beatrixpark;
- aan de noordzijde de Wielingenstraat;
- aan de oostzijde het Europaplein en de Europaboulevard;
- en aan de zuidzijde door de A10.

Wielingenstraat, Europaplein en Europaboulevard maken deel uit van het plangebied. Op onderstaande kaart is de begrenzing van het plangebied aangegeven.



Plangrens bestemmingsplan

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plangrens zoals deze op de verbeelding van het bestemmingsplan is aangegeven.

2.2 Doelstelling

Het RAI-complex wordt thans in hoofdzaak gebruikt ten behoeve van het (laten) organiseren en houden van beurzen, congressen, tentoonstellingen, festivals, concerten, sportevenementen en allerlei andere evenementen. Het biedt daarmee een ruimte aan het gebruik ten behoeve van evenementen in de meest ruime zin van het woord. In het complex zijn mede de hierbij behorende kantoorruimte, restaurants, etc. gevestigd.

Zoals ook in de door de stadsdeelraad vastgestelde toekomstvisie (zie hierover meer uitgebreid paragraaf 3.4.15) is opgenomen blijft de bestaande bebouwing grotendeels bestaan. Programmatisch wordt er wel ingestoken op een zekere mate van flexibiliteit als het gaat om vestiging van complementaire functies als horeca en detailhandel.

In de visie worden verder vijf ontwikkelingen bovenop het bestaande gebruik van het RAI-complex voorzien:

- sloop en bouw van het Scheldepleingebouw (hiervoor is inmiddels een procedure gestart)
- (her)ontwikkeling plint cq foyerruimte congresplein
- ontwikkeling huidig horecalocatie nabij de havenkom
- een bovengronds gebouwde parkeervoorziening op het eigen terrein met ca. 1.000 parkeerplaatsen, met mogelijk voorzieningen op de bovenste verdieping
- een hotel met maximaal 650 kamers, met de daarbij behorende congresfaciliteiten

Daarnaast blijkt uit de visie ook de behoefte aan de mogelijkheid om evenementen op het buitenterrein

te kunnen organiseren.

Het vigerende bestemmingsplan RAI e.o. maakt de hiervoor genoemde voorziene ontwikkelingen niet allemaal mogelijk. Om daaraan toch uitvoering te geven zal het bestemmingsplan moeten worden aangepast. Doel van het voorliggend bestemmingsplan is daarin te voorzien. Het bestemmingsplan is zo opgesteld dat daarbij de bestaande rechten, inclusief de huidige flexibiliteit, goed worden geborgd, waarbij de nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan op een adequate wijze maar binnen de daartoe te stellen randvoorwaarden worden mogelijk gemaakt.

Niet alle in de toekomstvisie voorziene ontwikkelingen zullen naar verwachting plaatsvinden binnen de gebruikelijke plantermijn van tien jaar. Die ontwikkelingen die de komende tien jaar worden voorzien worden rechtstreeks in de juridische regeling van voorliggend bestemmingsplan opgenomen. Die onderdelen uit de toekomstvisie waarvan niet wordt verwacht dat de komende tien jaar plaats zullen vinden, worden in de toelichting beschreven als beleidsmatig kader voor de toekomst, maar zullen niet in juridische regels worden vervat.

2.3 Geldend planologisch kader

Geldende bestemmingsplannen

Voor de gronden waarop voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft zijn hoofdzakelijk de bestemmingsplannen "RAI e.o." en "Noord / Zuidlijn" geldend. Op deze plannen wordt hierna meer uitgebreid ingegaan.

In het noordelijk deel van het plangebied zijn verder van bestemmingsplan "Wielingenstraat e.o." (onherroepelijk in 1977) en bestemmingsplan "Rijn,- Maas- en Scheldestraat" (1994) nog snippers vigerend. Het gaat om delen van de bestaande Wielingenstraat. Aan de zuidwestkant van het plangebied is voor een beperkt deel het A.U.P van toepassing. De bestaande situatie is daar bepalend voor de wijze van bestemmen in voorliggend bestemmingsplan.

Bestemmingsplan "RAI e.o."

Voor Amsterdam RAI zijn binnen het geldende bestemmingsplan "RAI e.o." met name de bestemmingen 'Tentoonstellings- en congresruimte' en 'Openbare ruimte behorende bij tentoonstellings- en congresruimte' relevant.



Uitsnede bestemmingsplankaart "RAI e.o."

Binnen de betreffende bestemmingen is overeenkomstig de geldende bestemmingsomschrijving het volgende toegestaan:

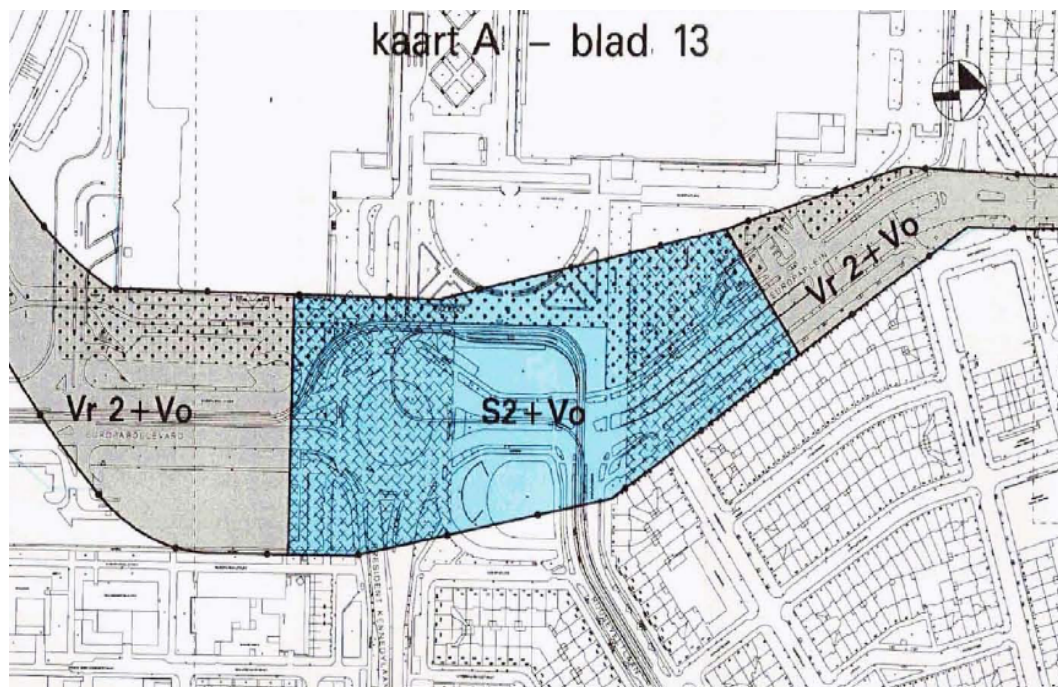
- De gronden, op de kaart bestemd voor tentoonstellings- en congresruimte, zijn aangewezen voor gebouwen, bevattende ruimten waarin tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals en dergelijke kunnen worden georganiseerd, met inbegrip van restaurants, kantoren, parkeervoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten (art. 3, lid 1). Verder is bepaald dat op de gronden uitsluitend mag worden gebouwd ten dienste van deze bestemming, met inachtneming van de maxima zoals op de plankaart (gebouwen) en in de voorschriften (bouwwerken) is aangegeven (art. 3, lid 2 en 3). Binnen de bebouwing dienen verder ten minste 1840 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd (art. 3, lid 4).
- De gronden, op de kaart bestemd voor openbare ruimte behorende bij tentoonstellings- en congresruimte, zijn aangewezen voor openbare ruimte ten behoeve van tentoonstellings- en congresruimte, met inbegrip van al dan niet overdekte voetpaden, fietspaden, pleinen, toegangswegen, laad- en losplaatsen, ondergrondse doorgangen, kelders, ongebouwde parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen. Verder is bepaald dat op de gronden uitsluitend mag worden gebouwd ten dienste van deze bestemming, met inachtneming van de maxima zoals in de voorschriften is aangegeven (art. 4).

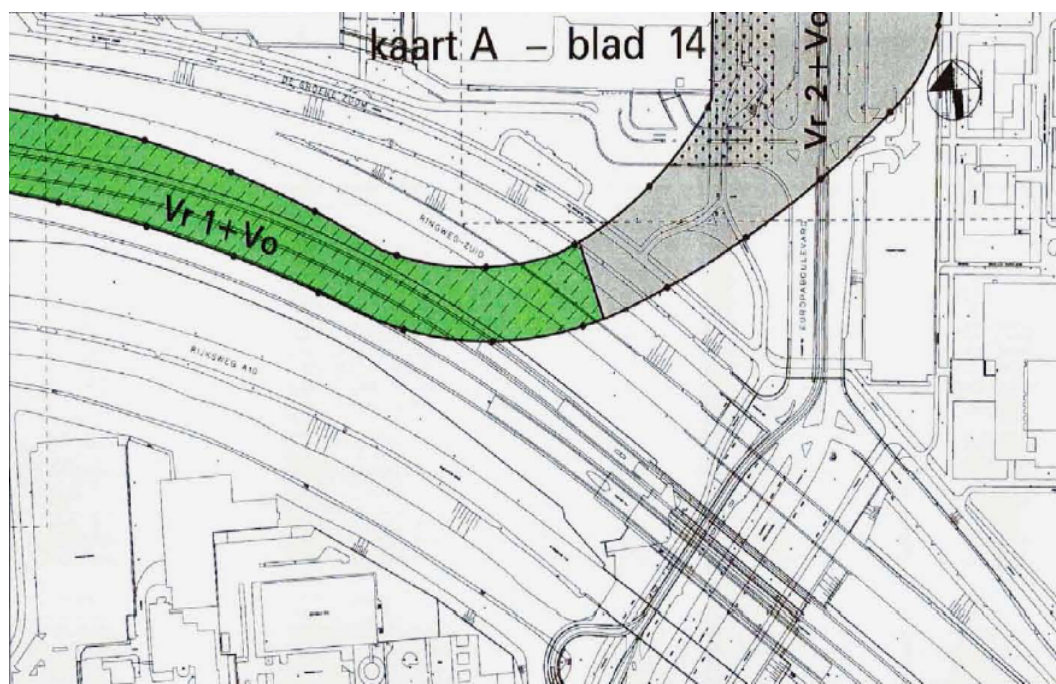
De bestaande bebouwing van de Amsterdam RAI past grotendeels binnen de geldende bouwcontouren. Voor enkele ontwikkelingen (o.a. Elicium centre RAI, Scheldepleingebouw RAI), zijn aparte planologische besluiten genomen. Zowel bestaande bebouwing als bestaand gebruik van Amsterdam RAI is in overeenstemming met het geldend juridisch-planologisch kader. Deze regeling is in voorliggend bestemmingsplan Amsterdam RAI in een in een nieuwe regeling gegoten.

Bestemmingsplan "Noord / Zuidlijn"

Voor zover de gronden van voorliggend bestemmingsplan vallen onder het bestemmingsplan Noord / Zuidlijn, is er een tweetal bestemmingen van toepassing:

- Ondergronds railtracé waarboven openbare ruimte (Vr2 + Vo);
- Ondergrondse stationsgebouwen waarboven openbare ruimte (S2 + Vo).





Uitsnedes bestemmingsplankaart "Noord / Zuidlijn"

Ondergronds kan de regeling vanuit het bestemmingsplan inhoudelijk worden overgenomen, waarbij de nadruk ligt op datgene wat werkelijk is en wordt gerealiseerd. Het gaat dan met name om het in het bestemmingsplan vastleggen van de daadwerkelijke ligging van het ondergronds tracé en het station, met enige functionele flexibiliteit voor kleine publieksfuncties.

Bovengronds zijn de gronden in beide bestemmingen bestemd voor 'verkeersareaal, pleinen, groenvoorzieningen en water'. In het geval van VR2 + Vo is dat 'met inbegrip van de bij deze doeleinden behorende voorzieningen, zoals viaducten, berm, taluds en waterlopen'. Verder is er via een aanduiding nog een regeling opgenomen ten behoeve van tentoonstellings- en congresruimten.

In voorliggend bestemmingsplan is in overleg met de verantwoordelijke Dienst Metro een adequate juridische regeling opgenomen voor zowel de bovengrondse als ondergrondse bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de NoordZuidlijn.

Bestemmingsplan "IJssalon"

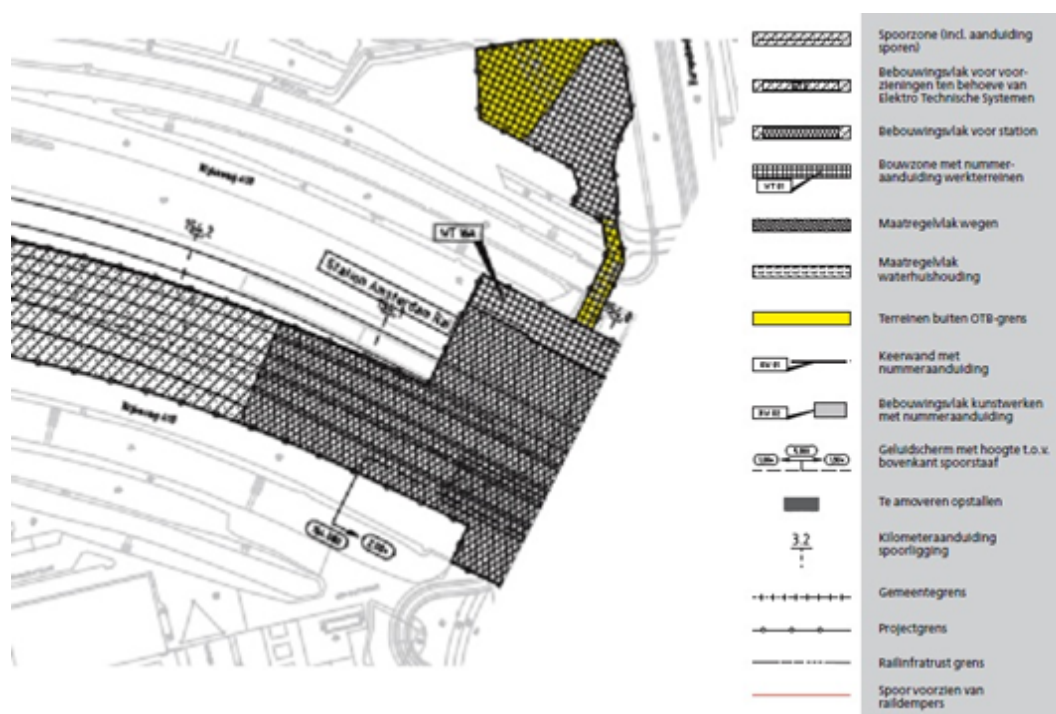
Verder is binnen het plangebied in 2012 een bestemmingsplan "IJssalon" vastgesteld. Daarmee is middels een voorlopige bestemming de juridisch-planologische inpasbaarheid geregeld van de betreffende IJssalon. Het gaat om een tijdelijke vestiging. De voorlopige bestemming geldt voor ten hoogste vijf jaar, gerekend vanaf 1 maart 2012. Deze regeling is in voorliggend bestemmingsplan niet overgenomen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch kader voor de vestiging in de definitieve situatie. Naar verwachting zal de verplaatsing plaatsvinden voordat voorliggend bestemmingsplan is vastgesteld. Het opnemen van de huidige, tijdelijke situatie is daarmee niet aan de orde.

Tracébesluit OV SAAL

Op 11 mei 2010 is de gewijzigde vaststelling van het Tracébesluit Spooruitbreiding

bestemmingsplan_Amsterdam RAI (vastgesteld)

Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad maatregelen korte termijn traject Hoofddorp-Diemen (Tracébesluit OV-SAAL) bekend gemaakt (19 januari 2011 onherroepelijk geworden). Een deel van het plangebied bestemmingsplan Amsterdam RAI valt binnen de projectgrens OV-SAAL.



Uitsnede kaart behorende bij het Tracébesluit OV-SAAL

Het deel dat binnen het plangebied Amsterdam RAI valt betreft een 'bouwzone met nummeraanduiding werkterreinen'. Na het onherroepelijk worden van een tracébesluit dient het tracébesluit te worden opgenomen in een bestemmingsplan.

Voor zover de projectgrens van het tracébesluit binnen het bestemmingsplan Amsterdam RAI ligt, heeft ProRail per brief van 6 juni 2013 aangegeven dat er geen gebruik zal worden gemaakt van het betreffende terrein. Het terrein hoeft als gevolg daarvan niet langer vanwege het Tracébesluit SAAL voor de uitvoering van het project te worden gereserveerd.

Er bestaat daarmee niet langer aanleiding de regeling conform tracébesluit over te nemen in voorliggend bestemmingsplan.

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het grootste gedeelte van het plangebied bestaat uit het terrein van Amsterdam RAI. Amsterdam RAI is een internationaal tentoonstellings- en congrescentrum. Het wordt gebruikt voor beurzen, congressen, tentoonstellingen, festivals, concerten en andere evenementen. Daarnaast bevindt zich sinds 2005 aan de parkzijde in het seizoen een stadsstrand met horeca. De cultuurhistorische waarde van het RAI-complex krijgt steeds meer aandacht. Het oudste gedeelte, de Europahal is als één van de pronkstukken van de wederopbouw voorgedragen voor plaatsing op de Rijksmonumentenlijst.

Amsterdam RAI

Gedurende het jaar zijn er uiteenlopende beurzen, congressen en evenementen, die meer of minder druk op het gebied leggen. Druk door het op- en afbouwverkeer, piekmomenten van bezoekersstromen, gebruik van openbare ruimte voor tentoonstellingen en evenementen of voor opstellen van bussen of taxi's. De omvang van de evenementen varieert. Grote beurzen trekken in een week soms 250.000 bezoekers, veel beurzen trekken tussen de 20.000 en 50.000 bezoekers. Gemiddeld zijn er per jaar meer dan 140 dagen waarop één of meerdere beurzen en/of congressen plaatsvinden in de RAI. Het gebied kan desondanks overdag een verlaten indruk maken, als alle beursbezoekers binnen zijn of op de dagen dat er geen beurzen of congressen zijn.

Het RAI-complex bestaat uit diverse gebouwen en hallen die in verschillende periodes vanaf 1951 zijn gebouwd. De laatste toevoeging is het Elicium uit 2009. De onderdelen hebben allemaal een eigen entree en bijbehorende voorzieningen. Hierdoor kunnen ze zelfstandig functioneren. Tegelijkertijd zijn ze onderling met elkaar verbonden via loopbruggen en passages. Daardoor bestaat de mogelijkheid om het complex voor een groot evenement in zijn geheel te gebruiken. Er zijn twee circuits te onderscheiden: een kleiner congrescircuit in het hart van het complex en een groter beurscircuit, dat de daar omheen liggende hallen aandoet.

Bij het Europacomplex wordt de entreeruimte voor bezoekers (deels) gecombineerd met de ruimte voor laden & lossen, bij de latere toevoegingen wordt juist een duidelijk onderscheid gemaakt: Daar liggen de entrees voor bezoekers aan een centrale publiekszone, terwijl het grootste deel van de logistiek aan de noord- en zuidzijde van het RAI terrein plaatsvindt. Het centrale gebied functioneert daarnaast als oost-westroute stadsroute voor fietsers en voetgangers. Hier ontmoeten en kruisen passanten, logistiek, opstelruimtes en/of bezoekersstromen van Amsterdam RAI elkaar.

Het RAI-complex is goed toegankelijk met het openbaar vervoer. Bus, tram, metro- en treinstation RAI liggen op loopafstand. Zo'n 30 % van de bezoekers komt dan ook met het openbaar vervoer. Bij station Amsterdam RAI wordt bij topevenementen gerekend met een extra aanbod van 25.000 NS reizigers/dag naast de 6.000 dagelijkse reizigers. Daarnaast zal in de toekomst de Noord/Zuidlijn een metrostation krijgen op het Europaplein.

Het RAI-complex heeft ook een grote aanvoer van bus- en autoverkeer. Er zijn vier in pandige parkeergarages (P1, 2, 3, 7) op het terrein aanwezig met ongeveer 2.540 plekken en een aantal parkeerplekken (ongeveer 460 pp) in de open lucht. Bij grote beurzen kunnen nog circa 225 auto's parkeren op het Europaplein. In de omgeving liggen nu nog diverse parkeerterreinen die ingezet worden bij grote evenementen. De twee parkeergarages aan de zuidzijde liggen op maaiveld en zijn met elkaar verbonden via een tunnel. Aangezien de hallen op de eerste verdieping liggen vindt ook het laden en lossen voor op- en afbouw van evenementen hier via loading docks op de eerste verdieping plaats. Het laden en lossen aan de noordzijde vindt op maaiveld plaats. De derde, kleine, parkeergarage ligt onder het centrale plein tussen het Elicium en de congreszalen. De vierde parkeergarage ligt deels onder de derde garage en deels onder het Europaplein.

Het RAI-complex kent aansluitend aan de gebouwen zeer diverse buitenruimtes. Het Europaplein is onlangs heringericht en geschikt voor meervoudig gebruik. Ook is een nieuwe opstelplaats voor bussen aangelegd. De overige open ruimtes zijn toe aan een verbeterslag: de hoeveelheid inrichtingselementen (onder andere drooglopen), de gedateerdheid van de inrichting van de openbare ruimte en de vele kruisende stromen van logistiek, bezoekers en passanten leveren kwetsbare punten op die de flexibiliteit en het optimale gebruik van de open ruimtes beperken.

Horeca nabij de havenkom

Ten westen van het RAI-terrein bevindt zich een waterpartij. Aan het water, op gronden van RAI Amsterdam, bevindt zich horeca.

Het betreft een locatie van circa 2500 m² waar in de maanden april tot en met september een stadsstrand wordt geëxploiteerd. Daarbij bevindt zich een horecagelegenheid die bestaat uit alles wat zich binnen de omheinde locatie bevindt (strand, paviljoens, terrassen en bijbehorende zaken zoals meubilair, aankleding, sfeerverlichting en een muziekinstallatie). De horecavoorziening bestaat uit verschillende strandpaviljoens met een aantal buitenbars, in oppervlakte variërend van 18 tot circa 300 m² en een aantal terrassen variërend in oppervlakte van 70 tot circa 250 m². Op het stadsstrand kunnen mensen verblijven, recreëren, zonnen, (in beperkte mate) sporten en eten en drinken nuttigen. De reguliere bedrijfsvoering bestaat uit een café-restaurant met een mogelijkheid tot zalenverhuur.

Er vindt in de huidige situatie een voortzetting van de horeca-exploitatie plaats gedurende de winterperiode. De totale oppervlakte van wordt dan met zo'n 40 % teruggebracht tot circa 1500 m². De partybeach wordt voor de winterperiode opgebouwd over de terrassen van het stadsstrand waardoor een overdekte situatie wordt gecreëerd. Tevens kan de locatie voorzien worden van een winterse attractie zoals een ijsbar en schaatsbaan. De aanwezige paviljoens worden geëxploiteerd in de periode oktober tot en met maart en behelzen voornamelijk een horecavoorziening ten behoeve van Amsterdam RAI en de in het Convention Centre plaatsvindende beurzen/evenementen.

Met betrekking tot de betreffende horecaexploitatie is een beroepsprocedure gestart. Deze heeft geleid tot een traject van mediation. Op het moment van schrijven van dit bestemmingsplan loopt deze mediation nog. Mogelijk dat dit zal leiden tot beperkingen voor wat betreft de wijze van exploitatie van de horeca. Een horecafunctie op deze locatie moet op zichzelf mogelijk blijven, en is nog altijd gewenst.

Overig

Het Beatrixpark ten westen van het plangebied is aangewezen als gemeentelijk monument. Een smalle strook van dit park maakt onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan. De reden hiervoor is dat deze strook binnen het gebied valt dat is aangewezen als projectgebied Zuidas (zie paragraaf 1.2). Het bestemmingsplan voorziet niet in veranderingen in deze strook. Tot slot is omliggende weginfrastructuur in het bestemmingsplan meegenomen. Het betreft de Wielingenstraat, het Europaplein en de Europaboulevard.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)). De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), inmiddels vastgesteld op 13 maart 2012, vervangt verschillende nota's, zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zijn de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

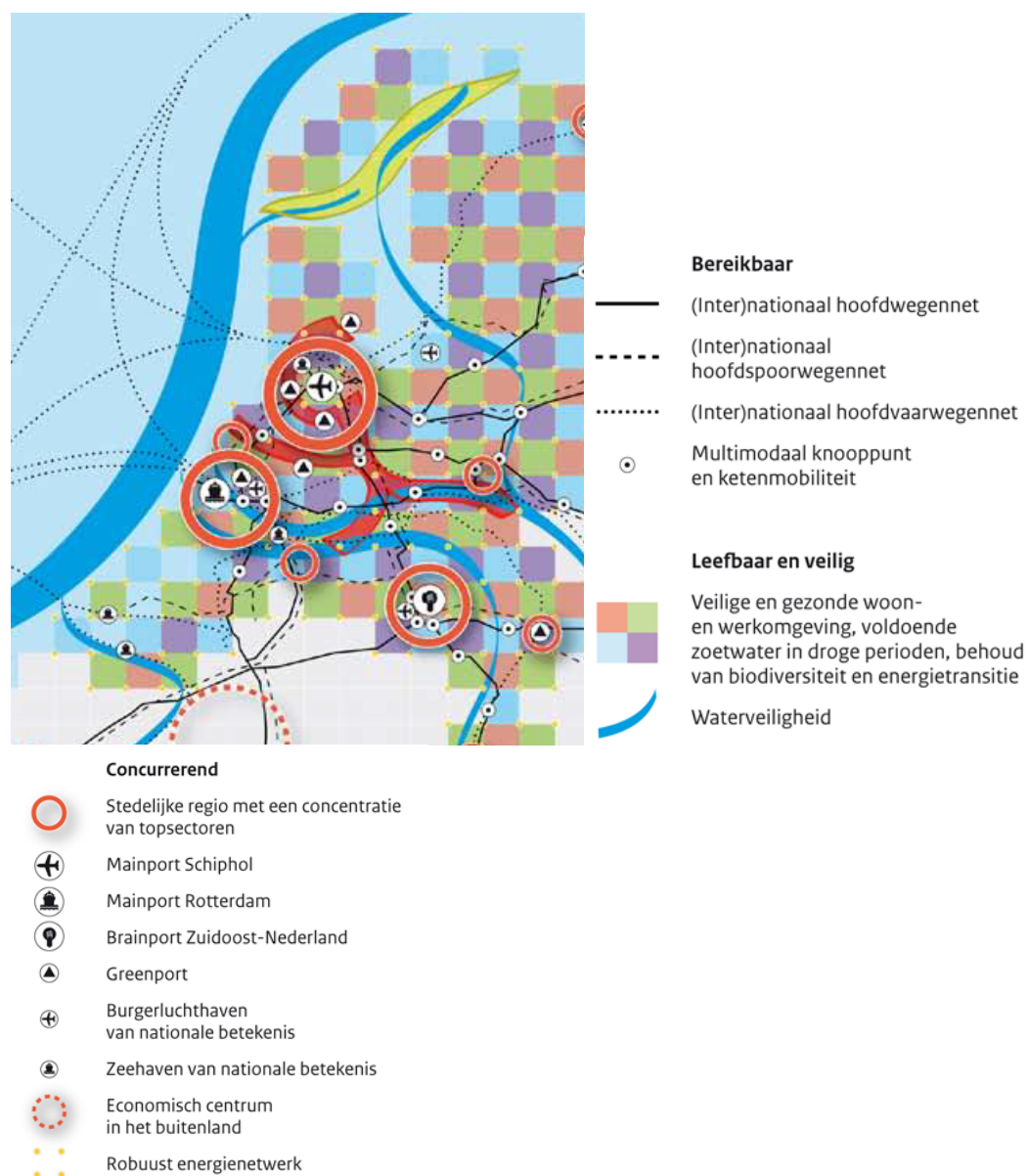
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor

biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;

- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.



Het SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende:

bestemmingsplan_Amsterdam RAI (vastgesteld)

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas (als het grootste internationale zakendistrict), de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. De opgave voor de Zuidas is het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden).

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering.

Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd.

3.1.3 Toepassing SER-ladder

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Er dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Indien uit die beschrijving blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins. Indien uit de beschrijving blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Deze systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet voor wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden hoofdzakelijk in een hotel met maximaal 650 kamers. In de hierna volgende (sub)paragrafen wordt op de actuele (regionale) behoefte met betrekking tot deze functies ingegaan. Het grote belang van de ontwikkeling van de Zuidas wordt ook door het Rijk onderschreven. Zoals aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. Het daarbij mogelijk gemaakte voorzieningenprogramma, waarbij gedacht kan worden aan gebiedsverzorgende detailhandel, en maatschappelijke en zakelijke dienstverlening, is ondersteunend aan deze hoofdfuncties.

Met de Zuidas wordt een gebied verder ontwikkeld dat kan worden gezien als bestaand stedelijk gebied. De keuze voor de Zuidas als internationale toplocatie voor wonen en werken is voor een belangrijk deel ingegeven door de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Deze keuze voor binnenstedelijke ontwikkeling om elders waardevolle gebieden te kunnen ontzien blijkt ook uit de Structuurvisie Amsterdam 2040, waarin duidelijke afweging is gemaakt tussen onder andere economische ontwikkeling en behoud en versterking van groen en natuur: "Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en waterberging en er hoeft minder landschap te worden aangetast."

In de hierna volgende paragrafen en hoofdstukken, alsmede uit de daarin (mede) aan de orde komende vastgestelde beleidskader, wordt nog nader op bovenstaande aspecten ingegaan.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) heeft provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Algemene maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen.

Onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de regels zoals gesteld in de PRVS.

Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 de provinciale ruimtelijke verordening opnieuw vastgesteld. Deze vaststelling betreft een beleidsarme wijziging ten opzichte van de eerder vastgestelde verordening op 21 juni 2010. Dit houdt in dat de verordening geen nieuw beleid bevat.

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.3 Regionaal beleid

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader het Plabeka en de Regionale Woonvisie relevant zijn.

3.3.1 Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e Noordvleugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

De mogelijkheden voor kantoren zijn in dit plan beperkt tot die kantoorruimten die bij de RAI behoren. Kantoorontwikkeling als zelfstandige functie wordt niet mogelijk gemaakt.

3.3.2 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de stadsregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van OV en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk.

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd is in het bestemmingsplan rekening gehouden. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

3.3.3 Regionale hotelstrategie 2016 - 2022

De regionale hotelstrategie is eind 2013 vastgesteld door de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer. Deze gemeenten vervullen een prominente rol in de hotelstrategie, omdat hier verreweg de meeste hotels zijn gevestigd en plannen zijn voor nieuwe hotels. De overige 34 gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam, van Lelystad tot Haarlem, ondersteunen de strategie.

De nieuwe hotelstrategie zet (net als de oude strategie) in op de groei van de hotelmarkt. De strategie is wel erop gericht om de balans in vraag en aanbod duurzaam in stand te houden.

Tevens is het een uitgangspunt dat een hotel/hotelinitiatief een meerwaarde moet vormen voor de (leef)omgeving. In de hotelstrategie staan hiervoor eenduidige ruimtelijke en economische kwaliteitscriteria. Dit helpt zowel de gemeenten als investeerders om nieuwe initiatieven te toetsen. Bijvoorbeeld de gevolgen en toegevoegde waarde voor de omgeving, de nabijheid van openbaar vervoer en de financiële haalbaarheid van de plannen.

Een regionaal adviesteam monitort de hotelontwikkelingen in de regio continu en kijkt daarbij ook naar de bezoekerscijfers. Het team verstrekt verder informatie aan potentiële investeerders, stimuleert spreiding over de regio en adviseert de gemeenten over de kansrijke gebieden voor nieuwe hotelontwikkelingen en specifieke hotelaanvragen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in zijn vergadering van 16 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Op de Zuidas ontstaat de komende jaren een internationale locatie. Het wordt niet alleen het deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling, er zal ook op grote schaal gewoond worden en er komen voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken. Het wordt niet alleen het zakencentrum voor de metropool Amsterdam maar van heel Nederland. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig voor een internationaal vestigingsmilieu. Amsterdam is de stad met de internationale hoofdkantoren en met de Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen.



Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam 2040

De Zuidas is aangemerkt als metropolitaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is

van een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toplocaties voor kantoren, een winkelgebied van internationale allure en ook woningen.

Voor de dunne strook groen (onderdeel van het Beatrixpark) ten westen van de Boerenwetering geldt dat deze onderdeel uitmaakt van de Hoofdgroenstructuur. De strook is als groen bestemd. Ontwikkelingen of aanpassingen van de bestaande situatie worden er niet voorzien of mogelijk gemaakt. De gelding als Hoofdgroenstructuur wordt daarmee gerespecteerd.

Uit het vervolg van deze toelichting zal blijken dat aan de uitgangspunten van de structuurvisie ook voor het uitwerking wordt gegeven.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 - werkende stad (werk en inkomen);
 - culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 - sportieve stad (vrije tijd en sport);
 - zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 - veilige stad (sociale) veiligheid).

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. Het plangebied maakt daarvan onderdeel uit.

3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd, en zijn nieuwe parkeernormen opgenomen.

Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) zijn als richtlijn

aangepaste CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde cijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening) opgenomen.

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

In hoofdstuk 6 wordt verder op het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied ingegaan.

3.4.4 Nota parkeren Zuidas 2001

De ontwikkeling van de Zuidas is niet alleen omvangrijk, maar betreft ook het toevoegen van uiteenlopende functies die in de regel onderling samenhangen, maar toch op verschillende tijden en op verschillende plekken plaatsvinden.

Deze complexiteit maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of bestemmings-planniveau per geval het aantal parkeerplaatsen te bepalen, juist vanwege de samenhang met de omgeving. In de praktijk van de Zuidasontwikkeling is voortdurend sprake van het toevoegen van functies die soms resulteren in een volledig nieuwe behoefte aan parkeren, maar soms ook betrekking hebben op een herstructurering van gebieden waarbij grote aantallen bestaande parkeerplaatsen in het geding zijn. Soms zullen deze bestaande parkeerplaatsen door de herontwikkeling verdwijnen, maar soms ook is er sprake van bestaand recht, waaraan in redelijkheid niet kan worden getornd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

Om te voorkomen dat er van geval tot geval een discussie ontstaat over de interpretatie van de parkeernormen, is het gewenst dat de betrokken overheden kunnen beschikken over een beleidskader, waarin een overall-beeld wordt gegeven van de parkeerbehoefte in de Zuidas (afgeleid uit het programma en de te hanteren normen) en de verdeling daarvan over de verschillende deelgebieden. Daartoe is de Nota parkeren Zuidas in 2001 vastgesteld.

De nota voorziet onder andere in een locatiegewijze aanpak, waarbij de mogelijkheid wordt geboden voor een parkeerbalans per deelgebied. Deze aanpak biedt de gemeente Amsterdam flexibiliteit bij het omgaan met parkeerplaatsen binnen de normering.

Voor kantoren geldt voor een A-locatie een parkeernorm van één parkeerplaats op 250 m² kantoorvloeroppervlak. Voor een B-locatie is dat één parkeerplaats per 125 m².

Voor voorzieningen wordt geconstateerd dat het lastig is een algemene norm te bepalen, omdat onder het begrip voorzieningen zeer diverse activiteiten vallen, die ook uiteenlopende parkeerbehoeften hebben. De invulling van de voorzieningen in de Zuidas zal gaandeweg plaatsvinden, waardoor op dit moment niet is aan te geven hoe de uiteindelijke invulling zal worden. Vooralsnog zal er om die reden moeten worden gewerkt met een theoretische norm. Globaal zal worden uitgegaan van één parkeerplaats per 100 m². Afhankelijk van de feitelijke uitvoering van het programma zal dit zich vertalen in aantallen te realiseren parkeerplaatsen. Wanneer er duidelijkheid ontstaat omtrent de invulling van de voorzieningen in de Zuidas, zal deze norm worden genuanceerd.

Voor woningen tot slot wordt uitgegaan van 1,25 parkeerplaats per woning voor zowel de A- als de B-locatie, waarbij rekening is gehouden met het zogenaamde bezoekersparkeren.

Per deelgebied kan de parkeerbehoefte worden berekend aan de hand van de nu bekende gegevens en conform de hiervoor beschreven normen (parkeerbalans). In het deelgebied moet in die behoefte worden voorzien. Dit kan betekenen, dat op een kavel (bestemmingsplan) binnen het deelgebied een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd ten behoeve van de parkeerbehoefte van één of meer aangrenzende kavels in het deelgebied. Binnen een kavel kan zich dat bijvoorbeeld op gebouwniveau voordoen. Het gaat erom, dat bij voltooiing van het gehele deelgebied de parkeerbalans weer in evenwicht is.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.5 Nota Parkeren 2011, Parkeren in Zuid

De deelraad heeft op 25 mei 2011 de nota Parkeren in Zuid vastgesteld. In de nota staat wat het stadsdeel tot 2014 gaat doen om de bereikbaarheid te verbeteren. Met betrekking tot de Zuidas wordt in de nota het volgende opgemerkt.

Het Zuidas gebied kent eigen parkeernormen. Omdat de ontwikkeling van dit gebied onder verantwoordelijkheid valt van de Dienst Zuidas en ook de vaststelling van parkeernormen in het gebied een centraalstedelijke bevoegdheid is, blijft de Zuidas voor wat betreft de parkeernorming buiten beschouwing. Aangegeven is dat het stadsdeel het van belang vindt dat hier ook voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd zodat de parkeerdruk niet op de openbare ruimte wordt afgewenteld.

Voor grootschalige gebiedsontwikkeling (bijvoorbeeld de Zuidas) kunnen aparte parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied (bereikbaarheid), de te ontwikkelen functies en de inrichting van de openbare ruimte. De normen die in deze notitie zijn geformuleerd kunnen hierbij wel als ijkpunt fungeren.

Omdat in de Zuidas alle woon- en bedrijfsgebouwen gebouwd zijn (en worden) met parkeerplaatsen op eigen terrein worden hier per 1 januari 2012 geen parkeervergunningen meer uitgegeven.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.6 Kantorenstrategie Amsterdam (2011)

De kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen zelfstandige kantoorvestiging mogelijk, maar voorziet, voor zover kantoren zijn toegestaan, slechts in de eigen kantoorruimte van de RAI. Het beleid zoals geformuleerd in de Kantorenstrategie is hierop niet van toepassing.

3.4.7 Hotelbeleid

3.4.7.1 Gemeentelijk hotelbeleid

Amsterdam kampt al jaren met een tekort aan hotelkamers, zo wordt geconstateerd in de Nota Hotelbeleid 2007 - 2010. Het aanbod bleek sinds 1997 toegenomen, maar minder snel dan gepland. Na de economische recessie in 2001 is er een duidelijke afname in de groei van hotelkamers zichtbaar. Door de economische recessie kwam ook een hapering in de groei van de vraag naar overnachtingen. Sinds 2004 is weer een stijging in het aantal kamernachten zichtbaar. De gemiddelde kamerbezetting van de Amsterdamse hotels is daardoor in 2006 weer de een na hoogste in Europa, wat aangeeft dat er uiteindelijk toch te weinig hotelkamers zijn gerealiseerd. De zeer hoge bezettingsgraad heeft tot gevolg dat er in piekperiodes onvoldoende opvangcapaciteit is, wat de positie van Amsterdam als zaken-, toeristen- en congresstad bedreigt.

Tot 2015 werd een groei van het aantal overnachtingen van gemiddeld 4% per jaar verwacht. Deze verwachte groei vertaalde zich naar een behoefte aan 9.000 nieuwe hotelkamers in de gemeente Amsterdam.

Sterrensegment	Jaarlijkse groei	Cumulatieve groei
0-2*	4,4%	54%
3*	4,2%	50%
4*	3,9%	47%
5*	3,8%	45%
Totaal	4,0%	49%

Groeiverwachting Amsterdam 2005-2015 (Bron: Horwath HTL)

In de periode 1997-2006 groeide de vraag met gemiddeld 3,5% per jaar, terwijl het aanbod met gemiddeld 1,7% per jaar groeide. Deze onevenwichtige groeiverhouding leidde tot bijzonder hoge bezettingsgraden, en het is heel waarschijnlijk dat een ruimer aanbod een nog hogere groei van de vraag mogelijk zou hebben gemaakt. Uit de analyse van de vraag bleek bij vaststelling van de nota dat tot 2015 een cumulatieve groei van het aantal overnachtingen van bijna 50% te verwachten zou zijn. Om te voorkomen dat de bezettingsgraad nog verder zou stijgen, zou het aanbod eveneens met 50% moeten stijgen. Op basis van de toen bestaande 18.000 hotelkamers betekende dit dat tot 2015 nog circa 9.000 hotelkamers in de gemeente Amsterdam nodig zouden zijn om te voorkomen dat de groei geblokkeerd wordt door het tekort aan kamers.

	Kamernachten 2005 x 1.000	Kamernachten 2015 x 1.000	Nieuwe kamers tot 2015	Totaal kamers 2015	Bezettingsgraad 2015
0-2*	927	1.424	1.800	5.700	68%
3*	1.601	2.404	3.000	8.800	75%
4*	1.161	1.705	2.000	6.000	78%

5*	1.239	1.797	2.200	6.500	76%
Totaal	4.928	7.330	9.000	27.000	75%

Berekening benodigd aantal extra hotelkamers (Bron: Horwath HTL)

Rekening houdend met de sinds 2005 gerealiseerde hotels en een inschatting van de planuitval van hotelplannen en –projecten, werd bij vaststelling van de nota aangenomen dat slechts 4.500 kamers zullen worden ingevuld. Om te voorkomen dat de Amsterdamse hotelmarkt nog verder uit balans raakt, zou de gemeente zich er op toeleggen dat vóór 2015 nog 4.500 aanvullende hotelkamers worden gerealiseerd.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 25 januari 2011, mede gelet op de economische situatie van het moment, besloten tot voortzetting van het beleid. De gemeenteraad is hierover tijdens de commissievergadering van 30 maart 2011 geïnformeerd. De voorgenomen ontwikkeling is, mede gelet op het hierna volgende, met het gegeven beleid in overeenstemming.

3.4.7.2 Onderbouwing Amsterdam RAI

Binnen de Zuidas vindt afstemming plaats ten aanzien van hotelinitiatieven in de verschillende deelgebieden (onder andere Kop Zuidas, Kenniskwartier Noord). De verschillende locaties waar deze initiatieven spelen hebben elk hun eigen locatiespecifieke kenmerken, die ook een eigen typering van hotelvestiging met zich meebrengen. Hieronder wordt hierop nader ingegaan.

Amsterdam RAI is voornemens een 4-sterren hotel te realiseren van maximaal 650 kamers op de locatie in de driehoek die begrensd wordt door de Europaboulevard, de ringweg A10 en Amsterdam RAI Convention Centre. Ter nadere onderbouwing van dit voornemen heeft Amsterdam RAI het volgende aangegeven, hetgeen door zowel de Dienst Zuidas, als door de gemeentelijk hotelloods is onderschreven.

Strategische doelstelling van Amsterdam RAI:

Het is vanuit oogpunt van functioneren van groot strategisch belang dat er een 'on-site' congreshotel wordt ontwikkeld. Het gaat om een hoogwaardige faciliteit, die toegevoegd wordt aan het Amsterdam RAI-complex waardoor onze internationale concurrentiepositie behouden respectievelijk versterkt wordt ten behoeve van het aantrekken van grote meerdaagse internationale evenementen.

Hiervoor zijn de onderstaande randvoorwaarden belangrijk:

- De bezoekers en organisatoren van Amsterdam RAI zullen het hotel als een integraal onderdeel van Amsterdam RAI (complex) ervaren. Het hotel dient geïntegreerd te worden in de directe omgeving van Amsterdam RAI en een waardevolle toevoeging te zijn voor Amsterdam.
- Naast het bieden van overnachtingsmogelijkheden voor bezoekers van Amsterdam RAI, zal het hotel ook zeer geschikt zijn voor andere gasten die Amsterdam vanuit een zakelijk of leisure oogpunt bezoeken.
- De kwaliteit van de beoogde ontwikkeling moet voldoen aan hedendaagse normen voor wat betreft de hotelfaciliteiten, rekening houdend met de congres-, de zakelijke en de leisure markt.
- Er wordt aandacht besteed aan de behoeften vanuit de opkomende markten zoals Brazilië, Rusland, India en China.
- Duurzaamheid is een integraal onderdeel van zowel het gebouw als de exploitatie.
- De locatie krijgt een hoogwaardige infrastructuur en versterkt de uitstraling en het aanzien van het Europaplein en de omgeving.

Toegevoegde waarde Amsterdam RAI Hotel:

Voor Amsterdam RAI heeft een 'on-site' congreshotel een grote toegevoegde waarde:

- Amsterdam RAI zal kunnen blijven concurreren met buitenlandse venues die een 'on-site' hotel hebben zoals de steden Frankfurt, Kopenhagen, Parijs en Londen.
- Er is behoefte in de markt aan een 'on-site' "Headquarter hotel", waar naast de organisatie de belangrijkste exposanten, sprekers en bezoekers van het evenement verblijven.
- Amerikaanse MICE (Meeting, Incentives, Congresses and Exhibitions) deelnemers zijn gewend dat er een hotel op de congres/beurslocatie staat.
- Amsterdam RAI en het Amsterdam RAI hotel kunnen elkaar versterken door middel van een gezamenlijke propositie naar de markt toe. Bovendien kunnen ze een samenwerking aangaan op het gebied van Sales, Communicatie/PR en operationele activiteiten.

Het Amsterdam RAI Hotel is belangrijk voor zowel Amsterdam RAI als de stad Amsterdam. Amsterdam RAI focust op internationale meerdaagse marktleidende evenementen en faciliteerde in 2012 meer dan 50 internationale congressen. Door een verbeterde concurrentiepositie zal Amsterdam RAI nog beter in staat zijn meerdaagse internationale congressen aan zich te binden. Dit betekent meer omzet en werkgelegenheid voor de stad en ook een vergroting van het aantal overnachtingen in de andere hotels in Amsterdam.

Amsterdam RAI verwacht door de komst van het hotel jaarlijks minimaal één extra citywide international convention van minimaal 10.000 extra bezoekers te werven. Elke euro in de RAI, betekent nog eens vier euro in de stad en bij internationale evenementen is die multiplier nog veel groter. Dit is goed voor naar verwachting miljoenen euro's omzet aan spin-off voor de stad aan hotelovernachtingen en bestedingen in de horeca, musea en detailhandel. Daarmee is Amsterdam RAI nog meer een economische factor van belang voor Amsterdam.

Basisuitgangspunten Amsterdam RAI Hotel:

- ***Doelgroepen Amsterdam RAI Hotel***

Het hotel is afhankelijk van drie segmenten hotelgasten, te weten MICE, leisure en zakelijk. Een fors deel van de hotelbezetting zal automatisch vanuit de RAI-evenementen ontstaan. Alhoewel gelegen naast Amsterdam RAI, zal het Amsterdam RAI Hotel niet alleen als congreshotel worden gepositioneerd. Het hotel richt zich ook nadrukkelijk op de nationale en internationale leisure gast en de individuele zakelijke reiziger door onder meer de gunstige ligging en uitgebreide faciliteiten (restaurant, bar, fitness, vergadercapaciteit, levendige lobby, etc.) te realiseren die beantwoorden aan de behoeften en verwachtingen van de doelgroepen.

- ***Sterrenclassificatie***

Voor het Amsterdam RAI Hotel is gekozen voor een viersterren classificatie. Deze classificatie wordt het meest geboekt door de gasten (organisatoren, exposanten en bezoekers) van Amsterdam RAI. Ook speelt de kwalitatieve positionering van Amsterdam RAI en het Amsterdam RAI Hotel mee, dat aantrekkelijk is voor zowel de leisure gast als de veeleisende zakelijke doelgroep.

Tegenover Amsterdam RAI wordt op dit moment Motel One ontwikkeld. Dit hotel voldoet aan een driesterren classificatie. Samen met het Amsterdam RAI Hotel zorgt dit voor een uitgebalanceerd aanbod van hotelkamers in de directe nabijheid van Amsterdam RAI.

- ***Locatie***

Er is veel vertrouwen in de locatie die uitzonderlijke kansen biedt voor een hotel. De voornaamste aspecten van de locatie zijn dat het Amsterdam RAI Hotel gelegen zal zijn:

- naast één van de grootste en succesvolste venues van Europa: Amsterdam RAI;
- direct naast het treinstation en perfect bereikbaar vanaf de A10 en dus zeer goed bereikbaar vanaf Schiphol;
- naast de Zuidas, het belangrijkste kantorengedebied van Nederland;
- vlakbij het centrum van Amsterdam in een omgeving die steeds aantrekkelijker wordt;
- aan de Noord/Zuidlijn van de Amsterdamse metro;
- op een locatie die uitnodigt om uitstapjes te maken naar andere toeristische trekpleisters zoals de Zaanse Schans en de Bollenstreek.

- **Concept**

De huidige hotels in de omgeving van Amsterdam RAI kennen een generiek karakter en richten zich op een veelheid aan doelgroepen. Het Amsterdam RAI hotel is uniek in haar propositie doordat het product- en serviceniveau mede in het verlengde van de behoeften van de doelgroepen van Amsterdam RAI is ontwikkeld.

Het hotel onderscheidt zich door het specifiek aanbieden van faciliteiten, producten en services voor de primaire doelgroep van Amsterdam RAI, de MICE gasten.

Naast het ontwikkelen van deelconcepten voor diverse doelgroepen uit de opkomende BRIC markten en het toepassen van specifieke technologie, die aansluit op Amsterdam RAI, worden er faciliteiten ontwikkeld waardoor het hotel fungeert als "Headquarter hotel" voor de organisatie, exposanten, sprekers en bezoekers van het evenement.

Alle faciliteiten en de hele organisatie wordt afgestemd op het belangrijkste gedachtengoed van Amsterdam RAI: de kracht van het verbinden van verschillende werelden, mensen en markten, zowel fysiek als virtueel.

Daarnaast zal het Amsterdam RAI hotel ook geschikt zijn voor andere doelgroepen zoals leisure en zakelijke gasten, die Amsterdam voor uiteenlopende redenen bezoeken.

- **Volume**

Tezamen met Architect Benthem Crouwel is onderzoek gedaan naar het optimale volume, dat ligt op een capaciteit van maximaal kamers, en de pasbaarheid daarvan binnen de maximaal toegestane contouren. Dit is het geval. Het aantal van 650 kamers is onderbouwd met verschillende uitgangspunten op het gebied van Revpar (Revenue Per Available Room ofwel de omzet per beschikbare kamer), financierbaarheid, aannames met betrekking tot rendementseisen, stichtingskosten en waarderingen. Daarnaast is voor Amsterdam RAI een hotel van substantiële omvang van groot belang om haar positie richting internationale congresorganisatoren verder te versterken.

- **Interesseshoteloperators en financiers**

In de vele gesprekken die door Amsterdam RAI gevoerd zijn met hoteloperators en financiers is gebleken dat zij de locatie uitstekend vinden en dat de grootte van het hotel, in potentie de grootste van Nederland, op deze locatie en met de verwachte faciliteiten als realistisch wordt gezien.

Men heeft vertrouwen in de economische haalbaarheid hiervan. De grens ligt voor de operators en financiers bij maximaal 700 kamers. Dit is de maximale capaciteit die geaccepteerd wordt in de risico/rendementafweging van deze voor de haalbaarheid van het hotelproject essentiële partijen.

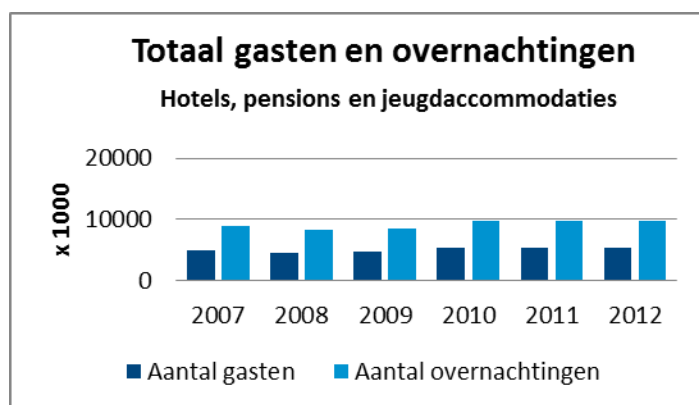
Zowel nationale als internationale hoteloperators hebben in meerdere gevallen aangegeven zeer geïnteresseerd te zijn in het voeren van de hotelexploitatie.

De meeste banken staan positief tegenover de hotelplannen van Amsterdam RAI. Op basis van een eerste sondering onder beleggers in de Amsterdamse hotelmarkt blijkt er sprake te zijn van voldoende interesse in deze unieke propositie. Met name de buitenlandse beleggers zien de Amsterdamse markt als zeer gezond.

Vraag naar hotelaccommodatie:

De Nederlandse hotelmarkt heeft zich de laatste anderhalf jaar positief ontwikkeld, waarbij de regio Amsterdam/Schiphol duidelijk de aanjager is. De gemiddelde bezettingsgraad is in deze regio gestegen naar 77% in 2012. Ook de gemiddelde kamerprijs is weer op een goed niveau van €118,= in 2012 (bron: Hosta 2013, Horwath HTL). De Amsterdamse hotelmarkt is sterk afhankelijk van (internationaal) toerisme welke in 2012 goed was voor circa 81% van de bezoekers.

Circa 70% van het totaal aan hotelovernachtingen in Amsterdam komt voort uit de leisure markt. In 2012 bezochten ruim 5,5 miljoen bezoekers Amsterdam en deze waren goed voor ongeveer 10 miljoen overnachtingen (zie onderstaand tabel).



Bron: CBS, Augustus 2013

Alhoewel de BRIC landen Brazilië, Rusland, India en China tot op heden een continue groei in de vraag naar Amsterdamse hotelkamers laten zien, is dit echter in verhouding tot de kernmarkten 'Europa' en 'Verenigde Staten' nog een relatief kleine groep in Amsterdam.

Amsterdam RAI heeft in belangrijke mate bijgedragen aan versterking van de positie van de stad Amsterdam als één van de leidende (Europese) MICE bestemmingen. De afgelopen 5 jaar is het aantal internationale bezoekers van beurzen en congressen zelfs met 30% gestegen. Amsterdam Schiphol, als belangrijke 'hub' voor de internationale luchtvaartmaatschappijen, met meer dan 50 miljoen passagiers in 2012, speelt eveneens een grote rol in de (toenemende) vraag naar hotelovernachtingen.

De vraag van de zakelijke markt (niet de MICE markt) zal de komende jaren niet significant stijgen, maar Amsterdam blijft binnen Nederland een stabiele economische positie houden.

Aanbod van accommodaties:

Het tempo waarin de afgelopen jaren nieuwe hotelkamers gerealiseerd zijn zal de komende jaren vermoedelijk afvlakken. Wel staan er de komende jaren er nog een aantal transformaties van bestaande gebouwen naar hotels in de planning. Echter, veel *nieuwe* initiatieven op dit gebied worden niet verwacht.

Bezoekers hebben, naast hotels, de keuze uit meer dan 4.000 andere accommodaties om in de stad te overnachten. Voorbeelden in de lijn van hotels zijn short stay accommodaties of concepten c.q. platforms zoals Airbnb of Wimdu. Overheden treden steeds strenger op om de wildgroei in dit segment van het kameraanbod te beperken. Uiteindelijk zijn deze alternatieven geen directe concurrenten voor het Amsterdam RAI hotel doordat deze platforms met name gebruikt worden door doelgroepen met andere verwachtingen, behoeftes en budget.

Vooruitzichten Amsterdamse hotelmarkt:

“Op basis van de prognoses voor de vraagontwikkeling, en de gehanteerde bandbreedte voor het beoogde marktevenwicht, ligt de theoretische marktruimte voor de Metropoolregio Amsterdam tussen circa 5.500 en 10.700 nieuwe hotelkamers in 2020 ten opzichte van het huidige hotelaanbod eind 2012” (bron: Horwath HTL; Actualisatie Regionaal Hotelbeleid Metropoolregio Amsterdam, maart 2013).

Hiernaast voorziet de onderzoeksafdeling van Amsterdam Marketing dat de gemiddelde groei van het aantal overnachtingen in de MRA tot 2020 circa 2.7% per jaar zal zijn.

3.4.7.3 Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan worden geconstateerd dat het voornemen tot realisatie van een hotel binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid, en dat er daarnaast ook daadwerkelijk (regionale) behoefte is aan een dergelijke hotelfunctie in de directe nabijheid van Amsterdam RAI.

3.4.8 Horecabeleid stadsdeel Zuid

Op 21 december 2011 heeft de stadsdeelraad van Stadsdeel Zuid het Horecabeleid Zuid 2011 vastgesteld. Doelstelling van het horecabeleid is het verlevendigen en aantrekkelijker maken van het stadsdeel en het verruimen van mogelijkheden voor ondernemers, zonder dat het woon- en leefklimaat onder onevenredige druk komt te staan. Daarnaast wordt met het horecabeleid een bijdrage geleverd aan de ruimtelijk-economische doelstellingen om stadsstraten en -pleinen te ontwikkelen, vrijetijdsmilieus met elkaar te verbinden en het toerisme in het stadsdeel te stimuleren.

3.4.9 Extended stay

Vanwege gemeentebreed toenemende vragen met betrekking tot het realiseren van mengvormen tussen woon- en hotelfuncties is de Handreiking extended stay opgesteld. De daarin opgenomen beleidsregels hebben betrekking op vormen van relatief kortstondig verblijf onder een hotelfunctie. Het gaat om ander gebruik dan het gebruik van woningen voor kortstondig verblijf (zie vorige paragraaf).

Bij extended stay wordt blijkens de handreiking bedoeld op tijdelijk verblijf door onder andere expats en studenten. Verder moet worden gedacht aan verblijf binnen de gemeente van tenminste één week tot maximaal één jaar. Is het korter dan een week is er eigenlijk altijd sprake van een hotelfunctie. Om het onderscheid te maken met de reguliere woonfunctie wordt gesproken over logies en niet over wonen. Daarnaast gaat om het bedrijfsmatig aanbieden van verblijf. In de handreiking wordt ter onderscheid van short stay binnen de woonfunctie de volgende begripsbepaling van extended stay voorgesteld:

“Het bedrijfsmatig aanbieden van logies anders dan in een woning voor kortstondig verblijf van tenminste één week tot maximaal één jaar aan natuurlijke personen die buiten de gemeente hun hoofdverblijf c.q. vaste woon- of verblijfplaats hebben.”

In voorliggend bestemmingsplan binnen de voorziene hotelontwikkeling tevens de functie van extended

stay (horeca VI) mogelijk gemaakt.

3.4.10 Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

Het nieuwe beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid redelijk succesvol was. De leegstand bijvoorbeeld is over de hele linie nog relatief laag. We continueren de regionale afstemming. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties..

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2011-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel. De Amsterdamse detailhandel omvat in 2010 ruim 36.000 directe banen (bijna 7% van de werkgelegenheid). Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoeks-motief en het vestigingsklimaat aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te (willen) komen. Het nieuwe detailhandelsbeleid vergroot de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam en biedt de beste garantie om de werkgelegenheid in de detailhandel te behouden en te vergroten.

Binnen de Zuidas wordt niet voorzien in grootschalige en perifere detailhandel. In de Visie Zuidas is verder uitwerking gegeven aan het beleid ten aanzien van winkelvoorzieningen. Zuidas wordt voor alle functies ontwikkeld tot toplocatie, dus ook voor winkels. Deze toevoeging past prima in de gemeentelijke ambitie van Amsterdam Topstad. Bij top moet gedacht worden aan winkelformules en –ketens die voor Nederland uniek, exclusief en/of internationaal zijn en die iets nieuws toevoegen aan het bestaande aanbod in de regio. Verschillende studies en marktinschattingen duiden op de kansrijkheid hiervan, mits een kritische massa van minimaal 15.000 m² vloeroppervlak gemaakt wordt. Naast topsegment genereert een nieuwe stadsontwikkeling als Zuidas natuurlijk haar eigen lokale vraag in het basis- en middensegment. Hierbij wordt gedacht aan 15.000-25.000 m², exclusief stationsgerelateerde voorzieningen. Voor stationsgerelateerde voorzieningen geldt een maximum van 10.000 m².

Voorliggend bestemmingsplan voorziet slechts in geringe mate in detailhandel. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het gegeven beleid.

3.4.11 Nota Hoogbouw in Amsterdam

Binnen het instrumentarium van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (en de Nota Hoogbouw in Amsterdam, vastgesteld door het college van B&W op 10 mei 2011 zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onderhavig bestemmingsplangebied ligt in een gebied (langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de OV-knooppunten) waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. De Zuidas is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het doen van een HER is niet verplicht gesteld.

In het kader van het Uitvoeringsbesluit en het voorliggend bestemmingsplan is wel onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). In hoofdstuk 13 wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

3.4.12 Nota Varen in Amsterdam

In de nota Varen in Amsterdam wordt nieuw beleid voor varen in Amsterdam gepresenteerd. Dit is de uitkomst van een proces dat door het college in het voorjaar van 2012 is gestart met als doel modernisering van het stelsel van vergunningverlening op het water, verbetering van handhaving en dienstverlening, en herijking van de beleidsdoelen.

Het beschikbare vaarwater in Amsterdam kan beter worden benut. Het college gaat de combinatie van volumebeleid met vergunningen voor onbepaalde tijd daarom loslaten; de eerder gestelde beleidsdoelen worden onvoldoende behaald. Tegelijk worden er allerlei aanvullende maatregelen voorgesteld om te zorgen dat de doelstellingen wel kunnen worden behaald. Deze maatregelen richten zich voortaan op alle vaarweggebruikers, en niet meer, zoals dat bij het volumebeleid het geval was, op slechts één deel van de gebruikers van de grachten (het bedrijfsmatig passagiersvervoer).

Het college streeft naar een evenwichtiger gebruik van het binnenwater in de nabije toekomst, met kleinere en schonere vaartuigen, een betere spreiding van het vaarverkeer, met slimme verkeerregelingen en dienstverlening waarmee alle soorten vaarweggebruikers ook op de drukste momenten kunnen doorvaren.

Voor het water geldt een veelheid aan beleidsdoelstellingen en bijbehorende regelingen. De Watervisie vormt het beleidskader voor de langere termijn (2040). Het vaarverkeer wordt voor een belangrijk deel geregeld door landelijke regelgeving, waaronder het Binnenvaartpolitiereglement. Voor luchtkwaliteit kent de gemeente afzonderlijke doelstellingen.

Het (meeste) beleid voor passagiersvervoer te water is door het college vastgelegd in beleidsregels; de Regeling Passagiersvervoer Amsterdam (RPA 2007). Deze beleidsregels vormen een uitwerking van een aantal bepalingen van de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB). De VOB geeft aan dat voor passagiersvervoer het vergunningenbeleid wordt gevoerd met het oog op het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart.

In de RPA 2007 wordt gesteld dat het reguleren van de passagiersvaart met exploitatievergunningen

dient tot:

- de beheersing van de drukte op het water: de gemeente houdt grip op het aantal commerciële passagiersvaartuigen dat in Amsterdams binnenwater vaart door vergunningverlening en handhaving op de exploitatievergunning;
- de beheersing van veiligheid, overlast en schade aan het milieu: aan de vaartuigen met vergunning en hun vergunninghouders worden (Amsterdamse) eisen gesteld die betrekking hebben op veiligheid, (stank- en geluids-)overlast en het milieu.

De voorstellen in de nota Varen in Amsterdam zijn geordend aan de hand van de thema's beter benutten, beter beprijzen en het beter beheeren van het water. Daarbinnen zijn de verschillende beleidsdoelen terug te vinden.

3.4.13 Ruimtelijk afwegingskader passagiersvaart Zuid 2014

Door de toenmalige stadsdeelraad van stadsdeel Zuid is op 19 februari 2014 in vervolg op de Nota varen in Amsterdam het Ruimtelijk afwegingskader passagiersvaart Zuid vastgesteld. In deze notitie wordt een voorstel beschreven voor een ruimtelijk afwegingskader, op basis waarvan aanvragen voor ligplaatsvergunningen voor de passagiersvaart in Zuid kunnen worden aangevraagd en beoordeeld. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt aan welke voorwaarden en uitgangspunten de aanvragen dienen te voldoen. Dit ruimtelijk afwegingskader richt zich op de passagiersvaart en doet dus geen uitspraken over de pleziervaart of locaties voor vrachtvervoer te water.

Binnen dit afwegingskader is de Boerenwetering ter hoogte van Amsterdam RAI aangegeven als vergunninggebied 2. Ligplaatsen voor passagiersvaart zijn hier gewenst. Op verzoek van het stadsdeelbestuur is in voorliggend bestemmingsplan daartoe een binnenplanse ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

3.4.14 Visie Zuidas 2009

In de Visie Zuidas 2009 is aangegeven dat Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

De ambitie bestaat uit het bereiken van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten. Dit betekent voor Zuidas:

Toplocatie: succesvol en herkenbaar

Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de toppositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend, met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig

Een compacte stad in hoge dichtheid maakt optimaal gebruik van de bijzondere kenmerken van een specifieke plek. Bij Zuidas hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix

die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Zuidas is veilig en trekt een breed scala aan publiek en bewoners, met een breed aanbod van voorzieningen. De openbare ruimte is hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving. In de omgeving is er een directe aansluiting op de aangrenzende landschappen, maar Zuidas heeft ook een eigen ecologische kwaliteit.

Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk

Een duurzame stad maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Deze efficiëntie wordt versterkt door bebouwing die flexibel en aanpasbaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Ook een zo groot mogelijk vervoersaandeel van openbaar vervoer en fiets is onmisbaar voor een duurzame stad. Niet alleen verantwoordelijk met ruimte omgaan, maar ook met grondstoffen, energie, water en afval. Excelleren van Zuidas als internationaal topmilieu betekent ook excelleren in duurzame ontwikkeling.

Daarbij is belangrijk dat niet alleen technologische oplossingen en een gezond economisch perspectief er toe doen, maar dat duurzaamheid in het gehele proces als wens op de voorgrond staat. Dit betekent een proactieve samenwerking met belanghebbenden.

3.4.15 Toekomstvisie Amsterdam RAI

In het voorjaar 2010 is door Amsterdam RAI en gemeente Amsterdam gezamenlijk bepaald dat de RAI op de huidige locatie gevestigd blijft en is toegewerkt naar de Toekomstvisie Amsterdam RAI, die op 28 maart 2012 is vastgesteld door de stadsdeelraad. Deze visie richt zich op een duurzame ontwikkeling, het versterken van de relatie met de Zuidas, de versterking van de (internationale) positie van Amsterdam RAI en het intensiveren van het RAI-complex zowel fysiek als in het gebruik. Belangrijk criterium bij deze ontwikkelingen is dat Amsterdam RAI moet kunnen doorfunctioneren tijdens uitvoering. Inzet van de ontwikkelingen is verbetering van de kwaliteit en de aansluiting met de omgeving in harmonie met de buurt.

Door de ontwikkeling van de Zuidas en de Noordzuidlijn verandert de context van de RAI. Voor het huidige complex met grote gesloten gebouwen en een sterk introvert karakter is een meer extern gerichte oriëntatie gewenst. Door opwaardering van de oost-westroute door het RAI complex, door het toevoegen van meer publieksfuncties in de plinten en door accentuering van de parkzijde van de RAI tot een voor- in plaats van een achterkant wordt de RAI steviger verankerd in de stad en de Zuidas. Met investeringen in nieuwe congresfaciliteiten, een hotel en uitbreiding van het parkeerareaal op eigen grond versterkt Amsterdam RAI de marktpositie.

Amsterdam RAI zet sterk in op het gebruik van openbaar vervoer door bezoekers van de RAI-beurzen. Met de verbetering van het openbaar vervoer in de omgeving van de RAI - NZ-lijn, uitbreiding station RAI (separate planvorming) - kan hier nog sterker op ingezet worden. Wanneer maximaal ingezet wordt op openbaar vervoer blijft een vraag naar parkeerplaatsen over. Door ontwikkelingen in de Zuidas verdwijnen er in totaal 3.500 parkeerplaatsen voor de RAI. Voor het goed functioneren van de RAI is een capaciteit van 4.000 parkeerplaatsen noodzakelijk. Dit betekent een uitbreiding van 1.000 parkeerplaatsen op eigen terrein. Door de parkeerplaatsen op het eigen terrein te concentreren versterkt de positie van Amsterdam RAI en vermindert de overlast voor de omgeving. Hoofdpunten voor Amsterdam RAI blijft, waar mogelijk scheiden van logistiek en bezoekers. Met concentratie van laden en lossen aan de noord- en zuidzijde en een publiekszone rond de centrale as.

Amsterdam RAI is een publiekstrekker met jaarlijks meer dan twee miljoen bezoekers. Met pieken waarbij er zeer veel mensen tegelijk hun weg zoeken. En dagen waarop het heel rustig is met lege open ruimtes. Met de nieuwe inrichting van het Europaplein is ingezet op een gerichte indeling van de open ruimte rondom de RAI. Een plek voor evenementen, maar als dat uitkomt ook voor vrachtwagens die

moeten laden of lossen, of voor een rustig moment door goed geplaatste elementen of groen. Die lijn wordt doorgezet op het gehele RAI-terrein.

Het RAI-gebied kent veel open ruimte en vele vormen van gebruik. Inzet is een zo flexibel mogelijk gebruik van die ruimtes met een heldere, overzichtelijke indeling en hiërarchie. De zorgvuldige en aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte geeft de ruimte betekenis en maakt deze flexibel en aangenaam in gebruik voor velen. Centraal hierbij staat een goede en doeltreffende herinrichting van de oost-westroute door het gebied.

De ambities van Zuidas en Amsterdam RAI voor een duurzame ontwikkeling zijn hoog. Met behoud van het bestaande complex en waar mogelijk aanvullende milieumaatregelen, intensief grondgebruik, duurzame inrichting, doeltreffend Logistiek Management wordt gewerkt aan het creëren van een gezonde plek. Voor nieuwe gebouwen wordt de lat hoog gelegd namelijk op BREEAM-NL Nieuwbouw Excellent. Gebouwen worden waar mogelijk voorzien van groene daken. Nog sterker dan nu het geval wordt ingezet op een milieuvriendelijke aanpak bij het dagelijks gebruik.

Ontwikkelpotenties

Amsterdam RAI richt zich op het kwalitatief verbeteren van het complex, zowel in de openbare ruimte als door (ver)nieuwbouw. Sloop of nieuwbouw van tentoonstellingshallen is niet voorzien, de vraag naar goede, flexibele congresruimte neemt wel toe. Voor een sterkere marktpositie heeft Amsterdam RAI de wens om een hotel met maximaal 650 kamers met congresfaciliteiten toe te voegen op of nabij het RAI-terrein. Aangezien er in Amsterdam behoefte is aan nieuwe hotelruimte sluit dit hier goed bij aan. Ook voor het faciliteren van 1.000 nieuwe parkeerplaatsen moet op het RAI-gebied ruimte gevonden worden.

De huidige gebouwen van de RAI, grote hallen van ongeveer gelijke hoogte (circa 20 m), vormen een ruimtelijke eenheid. Met de bouw van het Elicium (47 m), is een nieuwe, meer gelede compositie van bouwvolumes ontstaan. Met het nieuwe parkeergebouw tussen het Holland-complex en de Parkhal en mogelijke nieuwbouw bij de Boerenwetering worden mogelijk nieuwe hoogteaccenten toegevoegd rond de kern van het RAI-terrein en kan er een nieuw bindend element voor het RAI-complex ontstaan. Een ensemble dat de RAI een nieuwe verankering in de stad geeft.

De studie naar de ruimtelijke samenhang op het RAI-terrein en de integratie in de stad heeft geresulteerd in vijf locaties waar in overleg met betrokken partijen is aangegeven dat herontwikkeling of nieuwbouw mogelijk is. Per locatie worden uitgangspunten aangegeven die in een volgende fase nader uitgewerkt worden. Vanuit duurzaamheidsambities is het belangrijk efficiënt in te zetten op ruimtebeslag en bebouwing, bijvoorbeeld door het stapelen van functies. Uitgangspunt is klimaatneutraal bouwen, voor nieuwbouw wordt de lat hoog gelegd namelijk op BREEAM-NL Nieuwbouw Excellent. De bebouwing moet goed aansluiten op de stedelijke structuur, zowel door het publieksvriendelijke gebruik van de plint en ligging van entrees als door de zorgvuldige inpassing op zichtlijnen en routes en zo mogelijk koppeling aan duurzame netwerken van de Zuidas.

In de toekomstvisie worden 5 verbouw- en nieuwbouwlocaties voorzien. Het gaat om de volgende locaties:

- sloop en bouw van het Scheldepleingebouw (locatie 1);
- (her)ontwikkeling plint cq foyerruimte congresplein (locatie 2);
- ontwikkeling locatie huidig horecalocatie nabij de havenkom (locatie 3);
- een bovengronds gebouwde parkeervoorziening op het eigen terrein met ca. 1000 parkeerplaatsen, met mogelijk voorzieningen op de bovenste verdieping (locatie 4);
- een hotel met maximaal 650 kamers, met de daarbij behorende congresfaciliteiten (locatie 5).



Ver- en nieuwbouwlocaties

De ambities zoals hierboven hebben geleid tot een visiekaart voor het gebied van Amsterdam RAI.



Visiekaart Toekomstvisie Amsterdam RAI

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijke kader

4.1 Inleiding

Parallel aan het opstellen van voorliggend bestemmingsplan wordt, als vervolg op de Toekomstvisie Amsterdam RAI gewerkt aan een Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI. Doel daarvan is het formuleren van een integraal stedenbouwkundig concept voor het gehele plangebied dat de basis vormt voor de uitvoering van concrete bouwprojecten. Daarbij wordt gekeken naar de samenhang tussen stedenbouwkundige vormgeving, de kwaliteit van de openbare ruimte en de functionele invulling van het programma in bouwvolumes. Voor een deel vindt voorliggend bestemmingsplan zijn beleidsmatige onderbouwing in de uitgangspunten zoals die worden geformuleerd in het uitvoeringsbesluit. Het gaat daarbij met name om de stedenbouwkundige en planologische aspecten.

Middels het uitvoeringsbesluit wordt toegewerkt naar de uiteindelijk gewenste situatie. Er worden ontwikkelingen in beschreven voor de komende tien jaar, maar ook voor de periode erna. Voor een bestemmingsplan geldt in beginsel een plantermijn van tien jaar. In juridische zin worden met voorliggend bestemmingsplan die ontwikkelingen mogelijk gemaakt, die voor de komende planperiode worden voorzien. Over de beleidsmatige doorkijk voor de overige ontwikkelingen wordt bij vaststelling van het uitvoeringsbesluit door de gemeenteraad besloten. Hieronder wordt op die ontwikkelingen ingegaan die voor de komende plantermijn op stapel staan.

4.2 Ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige uitgangspunten

De unieke positie midden in de stad kan optimaal worden benut door de RAI steviger onderdeel van de stad te maken. Door functies in de plint en meer open gevels, ontstaat een directere relatie met de omgeving. Het nieuwe Amtrium brengt een verbeterde horecavoorziening aan het Scheldeplein. De relatie met het Beatrixpark wordt gelegd via een verbeterde groene rand en inrichting van de openbare ruimte aan de RAIzijde van de Boerenwetering. En functioneel door een recreatieve (horeca)voorziening nabij de havenkom Boerenwetering, een invulling voor de westzijde van de RAI voor de middenlange termijn. Op lange termijn wordt deze zijde mogelijk vernieuwd met een meer definitieve invulling met horeca-en congresfuncties. Daarnaast wordt er in de openbare ruimte sterk ingezet op de routes die vanuit de omgeving langs en door de RAI lopen.

Om de ruimte optimaal te benutten wordt het RAI-complex geïntensiveerd. Op vier ontwikkelvelden zijn mogelijkheden om de voorzieningen op het RAI-complex uit te breiden. Er wordt een plek gecreëerd voor een parkeergarage, extra congres- en tentoonstellingsruimte, horeca en een hotel. Bovendien wordt in de openbare ruimte meervoudig gebruik gestimuleerd. Het Europaplein is nu al in sommige periodes voor evenementen of buurtactiviteiten beschikbaar.

De uitstekende ligging ten opzichte van het openbaar vervoer wordt versterkt door de routes van en naar de knooppunten beter zichtbaar en aantrekkelijker te maken. De open ruimtes van de RAI krijgen een nieuwe flexibele en aangename inrichting en zowel de noord- als de zuidzijde van de omgeving van het RAI-complex krijgt een ontwerp wat meer de nadruk legt op het groen en de nabijheid van het Beatrixpark.

Amsterdam RAI neemt maatschappelijk verantwoord ondernemen serieus, een ambitie die vanuit de gemeente wordt ondersteund. Bijvoorbeeld door voor bezoekers openbaar vervoer en langzaam verkeer te stimuleren, het gebruik van het RAI-complex te intensiveren en de buitenruimte waar mogelijk groener in te richten. Meer specifiek wordt er bijvoorbeeld ruimte gemaakt voor een fietsenstalling in het hart van het RAI-complex en wordt het aantal stallingsplaatsen voor fietsen fors uitgereid o.a. bij de Noord/Zuidlijn. Bij de groene inrichting aan de noord- en zuidzijde wordt voorgesteld gebruik te maken

van waterretentie, vertraagde afvoer van regenwater.

Het RAI-complex is in verschillende fasen tot stand gekomen. Vooral de noordelijke zone met het Europacomplex, het Congrescentrum (Auditorium) en de Amstelhal heeft een cultuurhistorische waarde die verder reikt dan sec de gebouwen.

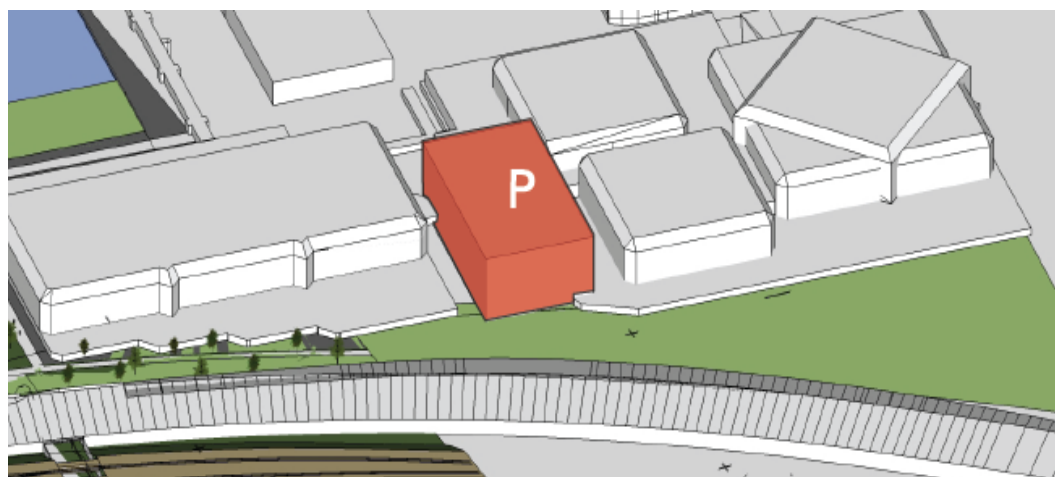
In het uitvoeringsbesluit wordt een aantal zogenaamde ontwikkelvelden aangemerkt. Een deel daarvan zal niet eerder in ontwikkeling komen dan na de plantermijn van tien jaar van voorliggend bestemmingsplan. Van de volgende ontwikkelvelden is het de verwachting dat deze de komende plantermijn in ontwikkeling zullen komen.

4.2.1 Ontwikkeling parkeergebouw

Om de RAI goed te laten functioneren is uitbreiding van het huidige aantal parkeerplaatsen op het RAI terrein nodig (zie ook paragraaf 6.2.7). De nieuwe parkeergarage biedt plaats aan maximaal 1.000 parkeerplaatsen (max. 40.000 m²). Voor het stallen van fietsen is een substantiële ruimte nodig. Naast dagen dat er grote vraag is naar parkeerplaatsen bij de RAI zijn er ook rustige dagen. Waar mogelijk wordt ingezet op dubbelgebruik van de parkeerplaatsen, bijvoorbeeld in de vorm van P+R. Naast de garage kan 3.000 m² aan beursfuncties worden toegevoegd op het niveau van de bestaande hallen en zijn aan de noordzijde nieuwe entreeruimten en aanvullende faciliteiten mogelijk.

Stedenbouw

Een bovengronds parkeergebouw op deze locatie stelt hoge eisen aan expressie en verschijningsvorm. Het toevoegen van een volume tussen de twee markante hallen vraagt om een gebouw dat door vorm en uitstraling los staat van de bestaande hallen, zodat de bestaande karakteristiek van de hallen behouden blijft: opgetilde hallen op 1+ niveau met uitstekende loadingdocks aan de randen. De maximale bouwhoogte wordt 35 meter.



Inpassing parkeergebouw in bestaande situatie

De entree- en congres- en tentoonstellingsfuncties die aan de noordzijde kunnen worden gerealiseerd moeten door hun uitstraling naar buiten bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De bestaande loopbrug tussen Parkhal en Hollandhal kan opgenomen worden in de nieuwe bebouwing. Het parkeergebouw mag geen belemmering vormen voor een mogelijk toekomstige voetgangersverbinding (brug) tussen station Amsterdam RAI en het RAI-complex.

Ontsluiting

De parkeergarage wordt aangesloten op de bestaande parkeergarages P1, 2, 3, 7. Voor calamiteiten en/of efficiëntie zijn ook zelfstandige in- en uitritten in het nieuwe parkeergebouw voorzien. Voor voetgangers komt er aan de noordzijde een toegang die aansluit op de centrale verbindingroute door het RAI-gebied. Hierop aansluitend zit op de begane grond ook de fietsenstalling. De ingang daarvan ligt ook aan de noordzijde. Door de ingangen voor voetgangers en fietsers aan de noordzijde te leggen, dragen de bezoekers bij aan de levendigheid van de centrale oost-west verbindingroute.

Duurzaamheid

Nieuwbouw moet voldoen aan BREEAM NL Nieuwbouw Excellent. Bekeken moet worden of groene daken en/of zonnepanelen toegepast kunnen worden.

4.2.2 Ontwikkeling hotel

De locatie waar het hotel wordt voorzien, in de bocht van de A10, en zichtbaar vanuit de stad aan de Europaboulevard is in de Visie Zuidas (2009) al omschreven als dé locatie voor hoogbouw, een accent. Een hotel op deze locatie is een goede aanvulling op de kernactiviteit van Amsterdam RAI, met versterking van de marktpositie. De ligging direct naast station Amsterdam RAI met snelle verbindingen met onder andere Schiphol, is gunstig voor een hoog aandeel openbaar vervoer door bezoekers.

Nieuwbouw op deze locatie moet ingepast worden op een beperkte ruimte en op een knooppunt van wegen en langzaam verkeerroutes. Met een grote aandacht voor een aantrekkelijke en sociaal veilige begeleiding van de passant. En een zorgvuldige inpassing in de stadsplattegrond.

Programma

Het hotel zal plaats bieden aan maximaal 650 kamers in de hotelclassificatie 4 ****, met aanvullende voorzieningen als congres/ vergaderruimtes, horeca en fitness horende bij een hotel van deze omvang en classificatie. Met een totale omvang van maximaal 45.000 m² bruto vloeroppervlak. Conform de welstandcriteria Zuidas is de verdiepingshoogte minimaal 3,30 meter. Vanwege de nabijheid van Schiphol zijn er beperkingen in de maximale bouwhoogte die conform het LIB maximaal NAP + 91 meter is. Dit is een absolute maximale bouwhoogte, ook alle technische voorzieningen, liften, trappen, antennes ed. dienen binnen dit maximum te blijven.

Hoewel de parkeergarages van de RAI dicht bij liggen is een directe parkeergelegenheid bij het hotel wenselijk vanwege classificatie en doelgroep. Een gebouwde, ondergrondse parkeervoorziening met een maximum van 243 parkeerplaatsen (norm 0,375/km²) kan worden toegevoegd. Parkeren op open terrein is niet toegestaan. In het hotel dienen voorzieningen voor het stallen van fietsen opgenomen te worden, voor werknemers van het hotel én voor hotelgasten.

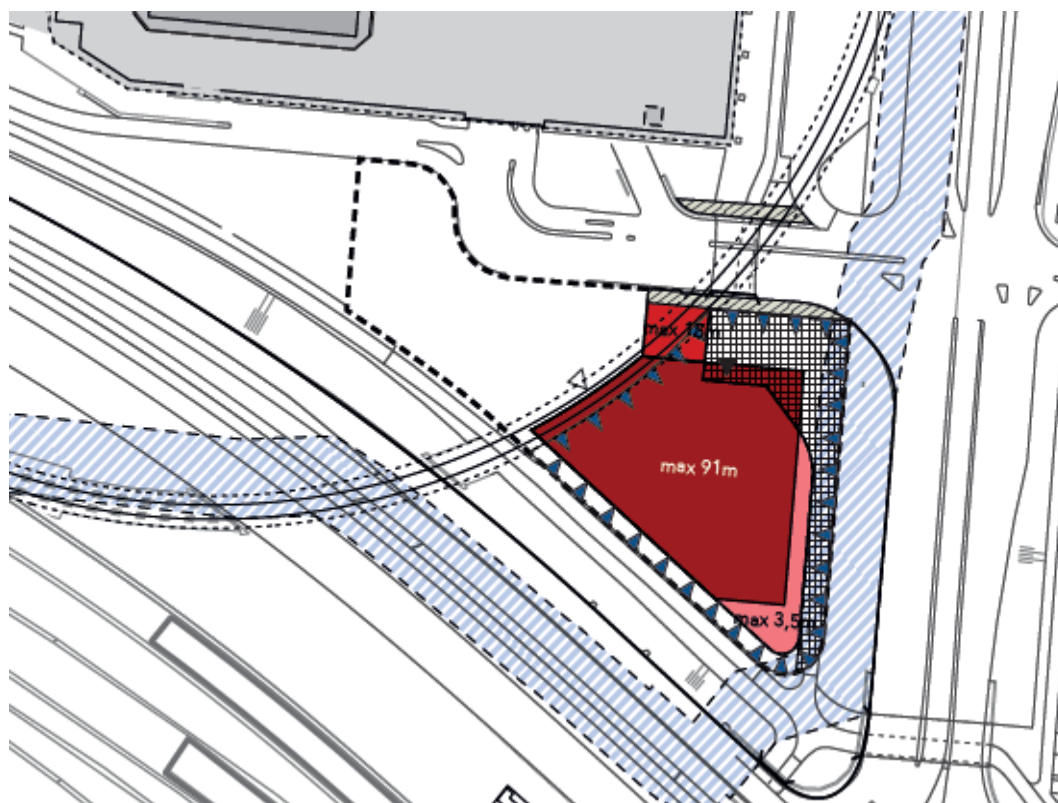
Stedenbouw

Hoogbouw op deze locatie stelt hoge eisen aan een juiste inpassing in de stadsplattegrond met zichtlijnen, slagschaduw, massa en omvang. Maar ook aan de expressie, verschijningsvorm en veiligheid (Rijkswaterstaat: effect op A10 zoals spiegeling en afleiding). Zowel op de schaal van de stad als lokaal direct aansluitend op het openbaar gebied en het maaiveld.

Een beperkende factor voor de locatie is de tunnel voor de Noord/Zuidlijn waar moeilijk of voor zeer hoge kosten overheen gebouwd kan worden. De tunnel ter plaatse is vormgegeven als zogenaamde polderconstructie. De bouw van een hotel in de nabijheid moet in overleg en ten genoegen van Dienst

Metro plaatsvinden. Door het hotel ten oosten, los van de tunnel te plaatsen kan een front worden gemaakt naar het Europaplein en de RAI, zowel kwa ontsluiting voor de voetganger (voorplein) als afronding van de open ruimte (busopstelplaats) voor de Hollandhal.

Zoals de Toekomstvisie al aangeeft moet de publieksvriendelijke plint van het hotel bijdragen aan een goede begeleiding van de langzaam verkeerroutes. De groene route langs de A10 moet sociaal veilig zijn, de bebouwing moet daar niet te opdringerig zijn en een 'gesloten' gevoel geven aan de voetganger en fietser. Voor de route tussen RAI en station Amsterdam RAI is 'zicht' – waar ga ik naar toe, van belang. Deze uitgangspunten leiden tot bijgaand zoekgebied en de maximale omvang van met name de plint van het gebouw.



- | | |
|--|---------------------------------|
| Hotel, maximaal 3,5m hoog | zoekruimte ondergronds parkeren |
| Hotel, maximaal 15m hoog | Beschermingszone waterkering |
| Hotel, maximaal +91m boven NAP | entree |
| fiets - voetpaden | laden&lossen |
| fiets - voetpaden, vrije hoogte minimaal 15m | Noord/Zuidlijn |
| Kunstwerken toegestaan, maximaal 5m hoog | ontwikkelveld hotel |

Randvoorwaarden hotel

Op grotere schaal speelt de plaatsing van de hoogbouw in belangrijke zichtlijnen. De hoogbouw markeert als eerste accent vanaf de Amstelscheg langs de A10 de Zuidas. Maar ook vanuit de Scheldestraat en de Europaboulevard zal het gebouw een markering zijn die goed ingepast moet worden. Rankheid, oriëntatie, materialisering, lichtuitstraling ed. spelen hierbij een belangrijke rol. Als

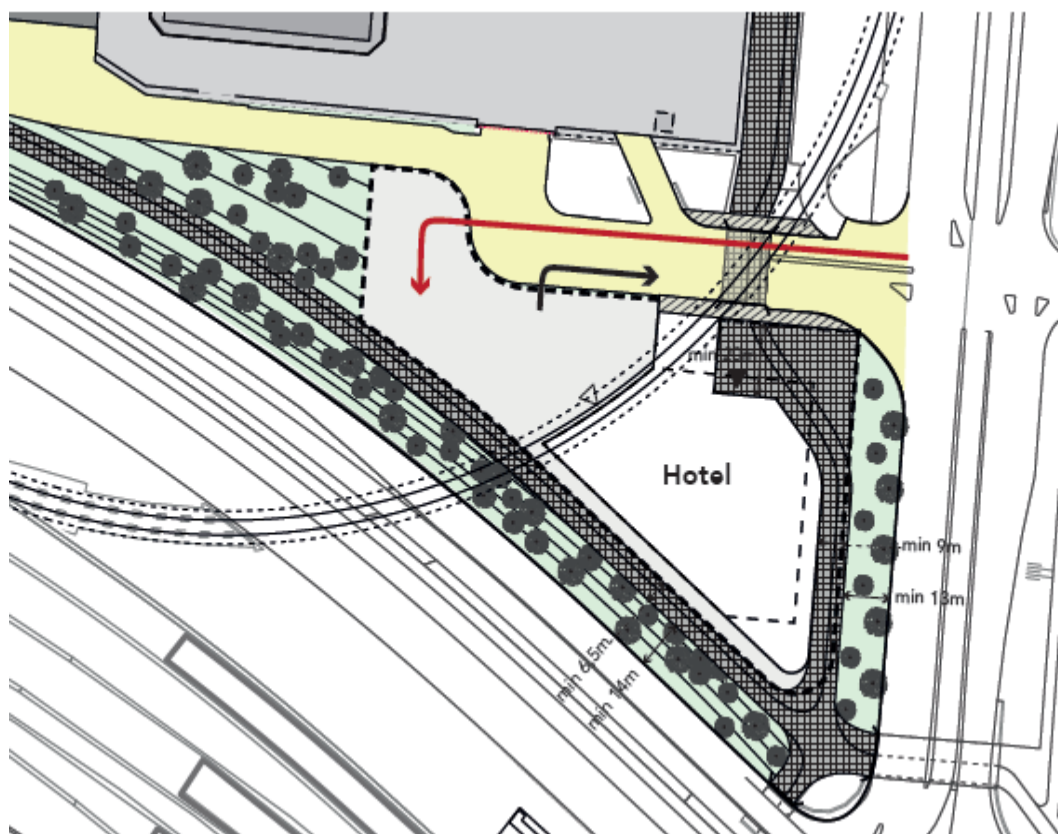
voorbeelduitwerking zijn twee 'schijven' in lijn met de orthogonale opzet van de RAI onderzocht op de effecten in de stad. Binnen de maximale bouwcontour zijn er uiteraard meerdere vormen mogelijk. Zuidas is een gebied waar hoogbouw wordt gestimuleerd, met name rond OV knooppunten. Het wordt aanbevolen om een Hoogbouweffectrapportage, met onder andere een bezonningsstudie en windhinderonderzoek op te stellen.

Door de verschuiving van de werkterreinen van OVSAAL naar de zuidzijde van de A10, hebben deze geen invloed meer op (de bouw van) het hotel. Met de werkzaamheden voor de bouw van ZuidasDok dient wel rekening gehouden te worden.

Ontsluiting

Een hotel met maximaal 650 kamers roept uiteraard verkeersbewegingen op met bussen, taxi's, laden en lossen. Voor een goede aansluiting zowel vanuit verkeersbewegingen (meerijden met bestaande regeling kruispunt Europaboulevard) als herkenbaarheid (zicht hotel) wordt een ontsluiting voorgesteld via de bestaande entree P1 van de RAI. Door een extra, 3e rijstrook is een exclusieve hotelentree te realiseren. Een kleine uitbreiding van het fiets-voetgangerstunneltje (met max. 3,50 meter) zal hiervoor nodig zijn. Aan de westzijde van het hotel is een verkeersruimte specifiek afgestemd op het hotel mogelijk, de inrichting moet afgestemd worden op de inrichting van de groene zoom. Laden-lossen van het hotel is niet toegestaan langs de langzaam verkeerroutes.

Op maaiveld is een (of meerdere) publieksingang gewenst aan de langzaam verkeerroute naar station Amsterdam RAI. In directe relatie met de RAI loopt het Europaplein door via het fiets-voetgangerstunneltje in een voorplein bij het hotel. De routes voor fiets en voetganger naar het station maken hier op een logische, vloeiende beweging deel van uit.



	ontsluiting RAI		extra rijbaan, exclusief voor hotel
	kunstwerken toegestaan, maximaal 5m hoog		uitrijden hotel
	groen		entree
	fiets - voetpaden		laden&lossen
	ontwikkelveld hotel		

Randvoorwaarden openbare ruimte bij hotel

Duurzaamheid

Nieuwbouw moet voldoen aan BREEAM NL Nieuwbouw Excellent. Bekeken moet worden of groene daken en/of zonnepanelen toegepast kunnen worden.

4.2.3 Gebied aan de havenkom: semi-permanente horeca

Uit de Toekomstvisie Amsterdam RAI komt naar voren dat deze zijde van het RAI-complex de kwaliteiten van een voorkant moet krijgen, dat het RAI-complex hier meer relatie aan zou moeten gaan met het Beatrixpark, en dat er ruimte moet worden gegeven aan de centrale oost-west verbindingroute.

In eerste instantie wordt op deze plek semi-permanente horeca toegestaan. Semi-permanent wil in dit geval zeggen dat het gaat om een periode van circa 10 jaar. Tegelijkertijd wordt er in het uitvoeringsbesluit ook op geanticipeerd dat er op langere termijn een uitbreiding van de congresfuncties met horecavoorzieningen mogelijk is. Gelet op de plantermijn van voorliggend bestemmingsplan wordt hieronder ingegaan op de uitgangspunten en randvoorwaarden voor semi-permanente horeca. Voor een doorkijk naar de uiteindelijk gewenste situatie wordt verwezen naar het uitvoeringsbesluit.

Met de wijze waarop de horeca nabij de havenkom Boerenwetering in het bestemmingsplan is opgenomen, wordt de ruimte gegeven voor de exploitatie voor een langere termijn. Daarmee kan meer worden geïnvesteerd in en wordt het mogelijk hogere eisen te stellen aan de verschijningsvorm van de horeca.

Programma

In dit ontwikkelveld wordt voor een periode van circa 10 jaar ruimte gemaakt voor een horecavoorziening. Door een inrichting toe te staan voor een wat langere periode, kan de ruimtelijke kwaliteit van de voorziening verbeteren (geen schuttingen, maar transparante en duurzame afscheidingen). Voldoende geluidisolatie is een belangrijke voorwaarde.

Stedenbouw

De open zichtrelatie vanaf de centrale oost-west verbindingroute met het water en het Beatrixpark is van belang, daarom concentreert de bebouwing zich aan de oostzijde van de havenkom. Aan de zuidzijde bestaat via vergunningverlening door stadsdeel Zuid tijdens openingstijden en in het seizoen de mogelijkheid voor een extra terras, met een mobiel uitgiftepunt. Buiten de openingstijden van de horeca en buiten het seizoen is dit openbaar gebied.

De gebouwen en afscheidingen dienen van duurzame materialen met een hoogwaardige uitstraling te worden gemaakt. De volumes zijn paviljoenachtig en staan ook qua stijl duidelijk los van de RAI. Dit om het semi-permanente karakter ervan te onderstrepen. De maximale bouwhoogte is 10 meter. De bomen

vormen een ruimtelijk kader rondom de havenkom, zorgvuldige inpassing van de bebouwing met zorg voor behoud van de bomen is randvoorwaarde. Speciale aandacht is vereist voor behoud van de Julianaboom op de horecalocatie ten oosten van de havenkom Boerenwetering.

Ontsluiting

Op het terrein moet tijdens openingstijden van horeca een voetgangersroute van noord naar zuid toegankelijk blijven. Buiten openingstijden kan het terrein aan de noord- en zuidzijde via een hek (in grote mate transparant) worden afgesloten.

De brug naar het Beatrixpark maakt een aantrekkelijk 'rondje' havenkom mogelijk en kan tegelijk als een tweede toegang voor de horecalocatie dienen. De brug dient daartoe wel beter bedienbaar of vernieuwd te worden. Of een aanvullende steiger/ plateau in het water mogelijk is, om meer ruimte te creëren langs de voetgangersroute voor Strand Zuid, moet nog afgestemd worden met Waternet. In het water zijn, in overleg met Waternet, enkele drijvende afmeervoorzieningen (zonder steigerpalen) mogelijk voor het op- en afstappen van passagiersvaartuigen en het tijdelijk afmeren van pleziervaartuigen.



- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | max 2 bouwlagen (max 10m hoog), max 45% bebouwd (incl loopbrug RAI) en max 1600m ² horeca |  | transparante afsluiting Strand Zuid |
|  | openbaar gebied, horeca mogelijk met terrasvergunning en mobiel uitgiftepunt |  | vrijhouden voor aanmeren milieuplein RAI |
|  | open voetgangersroute tijdens openingstijden van Strand Zuid, obstakelvrij, niet overbouwd en min 3m breed (bij overbouwing min 5m breed) | | |
|  | maximaal 3 drijvende steigers (1,2m x 6m) voor aanmeren recreatievaart / passagiersvaart | | |

Randvoorwaarden horeca havenkom

Duurzaamheid

Duurzaamheid staat centraal bij vernieuwing van Strand Zuid. Mogelijk kan aangesloten worden bij

(energie)installaties en voorzieningen van de RAI.

4.2.4 Groene zoom

De zogenoemde groene zoom tussen de RAI en de A10 is een belangrijke groene en recreatieve verbinding. Hoewel de sfeer gedomineerd wordt door de tentoonstellingshallen en de logistieke route/loading docks van de RAI, is het nu een redelijk ruime, comfortabele, groene fietsroute (hoofdnet). De A10 op een hoog talud wordt goed afgeschermd door volle bosschages. Met de uitbreiding van de A10 in het kader van ZuidasDok verandert deze situatie drastisch. De (openbare) ruimte tussen RAI en A10 wordt minimaal, waardoor de fietser en voetganger letterlijk in het nauw gedreven worden. Om toch een mooie en veilige route te handhaven worden voor de herinrichting de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- een integrale oplossing voor alle (verkeers-) deelnemers (RAI en doorgaand langzaam verkeer)
- creëren van een voorkant situatie met stedelijke allure
- de groene ambiance handhaven op een nieuwe manier.

Een en ander wordt verder uitgewerkt in het uitvoeringsbesluit. Het bestemmingsplan biedt de kaders om te komen tot een gewenste inrichting van dit gebied.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd (MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlagen 1 en 2). Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld geweest aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad (14 juli 2011) en onherroepelijk geworden). De hierna beschreven wetgeving was op de betreffende besluitvorming van toepassing. De (directe) m.e.r.-plicht bestond indertijd vanwege het woonprogramma voor de Flanken. Aangezien reeds een m.e.r.-plicht bestond vanwege de hoeveelheid woningen, en de recreatieve of toeristische voorzieningen hierin reeds meegenomen zijn, is een aparte m.e.r.-beoordeling voor deze laatste activiteiten niet meer noodzakelijk.

Met afronding van de m.e.r.-procedure gekoppeld aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West is de m.e.r.-plicht uitgewerkt. Daarbij moet worden opgemerkt dat er vanuit de huidige wetgeving überhaupt geen sprake meer zou zijn van een directe m.e.r.-plicht. Nu een m.e.r. is uitgevoerd, zal met de uitkomsten daarvan moeten worden rekening gehouden.

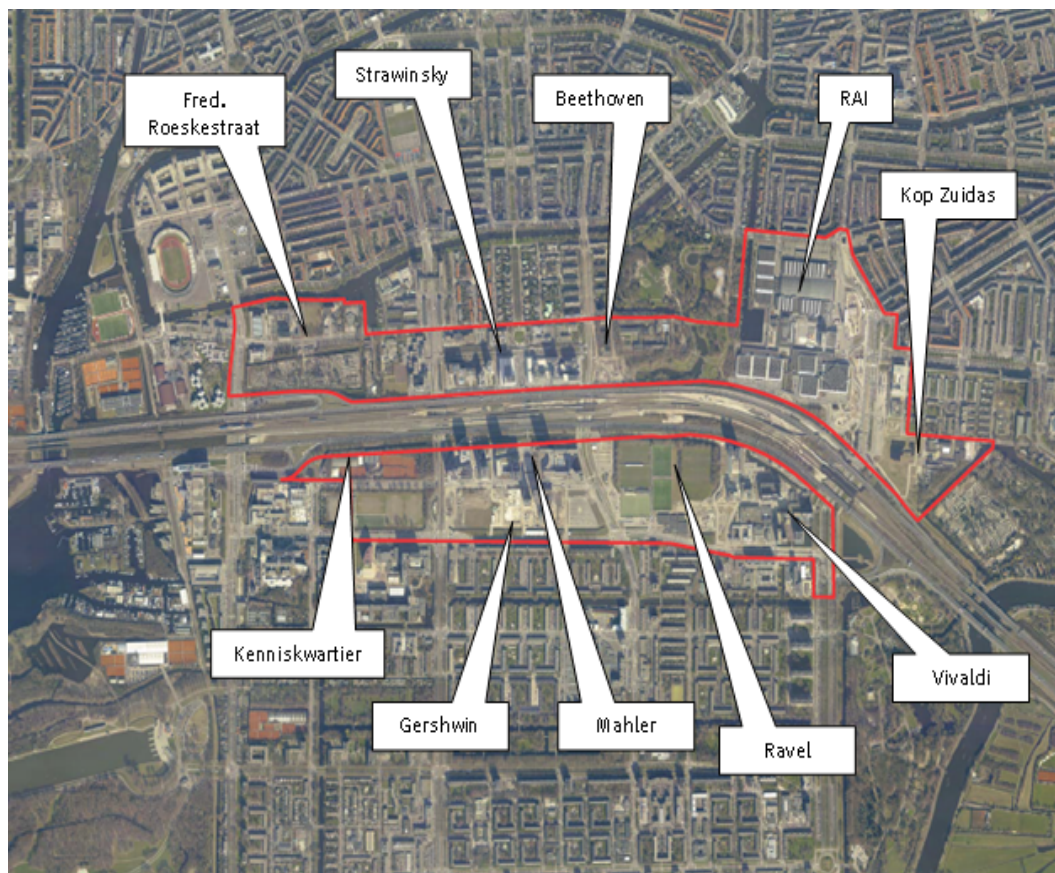
Het doel van een m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

Het plangebied en de daarbinnen voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.2 wordt kort aangegeven welke ontwikkeling wordt verstaan onder de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de voorgeschreven en doorlopen procedure. In de volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.4 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.5 wordt meer expliciet ingegaan op de betekenis voor (de besluitvorming over) voorliggend bestemmingsplan. Tot slot wordt in paragraaf 5.6 een aantal algemene conclusies getrokken.

5.2 Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma

De Zuidas is een gebied dat al een aantal jaren sterk in ontwikkeling is. De gemeente Amsterdam heeft concrete plannen om het gebied verder te ontwikkelen en te intensiveren. Naast de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden behorend bij de Flanken bestaan er plannen om de infrastructuur A10 en de sporen in een brede tunnel te leggen. Voor deze plannen geldt dat de rol van het bevoegd gezag is weggelegd voor het Rijk. Deze plannen voor het Dok maken geen onderdeel uit van deze m.e.r.-procedure. Hiervoor is inmiddels een zelfstandige (plan)m.e.r.-procedure voor doorlopen.

Het plangebied Zuidas - Flanken ligt aan weerszijden van de infrabundel (A10 Ringwegzuid, trein, metro en tram) van Amsterdam. Naast de A10, trein, metro en tram is de Zuidas op zeer korte afstand gelegen van de binnenstad van Amsterdam en Schiphol.



Plangebied MER Zuidas - de Flanken

Als eindbeeld wordt voor de Flanken voorzien in een programma met ca. 763.000 m² woonfuncties, zo'n 837.500 m² kantoorfuncties en ca. 360.500 m² overige voorzieningen, waarvan al een deel is gerealiseerd, of in aanbouw is. Voor het overige deel dienen diverse nieuwe bestemmingsplannen opgesteld te worden.

In onderstaande tabel is opgenomen welke activiteiten er nog ontplooid gaan worden in de Flanken van de Zuidas. Dit zijn de activiteiten die ook in het MER Zuidas - de Flanken op milieueffecten beoordeeld zijn. Het programma van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het totale programma dat in het MER is onderzocht.

	Aantal bvo woningen (m ²)	Kantoren bvo m ²	Voorzieningen bvo m ²	Totaal m ²
MER	ca. 697.000 m ²	ca. 635.000 m ²	ca. 237.000 m ²	ca. 1.569.000 m ²

5.3 M.e.r.-procedure

Op 28 april 2010 is kennis gegeven van de startnotitie milieueffectrapportage ten behoeve van de ontwikkeling van de Flanken Zuidas. Met ingang van 29 april 2010 heeft deze startnotitie gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Tevens is de startnotitie aan de wettelijk adviseurs toegezonden met de mogelijkheid een advies uit te brengen.

Per brief van 26 april 2010 is de startnotitie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) toegezonden, met het verzoek een advies uit te brengen over het geven van richtlijnen. Tevens zijn zo spoedig mogelijk na ontvangst ook de zienswijzen en adviezen aan de Commissie doorgezonden. Per brief van 7 juli 2010 heeft de Commissie advies uitgebracht (Advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport, 7 juli 2010 / rapportnummer 2425-51).

Middels een Nota van Beantwoording hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam aangegeven op welke wijze met deze adviezen en zienswijzen wordt omgegaan. Diegenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht, zijn daarover op de hoogte gebracht.

Met ingang van 3 maart 2011 is het MER Zuidas - de Flanken tezamen met het ontwerp van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West voor een ieder terinzage gelegd. Daarbij is de mogelijkheid geboden om zienswijzen naar voren te brengen over zowel het MER als het betreffende ontwerp bestemmingsplan. Verder is de Commissie overeenkomstig wettelijk voorschrift in de gelegenheid gesteld advies over het rapport uit te brengen. Per brief van 5 april 2011 is dit advies gegeven.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER Zuidas - de Flanken aanwezig is. Het MER geeft op hoofdlijnen voldoende inzicht in de relevante milieueffecten van het voornemen.

De Commissie m.e.r. constateert op hoofdlijnen dat de belangrijkste nadelige milieueffecten samenhangen met verkeersaspecten en dat dan ook in het MER de meeste aandacht is uitgegaan naar verkeersafwikkeling, geluid en luchtkwaliteit. De overige milieuaspecten zijn op een lager veelal indicatief detailniveau beschreven.

De Commissie m.e.r. is van mening dat de verkeersrapportage, luchtkwaliteitsrapportage en geluidrapportage welke onderdeel vormen van het MER heldere en gestructureerde informatie bevatten. Uit het MER blijkt dat er zonder het nemen van maatregelen knelpunten zijn op het vlak van geluidhinder in het studiegebied. De mogelijke realisatie van het Dok heeft sterk geluidreducerende effecten tot gevolg.

Met betrekking tot water adviseert de Commissie m.e.r. te kiezen voor een gebiedsbrede aanpak. Ten aanzien van externe veiligheid adviseert de Commissie m.e.r. een verdere uitwerking. Voor het overige geeft de Commissie een aantal adviezen met betrekking tot het leefklimaat.

Om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen adviseert de Commissie m.e.r. om bij de verdere uitwerking en realisering van het voornemen de afzonderlijke bestemmingsplannen en de planvorming rond het Dok goed op elkaar af te stemmen. De Commissie m.e.r. is van mening dat het MER goed is afgestemd op de herinrichting van de terreinen van de Vrije Universiteit van Amsterdam en het medisch centrum van de Vrije Universiteit (VU/VUmc), waarvoor een separate m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

Concluderend is vastgesteld dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. Het MER geeft op hoofdlijnen voldoende inzicht in de relevante milieueffecten van het voornemen.

Afronding m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is conform wettelijk voorschrift gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat in de ontwikkeling voorziet, te weten het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 14 juli 2011, en onherroepelijk geworden. Daarmee is de

m.e.r.-plicht uitgewerkt. Wel dient, zoals ook in paragraaf 5.1 is aangegeven, met de uitkomsten van het MER rekening te worden gehouden.

5.4 Inhoud MER

In deze paragraaf is een samenvatting opgenomen van de bevindingen welke in het MER zijn gedaan. Het gaat om een beoordeling van de Zuidas Flanken als geheel. Dit brengt mee dat een aantal van de hieronder beschreven effecten wel van toepassing is op de Zuidas Flanken als geheel, maar niet op specifieke deelprojecten, zoals die waarin het bestemmingsplan RAI voorziet. In paragraaf 5.5 zal worden ingegaan op de voor voorliggend bestemmingsplan relevante thema's.

5.4.1 Referentiesituatie en alternatieven

In een milieueffectrapportage worden niet alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, maar ook die van redelijkerwijze te beschouwen alternatieven en varianten onderzocht. Deze effecten worden beoordeeld aan de hand van een referentiesituatie. Voor een meer uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van het MER. In paragraaf 3.3 van het MER wordt meer uitgebreid ingegaan op de verschillende alternatieven.

5.4.2 Effectbeoordeling

De referentiesituatie en de alternatieven zijn met elkaar vergeleken en beoordeeld op diverse milieu aspecten en criteria. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende zevenpuntsschaal:

Effectbeoordeling	Omschrijving
+++	zeer positief
++	positief
+	enigszins positief
0	neutraal
-	enigszins negatief
--	negatief
---	zeer negatief

Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten van groot belang. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. In veel gevallen is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen. Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score neutraal) en dat op een aantal criteria de alternatieven wel verschillen van de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.

aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename automobilititeit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk wegennet Amsterdam en Amstelveen	-	-	-
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO ₂	--	--	--
	Toename concentratie PM ₁₀	0	0	0
Geluid	Toe- afname L _{den} bestaande omgeving	0	0	-
	Wegverkeerlawaaai ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerslawaaai Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaaai woning niveau	-	-	-
Externe veiligheid	Hoge druk aardgasleiding	0	0	0
	Toename groepsrisico A10	--	-	--
Water	Watersysteem en waterberging	0	0	0
	Waterkwaliteit	0	0	0
	Grondwater	0	0	0
	Waterkering	0	0	0
Bodem	Bodemopbouw	0	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0
Ecologie	Zoogdieren en amfibieën	0	0	0
	Vleermuizen	-	-	-
	Vogels	-	-	-
	Vissen	-	-	-
	Reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren	0	0	0
Archeologie	bekende archeologische waarden	0	0	0
	archeologische treffans	-	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	-	-	--
Landschap	landschappelijke waarden	0	0	0
Duurzaamheid	bijdrage aan duurzame ontwikkeling	+++	+++	+++
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+++	+++	+++
Overige hinderaspecten	Trillingen	-	-	-
	Licht	-	-	--
	Hitte	-	-	--
	Wind	-	-	--
	Schaduw	-	-	--
	Zichtlijnen	0	0	0
	Kabels en leidingen	0	0	0
	Obstakelvrije zone	0	0	0

Effectbeoordeling

Voor de criteria waarvoor een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie wordt hieronder een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor de overige milieu aspecten en criteria is er geen

verschil tussen de alternatieven en de referentiesituatie en/ of tussen de alternatieven onderling. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Geconstateerd is dat bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen zullen moeten worden genomen ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid.

Daarnaast zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het betreft maatregelen die betrokken kunnen worden bij de concrete plan- en besluitvorming per deelproject binnen de Flanken, en die veelal ook reeds in het kader van een goede ruimtelijke ordening per plan aan bod dienen te komen. Daarbij kan per plan en besluit worden afgewogen welke maatregelen in het bestemmingsplan kunnen en moeten worden geborgd, en welke dat deze bij de planuitwerking aan bod dienen te komen.

Verkeer en vervoer

De automobiliteit op en rondom de Zuidas is reeds groot. Bij besluitvorming over het MER is geconstateerd dat de verdere ontwikkeling van de Flanken in de drie alternatieven tot slechts een beperkte toename leidt. Hier is een enigszins negatieve beoordeling voor gegeven. Ondanks de toename van de automobiliteit geldt voor de modal split een licht positieve beoordeling. Deze komt voort uit de afname van het aandeel autoverplaatsingen ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer. Een groter aandeel van de verplaatsingen vindt plaats per fiets of openbaar vervoer.

Op de reeds zware belasting van de A10 in de referentiesituatie heeft de ontwikkeling van de Flanken slechts een zeer beperkte impact. Hoewel de effecten op de A10 bij het alternatief maximaal groter zijn dan bij het alternatief minimaal zijn deze verschillen te verwaarlozen. Daardoor zijn alle drie de alternatieven als neutraal beoordeeld.

Voor het onderliggend wegennet leiden de drie alternatieven tot een enigszins negatieve score, omdat in beide alternatieven de doorstroming op het stedelijke wegennet van Amsterdam en Amstelveen verslechtert. Hierdoor zijn in de onderzochte periode aanpassingen aan kruispunten noodzakelijk teneinde de capaciteit te vergroten. Het moment van de aanpassingen is afhankelijk van de daarvoor relevante ontwikkelingen.

Uitgaande van realisatie van het totale beoogde programma zal een aantal kruispunten moeten worden aangepast. De aanpassingen zijn noodzakelijk en mogelijk om uit te voeren. Omdat de kruispuntanalyses gebaseerd zijn op de situatie waar de alternatieven volledig zijn ontwikkeld dient per ruimtelijk besluit bekeken te worden wanneer en in hoeverre sprake is van eventuele aanpassing van een kruispunt.

Als optimalisatiemogelijkheid is gekeken naar het verder beïnvloeden van de modal split en een verbetering van de oversteekbaarheid van de De Boelelaan. Voor wat betreft de oversteekbaarheid van de De Boelelaan, zijn optimaliseringsmaatregelen voorgesteld, zoals verbrede trottoirs en verruiming van de oversteekmogelijkheden. Met deze maatregelen kan in de latere besluitvorming rekening worden gehouden.

Luchtkwaliteit

De toename van NO₂ (stikstof) scoort in alle alternatieven negatief ten opzichte van de referentiesituatie. De concentraties liggen echter ruim onder de grenswaarden. Voor PM₁₀ (fijn stof) zijn geen significante wijzigingen berekend. Fijn stof scoort neutraal in alle alternatieven.

Voor de verbetering van de luchtkwaliteit zijn naar verwachting geen extra maatregelen nodig, ook omdat de Flanken onderdeel uitmaken van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Geluid

Door de nieuwe ontwikkeling zal een groter gebied te maken hebben met hoge geluidsniveaus. Het geluid in de Flanken is vooral afkomstig van het verkeer op de A10 en (in mindere mate) van de grotere wegen in en rond het plangebied. De ontwikkeling van de Flanken leidt tot een beperkte toename van de bronsterkte van het wegverkeerslawaai, maar -als gevolg van de nieuwbouw- wel tot een toename van het aantal geluidgevoelige bestemmingen.

Op woningniveau is het effect beperkter dan op gebiedsniveau. Dit wordt veroorzaakt door de omstandigheid dat niet in elk gebouw een geluidgevoelige functie, zoals wonen, gerealiseerd zal worden. Gebouwen met een niet-geluidgevoelige bestemming fungeren voorts als afschermende objecten waardoor het geluidniveau achter de gebouwen afneemt. Het aantal geluidgehinderden in het plangebied neemt dus wel toe (als gevolg van de nieuw te realiseren woningen in het gebied), maar minder sterk dan het geluidbelaste oppervlak. Vandaar ook de verschillen in beoordeling tussen het ruimtelijk niveau (geluidbelast oppervlak) en het woningniveau (geluidgevoelige objecten).

Het spoorweglawaai neemt ook toe, maar de score hiervoor slechts gering negatief.

Het alternatief maximaal scoort voor de toe-/afname van geluid, uitgedrukt in Lden, op de bestaande omgeving en op het wegverkeerslawaai op woningniveau slechter dan de andere alternatieven. Dit komt doordat het verkeer meer toeneemt op het onderliggend wegennet bij het alternatief maximaal dan bij de andere twee alternatieven.

Op het gebied van geluid is aantal maatregelen mogelijk. Bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het plaatsen van geluidsschermen langs de A10, omdat dit de grootste geluidbron is voor het gebied. Voor de toename van het geluidniveau rondom de De Boelelaan kan geluidarm asfalt worden toegepast om dit geluidniveau te verlagen. Naast de hiervoor beschreven maatregelen zijn er verder ook enkele optimalisatiemogelijkheden bij (de situering van) gebouwen om geluidhinder tegen te gaan:

- Het voorzien in een terugloop van de bebouwing, in de geluidschaduw van dichterbij de geluidbron gesitueerde gebouwen;
- Het realiseren van collectieve geluidluwe binnenruimten (atrium etc);
- Het minimaliseren van geluidlekken;
- Het plaatsen van schermen tussen gebouw en geluidbron ten behoeve van geluidluw binnenhof dan wel het aanbrengen van vliesgevels;
- Het realiseren van serres en loggia's met geluidafschermende werking;
- Het maken van geluidongevoelige bestemmingen als geluidbuffer;
- Hoge gebouwrand als afschermende werking.

Externe veiligheid

Voor de Flanken is alleen de A10 een relevante risicobron. Door de toevoeging van het programma aanwoningen, kantoren en voorzieningen is sprake van een stijging van het groepsrisico. Bij het alternatief minimaal (85%) is deze stijging enigszins negatief, voor het basisalternatief (100%) en het alternatief maximaal (115%) is de stijging negatief.

In de te nemen ruimtelijke besluiten die betrekking hebben op het invloedsgebied langs de A10 zal steeds de stijging van het groepsrisico (externe veiligheid) dienen te worden verantwoord, conform de Circulaire Risiconormering transport gevaarlijke stoffen. De beschikbaarheid van voldoende bluswater, de zelfredzaamheid van personen, de aanwezigheid van goede vluchtwegen en de bereikbaarheid voor

hulpdiensten zullen tekens in die verantwoording dienen te worden betrokken. Hiervoor is altijd maatwerk noodzakelijk. De hierna beschreven maatregelen betreffen optimalisaties.

Bluswater:

- aandacht voor voldoende bluswater

Zelfredzaamheid:

- aandacht voor de situering van functies waar kleine kinderen of geestelijk en/of lichamelijk zwakkeren aanwezig ten opzichte van risicobronnen
- aandacht voor de zelfredzaamheid van personen in gebouwen en/of in het risicogebied
- rekening houden met vluchtmogelijkheden in het risicogebied

Bereikbaarheid voor hulpdiensten:

- aandacht voor de aanrijroutes voor hulpdiensten

Ecologie

Voor vleermuizen, vogels en vissen vindt door de voorgestelde ingrepen verstoring plaats, die als enigszins negatief wordt beoordeeld. Redenen hiervoor zijn het verdwijnen van groen en nestplaatsen voor vogels, het beperken van foerageermogelijkheden voor vleermuizen en het dempen van bestaande sloten, waarin de Bittervoorn en de Rivierdonderpad kunnen voorkomen. De gunstige staat van instandhouding wordt door deze ingrepen niet negatief beïnvloed.

Om de negatieve effecten op ecologie te kunnen mitigeren en optimaliseren is een aantal maatregelen voor handen.

Vleermuizen:

- voldoende groenstructuren en lijnvormige laanbeplanting
- vleermuizenkasten in nieuwe bebouwing

Vogels:

- in beeld brengen van nestlocaties en alternatieve broedplaatsen in nabijgelegen potentieel geschikt leefgebied

Vissen:

- demping van watergangen in een rustig tempo en vanaf één zijde, zodat vissen de mogelijkheid hebben om te vluchten
- verzamelen zoetwatermosselen om die elders uit te zetten (voedsel voor Bittervoorn)
- plantenrijke watergangen creëren (Bittervoorn) en watergangen met voldoende substraat in de vorm van stenen, grind of takken en boomwortels (Rivierdonderpad)

Archeologie, cultuurhistorie en landschap

In een klein deel van het totale plangebied waarop het MER betrekking heeft, is de kans op het aantreffen van archeologische waarden hoog en in een aantal delen is deze kans laag. Daarnaast is een deel van het gebied vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek op basis van de bureauonderzoeken die reeds uitgevoerd zijn. Het plangebied wordt grootschalig bebouwd. Dit betekent dat er een kans bestaat dat archeologische waarden worden aangetast. Deze is als enigszins negatief beoordeeld, omdat het grotendeels om gebieden met een lage trefkans gaat en gebieden die zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

Voor de historische bouwkundige waarden geldt een enigszins negatieve beoordeling voor het

basisalternatief en het alternatief minimaal, omdat de verdichting van het gebied enerzijds effect heeft op de monumenten die in het gebied voorkomen en anderzijds een effect hebben op monumenten en het aan te wijzen beschermd stadsgezicht Plan Berlage Zuid. Het alternatief maximaal scoort hier negatief, omdat bij een groter programma de mogelijkheid om rekening te houden met monumenten en het aan te wijzen stadsgezicht minder groot is dan bij het basisalternatief en het alternatief minimaal.

Duurzaamheid

In de Flanken gebeurt veel op het gebied van duurzaamheid. De voorgenomen activiteiten worden conform de uitgedragen principes in de Duurzaamheidsvisie gerealiseerd waardoor er op dit aspect geen onderscheid is tussen de drie alternatieven. Wel kan geconcludeerd worden dat de grootschaligheid van de intensivering ervoor zorgt dat op andere plaatsen in Amsterdam en omgeving niet extra gebouwd hoeft te worden. Zeker in combinatie met een hoogwaardige OV-knooppunt zorgt dat voor een extra duurzaam karakter.

Het duurzaamheidsplan biedt diverse uitgangspunten voor duurzaamheid. In lijn met mogelijke optimalisaties, zoals gesteld bij verkeer en vervoer, kan de duurzaamheid van het gebied vergroot worden door een toename van het gebruik van de fiets.

Ruimtelijke ordening en economie

Sociale veiligheid scoort enigszins positief. Het programma leidt tot meer functiemenging, waardoor het gebied zeven dagen per week intensief gebruikt zal worden. Het plaatsen van voorzieningen in de plint leidt tot extra levendigheid en verhoogt de sociale veiligheid.

Het effect van de ontwikkelingen op de ruimtelijke kwaliteit is beoordeeld als zeer positief. Hierbij zijn de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde betrokken. De nieuwe ontwikkelingen hebben een positief effect door de menging van functies. Uitgangspunt bij de beoordeling is geweest dat deze waarden ook worden betrokken bij de verdere stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen.

Overige hinderaspecten

Voor de aspecten trillingen, licht, hitte, wind en schaduw scoren de alternatieven enigszins negatief. Met uitzondering van trillingen is de score voor het alternatief maximaal zelfs negatief. Deze score wordt veroorzaakt door de toename van bebouwing en verharding en de grote dichtheden waarop gebouwd wordt. De trillingen worden met name veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, die een lange looptijd hebben en voor overlast kunnen zorgen. Schaduwwerking kan door de bewoners aan de noordzijde van de Flanken worden ervaren. Uitstraling van licht behoort bij een stedelijke omgeving, maar kan ook overlast veroorzaken voor bewoners van de omliggende gebieden. Hitte kan in de zomer leiden tot overlast, omdat het stedelijk gebied dan sneller opwarmt en langzamer de warmte weer kwijtraakt in vergelijking met niet-stedelijke gebieden. Door de verdichting van de bebouwing zal de wind minder vrij spel hebben en kan daardoor tussen de gebouwen overlast door sterkte concentratie van wind ontstaan.

Voor de aspecten ruimtelijke kwaliteit en overige hinderaspecten geldt dat de stedenbouwkundige en architectonische vormgeving van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte een grote impact kunnen hebben. Het is verstandig om in een vroeg stadium van het ontwerpproces rekening te houden met deze aspecten.

De effecten buiten het plangebied zijn beperkt tot verkeerseffecten en de daarvan afgeleide milieueffecten. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat dit effect klein is. Dit komt doordat de Flanken nauwelijks effect hebben op de verkeersbelasting op wegen waar op korte afstand woonbebouwing is gesitueerd.

Effecten in de aanlegfase

Hoewel de effecten van de aanlegfase zich over een lange periode uitstrekken, zullen deze effecten niet de gehele periode in het gehele gebied plaatsvinden. De effecten zullen steeds rond de bouwplaatsen optreden en door het gebied schuiven. Via een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatieplan) worden maatregelen genomen om de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden te beperken. Dit is een veel gebruikte werkwijze in Amsterdam.

Relatie met ontwikkelingen in de omgeving

In de effectbeoordeling voor de Flanken is als uitgangspunt genomen dat de plannen voor de herinrichting van de terreinen van de VU en het VUmc uitgevoerd zouden worden. Voor de meeste milieuaspecten wijzigt de effectbeoordeling niet bij het niet uitvoeren van de plannen voor VU en VUmc. Alleen de verkeersbelasting van de De Boelelaan ter hoogte van de VU is significant lager zonder realisatie van de plannen voor VU en VUmc.

De Flanken en het Dok hebben onderling geen zodanige invloed op elkaar dat (deel)programma's niet uitvoerbaar zijn zonder realisatie van het andere project of door realisatie van het andere project. De realisatie van het Dok heeft een aantal positieve effecten op het gebied van de Flanken, met name op het gebied van geluid. Daarnaast verbetert het naar verwachting ook de leefbaarheid als geheel in de gebieden rond het Dok en komt de barrièrewerking van de huidige infrabundel te vervallen.

5.4.3 Conclusie

Zoals reeds in de vorige paragraaf is aangegeven zijn bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen nodig ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegnnet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid. Ten aanzien van een aantal van de overige onderzochte aspecten zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit.

In de volgende paragraaf wordt aangegeven op welke wijze de uitkomsten van het MER doorwerken in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan.

5.5 Doorwerking in bestemmingsplan Amsterdam RAI

Het MER Zuidas - de Flanken beschrijft de milieugevolgen van de ontwikkeling van de Flanken als geheel. Procedureel is het MER gekoppeld geweest aan een ander dan voorliggend bestemmingsplan. Wel dient ook in voorliggend bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de bevindingen in het MER. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de relatie van de MER op onderhavig bestemmingsplan.

Van belang daarbij is dat het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit rekening houdt met alle gevolgen die de activiteit waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben. Daarbij kunnen, voor zover dit noodzakelijk is ter beperking van eventuele nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, voorwaarden, voorschriften en beperkingen worden opgenomen.

In deze paragraaf zal worden ingegaan op de in het MER onderzochte milieueffecten, en de betekenis voor het voorliggend bestemmingsplan en de besluitvorming.

5.5.1 Mobiliteit en bereikbaarheid

Het MER laat zien dat het effect van de ontwikkeling van de Flanken als totaal op de verkeersbelasting beperkt is. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat na de volledige realisatie van de Zuidas flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Inmiddels is een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen. In hoofdstuk 6 zal uitgebreid worden ingegaan op welke wijze middels dat Actieplan rekening wordt gehouden met de bevindingen uit het MER.

5.5.2 Luchtkwaliteit

Er treden als gevolg van de voorgenomen flankenontwikkeling geen milieueffecten op waarvoor maatregelen noodzakelijk moeten worden geacht. Uiteraard dient wel te worden voldaan aan de wettelijke regeling op het gebied van luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 wordt daarop nader ingegaan.

5.5.3 Geluid

Het MER Zuidas - de Flanken beschrijft de effecten van de ontwikkeling als geheel op de geluidbelasting van bestaande woningen in de omgeving van het plangebied en geeft een beeld van de toekomstige geluidssituatie in het plangebied van de Flanken. De Flanken voorzien niet in het mogelijk maken van inrichtingen die veel geluid produceren. De effecten van de Flanken op de akoestische situatie worden daardoor bepaald door de effecten van wegverkeer.

Door het beperkte en lokale effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten blijkt het effect van de ontwikkeling van de Flanken op bestaande woningen klein te zijn. Het MER geeft aan dat een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Flanken het situeren is van gevoelige functies met het oog op de geluidbelasting door wegverkeer. Situeren van nieuwe bebouwing kan geluid tegen houden die nieuwe geluidgevoelige functies zoals wonen mogelijk maakt.

Middels voorliggend bestemmingsplan worden geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. In hoofdstuk 7 wordt nader op op geluid ingegaan.

5.5.4 Externe veiligheid

In het MER Zuidas - de Flanken is aandacht besteed aan de externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico). De A10 (vervoer gevaarlijke stoffen) is hierbij de belangrijkste risicobron. Er zijn langs de A10 geen plaatsgebonden risicocontouren aanwezig.

De ontwikkeling van de Flanken als geheel, met een sterke intensivering van het gebruik van het gebied, leidt tot een sterke stijging van het groepsrisico. Het MER geeft aan dat het daarom nodig is voldoende aandacht te besteden aan aspecten als zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit dient op bestemmingsplanniveau te gebeuren.

Per besluit moet worden beoordeeld in hoeverre het opnemen van aanvullende voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk is. Voor dit bestemmingsplan wordt hierop in hoofdstuk 9 nader ingegaan.

5.5.5 Overige milieugevolgen

De overige in het MER beschouwde milieugevolgen (natuur, cultuurhistorie, archeologie e.d.) zijn, voor zover er al sprake is van negatieve effecten, in belangrijke mate gebonden aan de locatie zelf. Per bestemmingsplan dient een afweging te worden gemaakt of het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk.

Voor de ontwikkeling die middels voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt gaat het hoofdzakelijk om de effecten op het plangebied zelf en is er geen samenhang met eventuele effecten elders in het plangebied van de Flanken. Wel gaat van de voorgenomen hoogbouw schaduwwerking uit die plangebied overstijgend is. In de verschillende hierna volgende hoofdstukken zal op de betreffende aspecten en de wijze waarop deze in het bestemmingsplan zijn meegenomen nader worden ingegaan.

5.5.6 Conclusie

De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt betreft een beperkt onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als geheel. De milieueffectrapportage leidt niet tot bijzondere aandachtspunten. Wel dient de gebruikelijke aandacht te worden besteed aan de ruimtelijk relevante thema's zoals die in de hierna volgende hoofdstukken aan bod zullen komen.

5.6 Conclusie

Op het gebied van de verkeersafwikkeling zijn maatregelen ten aanzien van een aantal kruisingen noodzakelijk. Hierover is een Actieplan weginfrastructuur opgesteld. De maatregelen liggen buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Bovendien maakt dit bestemmingsplan slechts een deel van het totale flankenprogramma mogelijk. Met het Actieplan wordt in het tijdig nemen van de maatregelen voorzien. Het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen aan dit bestemmingsplan wordt niet noodzakelijk geacht.

Alle overige aspecten hebben vooral betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan zal in de betreffende bestemmingsplannen de nodige aandacht moeten worden besteed. In de hierna volgende hoofdstukken zal hieraan ook in voorliggend bestemmingsplan uitvoering worden gegeven.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In het kader van het MER Zuidas - de Flanken is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Zuidas - de Flanken deel B, zie bijlage 2). Hierin is met behulp van verkeersmodellen onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken op de bereikbaarheid van het gebied. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken (met inbegrip van VU en VUmc) voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij het MER. In de volgende paragrafen zijn de uitkomsten van deze studie in relatie tot het bestemmingsplangebied verwoord.

Uit het verkeersonderzoek in het kader van het MER bleek dat bij de totale plantoevoeging een aantal knelpunten zou ontstaan. Het programma zoals onderzocht in het kader van het MER zal echter gefaseerd worden gerealiseerd en ook een langere ontwikkelingstermijn in beslag nemen dan 10 jaar. Het onderzoek in het kader van het MER gaf geen inzicht in het moment waarop knelpunten zich zouden gaan voordoen. Om die reden is een aanvullende verkeersstudie Zuidas 2011 gedaan. Daarin is aan de hand van verwachte programma-oplevering gekeken naar het moment waarop en waar knelpunten zijn te verwachten. Dit heeft geleid tot het Actieplan weginfrastructuur 2011, waarin aan de hand van een programmatische benadering wordt zorggedragen voor een tijdige aanpak van de infrastructuur. Bij vaststelling van het Actieplan weginfrastructuur 2011 is tevens aangegeven dat het onderliggend verkeersonderzoek periodiek zou worden geactualiseerd.

Tegelijk groeide ook het besef dat behoud en verder verbeteren van de bereikbaarheid van Zuidas gezamenlijk moet worden opgepakt met de gebruikers van Zuidas. Bedrijfsleven en gemeente werken daarom samen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas. Daartoe is medio 2012 een nieuwe impuls gegeven aan de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas. De Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en instellingen in Zuidas en de overheid. Onder andere de RAI, de VU en het WTC zijn vertegenwoordigd in dit gremium. Op vrijdag 15 februari 2013 is het Convenant Bereikbaarheid Zuidas ondertekend door de partijen aangesloten bij de Taskforce.

De Taskforce is betrokken bij de actualisatie van de verkeersstudie uit 2011, die heeft geresulteerd in de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken. Daarin zijn tevens de maatregelen uit het actieplan op hun toereikendheid onderzocht. Geconcludeerd is dat er ook met de gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van de studie uit 2011 geen nieuwe knelpunten ontstaan. Wel is voor een aantal kruispunten een aanpassing van de te nemen maatregelen nodig.

In de hierna volgende paragraaf wordt de hierboven kort aangegeven programmatische aanpak meer uitgebreid behandeld. De hiervoor genoemde volgorde van de verschillende onderzoeken en de samenhang ertussen is voor een goed begrip van groot belang. Achtereenvolgens komen de Verkeersstudie MER Zuidas – de Flanken, de Verkeersstudie Zuidas 2011 en het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken 2011, en de Verkeersstudie Zuidas 2013 Zuidas Flanken aan bod.

In de overige paragrafen wordt ingegaan op andere verkeergeerelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer en langzaam verkeer.

6.2 Autoverkeer

6.2.1 Verkeersstudie MER Zuidas de Flanken

In het MER is voor het eindbeeld van de flankenontwikkeling van Zuidas geconstateerd dat een aantal knelpunten zal optreden indien geen maatregelen worden genomen. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij volledige realisatie van modelvariant 2 een aantal kruispunten moet worden aangepast.

Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet

De ontwikkeling conform modelvariant 2 heeft vooral effect op de belasting van het wegennet ten zuiden van de A10. De beide uiteinden van de De Boelelaan, de aansluitende wegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard), de Beethovenstraat (tussen Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan) en de aansluitingen op de A10 laten het grootste effect zien. Ten noorden van de A10 (richting Amsterdam-Centrum) is het effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten beperkt.

Ontwikkeling van modelvariant 2 in vergelijking met de referentiesituatie leert dat de verkeersintensiteiten weliswaar toenemen, maar dat dit relatief beperkt blijft gezien de grote schaal van de ontwikkeling. Dit heeft te maken met het verschuiven van de modal split in het voordeel van het OV, dus de toename van het aantal bewegingen neemt vooral in die sector significanter toe.

De toenames op de A10 - zuid zijn voor het westelijke en centrale deel verwaarloosbaar klein (< 2.000 mvt/etmaal). Voor het oostelijke gedeelte van de A10 - zuid langs de plangebieden geldt een maximale toename van circa 5.000 mvt/etmaal. Procentueel gezien is dit 'slechts' een toename van 2%. De procentuele toename van het verkeer op de toe- en afritten van de A10 blijft op alle punten onder de 20%. Bij de SAoost (= aansluiting bij Europaboulevard), afrit zuid is door herverdeling van de verkeersstromen sprake van een lichte procentuele afname van het verkeer. De procentuele toename van het verkeer is het grootst op de De Boelelaan en de Beethovenstraat (ten zuiden van de A10).

Intensiteit / Capaciteit

Een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verhouding tussen I (intensiteit) en C (capaciteit) op een wegvak. De I/C-verhoudingen zijn in betreffende verkeersstudie bepaald voor de avondspits. I/C-verhoudingen worden uitgedrukt in een getal tussen de 0 en de 1, waarbij een getal dicht bij 1 duidt op een kans op vertraging.

In het studiegebied heeft de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding. Ondanks de relatief kleine toename van de belasting van de A10 is daardoor de I/C-verhouding van de A10 en van enkele toe- en afritten aan de hoge kant. De I/C-verhouding bij de diverse op- en afritten van de A10 verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel is een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding. Dit betreft echter een toename van slechts 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10.

Kruispunten

In het stedelijk gebied is de capaciteit van kruisingen over het algemeen meer maatgevend voor de doorstroming van het verkeer dan de capaciteit van de wegvakken. Om deze reden zijn in een kruispuntenanalyse alle relevante kruispunten in Zuidas beschouwd.

Voor de omgeving van het bestemmingsplangebied is van belang te constateren dat alle kruisingen bij

de reeds voorliggende profielen goed regelbaar zijn. Elders binnen Zuidas zullen wel maatregelen nodig zijn. Om daar uitvoering aan te geven is het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 opgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen.

6.2.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

In het kader van de actualisatie van het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas en ter onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van Zuidas is de Verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlage 3) opgesteld.

De verkeersstudie Zuidas 2011 is een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas - Flanken is opgesteld. Beide onderzoeken baseren zich op hetzelfde verkeersmodel, namelijk het verkeersmodel Zuidas. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur als gevolg van de vastgoedontwikkeling van de Zuidas Flanken. Er zijn twee fases beschouwd: 2015 en het eindbeeld in 2020.

Grotendeels komt het beeld overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. Op enkele onderdelen is er sprake van een beperkte verslechtering of verbetering.

In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlage 4). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

6.2.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven volgde uit de Verkeersstudie Zuidas 2011 een pakket met maatregelen om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, vastgelegd in het Actieplan weginfrastructuur 2011. De verkeersstudie 2011 is geactualiseerd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken (zie bijlage 5). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook de aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma als gevolg van marktontwikkelingen is in de actualisatie betrokken.

Evenals de verkeersstudie van 2011 richt onderhavige verkeersstudie zich ook met name op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend weggennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen zijn in het Actieplan weginfrastructuur 2011 maatregelen benoemd (vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2011). In de nieuwe verkeersstudie is beoordeeld of deze maatregelen nog toereikend en/of noodzakelijk zijn. In de nieuwe verkeersstudie zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden als reeds genomen betrokken.

Het ruimtelijke programma zoals dat voorzien is in Zuidas wordt gefaseerd ontwikkeld. Het is dan ook gefaseerd opgenomen in het statische Verkeersmodel Zuidas. De fasering is, in vierkante meters, opgenomen in onderstaande tabel:

Functie	2012	2015	2020	2023	2030
Voorzieningen (in m ²)	865.019	970.319	1.081.586	1.219.818	1.239.884
Kantoor (in m ²)	727.961	820.061	909.208	1.073.878	1.129.103
Wonen (in m ²)	93.602	134.992	306.662	430.812	731.937
Totaal (in m ²)	1.686.582	1.925.372	2.297.456	2.724.508	3.100.924

Ten opzichte van het programma dat is doorgerekend in het kader van de MER Zuidas Flanken is er sprake van een afname van het programma met circa 1,0 miljoen vierkante meter b.v.o. in het eindbeeld van de studie. Dit deel van het programma is deels komen te vervallen dan wel doorgeschoven naar na 2030. In deze studie is desondanks uitgegaan van een zeer optimistisch planningscenario gegeven het huidige economische klimaat.

Kruispuntberekeningen

In het kader van het MER en het Actieplan weginfrastructuur zijn zoals hiervoor aangegeven eerder uitgebreide kruispuntberekeningen gedaan. In het kader van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken is een analyse op deze berekeningen uitgevoerd om te kijken of de destijds voorgestelde maatregelen nog steeds voldoende zijn om de bereikbaarheid in het gebied te kunnen garanderen.

Resultaten

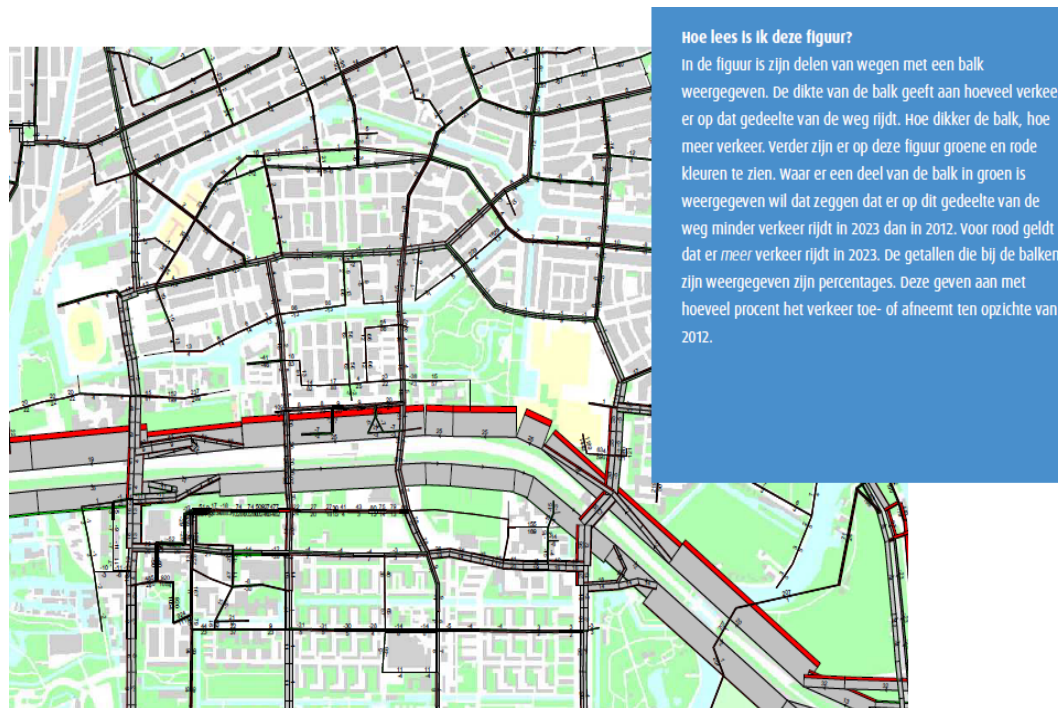
In Zuidas wordt ruimtelijk programma toegevoegd. Daardoor is te verwachten dat het verkeer van en naar Zuidas in zijn totaliteit (auto, OV en fiets) zal toenemen. Dat blijkt ook uit het totaal aantal ritten dat van en naar Zuidas gaat zoals weergegeven in onderstaande tabel. Het aantal ritten neemt ten opzichte van de huidige situatie in zijn totaliteit toe met circa 70%. Deze toename is voor het aandeel auto en het aandeel openbaar vervoer en fiets even groot.

Modaliteit	2012	2023
Openbaar vervoer en fiets	35.886	61.716
Auto	12.608	21.684
Totaal	48.494	83.400

Het aandeel van het openbaar vervoer neemt niet significant toe, maar in absolute zin wel. Er is een aantal zaken dat ervoor zorgt dat mensen het openbaar vervoer prefereren boven de auto. Een voorbeeld daarvan is de reistijd met openbaar vervoer van en naar Zuidas, voor verschillende plaatsen zoals Schiphol en Utrecht. De reistijden nemen in de toekomst vrijwel allemaal af, waar deze voor de auto op

deze relaties ongeveer gelijk blijven.

De toename van het ruimtelijke programma in Zuidas zorgt voor meer verkeer dat van en naar het gebied komt. Daarmee zal het relatieve aandeel van verkeer met een herkomst of bestemming in Zuidas toenemen. Dit verkeer, het zogenaamde Zuidas gerelateerd verkeer, is gevisualiseerd in onderstaande figuur (voor een betere leesbaarheid ervan wordt verwezen naar de verkeersstudie).



Uit deze figuur is op te maken dat het relatieve aandeel van Zuidas gerelateerd verkeer op de wegen in Zuidas toeneemt. Onderzocht is waar zich knelpunten kunnen gaan voordoen, en in hoeverre de in het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 opgenomen maatregelen afdoende zijn.

In deze afbeelding wordt ook het Rijkswegennet (A10) getoond. Hier worden uitdrukkelijk geen uitspraken over gedaan in de studie. Het statisch Verkeersmodel Zuidas doet alleen uitspraken over het Amsterdamse wegennet.

Geconstateerd is dat er ten opzichte van de in het actieplan gesignaleerde te verwachten knelpunten zich naar verwachting geen nieuwe knelpuntlocaties zullen gaan voordoen. De meeste in het actieplan opgenomen maatregelen blijken bovendien nog altijd afdoende. Op een drietal locaties ontstaan er, wanneer er geen (ten opzichte van het actieplan aangepaste) maatregelen worden genomen, problemen met de doorstroming in modeljaar 2023:

- De Boelelaan – Van der Boechorststraat – Gustav Mahlerlaan;
- De Boelelaan – Van Leijenberghlaan – Beethovenstraat;
- De Boelelaan – Europaboulevard – op/afrit A10.

In de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken worden concrete maatregelen voorgesteld.

Dynamisch model

De getallen uit het statische Verkeersmodel Zuidas zijn vervolgens ingebracht in een zogenaamd

dynamisch verkeersmodel. Waar een statisch model enkel aantallen voertuigen per wegvak kan tonen laat een dynamisch verkeersmodel individuele voertuigen zien door de hele Zuidas. De individuele voertuigen, maar ook fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer bewegen zich over het netwerk in dit model. Bovendien wordt het individuele gedrag van de bestuurder nagebootst. Daarnaast houdt het dynamische verkeersmodel rekening met zaken als de verkeerslichtenregelingen en voorrangsregels. Een dynamisch verkeersmodel is daardoor, meer exact dan een statisch model, in staat het feitelijke gebruik van de weg te laten zien. Ten opzichte van de kruispuntberekeningen is een dynamisch verkeersmodel in staat de samenhang tussen de verschillende kruispunten in beeld te brengen. In het dynamisch verkeersmodel wordt dus gekeken naar de kruispunten als onderdeel van een geheel. Dynamisch is ten behoeve van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken een tweetal jaren doorgerekend, namelijk 2012 en 2023.

Uit de resultaten van het dynamisch verkeersmodel blijkt in grote lijnen dat die maatregelen effectief zijn en dat de reistijden in de 2012 en 2023 op het onderliggend wegennet vergelijkbaar zijn. Uit de resultaten blijkt tevens dat de doorstromingsmogelijkheden op de (opritten van de) A10 grote effecten hebben op het onderliggend wegennet. Indien de doorstroming op de (opritten van de) A10 beperkt is, leidt dit tot een toename van de reistijd op de toe leidende wegen van de Zuidas naar de A10.

Conclusie

Zoals ook reeds uit eerdere onderzoeken bleek zal het in de toekomst drukker worden op de Zuidas. Het gebruik van alle vervoersmodaliteiten neemt toe. De verhouding tussen de vervoerwijzen blijft gelijk. De bereikbaarheid van de Zuidas blijkt zonder maatregelen bij de huidige infrastructuur plaatselijk in de knel te komen. Om dit het hoofd te bieden is een aanvullend maatregelpakket voorgesteld. De maatregelen concentreren zich op de kruispunten welke ook eerder in het Actieplan weginfrastructuur als potentiële knelpunten werden benoemd. Het gaat om aanpassingen op de reeds eerder voorgestelde maatregelen. Er zijn geen nieuwe, Zuidasgerelateerde potentiële knelpunten gesignaleerd.

6.2.4 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen gemeente en bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas als ook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Zuidas is dé internationale toplocatie van Nederland, een grootstedelijk duurzaam centrumgebied dat ook de komende decennia nog volop in ontwikkeling is. Doel van de ontwikkeling van Zuidas is de internationale concurrentiepositie van Nederland en Amsterdam verder te versterken, en de bestaande kwaliteit van een uniek gemengd stedelijk gebied te behouden en te versterken. De keuze voor de verdere ontwikkeling is mede bepaald door de zeer goede multimodale bereikbaarheid van Zuidas. Het behoud van deze bereikbaarheid op basis van alle modaliteiten is essentieel en hangt samen met de aard van de locatie: een hoog stedelijk centrummilieu, waar door alle ontwikkelingen die in het gebied plaats vinden steeds meer mensen gebruik van zullen maken.

Het is evident dat er een spanning bestaat tussen de optimale bereikbaarheid en een verdere succesvolle duurzame ontwikkeling van Zuidas. Er kan niet volstaan worden met slechts het nemen van verkeerskundige maatregelen. Om de bereikbaarheid van het gebied via verschillende modaliteiten ook in de komende jaren te behouden en waar mogelijk te verbeteren, is inzet van alle stakeholders nodig. Immers zij kunnen invloed uitoefenen op de mobiliteit van gebruikers. Om dat efficiënt en effectief te kunnen doen is een nauwe samenwerking noodzakelijk. Een en ander heeft geresulteerd in een convenant tussen bedrijfsleven en overheid.

Middels het Convenant Bereikbaarheid Zuidas verplichten partijen verplichten zich tot een actieve inzet in de bereikbaarheidsopgave van Zuidas, en spreken elkaar aan op elkaars verantwoordelijkheden. De primaire doelstelling van het convenant is om de bereikbaarheid van Zuidas zoveel mogelijk te waarborgen en waar mogelijk te optimaliseren. Als uitgangspunt geldt het verbeteren dan wel behouden van de bereikbaarheid van Zuidas op basis van alle modaliteiten (auto, OV, fiets) op een kwalitatief goede manier.

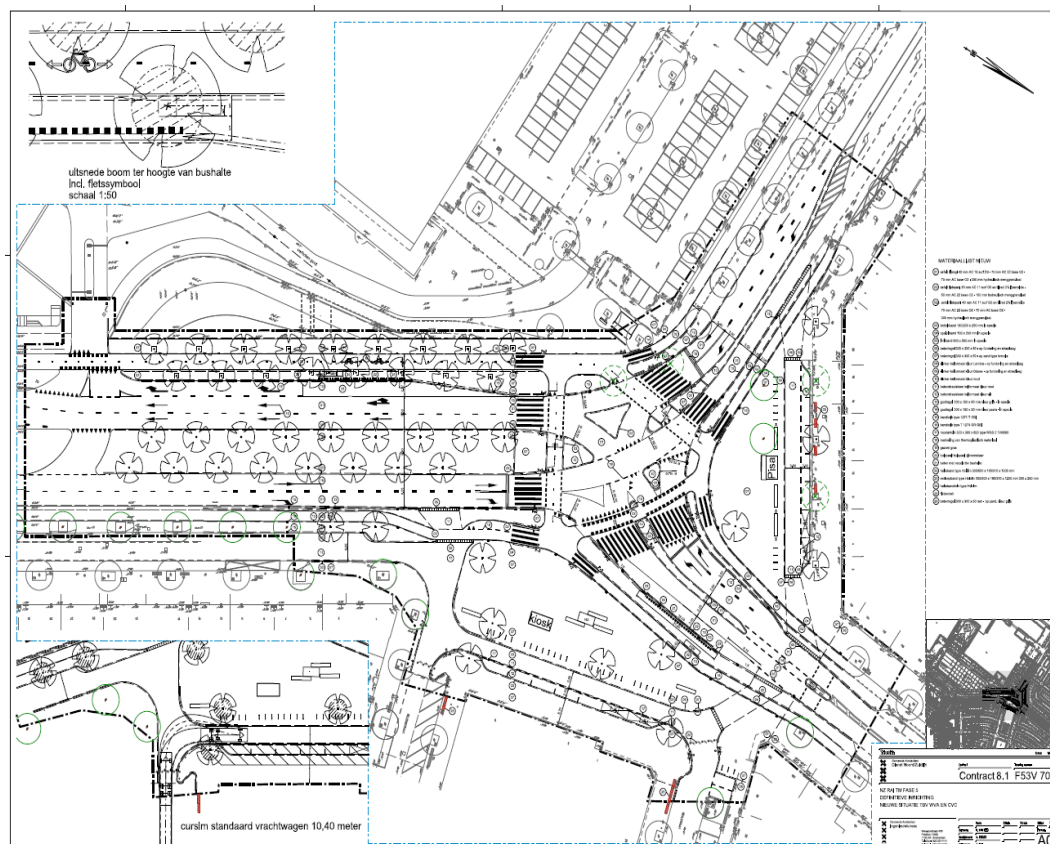
Voorop staat dat de betrokken partijen zoveel mogelijk samen werken met stakeholders die niet direct bij het convenant aangesloten zijn, maar zich wel inspannen om Zuidas bereikbaar te houden via alle modaliteiten (bv. Stichting Hello Zuidas, Green Business Club e.d.). Specifiek relevant voor de programmatische aanpak van te verwachten knelpunten is verder dat de Taskforce in overleg elke twee jaar een werkplan opstelt met daarin de maatregelen en acties die in het kader van het convenant ondernomen moeten worden, en monitort regelmatig of dit de bereikbaarheid van Zuidas ten goede komt zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

Daarmee wordt aangesloten bij de programmatische aanpak zoals verwoord in het Actieplan weginfrastructuur 2011. Een tijdige signalering van mogelijke nieuwe knelpunten is op deze wijze ook vanuit de zijde van het bedrijfsleven geborgd. Indien daartoe aanleiding bestaat, kan het actieplan daarop worden geactualiseerd.

6.2.5 Herinrichting binnenstedelijk netwerk

Begin 2014 zijn de bouwwerkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn op het Scheldeplein gereed. Meteen daarna kunnen de werkzaamheden starten voor de herinrichting van het Scheldeplein. Dit biedt de mogelijkheid het Scheldeplein in te richten voor de toekomst, met onder andere meer voetgangers. Een plein dat past in de toekomstvisie van de RAI en aansluit als einde van de rode loper.

In 2012 is gestart om voor het Scheldeplein een eerder ontwerp uit 2008 in detail uit te werken. Hiervoor is een ontwerpteam ingesteld met Noord/Zuidlijn, stadsdeel Zuid en DRO. Deze uitwerking is ondermeer besproken in de verkeerscommissie van het stadsdeel Zuid en met Zuidas. Vervolgens is in oktober 2012 het ontwerp tijdens een informatieavond toegelicht aan bewoners, bedrijven en andere belangstellenden. Hierna is, o.a. via de websites van Zuidas, Noord/Zuidlijn en stadsdeel Zuid, nog 6 weken de gelegenheid geboden om schriftelijk opmerkingen te maken op het ontwerp. De binnengekomen reacties hebben, op een enkel detail na, niet geleid tot aanpassingen van het ontwerp.



Herinrichting Scheldeplein

Aan de kant van het Europaplein wordt het profiel doorgezet zoals dat er al ligt. Het hoofdnet auto, van Europaplein naar Wielingenstraat, wordt met een soepele bocht geaccentueerd. De Scheldestraat komt daar op uit. De kruising wordt geregeld met verkeerslichten. Op het Scheldeplein, voor de bebouwing, keren de pleintjes terug. Aan de oostkant wordt de fietsverbinding naar de Geulstraat en de doorsteek voor auto's naar de ventweg samengevoegd, zodat een attractiever plein ontstaat.

Langs de huizen komt langsparkeren en bij beide pleinen komt een laad- en loshaven. Het schuinparkeren wat er vroeger was keert niet terug, zodat er betere verblijfsruimtes kunnen worden gecreëerd. De parkeerplaatsen die verdwenen zijn bij het begin van de bouwwerkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn zijn gecompenseerd op het Europaplein oost. Deze parkeerplaatsen blijven in tact. Op het plein aan de westkant keert de IJssalon Pisa terug.

Op het plein aan de oostkant komt een nooduitgang voor de Noord/Zuidlijn. Deze nooduitgang wordt uitgevoerd als klep. Om de nooduitgang komen bankjes om te voorkomen dat voertuigen of objecten op de klep worden gezet. Ook is op het 'oostplein' ruimte voor nog een kiosk. Invulling hiervan is de verantwoordelijkheid van Zuidas i.s.m. stadsdeel Zuid.

Op het plein aan de westkant worden 5 bomen gekapt die in slechte staat zijn. Twee mooie bestaande bomen blijven behouden. Op beide pleinen worden 10 nieuwe bomen gepland. Dit zijn pyramidale iepen. Deze bomen staan ook in de Scheldestraat en Geulstraat, zodat de pleinen aansluiten op de buurt. Aan de Zuidwestkant van de kruising moet één of mogelijk twee bomen gekapt worden.

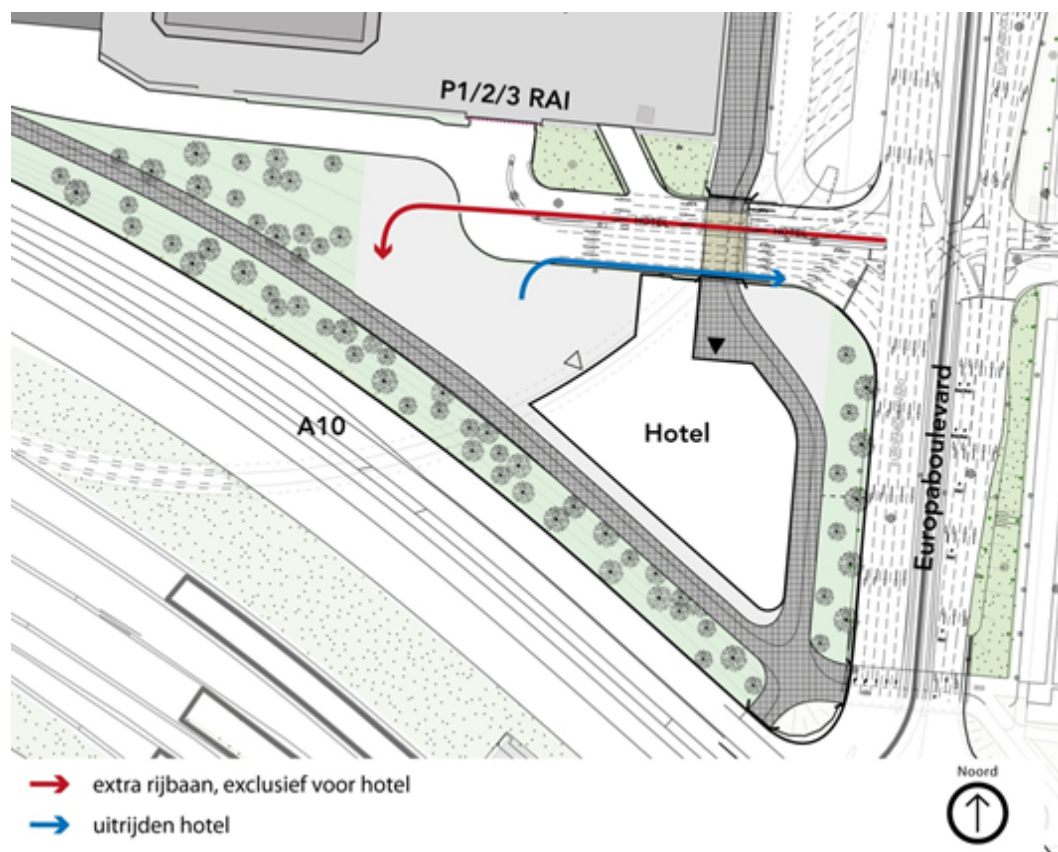
De uitvoering is gepland van maart t/m juli 2014.

6.2.6 Analyse verkeersontsluiting hotel RAI

Voorzien wordt in een hotel met maximaal 650 kamers aan de zuidzijde van Amsterdam RAI. De nieuwe locatie van het hotel ligt ingeklemd tussen de A10, de Europaboulevard, de ontsluitingsweg van de RAI en de metrotunnel van de Noord/Zuidlijn. Het is een relatief kleine locatie naast twee langzaamverkeerroutes. Onderzocht is op welke wijze de verkeerskundige ontsluiting van het hotel kan plaatsvinden (Analyse verkeersontsluiting hotel RAI, zie bijlage 6).

Het hotel moet worden ontsloten via de huidige ontsluitingsweg van de RAI. Deze ontsluitingsweg naar en van de parkeergarages P1/P2/P3 en de loading docks sluit aan op de Europaboulevard.

In onderstaande figuur is de ontsluiting voor het hotel schematisch aangegeven. Om niet belastend voor de RAI en onafhankelijk van de RAI te zijn, ook op dagen dat de toegang naar de parkeergarages P1/P2/P3 dicht is kan het hotel ontsloten worden via een extra toegevoegde rijstrook, exclusief voor het hotel. Deze strook is zowel voor het voorrijden en parkeren bij het hotel als voor de expeditie van het hotel. Het verkeer voor het hotel vanaf de A10 maakt daarbij op de kruising Europaboulevard gebruik van de linker opstelstrook (met nadere aanduiding 'hotel RAI').



Verkeersontsluiting hotel

Het voorrijden (bussen, personenauto's en taxi's), het bevoorraden en het in- en uitrijden van de parkeergarage bij het hotel vindt plaats op het terrein van het hotel, voornamelijk aan de westzijde. Bij vertrek zal gebruik worden gemaakt van de huidige ontsluitingsweg van de parkeergarage P1/P2/P3 naar de Europaboulevard. De entree van het hotel voor langzaamverkeer ligt aan de routes voor langzaamverkeer.

Het tijdstip van aankomst van bezoekers van de RAI zal, afhankelijk van het type evenement, meestal net na de ochtendspits liggen. Vertrektijden zijn meer gespreid voor en rond de middagspits.

Gasten van het hotel zullen juist vertrekken in de loop van de ochtend en aankomen aan het eind van de middag of begin van de avond. Het merendeel van de hotelgasten dat ook een evenement bezoekt zal naar verwachting de dag voorafgaand aan het evenement aankomen. In de ochtend rijden bezoekers richting RAI en hotelgasten vertrekken. De stromen zijn dus tegengesteld.

In het stedelijk gebied is de capaciteit van de VRI op kruisingen over het algemeen meer maatgevend voor de doorstroming van het verkeer dan de capaciteit van wegvakken. Dat geldt ook voor de interne ontsluitingsweg van de RAI. Vanaf de Europaboulevard zijn en blijven 2 rijstroken richting parkeergarages P1/P2/P3 beschikbaar. De toeritdosering wordt bepaald door de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Europaboulevard. Door de open inritconstructie van de parkeergarages (er hoeft geen parkeerkaart getrokken te worden) kan het verkeer op de ontsluitingsweg vlot en constant doorrijden naar een parkeerplek. Er zal daarom geen extra negatieve invloed zijn op de doorstroming van het autoverkeer op de Europaboulevard. Door de grotere capaciteit van de parkeergarages RAI zal het langer duren voordat de garages vol zijn en zal de ontsluitingsweg minder vaak afgesloten worden. Voor het hotel is een eigen, extra rijstrook beschikbaar die volledig gebruikt kan worden voor het verkeer naar het hotel.

Uit de kruispuntdoorrekening in het kader van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken blijkt het kruispunt Europaboulevard goed regelbaar. In de verkeersstudie is rekening gehouden met het hotel en de aanvullende parkeercapaciteit van de RAI met 1.000 parkeerplaatsen. Bij vertrek staat het verkeer op de ontsluitingsweg op het terrein van de RAI en zal daarmee ook de doorgaande stroom op de Europaboulevard niet vertragen. Er wordt immers niet meer groen toegekend aan de ontsluitingsweg dan de verkeersafwikkeling op de Europaboulevard toelaat.

Op het hoofdwegennet zijn er derhalve geen problemen te verwachten van de aanvullende parkeerplaatsen bij de RAI en de vestiging van het hotel.

6.2.7 Parkeren

De RAI telt nu circa 3000 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarnaast is er in het verleden ten behoeve van de RAI een aantal tijdelijke parkeerterreinen in de Zuidas beschikbaar gesteld om te kunnen worden gebruikt tijdens de middelgrote en grote evenementen. Het ging oorspronkelijk om 2145 plaatsen. Vanwege de ontwikkeling van de Zuidas zullen deze parkeerplaatsen uiteindelijk komen te vervallen. Voor een deel (P14, met ca. 625 parkeerplaatsen) is dat reeds gebeurd (2007). Inmiddels is ook P11 komen te vervallen (660 parkeerplaatsen, vervallen in 2013). In 2014 zijn ook 400 plaatsen bij P14 komen te vervallen. Uiterlijk eind 2016 zal tot slot ook P15 als parkeerterrein voor de RAI komen te vervallen.

Ter compensatie hiervan komt de op het terrein van Amsterdam RAI een nieuwe parkeervoorziening met 1.000 parkeerplaatsen. Het totaal aantal parkeerplaatsen binnen Amsterdam RAI komt daarmee op 4.000.

Uitgangspunt is dat de RAI zoveel mogelijk inzet op het gebruik van openbaar vervoer door bezoekers en werknemers van de RAI. Toch blijft er vraag naar voldoende parkeerplaatsen. Concentratie van de parkeerplaatsen versterkt de marktpositie van de RAI en vermindert de overlast in de omgeving. Gebaseerd op de huidige vraag naar parkeerplaatsen en de verwachte ontwikkeling van het openbaar vervoer en verloop van beurzen en congressen is een capaciteit van 4000 parkeerplaatsen nodig. Dan kan op 95% van de dagen aan de parkeervraag worden voldaan. De parkeerplaatsen worden ook als P+R voorziening ingezet.

Bij afweging van bereikbaarheid, verkeersaspecten, inpassingsmogelijkheden, ruimtelijke aspecten en een logische aansluiting op het functioneren van de RAI is gekozen voor aanvulling van het huidige aantal parkeerplaatsen in een bovengronds parkeergebouw tussen het Holland-complex en de Parkhal. De belangrijke overwegingen daarvoor: de parkeerroute naar de RAI is eenduidig P1, dicht bij de snelweg, verkeerstechnisch blijkt de kruising met de Europaboulevard én een garageopgang van 3.000 ook 4.000 plaatsen aan te kunnen, de bovengrondse garage kan bij de bestaande verbindingstunnel aansluiten en het parkeergebouw sluit goed aan op het interne circuit van het congres-en beursdeel met toegangen voor voetgangers naar de centrale zone.

Voor het hotel zijn aanvullende parkeervoorzieningen nodig. Deze worden op de hotellocatie zelf gerealiseerd. Overeenkomstig het geldende locatiebeleid geldt een norm van 0,375 tot 1,5 parkeerplaats per hotelkamer. Gelet op de locatie direct aan het Station RAI is gekozen om de norm van 0,375 als maximumnorm te hanteren.

6.3 Openbaar vervoer

Amsterdam RAI zet sterk in op het gebruik van openbaar vervoer door bezoekers van de RAI-beurzen. Met de komst van de Noord/Zuidlijn voor de deur en de kwaliteitsslag en uitbreiding van het station Amsterdam RAI heeft het gebied een excellente openbaar vervoerontsluiting naast de al bestaande tram, bus en metroverbindingen. Tegelijk met het Europaplein is ook de verbindingroute naar station Amsterdam RAI onlangs heringericht, maar comfort en begeleiding blijven een aandachtspunt om deze route verder te verbeteren.

6.4 Langzaam verkeer

Amsterdam kent een dicht fietsnetwerk met weinig hiërarchie. Op de fiets kom je overal en iedereen heeft zijn eigen route. Een fijnmazig netwerk van fietspaden zorgt voor optimale verbindingen. De kaart met het hoofdnet fiets laat zien dat in de huidige situatie vooral ten noorden van Zuidas het fietsnet uit een dicht netwerk bestaat. Dit netwerk moet in Zuidas worden versterkt om recht te doen aan de bebouwingsdichtheid en concentratie van mensen. Er moet een fijnmazig stelsel van fietspaden worden gerealiseerd in zowel oost-west als noord-zuid richting dat goed aansluit op de omgeving, vooral op de stations en de groengebieden.



Netwerk fiets, uit Visie Zuidas 2009

In principe worden in alle stadsstraten vrijliggende fietspaden aangelegd. In de autovrije Minerva-as heeft fietsverkeer prioriteit boven kruisend autoverkeer. Het oversteken van de stadsstraten moet soepel verlopen en de routes moeten sociaal veilig zijn. De stations moeten een uitnodigende en vanzelfsprekende fietsbereikbaarheid hebben. Verhoogde wegen met taluds en onderdoorgangen sluiten daar niet bij aan. Verkeersveiligheid blijft in alle gevallen een belangrijke leidraad.

Centrale oost-westverbindingroute

Inzet voor deze zone is een ruimte te creëren met verblijfskwaliteit, met een openbare, stedelijke uitstraling. Uitgangspunt is een inrichting waarbij iedere verkeersdeelnemer goed oplet maar niemand de overhand krijgt. De belangrijke fiets-/ voetgangersroute is de centrale drager, een open verbinding binnen het RAI gebied met daaraan pleintjes, het congresplein, horeca aan de havenkom en de entrees naar gebouwen. Afstemming met de reeds ingezette kwaliteit van het Europaplein is belangrijk voor de samenhang in het gebied. De inrichting van route en pleinen kan gelijkwaardig aan de inrichting van het Europaplein verder ontwikkeld worden (zie opmerking hierover op blz. 37).

Aanvullend wordt daarbij voor de pleinen ook aan een meer flexibele inrichting gedacht met bijvoorbeeld vrijdgbare groene elementen zodat Amsterdam RAI naar gelang type evenement de pleinen kan (her)inrichten.

De centrale fiets-/voetgangersroute kan definitief in één materiaal worden uitgevoerd nadat de huidige droogloop wordt vervangen. Tot die tijd zijn tijdelijke maatregelen mogelijk om de doorstroming in met

name de 'bottleneck' tussen het Auditorium en de Hollandhal te verbeteren.

Fietsparkeren

Het stimuleren van het fietsgebruik betekent vooral dat voldoende, gebruiksvriendelijke, optimaal gespreide en bij voorkeur inpandige fietsenstallingen worden aangeboden bij concentraties van publiekstrekkende voorzieningen, zoals de RAI en (metro)stations. Bij de entree noord van de Noord/Zuidlijn op het Europaplein is de plaatsing van 350 fietsnietjes gepland. Hiermee is er bij de oplevering van de metro in 2017 plaats voor het stallen van 700 fietsen. De bouw van de parkeergarage met voorzieningen op het RAI terrein biedt eveneens de mogelijkheid om een substantieel aandeel stallingplaatsen voor fietsen toe te voegen in het centrale deel van de RAI aan de centrale oost-west fietsroute. Bij evenementen en grote beurzen worden extra, mobiele fietsenrekken geplaatst om ook dan het gebruik van de fiets aantrekkelijk te maken.

6.5 Conclusie

Uit zowel het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER als uit nader onderzoek is gebleken dat op termijn, als gevolg van de totale Zuidas-ontwikkeling, een aantal infrastructurele knelpunten zal ontstaan. Het programma dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt maakt onderdeel uit van het flankenprogramma, en draagt daarmee dus bij aan het ontstaan van de knelpunten. De knelpunten zelf liggen echter niet in het plangebied. Het tijdig oplossen van de knelpunten is echter wel essentieel.

Om hieraan concreet uitvoering te geven is inmiddels een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh)). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Wegverkeer- en spoorweggeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de betreffende weg.

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

Het bestemmingsplan maakt geen aanleg mogelijk van een weg en/of een spoorweg als gevolg waarvan er vanwege de Wet geluidhinder een zone zou gaan gelden. Het gestelde in de Wet geluidhinder kan om die reden buiten beschouwing blijven.

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan bij geluidsgevoelige gebouwen de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwbouw van geluidsgevoelige gebouwen, noch in reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het gestelde in de Wet geluidhinder kan om die reden buiten beschouwing blijven.

7.3 Resultaten onderzoek

In de voorgenomen ontwikkeling zijn geen geluidsgevoelige ruimten als bedoeld in de Wet geluidhinder betrokken. Evenmin wordt voorzien in de aanleg en/of reconstructie van een weg en/of een spoorweg. Op grond van de Wet geluidhinder is nader onderzoek niet nodig. Vanuit de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen die aan vergunningverlening in de weg staan.

7.4 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van (nieuwe) geluidsgevoelige gebouwen noch in de aanleg of reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Vanuit oogpunt van de Wet geluidhinder of anderszins zijn er geen belemmeringen die aan vaststelling en realisatie van het plan in de weg staan.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

8.2 Toetsingskader

8.2.1 Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

- deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft, of
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd;
- deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005

	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m³	2005
--	---	--	------

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof sinds 11 juni 2011 moeten worden behaald. Voor stikstof geldt dat de grenswaarde per 1 januari 2015 moet worden gehaald. Tot dat moment gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (tabel 1).

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam/Haarlem

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m³	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m³ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

8.2.2 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie heirna). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

8.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Het project Zuidas is in het NSL opgenomen.

Het project Zuidas wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project. De omvang van het project Zuidas, zoals opgenomen, is als volgt:

- Flanken: 1.100.000 m² b.v.o. kantoren en voorzieningen, 700.000 m² b.v.o. woningen (5.600)
- Dok: 600.000 m² b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m² b.v.o. woningen (ca. 4.000)

In onderstaande tabel is aangegeven welk programma er voor het project Zuidas deel uitmaakt van het NSL-programma. Tevens is aangegeven over welk nieuw programma sindsdien is besloten, en is een aantal in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen meegenomen (cursief weergegeven). Het gaat om die bestemmingsplannen die reeds in ontwerp ter inzage hebben gelegen of naar verwachting op korte termijn worden ter inzage gelegd.

Gebied:	Functie:	Wonen	Kantoren en voorzieningen
NSL totaal Flanken		700.000	1.100.000
Kop Zuidas		60.000	147.000
Beethoven			46.300
Kenniskwartier Zuid, 1e fase		19.000	45.500
Kenniskwartier Noord West			41.000

Gershwin	169.500	95.720
VUmc (toevoeging)		140.000
Ravel, studentenhuisvesting	40.000	1.000
<i>Mahler</i>	<i>30.000</i>	170.000
<i>Kenniskwartier Noord</i>	<i>70.000</i>	<i>73.000</i>
<i>Fred. Roeskestraat</i>	<i>20.970</i>	<i>33.310</i>
RESTPROGRNSL	305.530	229.170

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een programmatoevoeging van een hotel met een omvang van circa 45.000 m² bvo (exclusief parkeren). Voor het overige gaat het om herontwikkelingsmogelijkheden van reeds bestaand programma.

De volledige programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidas programma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterend programma voor wonen, kantoren en voorzieningen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.4 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Het bestemmingsplan maakt, hoewel er geen sprake is van een (dreigende) overschrijding, geen gevoelige bestemmingen in de zin van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk.

8.2.5 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Amsterdam heeft een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het beschermen van gevoelige groepen. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegnnet zorgvuldig met deze groepen omgaan. Het behartigen van de gezondheid van de burgers vraagt om een meer lokale benadering waarbij niet alleen wordt gekeken naar de situatie rond snelwegen en provinciale wegen, maar ook naar de situatie rond drukke lokale verkeerswegen.

De aanpak met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is vastgelegd in een Amsterdamse

richtlijn gevoelige bestemmingen. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft, maar de richtlijn heeft een zogenaamde “eerbiedigende werking” en heeft geen gevolgen voor bestaande situaties. Bovendien kan het bestuur - in tegenstelling tot bij de landelijke wetgeving - *altijd* van een richtlijn afwijken.

Onderdeel van de richtlijn is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Verder geldt als uitgangspunt dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met het oog hierop zijn projecten voortaan verplicht om bij de ruimtelijke producten expliciet aandacht te besteden aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit. De aandacht voor de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit heeft een integraal karakter waarbij de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is men verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid. De bevindingen van deze toetsing en de eventuele daaruit voortvloeiende aanbevelingen worden binnen het kader van besluitvorming over het desbetreffende project aan het bevoegd gezag kenbaar gemaakt. Indien het bevoegd gezag de eventuele aanbevelingen van de GGD niet overneemt, dan wordt dit schriftelijk met redenen omkleed beargumenteerd.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen gevoelige bestemmingen mogelijk. Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is daarmee geenszins gezegd dat er sprake is van een (dreigende) overschrijding; dat is niet het geval. Er is op dit moment echter geen sprake van een concreet initiatief. Mocht zich dit op enig moment voordoen, dan zal conform de richtlijn worden gekeken of en zo ja onder welke voorwaarden het wenselijk is daaraan middels een eventuele buitenplanse afwijkingsprocedure medewerking te verlenen.

8.3 Onderzoeken

In het kader van de m.e.r.-procedure is onderzoek gedaan naar de onderlinge verschillen van de verschillende modelvarianten. Aangezien het project onderdeel uitmaakt van het NSL zijn de effecten van de verschillende modelvarianten op de luchtkwaliteit berekend voor het jaar 2020. Hieruit is gebleken dat er bij alle onderzochte modelvarianten slechts sprake is van een beperkte toename van de maximale concentratie voor NO₂ en PM₁₀.

8.4 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. De voorgenomen ontwikkeling maakt deel uit van het totale NSL-programma. Reeds op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer. Een nadere toets is niet aan de orde.

Overigens blijkt uit onderzoek dat met betrekking tot luchtkwaliteit in het kader van de m.e.r. is uitgevoerd dat voor de situatie in 2020 met de realisatie van het totale Flankenprogramma Zuidas,

voldaan wordt aan de geldende normen.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in vestiging van dergelijke functies
Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

Gezien de ligging in de nabijheid van de rijksweg A10, waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt, valt een stijging van het groepsrisico als gevolg van de realisatie van het plan niet uit te sluiten.

Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

9.2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

9.3 Resultaten onderzoeken

9.3.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico als gevolg van de flankprojecten en de mogelijke maatregelen (Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010, zie bijlage 7). In dat onderzoek is voor het plangebied van de RAI rekening gehouden met de toevoeging van een hotel van maximaal 55.000 m² bvo.

De flankprojecten van de Zuidas liggen aan de A10 Zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden moet een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld voor de bestemmingsplannen van de flankprojecten. De verschillende onderdelen van het voor u liggende rapport kunnen hiervoor gebruikt worden. Het is opgesteld voor de volgende flankprojecten: Amsterdam RAI, Beethoven, Frederik Roeskestraat, Gershwin, Ravel, Strawinsky, Vivaldi, Kenniskwartier en Beethoven.

In 2009 is door het adviesbureau AVIV een risicoanalyse opgesteld voor de gehele Zuidas (alle flankprojecten). Voor het bepalen van de externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid is gebruik gemaakt van dit onderzoek. In de risicoanalyse van AVIV is ervan uitgegaan dat de A10 nog niet ondergronds is aangelegd: dus van het Dijkmodel met de bijbehorende flankbebouwing. Wel is rekening gehouden met de aanleg van de Westrandweg.

Langs de A10 Zuid is geen plaatsgebonden 10⁻⁶ contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zelfs bij een maximale benutting van de gebruikruimte in 2020 is er geen plaatsgebonden 10⁻⁶ contour aanwezig. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van de flankprojecten. De realisatie van de programma's van de flankprojecten leidt wel tot een toename van het groepsrisico en tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde ter hoogte van verschillende flankprojecten. Om deze reden zijn richtlijnen opgesteld voor de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van de risico's en is gekeken naar mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

In het rapport is tot slot een aantal aandachtspunten opgenomen in het kader van externe veiligheid. Het is van belang om deze punten op te nemen in de verantwoording van het groepsrisico voor het betreffende flankproject. Samengevat zijn dit:

- het voornemen om het vervoer van LPG over de A10 Zuid te verplaatsen naar de Westrandweg door middel van een routeringsbesluit;
- de aanbeveling om de vluchtroutes van gebouwen haaks op de A10 Zuid te oriënteren;
- de toetsing op de bereikbaarheid;
- de algemene bluswatervoorziening;
- de afstemming tussen ontwerpers en brandweer met betrekking tot de bluswatervoorziening in de gebouwen.

9.3.2 Projectsamenwerkend onderzoek

In aanvulling op de Zuidasbrede studie heeft tevens onderzoek plaatsgevonden naar de effecten vanwege het voorliggend plan (Externe veiligheid A10-Zuid bestemmingsplan RAI, 30 augustus 2013, zie bijlage 8).

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone voor de A10-Zuid gemeten vanaf het midden van de weg is gelijk aan 0 m. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het bestemmingsplan RAI.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A10-Zuid. Voor beide rijbanen is het hoogste groepsrisico per kilometervak voor het beschouwde traject groter dan de oriëntatiewaarde. Door de vaststelling van het bestemmingsplan RAI is er voor de kilometer met het hoogste groepsrisico geen verandering van het groepsrisico.

Uit de berekeningen voor het kilometervak van de noordelijke rijbaan ter hoogte van bestemmingsplan RAI blijkt dat het groepsrisico door de toekomstige ontwikkelingen toeneemt van een factor 1.4 tot een factor 1.6 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Gelet daarop geldt overeenkomstig de Circulaire een Verantwoordingsplicht.

9.4 Verantwoording

9.4.1 De Verantwoordingsplicht

De Verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de risico's van de huidige situatie;
- Vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- Maatregelen ter beperking van de risico's;
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Voor het vaststellen van de huidige en toekomstige risico's wordt kortheidshalve verwezen naar de vorige paragraaf. Hieronder wordt ingegaan op de mogelijk te nemen maatregelen. Het gaat daarbij om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid. Ook wordt ingegaan op de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Tevens zal daarbij het advies van de Regionale Brandweer aan de orde komen.

9.4.2 Bronmaatregelen

Routering vervoer van gevaarlijke stoffen

Met betrekking tot het vervoer heeft de gemeente Amsterdam het voornemen dat het maatgevend vervoer (GF3) niet meer over de ring A10 Zuid plaatsvindt. Dit zal na ingebruikname van de Westrandweg leiden tot een verlaging van het groepsrisico. Het kunnen uitsluiten van het vervoer van brandbare gassen is afhankelijk van de aanleg van de Westrandweg. De routering van het vervoer van LPG via de Westrandweg is een oplossingsrichting uit het landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Hiervoor zijn door Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam diverse onderzoeken uitgevoerd, zoals:

- Mer Westrandweg (2004).
- Onderzoek regioroutering VGS Noordvleugel (2006).
- Mer Schiphol Amsterdam Almere (2007/2008).

De routering dient na realisatie van de Westrandweg vastgesteld te worden, zodat het maatgevende scenario voor brandbare gassen kan worden uitgesloten langs de A10. Dit is niet per definitie gebonden aan de keuze voor het realiseren van het Dok.

Ontwikkeling Dok

Ten tijde van het opstellen van deze verantwoording is het besluit om het Dok te realiseren nog niet genomen. De realisatie van het Dok verbetert de situatie ten aanzien van de externe veiligheid voor de

flankprojecten. Met een ondertunneling van de A10 ter hoogte van de flankprojecten is deze rijksweg geen risicobron meer.

9.4.3 Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden, als gevolg van brand of explosies. In hoofdstuk 6 van de rapportage zijn ter beperking van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld. De aanleg van geluidschermen kan bijvoorbeeld de uitstroming van een plas brandbare vloeistoffen beperken. Een eventuele andere bouwkundige maatregel is dat geprojecteerde gebouwen op meer dan 30 meter van de weg worden geplaatst (buiten het invloedsgebied van een plasbrand), gemeten vanaf de rand van de linker- of rechterrijstrook. In het plangebied van de Zuidas zijn op dit moment geen gebouwen gepland binnen 30 meter van de A10 Zuid.

9.4.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Bij flankprojecten waar de aanwezigheid van deze groepen personen verwacht kan worden, zal extra aandacht moeten worden besteed aan het aspect zelfredzaamheid bij de verantwoording van het groepsrisico.

Voldoende bedrijfshulpverleners

In de kantoren en voorzieningen dienen voldoende bedrijfshulpverleners aanwezig te zijn met voldoende bijgehouden kennis om in het geval van een calamiteit adequaat te kunnen optreden. Deze gebouwen kunnen dan snel en onafhankelijk van de hulpdiensten geëvacueerd worden.

Gebouwuittgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Voorgesteld wordt dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de A10 kunnen ontluchten.

Gebiedsontsluiting

In de ruimtelijke inventarisatie is verder per flankproject de ontsluiting beschreven van het langzaam en het gemotoriseerd verkeer. Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat aanwezigen het gebied via een andere route kunnen ontluchten dan de aanrijdroute van de hulpdiensten. Bij drie flankprojecten vormt de ontsluiting van het plangebied een aandachtspunt. Dit zijn de projecten Beethoven, Frederik Roeskestraat en Amsterdam RAI. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor deze flankprojecten is het van belang dat er tenminste twee ontsluitingswegen zijn voor motorvoertuigen en dat voetgangers en fietsers het gebied op meerdere manieren kunnen ontluchten.

9.4.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

- de bereikbaarheid van het gebied;
- de aanwezige bluswatervoorzieningen;
- de capaciteit om het maatgevende scenario aan te kunnen.

Deze onderdelen zijn in de rapportage nader toegelicht.

Bereikbaarheid

Bij de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is al stilgestaan bij de ontsluiting. Het is aan te bevelen dat een plangebied via twee routes bereikbaar is voor motorvoertuigen. Eén ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de vluchtenden om het gebied te verlaten. Zoals aangegeven vormt de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer bij de flankprojecten Beethoven, Frederik Roeskestraat en Amsterdam RAI een aandachtspunt.

Bluswatervoorziening

In hoofdstuk zes van de rapportage wordt kort ingegaan op de inzet van bluswater bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. Uit de notitie van de gemeente Amsterdam blijkt dat de aanwezigheid van voldoende bluswater een aandachtspunt is voor ontwikkeling van de Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

Hulpverleningscapaciteit

Het aantal mogelijke slachtoffers (gewonden) bepaalt of de brandweer en de geneeskundige hulpverlening in geval van het maatgevende scenario, een BLEVE, de hulpvraag aankunnen. Opschaling vindt plaats wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. De brandweer en de geneeskundige hulpverlening kunnen in de huidige situatie aan maximaal 200 – 250 slachtoffers hulp bieden in een bepaald gebied. Dit is gebaseerd op de Leidraad Maatramp en de Leidraad Operationele Prestaties. Door de realisatie van de flankprojecten neemt de hulpvraag bij incidenten toe. Hiermee stijgt ook de kans dat de hulpvraag bij een ongeval met gevaarlijke stoffen het hulpaanbod overschrijdt.

9.4.6 Advies Regionale Brandweer

Per brief van 5 december 2013 heeft de Brandweer, daartoe verzocht, advies uitgebracht (Advies Externe Veiligheid, Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI, zie bijlage 9). Het gemeentebestuur wordt geadviseerd om bij het vaststellen van het bestemmingsplan Amsterdam RAI:

1. rekening te houden met de gevaren van het vervoer van LPG, benzine en giftige stoffen op de rijksweg A-10;
2. rekening te houden met mogelijke slachtoffers en schade aan gebouwen als gevolg van een ongeval met deze stoffen;
3. er van uit te gaan dat de hulpverlening het ontstaan van de ongevalsscenario's nauwelijks kan voorkomen en dat zij zich vooral richt op het veiligstellen van het gevarengedrag, het bestrijden van de effecten en het helpen van slachtoffers;
4. de mogelijkheden te onderzoeken waarmee zelfredzaamheid beter benut kan worden, bijvoorbeeld door middel van communicatie vooraf en snelle alarmering tijdens het incident;
5. de mogelijkheid te onderzoeken tot verbetering van de bescherming die de (nieuw te bouwen) gebouwen bieden tegen de gevaren.

De kans op een ongeval met een tankwagen gevuld met een gevaarlijke stof is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn.

Gezien het gevaar en het karakter van het plangebied wordt verwacht dat de zelfredzaamheid gemiddeld zal zijn. Om de zelfredzaamheid van de aanwezigen te verbeteren helpt het zeker te stellen dat de aanwezigen in het plangebied snel gewaarschuwd worden bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor. Hiernaast wordt de zelfredzaamheid verbeterd door expliciete communicatie vooraf

over het gevaar en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Er kunnen maatregelen worden genomen die de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen beperken. Deze worden onderverdeeld in kans- en effectreducerende maatregelen.

Kansreducerendemaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen. Deze maatregelen verkleinen de kans op een ongevalsscenario. Bij het gebruik van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verwijderen of beperken van het gebruik en het verbeteren van de omstandigheden waaronder het gebruik plaatsvindt. Over het nemen van deze maatregelen kan over het algemeen in het kader van deze procedure niet worden beslist.

Effectreducerendemaatregelen

Het is ook mogelijk om in het plangebied maatregelen te nemen waardoor de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen beperkt kunnen worden. Het gaat dan vooral om maatregelen die het beschermingsniveau van (nieuwe) gebouwen verhogen en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid verbeteren.

Te overwegen maatregelen:

1. Mogelijkheden onderzoeken om de constructies van (nieuwe) gebouwen zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met een tankwagen gevuld met gevaarlijke stoffen.
2. In gebouwen voorzieningen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden.
3. Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen op de Rijksweg A10.
4. Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goede voorbeelden hiervan zijn:
 - a. de 'wat doe je' campagne;
 - b. de 'Zelftest Veiligheidscultuur' voor bedrijven.
5. Waar mogelijk noodplannen laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

9.4.7 Overwegingen

Uit onderzoek is gebleken dat voor het kilometervak van de noordelijke rijbaan ter hoogte van bestemmingsplan RAI het groepsrisico door de toekomstige ontwikkelingen toeneemt van een factor 1.4 tot een factor 1.6 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

Vanwege de toename van het groepsrisico en de overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt hierover verantwoording afgelegd, waarbij de aspecten zoals beschreven in de Circulaire zijn betrokken. Daarbij is gekeken naar bron- en effectmaatregelen ter beperking van het groepsrisico en naar zelfredzaamheid.

De Regionale Brandweer is om advies gevraagd (zie vorige paragraaf). De adviezen hebben voor zover het gaat om mogelijk te treffen maatregelen betrekking op de concrete bouwplanontwikkeling. Daarnaast wordt geadviseerd in de bedrijfsvoering rekening te houden met het aspect externe veiligheid middels het opstellen van noodplannen en adequate communicatie. De geadviseerde maatregelen hebben daarmee betrekking op aspecten die zich (direct) niet laten regelen middels het bestemmingsplan. Wel is in de planregels de mogelijkheid opgenomen dat, indien advisering van de

Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, nadere eisen kunnen worden gesteld aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken. Het advies wordt meegegeven aan de ontwikkelaar.

Het ligt in de lijn der verwachting dat na het in gebruik stellen van de Westrandweg het aantal transporten met brandbaar gas en daarmee het groepsrisico, aanzienlijk zal dalen. Het feitelijke groepsrisico zal dan in de nabije toekomst in ieder geval beduidend onder het berekende groepsrisico liggen. Naar verwachting zal het groepsrisico ook afnemen tengevolge van het afspraken die zijn gemaakt in het convenant LPG-autogas.

De verdere ontwikkeling van de bestaande RAI en omgeving, als onderdeel van de Amsterdam Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling van Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte.

De toename van het groepsrisico is voornamelijk het gevolg van het mogelijk te maken hotel. De specifieke locatie van het bestemmingsplan is uitermate geschikt voor de realisatie van een hotel dat voorziet in de specifieke behoefte van de RAI. De locatie heeft wat dat betreft een onderscheidende kwaliteit (vooral qua ligging in de directe nabijheid van de RAI) die vanzelfsprekend op grotere afstand van de RAI niet wordt gevonden.

9.5 Conclusie

Het te ontwikkelen programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt tot een toename van het groepsrisico tot over de oriëntatiewaarde. Om deze reden zijn de stappen van de Verantwoordingsplicht doorlopen, waarbij de aspecten zoals beschreven onder de vorige paragraaf zijn betrokken. De Regionale Brandweer is om advies gevraagd. Gelet op de verschillende maatregelen en het hiervoor beschreven belang van de voorgenomen ontwikkeling (als onderdeel van de Zuidas) wordt geconcludeerd dat het aanvaardbaar is om voor het bestemmingsplan Amsterdam RAI het groepsrisico te laten toenemen en de oriëntatiewaarde te overschrijden.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Het bestemmingsplan maakt slechts in beperkte mate nieuw gebruik mogelijk. Voor een groot deel wordt de bestaande situatie opnieuw vastgelegd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde. Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

10.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe

strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op één van deze kaarten is het plangebied aangewezen als zone 1 gebied.



Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

De gronden gedefinieerd als zone 1 hebben een bodemkwaliteit die voldoet aan de Achtergrondwaarde. Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 *Wbb* vereist indien meer dan 50 m³ wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding *Besluit bodemkwaliteit* vereist, ongeacht de hoeveelheid).

In de Nota Bodembeheer is tot doel gesteld de grond in het plangebied schoon te houden en er is voor dit gebied geen gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Grond die toegepast wordt in dit gebied moet schoon zijn, ongeacht de bodemfunctie.

10.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan (dat voor een substantieel deel reeds is gerealiseerd). Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Vervolgens worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

11.2 Regelgeving

11.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

11.2.2 Nationaal waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

11.2.3 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

11.2.4 Provinciale waterplan 2010-2015

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteren de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

11.2.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

11.2.6 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in

beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

11.2.7 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

11.2.8 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

11.3 Waterbeleid Zuidas

In de Visie Zuidas 2009 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water. Water is een ordenend en richtinggevend element bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas, bijvoorbeeld voor de aantakking op de omgeving. Tegelijkertijd is waterberging en waterkwaliteit een beginsel voor een duurzame stedelijke omgeving.

De verdichting van Zuidas levert een flinke waterbergingsopgave op. Ter voorkoming van wateroverlast binnen en buiten Zuidas is het stand-still principe uitgangspunt. Dit betekent dat in de trits vasthouden, bergen en afvoeren, allereerst maximaal ingezet wordt op het vasthouden van het gevallen regenwater op kavelniveau, bijvoorbeeld door groene daken en waterpartijen (waterneutrale kavels). Voor berging vormt een robuust net van waterlopen de basis waarop aangetakt kan worden. Het Dok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholten waterkering tussen twee boezems met een verschillend waterpeil. Daarom zijn minimaal twee robuuste nieuwe waterlopen vereist: aan de noordzijde de

Irenegracht en aan de zuidzijde de Boelegracht.

Grondwateroverlast kan worden voorkomen door gebieden integraal op te hogen, de aanleg van watergangen, integrale grondverbetering en het realiseren van grindkoffers. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

Open water biedt piekberging in traditionele vorm, en biedt ecologische en gebruikswaarde. In een veranderend klimaat met toename van het aantal en de intensiteit van piekbuien is dit een wezenlijke duurzaamheidsvoorwaarde. De genoemde nieuwe waterlopen zullen echter niet voldoende waterberging kunnen bieden. Afwenteling op omliggende gebieden van Zuidas is in principe niet toegestaan, hoewel een beperkt aantal gebieden aangewezen zijn als bergingsruimte buiten het plangebied Zuidas (Amstelpark, Gijsbrecht van Amstelpark en de Schinkeleilanden). Berging in alternatieve vormen zal dus noodzakelijk zijn: water onder sportvelden, in of op parkeergarages, in de openbare ruimte, de Dokconstructie, daktuinen of -vijvers. Deze noodzaak kan tot één van de visitekaartjes van Zuidas gemaakt worden, een voorbeeld van hoe in een hoogstedelijke omgeving de groeiende wateropgave zichtbaar wordt gemaakt.



Water in Zuidas

11.4 Watertoets

Op grond van artikel 3.1.1 en 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet in het kader van een bestemmingsplan een watertoets worden verricht. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder het systeem van oppervlaktewater, grondwater, hemelwater en waterkeringen, de waterkwaliteit en de riolering. De waterparagraaf is het resultaat van het overlegproces met de waterbeheerder (de watertoets) en geeft inzicht in de wijze waarop het geldende waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de voorschriften van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen van toekomstige ontwikkelingen voor de waterhuishouding. De watertoets is bedoeld om de gevolgen van ruimtelijke plannen voor het functioneren van het watersysteem in beeld te brengen. Als negatieve effecten optreden, worden alternatieven voor het voorgestelde plan beschreven en wordt een overzicht gegeven van compenserende en mitigerende maatregelen.

Het bestemmingsplan voorziet in een drietal ontwikkelingen die qua watertoets relevant kunnen zijn. In de "Waterparagraaf Zuidas, Deelgebied Amsterdam RAI" (24 sep 2013, zie bijlage 10) worden de mogelijke effecten beschreven.

In het zuiden van het plangebied wordt op een nog deels onverhard terrein een bovengrondse parkeergarage met een capaciteit van ca. 1000 parkeerplaatsen gerealiseerd. In het zuidoosten van het plangebied wordt op een deels onverhard terrein een hotel met ca. 600 tot 800 kamers ontwikkeld. Onder het hotel wordt een ondergrondse parkeergarage met een capaciteit van ca. 250 parkeerplaatsen ontwikkeld. Van de wijzigingen in het bestemmingsplan voor Stand Zuid wordt geconstateerd dat deze geen invloed hebben op het watersysteem en dat deze daarom verder buiten beschouwing kunnen blijven.

Samenvat worden de volgende conclusies getrokken:

Waterkeringen

Het plangebied bevindt zich in de Amstellandboezem (streefpeil NAP -0,4 m). Het plangebied ligt binnen dijkkring 14. Voor dijkkring 14 is in het kader van de Waterwet een overstromingsrisico vanuit de rivieren en de zee bepaald van 1/10.000 jaar.

De secundair direct verholen waterkering ligt ten zuiden van het plangebied onder de ringweg A10. Dit is een waterkering van IPO klasse V met een overschrijdingsfrequentie van 1/1000 jaar. De waterkering zorgt voor een scheiding tussen de Amstellandsboezem (streefpeil NAP -0,40 m) en de Binnendijkse Buitenveldertse polder (streefpeil NAP -2,00 m).

Het zoekgebied voor het toekomstige hotel en bijbehorende parkeergarage ligt in de beschermingszone van de secundaire directe verholen waterkering. De beheerder van de verholen waterkering, Waternet/AGV, stelt eisen aan het werken in (de nabijheid van) een verholen waterkering. In kader van de Waterwet is het verboden zonder vergunning in de kernzone en beschermingszones van de verholen waterkering:

- te graven of grond te verwijderen;
- kabels, buizen, draden of leidingen aan te leggen, te hebben, geheel of gedeeltelijk te vernieuwen of

te verwijderen;

- bouwwerken en/of andere werken op te richten, te hebben of te verwijderen;
- boringen en sonderingen uit te voeren;
- opgaande houtbeplantingen aan te brengen te hebben of te rooien.

Het toekomstige hotel en bijbehorende parkeergarage moeten buiten het profiel van de waterkering worden gerealiseerd. Daarbij is een watervergunning noodzakelijk.

Oppervlaktewater

In het plangebied vinden geen ingrepen in het oppervlaktesysteem plaats. Ten westen van het plangebied bevindt zich de primaire watergang De Boerenwetering (streefpeil NAP -0,40 m) onderdeel van de Amstellandsboezem.

De toename van verhard oppervlak bedraagt maximaal 5.800 m². Deze toename van verhard oppervlak moet met minimaal 580 m² extra te realiseren oppervlaktewater worden gecompenseerd, of indien dit niet of slechts gedeeltelijk mogelijk is, met alternatieve bergingsvoorzieningen.

Deze wateropgave is opgenomen in de integrale waterbalans Zuidas en wordt zodoende gecompenseerd met de realisatie van oppervlaktewater elders in de Zuidas (bijvoorbeeld de uitbreiding van oppervlaktewater in het Beatrixpark).

Grondwater

Het groeiend grondwatermodel Zuidas is geactualiseerd en geijkt op basis van gemeten gemiddelde grondwaterstanden. De volgende situaties zijn bestudeert:

- de huidige situatie;
- situatie met alleen een parkeerkelder onder het hotel (autonome ontwikkeling);
- situatie met toekomstige kelders in het deelgebied Kop Zuidas;
- situatie, met toekomstige kelders in het deelgebied Kop Zuidas en met een parkeerkelder onder het hotel.

De realisatie van het hotel en bijbehorende parkeerkelder veroorzaakt een maximale verlaging van 0,25 m. De verlaging ontstaat direct aan de zuidzijde van het hotel en bijbehorende parkeerkelder. Het freatisch grondwater stroomt van noordoost naar zuidwest; deze verlaging wordt veroorzaakt door het luwte-effect van de kelder. De 0,1 m contour voor de verlaging als gevolg van de nieuwe kelder ligt op circa 100 m afstand. Aan de noordzijde ontstaat een verwaarloosbaar kleine verhoging door opstuwing (minder dan 0,05 m). In de omgeving ontstaan weinig tot geen grondwaterstandsveranderingen. Daarmee voldoet het plangebied, ook na de ontwikkeling van het hotel en bijbehorende parkeerkelder, aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen (0,50 m) en wordt er geen schadelijke invloed op funderingen of bomen verwacht. Ook wordt geen invloed op eventuele verontreinigingen in de omgeving.

Hemelwater

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. In het plangebied is sprake van een gescheiden rioleringsstelsel. De eventuele nieuwbouw wordt aangesloten op de bestaande hemelwaterafvoer (HWA) en droogweerafvoer (DWA/VWA).

11.5 Conclusie

Met betrekking tot de waterkering is een dubbelbestemming opgenomen, waarmee de gronden primair zijn bestemd voor waterstaatkundige werken, waaronder begrepen waterkeringen. Het is op grond van de Waterwet verboden zonder vergunning in de kernzone en beschermingszones van de verholten waterkering:

- te graven of grond te verwijderen;
- kabels, buizen, draden of leidingen aan te leggen, te hebben, geheel of gedeeltelijk te vernieuwen of te verwijderen;
- bouwwerken en/of andere werken op te richten, te hebben of te verwijderen;
- boringen en sonderingen uit te voeren;
- opgaande houtbeplantingen aan te brengen te hebben of te rooien.

Het toekomstige hotel en bijbehorende parkeergarage worden buiten het profiel van de waterkering gerealiseerd. Daarbij is een watervergunning noodzakelijk. Dit is laatste is eveneens geregeld middels de Waterwet. Het belang is daarmee voldoende geborgd.

Uit onderzoek is gebleken welke maatregelen nodig zijn om te (blijven) voorzien in voldoende waterbergende capaciteit. Binnen het project Zuidas wordt middels een zogenoemde waterbalans gewerkt met een integrale aanpak. Problemen met betrekking tot de grondwaterstand zijn niet te verwachten.

Hoofdstuk 12 Natuur en Landschap

12.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

12.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

12.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan er alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

12.2.2 Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

12.3 Resultaten onderzoeken

In verband met de voorgenomen ontwikkelingen is een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar de in het plangebied aanwezige flora en fauna (Natuurwaardenonderzoek Uitbreiding RAI, september 2013, zie bijlage 11).

Er komen door Flora- en faunawet beschermde soorten voor. In bomen en struikgewas nestelende vogels kunnen in ieder geval worden verwacht. Door bij de planning van werkzaamheden aan het groen rekening te houden met het broedseizoen van de aanwezige vogels wordt overtreding van de Flora- en faunawet voorkomen.

Het is mogelijk dat vleermuizen foerageren. Meer informatie over de aanwezigheid van vleermuizen kan worden verkregen door nader onderzoek uit te voeren. Indien er vleermuizen worden aangetroffen kan worden aangetoond dat er geen essentiële functies verloren gaan, omdat er voldoende alternatieven in de omgeving zijn.

Geconcludeerd wordt dat de natuurwaarden van het meest noordelijk gelegen deelgebied gering zijn. Ook voor het stukje plantsoen tussen de paviljoens geldt dat de natuurwaarden niet erg hoog zijn. De natuurwaarde het stukje bosplantsoen tussen het fietspad en de weg langs de RAI is hoger. Hier staan hoge populieren. Hier kunnen diverse soorten vogels broeden. In 2013 broedden er geen vogels die voorkomen op de soortenlijst jaarrond beschermde nesten.

In de directe omgeving van het plangebied broeden een aantal sperwers. Omdat het zuidelijke stukje bosplantsoen geschikt is als broedplaats voor een sperwer is het niet uitgesloten dat deze roofvogel daar in de nabije toekomst gaat broeden. Het nest van een sperwer is ook buiten het broedseizoen beschermd. Geadviseerd wordt om tot aan de planuitvoer jaarlijks de mogelijke aanwezigheid van een sperwer te controleren.

Bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte kan rekening gehouden worden met de biotoop-eisen van vleermuizen en vogels. Dit kan door inheemse boom-, struik, en plantensoorten toe te passen. Groene daken en groene muren zorgen ook voor een groter aanbod van insecten en nestgelegenheid. Op het dak van de parkeerkelder kunnen bomen en struiken teruggeplaatst worden, zodat er nestgelegenheid voor vogels en foerageergebied voor vleermuizen terug komt.

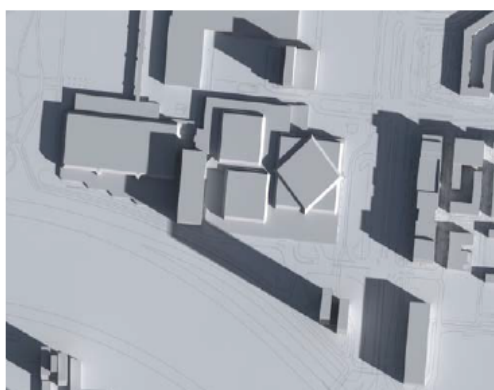
12.4 Conclusie

Er zijn in het plangebied geen soorten aangetroffen die op grond van de Flora- en faunawet een ontheffing noodzakelijk maken. daarmee is het aannemelijk dat het plan voor wat betreft de bepalingen van de Flora- en faunawet uitvoerbaar is. Wel zal in de toekomst mogelijk nader onderzoek nodig zijn, alvorens daadwerkelijk tot planuitvoering kan worden overgegaan.

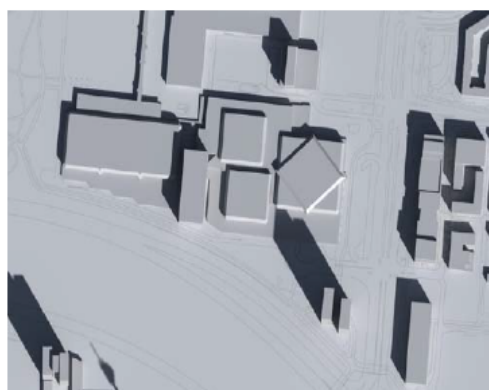
Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Bezinning

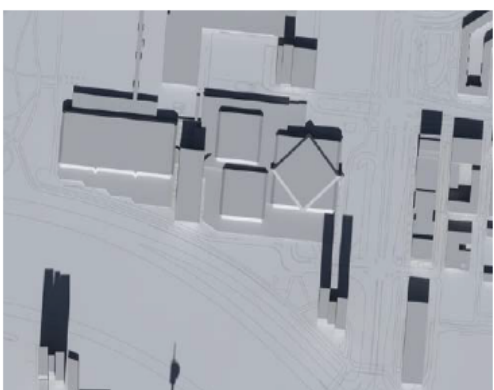
Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezinning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik gemaakt worden van een TNO- norm. Deze norm wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De TNO- norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO- norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn, 21 maart (of 21 september) wordt meestal als maatgevende datum gehanteerd. Het huidige plan met de hoogbouw voor een hotel voldoet daaraan.



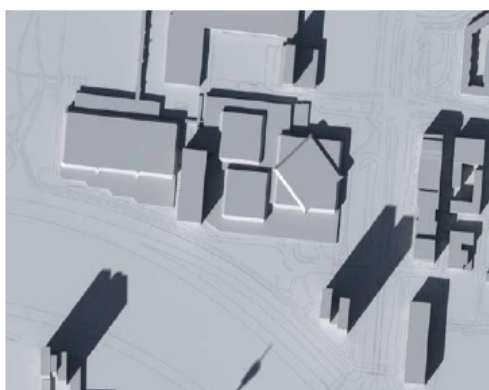
Bezinningstudie RAI 21 maart om 10 uur (UTC+1) ▲



Bezinningstudie RAI 21 maart om 12 uur (UTC+1) ▲



Bezinningstudie RAI 21 maart om 14 uur (UTC+1) ▲



Bezinningstudie RAI 21 maart om 16 uur (UTC+1) ▲

Bezonningsstudie hotelontwikkeling

13.2 Windhinder

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam kunnen maken. Op grond van onderzoek (computeranimatie of windtunnelonderzoek) kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder zal optreden en zo ja, welke maatregelen kunnen worden getroffen om windhinder te voorkomen of te beperken. Ter voorkoming van windhinder kunnen maatregelen worden genomen in de openbare ruimte of aan het gebouw zelf.

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt de realisatie van een hotel mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van ca. 90 meter. Dat op plekken rondom de toekomstige bebouwing windhinder kan optreden is niet ondenkbaar. Of en waar dit kan plaatsvinden is echter sterk afhankelijk van het stedenbouwkundig ontwerp en de architectonische uitwerking. De mate waarop windhinder optreedt en de toepasbaarheid en effectiviteit van eventuele maatregelen is eerst goed te onderzoeken op bouwplanniveau. Het gaat bij maatregelen veelal om kleinschalige ingrepen. Maatregelen blijken, voor zover nodig, altijd goed mogelijk. Met voorliggend bestemmingsplan worden alleen de stedenbouwkundige randvoorwaarden geboden, waarbinnen het ontwerp uitgewerkt kan worden.

Om die reden is ervoor gekozen in de planregels een nadere eisen regeling op te nemen die erin voorziet dat burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen. Hiermee wordt geborgd dat bij de verdere uitwerking windhinder een aandachtspunt is dat nadrukkelijk wordt betrokken. Voor zover nodig, wordt op deze wijze tevens voorzien in de juridische middelen om eventuele noodzakelijke maatregelen af te dwingen.

13.3 Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

De genoemde beperkingen betreffen:

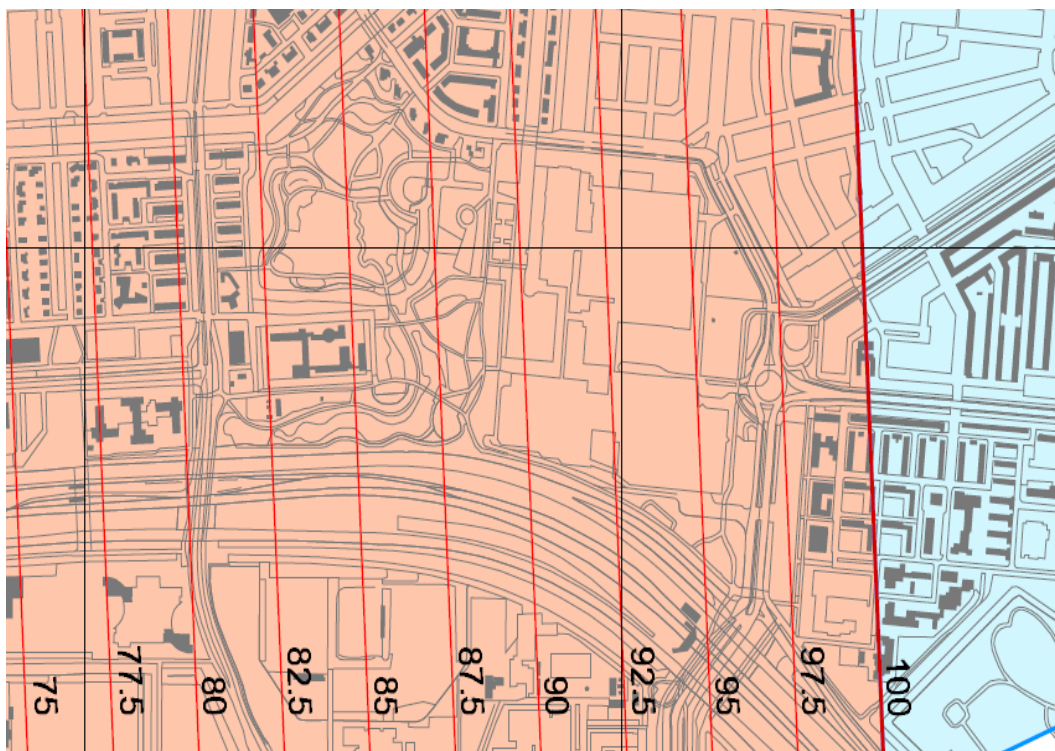
1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
4. Bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen. Overigens wordt het LIB rond het jaar 2014 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. Op onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke waarden dit zijn. De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de onderstaande kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P.

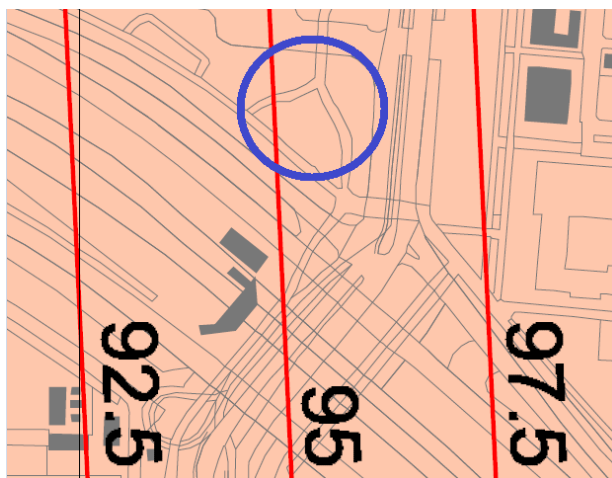
In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, derde lid van het LIB, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.



Uitsnede met hoogtebeperkingen LIB

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes vanwege het LIB lopen op van circa 89 meter aan de westzijde van het plangebied tot ongeveer 97,5 meter aan de oostgrens van het plangebied, gemeten vanaf referentieniveau Schiphol. Op grond van het LIB zijn binnen het plangebied derhalve bouwhoogtes toegestaan van maximaal circa 85 meter + N.A.P. in het westen tot circa 93,5 meter + N.A.P. aan de oostzijde van het plangebied.

Binnen het plangebied wordt hoogbouw uitsluitend voorzien binnen de bestemming Horeca - 1, aan de zuidoostzijde van het plangebied (globaal aangeduid op onderstaande figuur).



Globale ligging voorziene hoogbouw in het plangebied

De maximale hoogte die daar conform de planregels geldt bedraagt 91 meter + N.A.P.

Ontwerp Luchthavenindelingsbesluit 2014

21 november 2013 is kennisgegeven van een nieuw Luchthavenindelingsbesluit. Gelet op de inhoud daarvan zal dit, bij ongewijzigde vaststelling ervan, voor voorliggend plangebied in beginsel beperkingen met zich meebrengen. De gemeente is in overleg met het Rijk over hoe hiermee om te gaan. De verwachting is dat er voor vaststelling van het nieuwe Luchthavenindelingsbesluit een oplossing zal zijn gevonden.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

14.2 Regelgeving

14.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning

voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

14.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 komt de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen vervalt per 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden inpassende wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast leidt de MoMo leidt op 1 januari 2012 tot een wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

14.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

Met het in werking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de Belvédère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten met een Beeldkwaliteitplan hanteert de Provincie tevens het beleidskader en de structuurvisie en/of verordening. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen.

In het beleidskader is opnieuw de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen, waarin gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te

geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

14.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

14.3 Resultaten onderzoeken

Door Bureau Monumentenzorg & Archeologie van Amsterdam is archeologisch quickscan uitgevoerd (Archeologische quickscan Bestemmingsplan RAI (QSnR 13-051), 13 juni 2013, zie bijlage 12). Het onderzoek heeft betrekking op het gehele plangebied en geeft een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen.

In het grootste deel van het plangebied zijn sporen van ontginning en landgebruik vanaf de 12de eeuw te verwachten. Omdat deze mogelijke sporen waarschijnlijk zijn verstoord tijdens verstedelijking in de 20ste eeuw, wordt de verwachting bijgesteld naar negatief. In de bedding van de Boerenwetering liggen mogelijk losse vondsten, deze hebben een te wijde verspreiding om voor vervolgonderzoek in aanmerking te komen, en zijn mogelijk verstoord door baggerwerkzaamheden. Ook daar geldt een

negatieve verwachting.

Vanwege de negatieve verwachting geldt voor het hele plangebied vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek. Op grond daarvan is geen beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig.

Conform de Monumentenwet geldt een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan vijftig jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Tevens zijn de cultuurhistorische waarden in het verkend (Cultuurhistorische verkenning bestemmingsplan Amsterdam RAI, 31 juli 2013, zie bijlage 13, aangevuld 6 februari 2014 met bijlage 14). Voor een beschrijving van de aanwezige waarden wordt korthedshalve naar de betreffende bijlagen verwezen. Op deze plaats kan worden volstaan met de opmerkingen dat de ontwikkelingen waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, geen effecten hebben op de gesignaleerde waarden.

14.4 Conclusie

Vanuit archeologisch oogpunt is er geen sprake van een verwachtingsniveau op basis waarvan er in het bestemmingsplan een ter bescherming daarvan diende regeling moet worden opgenomen. Wel geldt zoals hierboven aangegeven de wettelijke meldingsplicht. Met de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden wordt met dit plan rekening gehouden.

Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

15.1 Algemeen

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), is voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (voorheen de plankaart genoemd) en regels (voorheen de voorschriften), vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels.

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papierplan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

15.2 Planvorm

Met het bestemmingsplan wordt in overwegende mate de bestaande situatie bestemd zoals deze op dit moment is. De bestaande bebouwing van de Amsterdam RAI wordt in die zin overwegend conserverend bestemd. Daarbij is enige marge en globaliteit in de planregels opgenomen als het gaat om bouwhoogtes. Ook voor wat betreft de in het plan opgenomen weginfrastructuur is er sprake van het opnieuw juridisch vastleggen van de bestaande situatie. Er wordt niet voorzien in nieuwe weginfrastructurele aanpassingen. De herinrichting van het Scheldeplein, waarover reeds is besloten, is wel in het bestemmingsplan meegenomen.

Het bestemmingsplan maakt een drietal concrete bouwontwikkelingen mogelijk, namelijk de realisatie van een hotel, een gebouwde parkeervoorziening en een horecavoorziening aan de havenkom. Voor deze drie ontwikkelingen is een globale juridische regeling opgenomen. De maximale kaders waarbinnen de ontwikkeling van de kavel kan plaatsvinden zonder dat dit ten koste gaat van de omliggende bestemmingen hebben daarbij als uitgangspunt gediend voor het bepalen van de bouwgrenzen.

15.3 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

De plankaart is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes cq volumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een bindend karakter.

Als ondergrond voor de plankaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de analoge verbeelding van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbeperkingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven.

Artikel 3 Gemengd

In artikel 3 is in hoofdzaak de bestaande Amsterdam RAI geregeld. Bij het opstellen van de regels is uitgegaan van de juridische regeling zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan "RAI e.o." (zie paragraaf 2.3). Hieronder zal op de verschillende leden en de daarin opgenomen juridische regeling nader worden ingegaan.

Lid 3.1: Bestemmingsomschrijving

In de bestemmingsomschrijving is aangegeven welk gebruik er aan de gronden wordt toegekend. Het is met name in lid 3.1, onder a, dat de het hoofdgebruik van de Amsterdam RAI als congres- en tentoostellingscentrum wordt geregeld. De bestemmingsomschrijving staat evenementen in de meest brede zin van het woord toe. Het opnemen van specifieke typen van evenementen is ongewenst, omdat dit een discussie kan entameren of evenementen die niet expliciet zijn benoemd, dan wel of niet mogen worden georganiseerd.

Een opsomming van typen evenementen kan nooit volledig zijn. Het in de regels duiden van enkele typen evenementen zou dan juist leiden tot rechtsonzekerheid met betrekking tot niet genoemde typen van evenementen. Amsterdam RAI is als evenementenlocatie bedoeld voor het huisvesten van een grote verscheidenheid aan evenementen, zonder beperking voor wat betreft het type evenement. Dat is vanaf het begin af aan zo geweest, zo gold dat overeenkomstig het bestemmingsplan RAI e.o., en zo zal dat ook geldende onder het nieuwe bestemmingsplan.

In het kader van veel evenementen vindt tevens verkoop plaats van artikelen, en zijn stands aanwezig met horeca-activiteiten. Het gaat hierbij niet om zelfstandige detailhandels- of horecafuncties, maar om ondergeschikte onderdelen van de betreffende evenementen. Als onderdeel van de onder a mogelijk gemaakte evenementen behoeven deze ondersteunende activiteiten niet apart benoemd te worden in de bepaling onder a.

Onder b tot en met f is een aantal functies mogelijk gemaakt die complementair zijn aan het congres- en tentoostellingscentrum, maar die in beginsel ook zelfstandig exploiteerbaar zijn. Middels de specifieke gebruiksregels worden aan de omvang van deze functies beperkingen gesteld (lid 3.4, onder c, d en e). Deze beperkingen hebben alleen gelding voor zover het gaat om zelfstandige functies. Ze hebben nadrukkelijk geen betrekking op verkoop van artikelen, horeca en andere functies die uitsluitend plaatsvinden in het kader van de congres- en tentoostellingsfunctie (lid 3.4, onder f). Ondergeschikte activiteiten zoals de verkoop van artikelen en horeca in het kader van tentoostellingen, congressen, festivals en dergelijke (zoals in voorgaande alinea genoemd) vallen dus niet onder de beperking in omvang. Daar waar pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimte is toegestaan, behoeven terrassen niet specifiek te worden benoemd. Deze zijn daarbinnen passend.

Onder g tot en met l is het gebruik ten behoeve van parkeren en verkeer en de daarmee gemoeid zijnde infrastructurele werken, alsmede het gebruik van openbare ruimte geregeld. Groenvoorzieningen nutsvoorzieningen worden eveneens toegestaan.

Onder m is het gebruik ten behoeve van de Noord-Zuidlijn geregeld. Het gaat daarbij niet alleen om het ondergronds tracé, maar tevens om een ondergronds metrostation met de daarbij behorende commerciële voorzieningen. Dit gebruik is van toepassing op meerdere bestemmingen. Om die reden is ervoor gekozen de nadere regels niet per afzonderlijke bestemming te regelen, maar middels algemene aanduidingsregels (zie hieronder de toelichting bij artikel 14).

Aan het gebruik van de gronden is middels de specifieke gebruiksregels een aantal nadere regels gesteld.

Lid 3.2: Bouwregels

Middels de bouwregels worden regels gesteld met betrekking tot zowel boven- als ondergrondse bebouwing (lid 3.2). Er is een onderscheid gemaakt tussen bouwregels voor gebouwen (onder a) en bouwwerken geen gebouwen zijnde (onder b). Met betrekking tot de Noord-Zuidlijn is een aparte regel opgenomen die verwijst naar artikel 14 (onder c).

Lid 3.2, onder a:

Bovengronds mogen gebouwen uitsluiten worden gebouwd ter plaatse van de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken. Naast het bouwvlak zijn er verschillende maatvoeringsvlakken op de verbeelding aangegeven, met daarbinnen een maximale bouwhoogte (lid 3.2, onder a, onder 1). Onder 2 is bepaald dat de maximum bouwhoogte ten behoeve van de daar genoemde onderdelen van gebouwen met de aangegeven maat mag worden overschreden.

Voor zover binnen het bouwvlak gronden zijn aangeduid met een 'specifieke bouwaanduiding - 1' zijn daar in afwijking van het vorenstaande geen gebouwen toegestaan, maar uitsluitend overkappingen (lid 3.2, onder a, onder 3). Er is daar dus geen "geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte" toegestaan (zie artikel 1, lid 1.22), maar uitsluitend een bouwwerk dat "een voor mensen toegankelijke ruimte vormt, zonder wanden of met maximaal één wand" (zie artikel 1, lid 1.36). De maximum bouwhoogte is ook hier met een maatvoeringsvlak aangegeven.

Voor zover binnen het bouwvlak gronden zijn aangeduid met een 'specifieke bouwaanduiding - 2' zijn weliswaar gebouwen toegestaan, maar dient de eerste vier meter vanaf maaiveld onbebouwd te blijven (lid 3.2, onder a, onder 4). Het betreft de bestaande bebouwing van het Elicium. Ondersteunende constructies zijn evenwel toegestaan.

Een aantal gebouwen van de Amsterdam RAI is met elkaar verbonden middels overdekte loopbruggen. Deze zijn overeenkomstig de bestaande situatie onder voorwaarden toegestaan ter plaatse van de gronden die zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - 3' (lid 3.2, onder a, onder 5). Op een enkele plek zijn deze constructies in overleg met Amsterdam RAI wegbestemd.

Voor gebouwde parkeervoorzieningen geldt dat deze niet overal mogen worden gebouwd, maar bovengronds uitsluitend ter plaatse van de gronden die zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - 4' en 'specifieke bouwaanduiding - 5' (lid 3.2, onder a, onder 6). In het eerste geval mag overeenkomstig de bestaande situatie sprake zijn van maximaal één bovengrondse parkeerlaag. Op de gronden met de 'specifieke bouwaanduiding - 5' wordt voorzien in een nieuw te realiseren parkeergarage. Deze mag tot aan de maximale bouwhoogte als zodanig worden gerealiseerd. Overigens is het zo dat bestaande congresruimten van tijd tot tijd eveneens worden gebruikt ten behoeve van parkeren. Het bepaalde in lid 3.2, onder a, onder 5, heeft betrekking op het bouwen, en is met name ingegeven vanuit stedenbouwkundige kwaliteit. Het staat op zichzelf niet in de weg aan het incidenteel gebruik van overige ruimte als additionele parkeergelegenheid, zij het dat die qua bouw niet specifiek als zodanig mag worden gerealiseerd.

Ten aanzien van ondergrondse gebouwen is geregeld dat deze uitsluitend mogen worden gerealiseerd ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 6' (lid 3.2, onder a, onder 7). Gelezen in samenhang met de aanhef van lid 3.2, onder a, onder 6, mogen daar dus zonder nadere beperking ondergrondse parkeervoorzieningen komen. De contour van deze ondergrondse gebouwen is in overeenstemming met de bestaande situatie. Een groot deel van die bestaande ondergrondse gebouwen is overigens niet in gebruik als parkeergarage, maar dient als opslagruimte. Ook zitten hier bijvoorbeeld kookfaciliteiten.

Lid 3.2, onder b:

In lid 3.2, onder b, onder 1 is algemeen bepaald dat bouwwerken geen gebouwen zijnde binnen het gehele bestemmingsplan mogen worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 4 meter. Ten aanzien van bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn, voor zover deze zich onder maaiveld bevinden, geen beperkingen opgenomen. Vervolgens is in aanvulling op het bepaalde onder 1 een aantal uitzonderingen gemaakt (onder 2 tot en met 8).

Lid 3.2, onder c:

Voor het ondergrondse spoortracé van de noord-Zuidlijn zijn in artikel 14 aanvullende bepalingen opgenomen. Deze hebben aanvullende werking.

Lid 3.3: Nadere eisen

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van bij het plan te geven regels ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen. Opgenomen is dat burgemeester en wethouders indien advisering van de brandweer daartoe aanleiding geeft, nadere eisen kunnen stellen met betrekking tot vluchtwegen.

Lid 3.4: Specifieke gebruiksregels

In lid 3.4 zijn, nadat onder a is bepaald dat de algemene gebruiksregels ex artikel 13 in acht dienen te worden genomen, met betrekking tot een aantal specifieke functies nadere regels gesteld.

Allereerst is er onder b een algemene bepaling opgenomen dat gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet zijn toegestaan. Hiermee is niet gezegd dat er ter plaatse van het bestemmingsplan sprake is van een dreigende overschreiding; dat is niet het geval (zie ook paragraaf 8.2.5).

Onder c tot en met e is er voor een aantal functies een maximum metrage opgenomen. Onder f is expliciet aangegeven dat de beperkingen onder c tot en met e alleen van toepassing zijn op zelfstandige, niet aan de RAI ondergeschikt zijnde functies. Met andere woorden, aan de RAI ondergeschikte activiteiten zoals de niet permanente verkoop van artikelen of horeca-activiteiten tijdens beurzen, tentoonstellingen, congressen en festivals en dergelijke vallen niet onder deze beperkingen.

Onder g is bepaald dat er een maximum aantal van 4.000 permanente parkeerplaatsen mag worden gerealiseerd en in gebruik genomen. Laad- en losgelegenheid alsmede parkeergelegenheid ten behoeve van kortparkeren en taxistandplaatsen zijn van deze beperking uitgezonderd.

Tot slot is er op de verbeelding een aanduiding 'langzaam verkeer' opgenomen. De gronden zijn daar mede bestemd als openbare fietsroute, en dienen als zodanig te zijn ingericht.

Artikel 4 Groen

In artikel 4 is de bestemming groen geregeld. Het gaat om die gronden die een overwegend groen karakter hebben, maar die daarbinnen tevens verharding kennen in de vorm van fiets- en voetpaden. Ook waterlopen en andere vormen van water zijn hierbinnen toegestaan, alsmede geluid- en luchtschermen en nutsvoorzieningen. Ook in deze bestemming is tot slot het gebruik ten behoeve van de Noord-Zuidlijn geregeld (zie hieronder de toelichting bij artikel 14).

In de bouwregels is opgenomen dat uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen worden gerealiseerd, en met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Voor bebouwing ten behoeve van de Noord-Zuidlijn is geregeld dat daarvoor de regels van artikel 14 van toepassing zijn. Met betrekking tot

de situering van die bouwwerken is in lid 4.3 geregeld dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunne stellen. Tot slot is bepaald dat de algemene gebruiksregels ex artikel 13 in acht dienen te worden genomen.

Artikel 5 Horeca - 1

Middels artikel 5 wordt hoofdzakelijk voorzien in de realisatie en het gebruik van een nieuw hotel. Bij het opstellen van de regels is gezocht naar een zo groot mogelijke flexibiliteit binnen de randvoorwaarden die noodzakelijk zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hieronder zal op de verschillende leden en de daarin opgenomen juridische regeling nader worden ingegaan.

Lid 5.1: Bestemmingsomschrijving

In de bestemmingsomschrijving is aangegeven welk gebruik er aan de gronden wordt toegekend. Het hoofdgebruik als hotel wordt onder a geregeld. Overigens is tevens een bijzondere vorm van hotel mogelijk gemaakt, te weten extended stay (onder b).

Onder c zijn restauratieve voorzieningen opgenomen. Tevens is, zij het in beperkte mate, detailhandel toegestaan.

Onder e tot en met k is het gebruik ten behoeve van parkeren en verkeer en de daarmee gemoeid zijnde infrastructurele werken, alsmede het gebruik van openbare ruimte geregeld. Groenvoorzieningen, waterlopen en andere waterpartijen, en nutsvoorzieningen worden eveneens toegestaan. Daar waar pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimte is toegestaan, behoeven terrassen niet specifiek te worden benoemd. Deze zijn daarbinnen passend.

Onder m is het gebruik ten behoeve van de Noord-Zuidlijn geregeld. Het gaat daarbij niet alleen om het ondergronds tracé, maar tevens om een ondergronds metrostation met de daarbij behorende commerciële voorzieningen. Dit gebruik is van toepassing op meerdere bestemmingen. Om die reden is ervoor gekozen de nadere regels niet per afzonderlijke bestemming te regelen, maar middels algemene aanduidingsregels (zie hieronder de toelichting bij artikel 14).

Aan het gebruik van de gronden is middels de specifieke gebruiksregels een aantal nadere regels gesteld.

Lid 5.2: Bouwregels

Middels de bouwregels worden regels gesteld met betrekking tot zowel boven- als ondergrondse bebouwing (lid 3.2). Er is een onderscheid gemaakt tussen bouwregels voor gebouwen (onder a) en bouwwerken geen gebouwen zijnde (onder b). Met betrekking tot de Noord-Zuidlijn is een aparte regel opgenomen die verwijst naar artikel 14 (onder c).

Lid 5.2, onder a:

Bovengronds mogen gebouwen uitsluiten worden gebouwd ter plaatse van de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken. Naast het bouwvlak zijn er verschillende maatvoeringsvlakken op de verbeelding aangegeven, met daarbinnen een maximale bouwhoogte (lid 5.2, onder a, onder 1).

Op grond van artikel 2, lid 2.2, wordt de bouwhoogte van een bouwwerk gemeten vanaf peil. Op grond van artikel 1, lid 1.38 geldt dat onder het peil wordt verstaan de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw, tenzij anders in de planregels aangegeven. Dat is het geval met het maatvoeringsvlak met een maximale bouwhoogte van 91 meter. In tegenstelling tot de

algemene regel, geldt die maximale bouwhoogte van 91 meter niet ten opzichte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw, maar ten opzichte van N.A.P. (lid 5.2, onder a, onder 2).

Voor de bovengrondse gebouwen is bepaald dat deze in zijn totaliteit een maximum brutovloeroppervlak hebben van 45.000 m². Daarbij zijn tevens regels gesteld met betrekking tot de volumeopbouw, in die zin dat de eerste bouwlaag een maximum brutovloeroppervlak kent van 2.000 m², en dat alle erboven te realiseren bouwlagen een maximum brutovloeroppervlak kennen van 1.600 m² per bouwlaag (lid 5.2, onder a, onder 3).

Voor ondergrondse gebouwen geldt dat deze uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 1'. Ondergrondse gebouwen hebben een maximum bouwdiepte van twee bouwlagen (lid 5.2, onder a, onder 4).

Met betrekking tot de bebouwing is er nog een tweetal specifieke regels gesteld. Allereerst zijn er ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 2' geen gebouwen toegestaan, maar uitsluitend overkappingen (lid 5.2, onder a, onder 5). Er is daar dus geen "geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte" toegestaan (zie artikel 1, lid 1.22), maar uitsluitend een bouwwerk dat "een voor mensen toegankelijke ruimte vormt, zonder wanden of met maximaal één wand" (zie artikel 1, lid 1.36). De maximum bouwhoogte bedraagt 15 meter. Daarnaast zijn er op de gronden die zijn aangeduid met een 'specifieke bouwaanduiding - 3' bovengronds weliswaar gebouwen toegestaan, maar daar dient de eerste 15 meter vanaf maaiveld onbebouwd te blijven (lid 5.2, onder a, onder 6). Ondersteunende constructies zijn evenwel toegestaan.

Lid 5.2, onder b:

In lid 5.2, onder b, onder 1 is algemeen bepaald dat bouwwerken geen gebouwen zijnde binnen het gehele bestemmingsplan mogen worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 4 meter. Een uitzondering is opgenomen voor bouwwerken ten behoeve van parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende verkeerskundige ontsluitingen en in- en uitritten, met inbegrip van de daarvoor benodigde kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen; daarvoor geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

Ten aanzien van bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn, voor zover deze zich onder maaiveld bevinden, geen beperkingen opgenomen.

Lid 5.2, onder c:

Voor het ondergrondse spoortracé van de noord-Zuidlijn zijn in artikel 14 aanvullende bepalingen opgenomen. Deze hebben aanvullende werking.

Lid 5.3: Nadere eisen

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van bij het plan te geven regels ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen. Ten aanzien van een aantal onderwerpen en onderdelen is deze mogelijkheid opgenomen.

- Allereerst is geregeld dat burgemeester en wethouders ter voorkoming van eventuele windhinder nadere eisen kunnen stellen met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van gebouwen. Deze regeling heeft betrekking op gebouwen die hoger zijn dan 30 meter. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen dat een onderzoek naar eventuele windhinder. In het uiterste geval kan het daarbij gaan om een windtunnelonderzoek.
- Tevens kunnen indien advisering van de brandweer daartoe aanleiding geeft, nadere eisen worden gesteld met betrekking tot vluchtwegen.

- Ook ter voorkoming van eventuele negatieve grondwatereffecten is een nadere eisenregeling getroffen. In het kader van de totale gebiedsontwikkeling van het kenniskwartier is onderzoek gedaan naar onder andere de mogelijke grondwatereffecten. Gebleken is dat er mogelijk negatieve effecten kunnen optreden, maar dat deze oplosbaar zijn zonder dat daarmee de uitvoerbaarheid van het plan in geding is. Op specifiek bouwplanniveau kunnen de daadwerkelijke effecten en mogelijke oplossing definitief worden bepaald. Om die reden is ook ter voorkoming van wateroverlast de mogelijkheid opgenomen tot het stellen van een nadere eisen. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen dat een onderzoek naar de effecten op het grondwater wordt overlegd.

Lid 5.4: Specifieke gebruiksregels

In lid 5.4 zijn, nadat onder a is bepaald dat de algemene gebruiksregels ex artikel 13 in acht dienen te worden genomen, met betrekking tot een aantal specifieke functies nadere regels gesteld.

Allereerst is bepaald dat het maximum aantal kamers, ongeacht of het gaat om de reguliere hotelfunctie of om extended stay, bepaald op maximaal 650. Ook de totale hoeveelheid restauratieve voorzieningen is gemaximaliseerd, namelijk op 3.000 m² brutovloeroppervlak. Detailhandel mag plaatsvinden met een maximum brutovloeroppervlak van 200 m².

Aan de oostzijde van het beoogde hotel is een zone aangeduid ten behoeve van 'langzaam verkeer' die mede moet worden ingericht ten behoeve van voet- en fietspaden. De zone ligt buiten het bouwvlak. Boven maaiveld zijn daar geen gebouwen toegestaan.

Tot slot is een aantal regels gesteld met betrekking tot parkeren. Behalve een maximum aantal van 200 parkeerplaatsen, is daar tevens geregeld dat parkeren uitsluitend mag plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen. Er is nadrukkelijk niet de beperking opgenomen dat deze uitsluitend ondergronds mogen worden gerealiseerd. Laad- en losgelegenheden alsmede parkeergelegenheid ten behoeve van kort parkeren en taxistandplaatsen zijn van de verplichting dat het uitsluitend mag plaatsvinden in gebouwde voorzieningen uitgezonderd. Evenmin vallen daarvoor in te richten plaatsen onder het maximum van 200 parkeerplaatsen.

Artikel 6 Horeca - 2

In artikel 6 wordt het zogenoemde strand Zuid geregeld. Het gaat om een upgrade van de bestaande horecavoorziening.

In de bestemmingsomschrijving (lid 6.1) is aangegeven welke vormen van horeca zijn toegestaan. Tevens is daarbij aangegeven dat toegestaan zijn groenvoorzieningen, waterlopen en andere waterpartijen, voet- en fietspaden, en nutsvoorzieningen. Daar waar pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimte is toegestaan, behoeven terrassen niet specifiek te worden benoemd. Deze zijn daarbinnen passend.

In de bouwregels is bepaald dat bovengrondse gebouwen uitsluitend mogen worden opgericht binnen het bouwvlak, waarbij is bepaald dat deze gebouwen een maximum bouwhoogte hebben van 10 meter. Gebouwen ten behoeve van de horecafuncties mogen een maximum bebouwingspercentage hebben van 30% van het bouwvlak. Tevens is voor horecagebouwen een maximum brutovloeroppervlak aangegeven van 1.600 m².

Binnen de betreffende gronden zijn tevens gebouwverbindende constructies toegestaan. Het gaat om loopbruggen ten behoeve van de RAI. Ten aanzien van deze gebouwen zijn aparte regels gesteld. Deze bebouwing valt niet onder het hiervoor genoemde percentage van 30%.

In de artikelen 12 tot en met 15 is een aantal algemeen van toepassing zijnde bouwregels en afwijkingsregels opgenomen. Deze zijn niet van toepassing voor zover daarmee het bouwvlak aan de zijde van de functieaanduiding 'pad' zou worden overschreden. Die zone dient onbebouwd te blijven. Ook voor wat betreft bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat die zone onbebouwd dient te blijven. Voor het overige zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde binnen de gehele bestemming toegestaan, met een maximum bouwhoogte van 4 meter.

In lid 6.3 is bepaald dat de algemene gebruiksregels ex artikel 13 in acht dienen te worden genomen. Daarnaast is bepaald dat de zone die als 'pad' is aangeduid gedurende de openingstijden van de horeca obstakelvrij dient te blijven en beschikbaar dient te zijn ten behoeve van openbaar gebruik. Het buiten openingsuren beschikbaar houden ten behoeve van openbaar gebruik is ongewenst. De achterzijde van de RAI is na zonsondergang een moeilijk te beheren gebied. De toekomstige bebouwing van Strand Zuid en de inrichting van het strand moeten beschermd kunnen worden tegen vandalisme. Ter voorkoming daarvan wordt in elk geval planologisch niet uitgesloten dat Strand Zuid en de openbare route 's nachts worden afgesloten. Het ligt ook niet voor de hand dat 's nachts veel mensen gebruik maken van deze route. Buiten de nachtelijke uren betreft het een openbaar toegankelijke route. Gedurende openingstijden van de horeca zal er ten behoeve van een goede toegankelijkheid in elk geval sprake moeten zijn van een obstakelvrije zone.

Artikel 7 Verkeer - 1

De bestemming Verkeer - 1 regelt de bestaande situatie van wegen ten behoeve van autoverkeer. Tevens is tramverkeer mogelijk. Waar tramverkeer is toegestaan is aangegeven middels een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer'. Verder is op de plankaart het maximaal aantal rijstroken ten behoeve van autoverkeer aangeduid. In- en uitvoergstroken maken van de aantal onderdeel uit. De tramrails maken van dat aantal geen onderdeel uit.

Ook in deze bestemming is het gebruik ten behoeve van de Noord-Zuidlijn geregeld (zie hieronder de toelichting bij artikel 14). Voor bebouwing ten behoeve van de Noord-Zuidlijn is geregeld dat daarvoor de regels van artikel 14 van toepassing zijn.

In de bouwregels is opgenomen dat uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen worden gerealiseerd, en met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Een uitzondering daarop is gemaakt ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding', waar voor kunstwerken ten behoeve van de verkeerskundige ontsluiting van de parkeervoorzieningen van het hotel (zie artikel 5) een maximum bouwhoogte geldt van 6 meter.

Ook in dit artikel is bepaald dat de algemene gebruiksregels ex artikel 13 in acht dienen te worden genomen.

Artikel 8 Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 2 regelt die gronden die wel een verkeerskundig gebruik (voet- en fietsgangersverkeer) of een gebruik als ander verblijfsgebied kennen, maar waarbinnen rijstroken ten behoeve van autoverkeer niet zijn toegestaan. Een uitzondering daarop vormen enkele ventweggetjes; de ligging daarvan is middels een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer' aangegeven. In de specifieke gebruiksregels is aangegeven dat het uitsluitend mag gaan om straten en wegen met een maximum snelheid van 30 km/u of minder.

In de bestemmingsregels zijn ook detailhandel en horeca opgenomen. Via de bouw- en specifieke gebruiksregels wordt geregeld dat deze functie uitsluitend is toegestaan ter plaatse van een viertal te realiseren kiosken.

Uitgezonderd deze vier kiosken, en een aantal gebouwverbindende constructies, zijn binnen deze bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Daarvoor geldt in beginsel een maximum bouwhoogte van 3 meter. In de bouwregels wordt op die regel een aantal uitzonderingen gegeven.

Ook in deze bestemming is het gebruik ten behoeve van de Noord-Zuidlijn geregeld (zie hieronder de toelichting bij artikel 14). Voor bebouwing ten behoeve van de Noord-Zuidlijn is geregeld dat daarvoor de regels van artikel 14 van toepassing zijn.

Op deze gronden zijn ook de algemene gebruiksregels van toepassing.

Artikel 9 Water

In artikel 9 wordt het bestaande water bestemd. Daarbij worden aanlegsteigers mogelijk gemaakt. Het gaat om een maximum aantal van drie steigers, waarbij tevens de maximale omvang per steiger en de maximale hoogte is aangegeven. Conform artikel 2, lid 2.2, in samenhang met artikel 1, lid 1.38, wordt de hoogte gemeten vanaf het plaatselijk aan te houden waterpeil. Hetzelfde geldt voor een artistiek kunstwerk, dat conform de bestaande situatie in de bestemming water is mogelijk gemaakt.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

Ter plaatse van de ligging van de secundaire waterkering is aan de kernzone en de beschermingszone daarvan een dubbelbestemming gegeven. Behalve de bestemming zelf, die de waterkering als zodanig bestemd, zijn er geen verdere bouw- en gebruiksregels opgenomen.

De bouw- en gebruiksregels zoals die overeenkomstig de andere bestemming gelden zijn van toepassing. Ter plaatse van de waterkering geldt dan ook geen algeheel bouwverbod. Wel dienen bouwinitiatieven aan de keur te worden getoetst. Dit gebeurt in het kader van de watervergunning. Voor zover daar vanuit waterhuishoudkundig oogpunt noodzaak toe bestaat, kunnen vanuit de watervergunning beperkingen aan de bebouwingsconstructies onder maaiveld worden gesteld.

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 12 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Tevens is in de algemene bouwregels een regeling getroffen ten aanzien van de in het plangebied te realiseren ondergrondse parkeervoorziening. De situatie kan zich voordoen dat bovengronds niet direct wordt voorzien in het maximaal toelaatbare programma. Omdat de parkeernorm een relatie legt tussen

aantal parkeerplaatsen en programma, kan dit betekenen dat er in eerste instantie (bij een niet maximaal ingevuld bovengrondse programma) een lager aantal parkeerplaatsen mag worden gerealiseerd en in gebruikgenomen dan in de eindsituatie (met het volledige bovengronds programma gerealiseerd). Het is niet reëel ervan uit te gaan dat een op basis van een deel van het eindprogramma gedimensioneerde ondergrondse parkeervoorziening, bij toevoeging van programma in een later stadium wordt uitgebreid. De mogelijkheid dient te bestaan bij aanvang van eerste de bouw direct te voorzien in een dimensionering ten behoeve van de maximaal mogelijke parkeercapaciteit (332 parkeerplaatsen). De regeling in artikel 8, sub b, voorziet in die mogelijkheid. De regeling betreft alleen het oprichten, en niet het gebruik. Dat wordt geregeld in artikel 9, sub c.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. In dit artikel is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

In artikel 13 is tevens een regeling opgenomen met betrekking tot parkeren. In de regeling is bepaald welk totaal aantal parkeerplaatsen binnen het bestemmingsplan per functie mag worden gebruikt. Ook indien op grond van artikel 8, sub b, de ondergrondse parkeervoorziening is gedimensioneerd op het maximaal toelaatbare bovengrondse programma, gaan vanuit deze gebruiksregels beperkingen uit ten aanzien van het gebruik van de betreffende parkeerplaatsen. Het restant aantal gerealiseerde parkeerplaatsen dient een publiek gebruik te kennen.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

Het SVBP 2012 maakt het mogelijk om in de algemene regels een artikel "Algemene aanduidingsregels" op te nemen. Hierin kunnen zo nodig de regels met betrekking tot een of meer gebiedsaanduidingen een plaats krijgen. Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. In alle gevallen gaan gebiedsaanduidingen vergezeld van een daarop betrekking hebbende regeling in de planregels.

Voor het ondergronds railtracé, met inbegrip van stationsbebouwing, is gekozen voor een dergelijke regeling. Het railtracé loopt onder meerdere bestemmingen door. Om redenen van eenduidigheid heeft het de voorkeur het tracé met één algemeen aanduidingsvlak aan te geven, en daaraan de specifieke regels te koppelen die nodig zijn. Wel is in de verschillende bestemmingen die het betreft in de bestemmingsomschrijving telkens het gebruik van de gronden geregeld. De nadere regels met betrekking tot dat gebruik zijn vervolgens opgenomen in artikel 14. Ook is in de bouwregels van de respectievelijke bestemmingen een regel opgenomen dat ongeacht de bouwregels zoals die in de bestemmingen zijn opgenomen, voor wat betreft het ondergronds railtracé de regels zoals opgenomen in artikel 14 van toepassing zijn.

De regels zoals gesteld in artikel 14 zijn daarmee complementair aan de regels van de verschillende bestemmingen. Ze komen er niet voor in de plaats, maar zijn daarop aanvullend voor zover het gaat om de bebouwing en het gebruik van het ondergrondsrailtracé.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Naast bovengenoemde mogelijkheden zijn er onder meer bepalingen opgenomen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan de in artikel 12 opgenomen mogelijkheden en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een omgevingsvergunning omtrent afwijking kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 16 Algemene procedureregels

Bij de toepassing van nadere eisen, zoals bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, dient aan belanghebbenden de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen te worden geboden. Hiertoe wordt in dit artikel een procedure voorgeschreven.

Artikel 17 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luiden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 18 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 19 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

Op basis van dit Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI is de grondexploitatiebegroting aangepast. In het uitvoeringsbesluit worden 4 potentiële ontwikkellocaties genoemd, namelijk één nieuwe gronduitgifte (hotel op een nieuw uit te geven kavel) en 3 ontwikkellocaties die leiden tot aanpassing van het bestaande erfpachtrecht van de RAI (het gaat dan om ontwikkelingen op reeds in erfpacht uitgegeven terrein of perceeluitbreidingen). Het programma (meters en functies) zoals opgenomen in dit uitvoeringsbesluit is overgenomen in de grondexploitatie, waardoor inzicht in de te verwachten opbrengsten ontstaat. Tevens zijn de investeringen aangepast. Op basis van een recente plankaart zijn de kosten voor de openbare ruimte opnieuw geraamd. De openbaar toegankelijke terreinen op het RAI-terrein betreffen in erfpacht uitgegeven gebied. Daarom is, om tot een reële investeringsopgave vanuit de grondexploitatie te komen, een aanname gedaan over de verdeling van de kosten van deze terreinen tussen de grex, RAI en het stadsdeel. Een andere belangrijke eis is dat er eerst geld verdiend moet worden alvorens er kosten gemaakt kunnen worden: de investeringen volgen de gronduitgiftes (= opbrengsten). Ook zijn de financiële risico's in beeld gebracht. De grondexploitatie Amsterdam RAI van mei 2013 laat een positief resultaat zien.

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is (en blijft) van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Algemeen

In het kader van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

- Dagelijks Bestuur stadseel Zuid
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Ministerie van Defensie voor Noord-Holland
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie)
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu /Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Provincie Noord-Holland

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Stadsregio Amsterdam

Hieronder wordt de inhoud van de binnengekomen reacties samengevat. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reacties in het bestemmingsplan rekening is gehouden.

Verder is met betrekking tot de planvorming op meerdere momenten de gelegenheid geboden aan een ieder tot het geven van een reactie op de planvoornemens. In paragraaf 17.4 wordt hier nader op ingegaan.

17.2 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

De volgende reacties zijn ontvangen:

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Verkeersveiligheid

Een markant gebouw dicht langs de rijksweg brengt mogelijk een afleidend effect voor de automobilist met zich mee, bijvoorbeeld in de vorm van verblinding of spiegeling. Daarom is het wenselijk dat bij de verdere planvorming van het gebouw, advies wordt gevraagd aan Rijkswaterstaat. Verzocht wordt rekening te houden met de verkeersveiligheid op de rijksweg en de vormgeving van de hoogbouw zodanig te regelen dat deze geen gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid, volgens de bijgevoegde flyer 'Objecten langs auto(snel)wegen'. Verzocht wordt in de regels van het plan m.b.t. de hoogbouw langs de A10 (bestemming H-1) een bevoegdheid op te nemen van burgemeester en wethouders tot het stellen van nadere eisen ten aanzien van de verkeersveiligheid met advies van Rijkswaterstaat.

Gemeentelijke reactie:

Naar aanleiding van de reactie heeft overleg plaatsgehad met Rijkswaterstaat. Aangegeven is dat naar het oordeel van de gemeente Amsterdam met een nadere eisenregeling het doel niet is gediend. Bovendien is het te dienen doel op andere wijze wel op goed en afdoende zeker te stellen. De betreffende gronden zijn in eigendom van de gemeente. In de bouwenvelop zal voor dit aspect aandacht worden betrokken. Toegezegd is dat hierover nader overleg met Rijkswaterstaat zal plaatsvinden.

Verkeerscapaciteit

Het hotel en de RAI-parkeergarage worden ontsloten via de bestaande kruising. Vanuit de werkgroep verkeer en vervoer ZuidasDok wordt verzocht om nadere afstemming over de capaciteitsverhoging die dit meebrengt op de VRI en het verkeersnetwerk.

Gemeentelijke reactie:

Middels de projectorganisatie van het ZuidasDok waaraan zowel gemeente als Rijkswaterstaat deelnemen vindt nadere afstemming plaats.

Externe veiligheid

Een hotel is een 'kwetsbaar object' in termen van externe veiligheid. Hieraan moet in het bestemmingsplan aandacht worden besteed. De gemeente moet een berekening maken van het groepsrisico. In de toelichting wordt gesteld dat de gemeente Amsterdam voornemens is om een routing vast te stellen voor het vervoer van LPG via de Westrandweg. Er wordt op gewezen dat de bevoegdheid van de routing van vervoer gevaarlijke stoffen op de rijkswegen bij het ministerie van I&M ligt.

Gemeentelijke reactie:

Met betrekking tot de mogelijkheid voor realisatie van het hotel is onderzoek naar de toename van het groepsrisico uitgevoerd. Voor de inhoudelijke aspecten en overwegingen wordt kortsheidshalve verwezen naar hoofdstuk 9, meer in het bijzonder paragraaf 9.3 en verder. De zinsnede dat de gemeente Amsterdam voornemens is de routing vast te stellen is verwijderd. Dit neemt niet weg dat de gemeente Amsterdam wel blijft bepleiten dat het maatgevend vervoer niet meer over de ring A10 Zuid plaatsvindt.

Groene Zoom

Verzocht wordt het beheergebied van Rijkswaterstaat direct langs de A10 zodanig te bestemmen dat activiteiten voor het beheer en onderhoud van de rijksweg en het talud van de weg geen belemmering ondervinden.

Het Masterplan ZuidasDok is nog niet afgerond. Besluitvorming over de inrichting/bestemming van ZuidasDok vindt plaats vanuit het project zelf en zal te zijner tijd planologisch worden vastgelegd. De 'mogelijke uitwerking' van de Groene Zoom is daarom te stellig. Er dienen nog geen concrete oplossingen geschetst te worden. Verzocht wordt

- blz. 44, tweede alinea: maten bij profiel achterwege laten
- blz 44, laatste alinea: in algemene zin aangeven dat het voorstel is om een groene vallei te maken, maar invulling (terrasvormige taluds) achterwege te laten.
- blz. 45: concrete oplossing achterwege laten. Daarbij ook de opmerking dat de weergegeven tekening van het A10 ontwerp dateert van de versie Structuurvisie ZuidasDok en daarmee nog geen eindbesluit over de exacte ligging van de A10 is. Graag opnemen bij de afbeelding dat het een voorlopige uitwerking van project ZuidasDok betreft als onderdeel van de Structuurvisie ZuidasDok.

Gemeentelijke reactie:

Voor zover voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op het beheergebied van Rijkswaterstaat wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan niet voorziet in een andere bestemming dan de huidige. Het geschikt houden van het beheergebied voor beheer en onderhoud is niet zozeer een kwestie van juridische bestemming, maar meer van feitelijke inrichting. Hierover vindt overleg plaats met onder andere Rijkswaterstaat. Voor het overige hebben de opmerkingen betrekking op de inhoud van het

uitvoeringsbesluit. De betreffende tekstgedeelten die niet zozeer betrekking hebben op de bestemming van de gronden, maar op de inrichting ervan, zijn in de toelichting van voorliggend bestemmingsplan niet opgenomen.

17.3 Maatschappelijk overleg

De volgende reacties zijn ontvangen:

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Het plangebied ligt in de nabijheid van een risicobron waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het aspect externe veiligheid moet daarom bij de besluitvorming worden betrokken. Hiervoor is een advies van de veiligheidsregio nodig. Dit advies is als bijlage bij de reactie opgenomen (en als bijlage aan deze toelichting toegevoegd, zie bijlage 9). Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobronnen die effect hebben op het plangebied en beschrijft de mogelijke gevolgen. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het voor de besluitvorming verantwoordelijke bestuur kan deze informatie gebruiken bij het maken van de integrale afweging tussen de verschillende belangen.

Tevens is gekeken naar de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. Hierover zijn geen opmerkingen.

Gemeentelijke reactie:

Op het door de Brandweer in verband met het aspect externe veiligheid gegeven advies wordt in paragraaf 9.4.6 inhoudelijk ingegaan. Het advies, dat hoofdzakelijk maatregelen voorstelt ten aanzien van bouwplan en bedrijfsvoering, wordt tevens aan ontwikkelende partijen meegegeven ten einde er rekening mee te houden. Overeenkomstig wettelijk voorschrift zal het aspect bij de bestuurlijke besluitvorming worden betrokken. Voor het overige kan de reactie onder verwijzing naar hoofdstuk 9 op deze plaats voor kennisgeving worden aangenomen.

17.4 Participatie

Zoals in hoofdstuk 5 is aangegeven is er ten behoeve van de Zuidas Flanken een m.e.r.-procedure doorlopen. Op grond van artikel 7.13 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) is op 28 april 2010 kennisgegeven van de startnotitie m.e.r. ten behoeve van de Zuidas Amsterdam - Flanken. De startnotitie heeft met ingang van 29 april 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen Startnotitie MER Zuidas Flanken is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken in het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. De Nota van beantwoording maakt onderdeel uit van het Besluit Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas Amsterdam - Flanken. Inmiddels is deze procedure afgerond.

Tevens is er de mogelijkheid geweest zienswijzen over het Milieueffectrapport naar voren te brengen. Diegenen die in dat kader zienswijzen naar voren hebben gebracht zijn geïnformeerd over de wijze waarop die bij de verdere plan- en besluitvorming zouden worden betrokken. Met betrekking tot specifiek de ontwikkelingen bij de RAI zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Daarnaast heeft over de Toekomstvisie Amsterdam RAI inspraak plaatsgevonden. De toekomstvisie is op 28 maart 2012 vastgesteld door de stadsdeelraad.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is

er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er reeds in het kader van de m.e.r.-procedure participatiemomenten zijn geweest, en een ieder bovendien in de gelegenheid is gesteld tot het geven van een reactie op de toekomstvisie, is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden. De kennisgeving is op 16 oktober 2013 gepubliceerd in de Echo. Tevens is de kennisgeving langs elektronische weg bekendgemaakt.

Los van bovengenoemde formele participatiemomenten vindt regulier overleg plaats (vier keer per jaar) met de Stichting Vrienden van het Beatrixpark en het Bewonersplatform Zuid. Dit overleg is specifiek ingesteld om met de beide partijen het bestemmingsplan en het uitvoeringsbesluit te bespreken gedurende het hele proces. Via dit overleg kunnen genoemde partijen dan ook hun mening over de plannen in een vroegtijdig stadium naar voren brengen.



Gemeente

Amsterdam

Bestemmingsplan Amsterdam RAI

Zuidas

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Zuidas
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.K1005BPGST-VG01
Datum print	12 Januari 2015
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Regels	5
Hoofdstuk1 Inleidende regels	6
Artikel 1 Begrippen	6
Artikel 2 Wijze van meten	11
Hoofdstuk2 Bestemmingsregels	12
Artikel 3 Gemengd	12
Artikel 4 Groen	15
Artikel 5 Horeca - 1	16
Artikel 6 Horeca - 2	18
Artikel 7 Verkeer - 1	19
Artikel 8 Verkeer - 2	20
Artikel 9 Water	22
Artikel 10 Waterstaat - Waterkering	23
Hoofdstuk3 Algemene regels	24
Artikel 11 Anti-dubbeltelregel	24
Artikel 12 Algemene bouwregels	25
Artikel 13 Algemene gebruiksregels	26
Artikel 14 Algemene aanduidingsregels	27
Artikel 15 Algemene afwijkingsregels	28
Artikel 16 Algemene procedureregels	29
Artikel 17 Overige regels	30
Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels	31
Artikel 18 Overgangsrecht	31
Artikel 19 Slotregel	32

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

Het bestemmingsplan Amsterdam RAI met identificatienummer NL.IMRO.0363.K1005BPGST-VG01 van de gemeente Amsterdam.

1.2 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak

Een aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.6 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.7 bestaande bebouwing of gebruik

Bebouwing of gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.8 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.9 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.10 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.11 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.12 bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.

1.13 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.14 bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.15 brutovloeroppervlakte (bvo)

De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc.

1.16 consumentverzorgende dienstverlening

Persoonlijke verzorging van consumenten, waaronder kapperszaken, schoonheidsinstituten en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven.

1.17 culturele voorzieningen

Musea, (muziek)theaters, expositieruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen.

1.18 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van zaken aan in hoofdzaak personen die deze zaken kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.19 dienstverlening

Het verrichten van activiteiten welke bestaan uit het verlenen van diensten aan derden met of zonder rechtstreeks contact met het publiek. Onder te verdelen in:

1. consumentverzorgende dienstverlening;
2. zakelijke dienstverlening;
3. maatschappelijke dienstverlening.

1.20 eerste bouwlaag

De eerste volledige bouwlaag op of boven maaiveld.

1.21 evenement

Het geheel van activiteiten dat plaatsvindt bij een voor publiek toegankelijke gebeurtenis op of aan de weg of het openbaar water met een openbaar dan wel besloten karakter.

1.22 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.23 geluidgevoelige functie

Bewoning of een andere geluidsgevoelige functie (of de gebouwen en terreinen die daartoe dienen) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.24 gevoelige bestemming luchtkwaliteit

Categorieën van gevallen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), uitsluitend voor zover deze nog niet aanwezig dan wel vergund waren op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan.

1.25 groenvoorziening

Ruimten in de open lucht, zoals (bos)parken, plantsoenen, groenvoorzieningen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren.

1.26 horeca I

Fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.27 horeca II

Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccomodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

1.28 horeca III

Café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.29 horeca IV

Horeca, bestaande uit:

- horeca IV A: Restaurant, eetcafé, en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven;
- horeca IV B: Lunchroom, koffie-, en theehuis, ijssalon, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven.

1.30 horeca V

Hotel (waaronder begrepen hotel, motel, jeugdherberg, bed & breakfast, en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.31 horeca VI

Het bedrijfsmatig aanbieden van logies anders dan in een woning voor kortstondig verblijf van tenminste één week tot maximaal één jaar aan natuurlijke personen die buiten de gemeente hun hoofdverblijf c.q. vaste woon- of verblijfplaats hebben.

1.32 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.33 maatschappelijke dienstverlening

Het verlenen van publieksgerichte diensten op het gebied van overheids-, educatieve, welzijns- (para-)medische, sociaal-medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen.

1.34 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, gemalen, telefooncellen en zendmasten, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.35 ondergronds

Gelegen onder maaiveld.

1.36 overkapping

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke ruimte vormt, zonder wanden of met maximaal één wand.

1.37 passagiersvaartuig

Een bedrijfsvaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor of bestemd tot:

- a. vervoer van personen, of
- b. om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie.

1.38 peil

- a. Onder het peil wordt verstaan de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw, tenzij anders in de planregels aangegeven;
- b. indien in of op het water wordt gebouwd: het plaatselijk aan te houden waterpeil.

1.39 terras

Een buiten de besloten ruimte liggend deel van het horecabedrijf waar zitgelegenheid kan worden geboden ten dienste van het horecabedrijf en waar tegen vergoeding dranken kunnen worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt.

1.40 waterkering

Natuurlijke of kunstige begrenzing of afscheiding die het water in zijn loop tegenhoudt en achterliggende gebied beschermt tegen inundatie.

1.41 weg

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen of trambanen zijnde, waaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen, taluds en zijkanten, waterstaatkundige en civieltechnische (kunst)werken alsmede de aan de wegen liggende parkeerplaatsen.

1.42 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.43 zakelijke dienstverlening

Het verlenen van diensten die bestaan uit het verlenen van economische of commerciële diensten aan derden, waarvan de uitoefening geschiedt in een rechtstreeks contact met het publiek, zoals banken, reisbureaus.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwdiepte van een bouwwerk

vanaf peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.4 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

de bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals, (film)theater, en daarmee vergelijkbare evenementen, met de daarbij behorende kantoorruimte, restaurants, bergingen en andere nevenruimten;
- b. horeca I, horeca III en horeca IV;
- c. detailhandel;
- d. consumentverzorgende dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. zakelijke dienstverlening;
- g. parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende verkeerskundige ontsluitingen en in- en uitritten, met inbegrip van de daarvoor benodigde kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen;
- h. laden en lossen van goederen, met de daarbij behorende interne infrastructuur en infrastructurele werken;
- i. voet- en fietspaden;
- j. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimte;
- k. groenvoorzieningen;
- l. nutsvoorzieningen;
- m. ondergronds railtracé, met inbegrip van daarbij behorende ondergrondse voorzieningen, zoals perrons, voetgangersverbindingen en vluchtschachten, ondergrondse stationsgebouwen, fietsenstallingen, andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer, waaronder tevens zijn begrepen detailhandel, horeca I, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, en zakelijke dienstverlening, alsmede onder- en bovengrondse in- en uitgangen, dit alles uitsluitend ter plaatse van de in artikel 14 bedoelde gronden.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
 1. bovengrondse gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht ter plaatse van het aangegeven bouwvlak, met inachtneming van de maximum bouwhoogte zoals per maatvoeringsvlak 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven;
 2. in afwijking van het bepaalde onder 1 mogen de maximale bouwhoogtes met ten hoogste 5 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties, zonneboilers en zonnepanelen, met ten hoogste 5 meter ashoogte ten behoeve van windmolens, en met ten hoogste 8 meter ten behoeve van schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes en reclametoestellen;
 3. ongeacht het bepaalde onder 1 zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' uitsluitend toegestaan overkappingen, met inbegrip van ondersteuningsconstructies, met een maximum bouwhoogte zoals per maatvoeringsvlak maximum bouwhoogte staat aangegeven;
 4. ongeacht het bepaalde onder 1 geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2' dat vanaf maaiveld tot een hoogte van 4 meter geen bebouwing mag worden opgericht, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies;
 5. ongeacht het bepaalde onder 1 zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 3' toegestaan gebouwen in de vorm van gebouwverbindende constructies zoals loopbruggen,

alsmede aansluitende trappen, liften en draagconstructies, met een maximale bouwhoogte van 10 meter, en met dien verstande dat de doorganghoogte ten opzichte van het maaiveld minimaal 2,75 meter bedraagt;

6. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend ondergronds worden gerealiseerd, uitgezonderd:
 - de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 4', waar maximaal één parkeerlaag bovengronds mag worden gerealiseerd;
 - de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 5', waar tot aan de maximale bouwhoogte als bedoeld onder 1 een parkeergarage mag worden gerealiseerd;
 7. ondergrondse gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 6', en met een maximum bouwdiepte van twee bouwlagen.
- b. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:
1. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen binnen het gehele bestemmingsvlak zowel bovengronds als ondergronds worden opgericht, met een maximum bouwhoogte van 4 meter;
 2. onverminderd het bepaalde onder 1 geldt voor kunstwerken ten behoeve van de verkeerskundige ontsluiting van de parkeervoorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 7' een maximum bouwhoogte van 6 meter;
 3. onverminderd het bepaalde onder 1 geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 8' dat een reclamezuil is toegestaan met een maximum bouwhoogte van 50 meter;
 4. onverminderd het bepaalde onder 1 geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 9' dat een artistiek kunstwerk is toegestaan met een maximale bouwhoogte van 7,5 meter;
 5. onverminderd het bepaalde onder 1 geldt voor aan gebouwen bevestigde constructies ten behoeve van het overdekken van hoofdlouproutes en laad- en losgelegenheden tot een maximum bouwhoogte van 7 meter een maximum breedte van 10 meter, gemeten vanaf de gevel;
 6. onverminderd het bepaalde onder 1 geldt voor andere dan onder 5 genoemde overstekken een maximum breedte gemeten vanaf de gevel van 3 meter;
 7. onverminderd het bepaalde onder 1 geldt voor vrijstaande bouwkundige constructies ten behoeve van het overdekken van de hoofdlouproutes een maximum bouwhoogte van 7 meter;
 8. onverminderd het bepaalde onder 1 geldt voor vlaggenmasten een maximum bouwhoogte van 25 meter, met een maximum aantal zoals aanwezig op het moment van ter inzagelegging van voorliggend bestemmingsplan.
- c. Voor bebouwing ten behoeve van de functie als bedoeld in lid 3.1, onder m, gelden de aanvullende bepalingen van artikel 14.

3.3 Nadere eisen

- a. Burgemeester en wethouders kunnen, indien dit in verband met de bebouwing van de onderliggende railinfrastructuur noodzakelijk is, nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van bouwwerken. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een onderzoek te overleggen naar de effecten van het bouwplan op de (hoofd)draagconstructie van de onderliggende railinfrastructuur.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen, indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken.
- c. Burgemeester en wethouders kunnen met betrekking tot de situering van vlaggenmasten andere eisen stellen.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. Het bepaalde in artikel 13 dient in acht te worden genomen.
- b. Voor zover onder de in 3.1 bedoelde functies tevens kunnen worden begrepen gevoelige bestemming luchtkwaliteit, zijn deze niet toegestaan;
- c. Voor de functie welke is genoemd in lid 3.1, onder b, geldt een maximum brutovloeroppervlak van 1.000 m².
- d. Voor de functies welke zijn genoemd in lid 3.1, onder c tot en met e, geldt een maximum gezamenlijk brutovloeroppervlak van 1.000 m².
- e. Onverminderd het bepaalde onder d geldt voor detailhandel als bedoeld in lid 3.1, onder b, een maximum brutovloeroppervlak van 500 m².
- f. De onder c tot en met e opgenomen beperkingen gelden alleen voor zover het gaat om zelfstandige, niet aan de functie als bedoeld in lid 3.1, onder a, ondergeschikt zijnde, functies.
- g. Ten aanzien van parkeren gelden de volgende bepalingen:
 1. binnen de gronden als bedoeld in lid 3.1 mag een maximum aantal van 4.000 permanente parkeerplaatsen worden gerealiseerd en in gebruik genomen;
 2. laad- en losgelegenheden alsmede parkeergelegenheid ten behoeve van kort parkeren en taxistandplaatsen zijn van de hierboven onder 1 genoemde beperkingen uitgezonderd;
 3. de gebouwde parkeervoorziening als bedoeld in lid 3.2, onder a, onder 6, tweede opsommingsteken, mag uitsluitend in gebruik worden genomen nadat het gebruik van tijdelijke parkeerterreinen ten zuiden van de A10 ten behoeve van bezoekers van evenementen bij Amsterdam RAI is beëindigd;
 4. in aanvulling op het bepaalde onder 1 mogen in de parkeervoorziening zoals bedoeld lid 3.2, onder a, onder 6, tweede opsommingsteken, ten behoeve van de functies op de gronden met de bestemming Horeca - 1, extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd en in gebruik genomen, met overeenkomstige toepassing van norm zoals bepaald in artikel 5, lid 5.4, onder f, onder 1, en met inachtneming van het bepaalde in artikel 13, onder b.
- h. Ter plaatse van de aanduiding 'langzaam verkeer' dienen de gronden mede te worden ingericht ten behoeve van een fietspad.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, waaronder mede begrepen een kruidentuin;
- b. voet- en fietspaden;
- c. waterberging, waterlopen en andere waterpartijen;
- d. geluid- en luchtschermen;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. ondergronds railtracé, met inbegrip van daarbij behorende ondergrondse voorzieningen, zoals perrons, voetgangersverbindingen en vluchtschachten, ondergrondse stationsgebouwen, fietsenstallingen, andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer, waaronder tevens zijn begrepen detailhandel, horeca I, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, en zakelijke dienstverlening, alsmede onder- en bovengrondse in- en uitgangen, dit alles uitsluitend ter plaatse van de in artikel 14 bedoelde gronden.

4.2 Bouwregels

- a. Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met een maximale bouwhoogte van 3 meter.
- b. Ongeacht het bepaalde onder a gelden voor bebouwing ten behoeve van de functie als bedoeld in lid 4.1, onder f, de aanvullende bepalingen van artikel 14.

4.3 Nadere eisen

- a. Burgemeester en wethouders kunnen, indien dit in verband met de bebouwing van de onderliggende railinfrastructuur noodzakelijk is, nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van bouwwerken. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een onderzoek te overleggen naar de effecten van het bouwplan op de (hoofd)draagconstructie van de onderliggende railinfrastructuur.
- b. Burgemeester en wethouders zijn ten behoeve van een optimaal ruimtegebruik bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 13 in acht dient te worden genomen.

Artikel 5 Horeca - 1

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Horeca - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. horeca V;
- b. horeca VI;
- c. horeca II, horeca III en horeca IV;
- d. detailhandel;
- e. parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende verkeerskundige ontsluitingen en in- en uitritten, met inbegrip van de daarvoor benodigde kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen;
- f. laden en lossen van goederen, met de daarbij behorende interne infrastructuur en infrastructurele werken;
- g. groenvoorzieningen;
- h. waterberging, waterlopen en andere waterpartijen;
- i. voet- en fietspaden;
- j. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimte;
- k. nutsvoorzieningen;
- l. ondergronds railtracé, met inbegrip van daarbij behorende ondergrondse voorzieningen, zoals perrons, voetgangersverbindingen en vluchtschachten, ondergrondse stationsgebouwen, fietsenstallingen, andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer, waaronder tevens zijn begrepen detailhandel, horeca I, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, en zakelijke dienstverlening, alsmede onder- en bovengrondse in- en uitgangen, dit alles uitsluitend ter plaatse van de in artikel 14 bedoelde gronden.

5.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. bovengrondse gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht ter plaatse van het aangegeven bouwvlak, met inachtneming van de maximum bouwhoogte zoals per maatvoeringsvlak 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven;
 - 2. in afwijking van het bepaalde in artikel 1, lid 1.38, geldt de in het maatvoeringsvlak 'maximum bouwhoogte' aangegeven maximum bouwhoogte van 91 meter ten opzichte van N.A.P.
 - 3. bovengrondse gebouwen hebben een maximum brutovloeroppervlak van 45.000 m², waarbij voor de eerste bouwlaag een maximum brutovloeroppervlak geldt van 2.000 m², en voor alle erboven gelegen bouwlagen per bouwlaag een maximum brutovloeroppervlak geldt van 1.600 m².
 - 4. ondergrondse gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' met een maximum bouwdiepte van 2 bouwlagen;
 - 5. ongeacht het bepaalde onder 1 zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2' uitsluitend toegestaan overkappingen, met inbegrip van ondersteuningsconstructies, met een maximum bouwhoogte van 15 meter;
 - 6. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 3' geldt dat vanaf maaiveld tot een hoogte van 15 meter geen bebouwing mag worden opgericht, behoudens de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies.
- b. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat deze binnen het gehele bestemmingsvlak zowel bovengronds als ondergronds mogen worden opgericht, met een maximum bouwhoogte van 4 meter, uitgezonderd bouwwerken ten behoeve van de functie als bedoeld in lid 5.1, onder e,

waarvoor een maximum bouwhoogte geldt van 6 meter.

- c. Voor bebouwing ten behoeve van de functie als bedoeld in lid 5.1, onder k, gelden de aanvullende bepalingen van artikel 14.

5.3 Nadere eisen

- a. Burgemeester en wethouders kunnen, indien dit in verband met de bebouwing van het ondergronds railtracé als bedoeld in lid 5.1, onder l, en het waarborgen van de integriteit daarvan, noodzakelijk is, nadere eisen stellen aan andere bouwplannen. Deze nadere eisen kunnen worden gesteld met betrekking tot constructieve en uitvoeringstechnische aspecten, waaronder mede begrepen uitvoeringsmethoden en hulpconstructies verbandhoudende met de uitvoering van deze andere bouwplannen, alsmede met betrekking tot de situering van (onderdelen van) die andere bouwplannen. In verband hiermee kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen één of meerdere onderzoeken te overleggen naar de effecten van het betreffende bouwplan op de (hoofd)draagconstructie van het ondergronds railtracé, waaronder mede begrepen de effecten van uitvoeringsmethoden en hulpconstructies, verbandhoudende met de uitvoering van bouwplannen.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen.
- c. Burgemeester en wethouders kunnen, indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken.
- d. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot ondergrondse bebouwing inhoudende dat maatregelen dienen te worden getroffen welke noodzakelijk zijn om grondwateroverlast te voorkomen. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een onderzoek naar de effecten op het grondwater aan hen te overleggen.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 5.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. Het bepaalde in artikel 13 dient in acht te worden genomen.
- b. Voor de functies die zijn genoemd in lid 5.1, onder a en b, geldt een maximum aantal kamers van 650.
- c. Voor de functie welke is genoemd in lid 5.1, onder c, geldt een maximum brutovloeroppervlak van 3.000 m².
- d. Voor de functie welke is genoemd in lid 5.1, onder d, geldt een maximum brutovloeroppervlak van 200 m².
- e. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'langzaam verkeer' dienen mede te worden ingericht ten behoeve van voet- en fietspaden.
- f. Ten aanzien van parkeren gelden de volgende bepalingen:
 1. binnen de gronden als bedoeld in lid 5.1 mag een maximum aantal van 0,375 parkeerplaats per kamer worden gerealiseerd en in gebruik genomen;
 2. parkeren mag uitsluitend plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen;
 3. laad- en losgelegenheden alsmede parkeergelegenheid ten behoeve van kort parkeren en taxistandplaatsen zijn van de hierboven onder 1 en 2 genoemde beperkingen uitgezonderd.

Artikel 6 Horeca - 2

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Horeca - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. horeca I, met bijbehorende congres- en vergaderfaciliteiten;
- b. horeca III;
- c. horeca IV;
- d. groenvoorzieningen;
- e. waterberging, waterlopen en andere waterpartijen;
- f. voet- en fietspaden;
- g. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimte;
- h. nutsvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. bovengrondse gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht ter plaatse van het aangegeven bouwvlak, met inachtneming van de volgende bepalingen:
 - maximum bouwhoogte: 10 meter;
 - maximum bebouwingspercentage ten behoeve van de functies als genoemd in lid 6.1, onder a tot en met d: 30% van het bouwvlak;
 - maximum bruto vloeroppervlak ten behoeve van de functies als genoemd in lid 6.1, onder a tot en met c: 1.600 m²;
 - ongeacht het bepaalde in artikel 12 en 15 is het overschrijden van het bouwvlak aan de zijde ter plaatse van de aanduiding 'pad' niet toegestaan;
 - 2. ongeacht het bepaalde onder 1 zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' toegestaan gebouwen in de vorm van gebouwverbindende constructies zoals loopbruggen, alsmede aansluitende trappen, liften en draagconstructies, met een maximale bouwhoogte van 10 meter, en met dien verstande dat de doorganghoogte ten opzichte van het maaiveld minimaal 2,75 meter bedraagt;
 - 3. ondergrondse gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 2', met een maximale bouwdiepte van 2 bouwlagen.
- b. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat deze binnen het gehele bestemmingsvlak zowel bovengronds als ondergronds mogen worden opgericht, met een maximum bouwhoogte van 4 meter, en met dien verstande dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'pad' obstakelvrij dienen te blijven.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 6.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. Het bepaalde in artikel 13 dient in acht te worden genomen.
- b. Ter plaatse van de aanduiding 'pad' dienen de gronden tijdens openingstijden van de horeca obstakelvrij en beschikbaar te zijn ten behoeve van openbaar gebruik.

Artikel 7 Verkeer - 1

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. straten en wegen, met inachtneming van het aantal rijstroken zoals op de plankaart staat aangegeven;
- b. tramverkeer;
- c. voet- en fietspaden;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. waterberging, waterlopen en waterpartijen;
- g. kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen, alsmede voorzieningen ten behoeve van tramverkeer, alsmede andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen;
- h. ondergronds railtracé, met inbegrip van daarbij behorende ondergrondse voorzieningen, zoals perrons, voetgangersverbindingen en vluchtschachten, ondergrondse stationsgebouwen, fietsenstallingen, andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer, waaronder tevens zijn begrepen detailhandel, horeca I, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, en zakelijke dienstverlening, alsmede onder- en bovengrondse in- en uitgangen, dit alles uitsluitend ter plaatse van de in artikel 14 bedoelde gronden.

7.2 Bouwregels

- a. Op en onder de in lid 7.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met een maximale bouwhoogte van 3 meter.
- b. Ongeacht het bepaalde onder a gelden voor bebouwing ten behoeve van de functie als bedoeld in lid 7.1, onder h, de aanvullende bepalingen van artikel 14.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, indien dit in verband met de bebouwing van de onderliggende railinfrastructuur noodzakelijk is, nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van bouwwerken. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een onderzoek te overleggen naar de effecten van het bouwplan op de (hoofd)draagconstructie van de onderliggende railinfrastructuur.

7.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 7.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. Het bepaalde in artikel 13 dient in acht te worden genomen.
- b. Voor de functie welke is genoemd in lid 7.1, onder b, geldt dat deze uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer'.

Artikel 8 Verkeer - 2

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. straten en wegen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. detailhandel en horeca I,
- d. nutsvoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. waterberging, waterlopen en waterpartijen;
- g. kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen, alsmede andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen;
- h. ondergronds railtracé, met inbegrip van daarbij behorende ondergrondse voorzieningen, zoals perrons, voetgangersverbindingen en vluchtschachten, ondergrondse stationsgebouwen, fietsenstallingen, andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer, waaronder tevens zijn begrepen detailhandel, horeca I, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, en zakelijke dienstverlening, alsmede onder- en bovengrondse in- en uitgangen, dit alles uitsluitend ter plaatse van de in artikel 14 bedoelde gronden.

8.2 Bouwregels

- a. Op en onder de in lid 8.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met een maximale bouwhoogte van 3 meter.
- b. Onverminderd het bepaalde onder a mogen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' artistieke kunstwerken worden opgericht met een maximale bouwhoogte van 7,5 meter.
- c. Ongeacht het bepaalde onder a zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2' tevens toegestaan gebouwen in de vorm van gebouwverbindende constructies zoals loopbruggen, alsmede aansluitende trappen, liften en draagconstructies, met een maximale bouwhoogte van 10 meter, en met dien verstande dat de doorganghoogte ten opzichte van het maaiveld minimaal 2,75 meter bedraagt.
- d. Ongeacht het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 3' tevens een maximum aantal van twee kiosken worden opgericht, met een maximale bouwhoogte van 4 meter, en een maximaal oppervlak van 15 m² per kiosk.
- e. Ongeacht het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 4' tevens een kiosk worden opgericht, met een maximale bouwhoogte van 4 meter, en een maximaal oppervlak van 15 m².
- f. Ongeacht het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 5' tevens een kiosk worden opgericht, met een maximale bouwhoogte van 4,10 meter, en een maximaal oppervlak van 26 m².
- g. Onverminderd het bepaalde onder a geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 6' voor kunstwerken ten behoeve van de verkeerskundige ontsluiting van de parkeervoorzieningen een maximum bouwhoogte van 6 meter.
- h. Onverminderd het bepaalde onder a geldt voor vlaggenmasten een maximum bouwhoogte van 25 meter.
- i. Ongeacht het bepaalde onder a mogen ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 7' tevens ondergrondse gebouwen worden opgericht, met een maximale bouwdiepte van 2 bouwlagen.
- j. Ongeacht het bepaalde onder a gelden voor bebouwing ten behoeve van de functie als bedoeld in lid 8.1, onder h, de aanvullende bepalingen van artikel 14.

8.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, indien dit in verband met de bebouwing van de onderliggende railinfrastructuur noodzakelijk is, nadere eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van bouwwerken. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een onderzoek te overleggen naar de effecten van het bouwplan op de (hoofd)draagconstructie van de onderliggende railinfrastructuur.

8.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 8.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. Het bepaalde in artikel 13 dient in acht te worden genomen.
- b. Straten en wegen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer', en mogen uitsluitend worden gebruikt voor straten en wegen met een maximum snelheid van 30 km per uur of minder.
- c. Met betrekking tot de functies als bedoeld in 8.1, onder c, geldt dat deze uitsluitend zijn toegestaan in kiosken als bedoeld in 8.2, onder d en e.

Artikel 9 Water

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water en waterberging;
- b. aanlegsteigers;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. een voetgangers- en fietsbrug.

9.2 Bouwregels

- a. Op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met een maximum bouwhoogte van 3 meter.
- b. Ongeacht het bepaalde onder a gelden voor aanlegsteigers de volgende regels:
 - 1. maximum aantal: 3;
 - 2. maximum omvang per aanlegsteiger: 1,2 bij 6 meter;
 - 3. maximum hoogte: 2 meter.
- c. Ongeacht het bepaalde onder a geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding' dat daar artistieke kunstwerken mogen worden opgericht met een maximale bouwhoogte van 25 meter.

9.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 9.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. Het bepaalde in artikel 13 dient in acht te worden genomen.
- b. Aanlegsteigers en het gebruik ervan zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger'.
- c. Bruggen zijn uitsluiten toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug'.

9.4 Afwijken van de gebruiksregels

Bij omgevingsvergunning kan voor de gronden ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingszone - ontheffingsgebied' worden afgeweken van het bepaalde in lid 9.3 ten behoeve van het realiseren en in gebruik nemen van (nacht)ligplaatsen voor passagiersvaartuigen.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

10.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterstaatkundige werken, waaronder begrepen waterkeringen.
- b. De bestemming Waterstaat - Waterkering is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 12 Algemene bouwregels

- a. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouw- en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden ten behoeve van:
 - 1. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 meter;
 - 2. gevelaccenten, gevel- en kroonlijsten, pilasters, overstekende daken, erkers, balkons en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2 meter en deze werken niet lager gelegen zijn dan 4,2 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 meter langs een rijweg danwel 2,4 meter boven een rijwielpad, danwel 2,2 meter boven een voetpad, voor zover dit rijwielpad of voetpad geen deel uitmaakt van de bedoelde strook van 1,5 meter;
 - 3. hijsinrichtingen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2 meter en deze niet lager zijn gelegen dan 4,2 met boven het aangrenzende maaiveld.
- b. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouwhoogtes te overschrijden ten behoeve van hijsinrichtingen en andere ondergeschikte delen van gebouwen, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 2 meter.
- c. Het bepaalde onder b is niet van toepassing indien daarmee de maximale bouwhoogte als bedoeld in artikel 5, lid 5.2, onder a, onder 2 wordt overschreden.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

- a. Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
 - 1. inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
 - 2. het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van automatenhallen, seksinrichtingen, raam- resp. straatprostitutie en prostitutiebedrijven, telefoneerinrichtingen of belhuis, en geldwisselkantoren;
 - 3. het gebruik van water en aangrenzende gronden ten behoeve van woonboten.
- b. Het totaal aantal parkeerplaatsen als bedoeld in artikel 3, lid 3.4, onder g en artikel 5, lid 5.4, onder f, bedraagt niet meer dan 4.243.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

14.1 Overige zone - ondergronds railtracé

In aanvulling op de in de bestemmingsregels opgenomen bepalingen is ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - ondergronds railtracé' tevens toegestaan ondergrondse bebouwing ten behoeve van een ondergronds railtracé, met inbegrip van daarbij behorende ondergrondse voorzieningen, zoals perrons, voetgangersverbindingen en vluchtschachten, ondergrondse stationsgebouwen, fietsenstallingen, andere ondergrondse voorzieningen ten dienste van het railverkeer, waaronder tevens zijn begrepen detailhandel, horeca I, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, en zakelijke dienstverlening, alsmede onder- en bovengrondse in- en uitgangen, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. voor in- en uitgangen gelden voor de daarbij behorende bovengrondse bebouwing de volgende bepalingen:
 - 1. situering uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting';
 - 2. maximum bouwhoogte: 5 meter;
- b. voor luchtkokers geldt een maximum bouwhoogte van 5,5 meter;
- c. detailhandel, horeca I, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening en zakelijke dienstverlening zijn, zijn ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation' ondergronds toegestaan, met een gezamenlijk maximum brutovloeroppervlak van 500 m².

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

- a. Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels omgevingsvergunning om af te wijken van de bouw- dan wel gebruiksregels kan worden verleend, zijn burgemeester en wethouders bevoegd omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan met dien verstande dat:
 - 1. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen kunnen worden toegestaan met een maximum bouwhoogte van 6 meter, en een maximum brutovloeroppervlak van 25 m²;
 - 2. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing ten behoeve van al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, steigers, duikers en andere waterstaatkundige werken worden toegestaan;
 - 3. geringe afwijkingen worden toegestaan welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 1 meter.
- b. Het bepaalde onder a, onder 3 is niet van toepassing indien daarmee de maximale bouwhoogte als bedoeld in artikel 5, lid 5.2, onder a, onder 2 wordt overschreden.

Artikel 16 Algemene procedureregels

Burgemeester en wethouders nemen bij het stellen van nadere eisen als bedoeld in artikel 3, lid 3.3, artikel 4, lid 4.3 en artikel 5, lid 5.3 de volgende regels in acht:

- a. Burgemeester en wethouders leggen het ontwerp van de te stellen nadere eis, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp ter inzage;
- b. Voorafgaand aan de terinzagelegging geven Burgemeester en wethouders in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze kennis van het ontwerp, volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud;
- c. Belanghebbenden kunnen bij Burgemeester en wethouders naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over de ontwerp naar voren brengen;
- d. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen als bedoeld in het voorgaande lid bedraagt twee weken, welke termijn aanvangt met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.

Artikel 17 Overige regels

Waar in de planregels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het gestelde onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld onder a met maximaal 10%.
- c. Het gestelde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

18.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het gestelde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 19 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Amsterdam RAI.