



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Nota van Beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Amsterdam RAI

*met inbegrip van inspraakreacties op
uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI*

geaccordeerd bij raadsbesluit d.d.

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



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Nota van Beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Amsterdam RAI

***met inbegrip van inspraakreacties op
uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI***

geaccordeerd bij raadsbesluit d.d.

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.
Datum	
Planstatus	Geaccordeerd bij raadsbesluit d.d.

Inleiding

Met ingang van 13 maart 2014 heeft het ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI met de daarop betrekking hebbende stukken overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen. Er is door een tiental adressanten zienswijzen naar voren gebracht. Op de zienswijzen zal hieronder worden ingegaan. Allereerst zal daarbij onder A worden ingegaan op met name de ontvankelijkheid. Vervolgens zal onder B een reactie van meer algemene aard op de zienswijzen worden gegeven. Tot slot zal onder C per adressant inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan, waarbij de zienswijzen in samengevatte vorm worden weergegeven. De zienswijzen zijn volledigheidshalve integraal opgenomen in de bijlagen (zie bijlage 1).

Tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan heeft het concept Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI ter inzage gelegen, met de mogelijkheid van inspraak. Uitvoeringsbesluit en bestemmingsplan zijn aanvullend op elkaar. Daar waar het bestemmingsplan de aspecten die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening relevant zijn juridisch regelt, zijn in het uitvoeringsbesluit ook meer beleidsmatige uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van onder andere de inrichting openbare ruimte, materiaalgebruik en duurzaamheid. Bovendien wordt in het uitvoeringsbesluit een ontwikkelingsvisie gegeven met een ruimere tijdsspanne dan die van het bestemmingsplan. Tot slot biedt het uitvoeringsbesluit ook het kader voor besluitvorming over de grondexploitatie.

Die onderdelen van het uitvoeringsbesluit die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening relevant zijn voor de (onderbouwing van) de juridische regeling van het bestemmingsplan, zijn in de toelichting van het bestemmingsplan (vrijwel) integraal overgenomen.

Er is specifiek met betrekking tot het uitvoeringsbesluit een viertal inspraakreacties naar voren gebracht. Op de inspraakreacties zal hieronder worden ingegaan. Gebleken is dat deze inspraakreacties deels een overlap

vertonen met hetgeen in zienswijzen op het bestemmingsplan naar voren is gebracht. Om die reden is er voor gekozen zienswijzen en inspraakreacties in één Nota van Beantwoording op te nemen.

In verband met de juridische positie van de indieners van de inspraakreactie en gelet op de inhoud van de inspraakreacties, worden deze tevens beschouwd als zijnde zienswijzen op het bestemmingsplan.

Zonder dat daarmee een oordeel wordt gegeven op de inhoudelijke waarde ervan voor wat betreft de bestuurlijke besluitvorming, zal per reactie wel worden aangegeven wanneer deze naar het oordeel van de gemeente geen betrekking heeft op het bestemmingsplan.

De inspraakreacties zullen daarbij in samengevatte vorm worden weergegeven. De inspraakreacties zijn volledigheidshalve evenals de zienswijzen integraal opgenomen in de bijlagen (bijlage 2).

Bij de beantwoording van de zienswijzen en inspraakreacties is in verband met de samenhang van verschillende naar voren gebrachte onderwerpen, en de logica van de beantwoording ervan, een enigszins andere volgorde aangehouden dan in de zienswijzen en inspraakreacties zelf.

Behandeling zienswijzen

Paragraaf A: Formele aspecten

Van de volgende adressanten zijn met betrekking tot het bestemmingsplan zienswijzen ontvangen:

1. Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg
2. Bomenstichting
3. De heer of mevrouw
4. De heer
5. Stadsregio Amsterdam
6. Stichting Overleg RAI-buurtten
7. Mevrouw
8. Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. en de zakelijk gerechtigden van het WTC-complex (hierna het "WTC Amsterdam")
9. Vereniging INRetail, gevestigd te Zeist, Modehuis Blok gevestigd te Uithoorn en 't Schooltje, gevestigd te Amsterdam, Overtoom 87, namens dezen AKD Advocaten en Notarissen
10. Amsterdam RAI

Overwegingen met betrekking tot ontvankelijkheid:

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 23 april 2014. De naar voren gebrachte zienswijzen zijn conform de daarvoor geldende wettelijke bepalingen en binnen de gestelde termijn ingediend, zodat zij ontvankelijk zijn.

De door Amsterdam RAI naar voren gebrachte zienswijze bevatte geen inhoudelijke gronden. Er is een termijn van twee weken gegeven dit verzuim te herstellen en een inhoudelijke zienswijze toe te sturen. Deze is binnen de gestelde termijn ontvangen en derhalve ontvankelijk.

Ook de inspraakreacties op het uitvoeringsbesluit die zijn ingediend door de adressanten genoemd onder 1, 4, 6 en 7, zijn tijdig en conform de geldende bepalingen ingediend. Zoals in de inleiding reeds overwogen hebben ook deze inspraakreacties geheel of gedeeltelijk betrekking op het bestemmingsplan.

Deze worden gelet daarop beschouwd als zijnde tevens zienswijzen op het bestemmingsplan, en zijn in die zin ontvankelijk. Hetgeen hierna met betrekking tot belanghebbendheid wordt overwogen is van op deze reacties van overeenkomstige toepassing.

Belanghebbendheid:

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van het bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerp door een ieder naar voren kunnen worden gebracht. Een beoordeling van belanghebbendheid is om die reden niet aan de orde. Hierna wordt op de zienswijzen een inhoudelijke reactie gegeven.

Paragraaf B: Overwegingen van algemene aard m.b.t. de zienswijzen

In de hierna volgende paragraaf C zal een inhoudelijke behandeling van de naar voren gebrachte zienswijzen per adressant plaatsvinden. Het is gelet op de zienswijzen echter goed om voorafgaand daaraan enkele overwegingen van algemene aard te plaatsen.

Gelet op de inhoud van de zienswijzen van omwonenden moet worden vastgesteld dat een belangrijk deel geen betrekking heeft op de bestemming die middels het bestemmingsplan aan de gronden wordt gegeven, maar op de huidige exploitatie van met de Amsterdam RAI en de overlast die daarvan wordt ervaren (met name vanwege de muziekevenementen). Tevens wordt geageerd tegen de huidige horecaexploitatie binnen het RAI-gebied van StrandZuid. Ook hierbij wordt in hoofdzaak ingegaan op de geluidsoverlast die wordt ervaren. Tot slot wordt ingegaan op de (geluids)overlast die wordt ervaren vanwege langsvarende vaartuigen.

Samenhangend met de ervaren overlast wordt aangegeven dat de handhaving gebrekkig is.

In al deze gevallen gaat het dus om overlast die wordt ervaren op basis van de *huidige* exploitatie. Die exploitatie is passend binnen het geldende bestemmingsplan, en ook binnen de geldende milieuvergunning. Er is dan ook sprake van bestaande rechten, die middels het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan worden bestendigd.

Behalve op geluidsaspecten die samenhangen met het bestaande gebruik, wordt ook geageerd tegen verkeersoverlast als gevolg van met name de (middel)grote evenementen.

In een aantal van deze zienswijzen wordt in verband met de ervaren overlast gesteld dat in het kader van het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten van deze bestaande situatie op de omgeving, en dat er om die reden onvoldoende

rekening is gehouden met die bestaande omgeving. Mede om die reden zou het plan, aldus nog steeds deze adressanten, niet (ongewijzigd) kunnen worden vastgesteld.

Daarbij wordt verzocht ten aanzien van de huidige exploitatie, zoals die mogelijk is op grond van het geldende bestemmingsplan (dan wel andere verleende planologische besluiten) en milieu- en exploitatievergunningen, beperkingen te stellen middels het nu voorliggende vast te stellen bestemmingsplan Amsterdam RAI.

Gelet op het bovenstaande is geconstateerd dat een aantal aspecten in meer algemene zin een nadere toelichting verdient, alvorens over te gaan tot de behandeling per zienswijze.

B1: Amsterdam RAI: een bestaande situatie

Het bestemmingsplan Amsterdam RAI maakt voor wat betreft de RAI-functie geen nieuwe ontwikkeling mogelijk (1). Amsterdam RAI is reeds sinds 1961 op de huidige locatie is gevestigd. Vanaf het allereerste begin was er, evenals in de huidige situatie, sprake van een gebouwencomplex ten behoeve van (produkt)tentoonstellingen, beurzen en congressen dat tevens gebruikt kan worden voor grote publieksmanifestaties en speciale voorstellingen (circus, theater, sportevenementen en concerten). In de loop der jaren heeft een aantal fysieke uitbreidingen plaatsgevonden. Aan deze uitbreidingen hebben planologische besluiten ten grondslag gelegen, waarin tevens de relatie met de omgeving en de aanvaardbaarheid van de uitbreiding is betrokken.

Er geldt een plicht tot het periodiek actualiseren van bestemmingsplannen. Deze plicht brengt echter niet mee dat ten aanzien van eerder genomen besluiten een volledige heroverweging moet plaatsvinden. Dit kan ook niet. Dit zou leiden tot een te grote rechtsonzekerheid. De verschillende in het verleden

1 met uitzondering van een hotel alsmede een gebouwde parkeervoorziening voor 1000 parkeerplaatsen op het RAI terrein

planologische besluiten brengen dan ook bepaalde rechten mee voor Amsterdam RAI.

Naast planologische besluiten geldt er voor Amsterdam RAI ook een milieuvergunning. Ook hiervoor geldt dat deze vergunning, behalve beperkingen en voorwaarden, eveneens rechten meebrengt voor de vergunninghouder voor wat betreft de wijze van exploitatie.

Los van deze rechten die Amsterdam RAI aan het vigerende bestemmingsplan en de geldende milieuvergunning mogen ontleen, is de gemeente van mening dat de functie van Amsterdam RAI er een is die van groot belang is voor de stad, en op deze locatie ook op zijn plek is.

Zoals aangegeven in de Structuurvisie Amsterdam 2040 zal de Amsterdamse regio de eerstkomende decennia blijven groeien. De metropool Amsterdam blijft de economische motor van Nederland. Die rol als economische motor van Nederland is goed voor Amsterdam en de regio, maar brengt ook een grote verplichting met zich mee. Om de economische motor goed te laten functioneren in het belang van de Nederlandse economie is het noodzakelijk de mensen die de motor draaiende houden te huisvesten. Amsterdam en de metropoolregio willen een essentiële bijdrage leveren aan de Nederlandse economie door de groei te faciliteren, zowel voor bedrijven als voor de huisvesting voor de mensen die daar werken.

Mensen en bedrijven komen dus samen in steden. Wereldwijd ontwikkelen steden zich continu en zijn steden meer dan ooit de motor achter de nationale economie. De ruimtelijke opgave waar Amsterdam voor staat is direct gekoppeld aan het economische succes. Daarom ook is het van belang voldoende ruimte voor economische functies in de stad te houden, naar diverse aard. De kracht van de Amsterdamse economie is haar diversiteit. Deze moeten we koesteren en verder versterken. De Amsterdamse economie wordt gekenmerkt door een sterke combinatie van zeven kansrijke economische sectoren of clusters. Dit zijn ict, creatieve industrie, financiële- en zakelijke dienstverlening, life sciences, handel en logistiek, toerisme en congressen en

voedsel, vis en bloemen. Al deze clusters zijn voor de economische ontwikkeling van Amsterdam van groot belang. Samen met het snel groeiende cluster op het gebied van duurzaamheid is het van belang in te spelen op de behoefte van deze clusters.

De Zuidas, waarbinnen het plangebied is gelegen, kenmerkt zich als een hoogstedelijk gebied waarbinnen de RAI gelet op ook het bovenstaande een belangrijke functie vervuld.

Het belang van Amsterdam RAI in een steeds verder verstedelijkende omgeving zal in de toekomst alleen maar verder toenemen. In de kenniseconomie (die Amsterdam is, en zeker het gebied Zuidas kenmerkt) gaat het om uitwisselen van kennis, informatie en contacten: er is sprake van een interactie-economie. Overdracht van kennis, zo leren recente economische en geografische onderzoeken, geschiedt het beste daar waar veel en veel verschillende groepen mensen dicht op elkaar zitten en waar een rijke mix aan openbare gelegenheden (pleinen, parken, culturele instellingen, horecagelegenheden) direct om de hoek voor het grijpen ligt. In de huidige 'interactie-economie' is nabijheid van voorzieningen en mensen een noodzakelijke ruimtelijke conditie. Amsterdam RAI vult daarin een belangrijke rol.

Deze interactie-economie leidt tot groeiende, compacte en verdichtende steden. Dit brengt een zekere frictie tussen verschillende functies met de gebruikers ervan met zich mee. De overheid heeft er zorg voor te dragen dat die frictie, de mate van overlast, binnen het aanvaardbare blijft.

Dat vergt maatwerk op vele vlakken, waaronder het juridische. Daarbij wordt niet miskent dat een functie als die van Amsterdam RAI een bepaalde mate van overlast op de omgeving met zich meebrengt. Echter is de gemeente wel van oordeel dat, gelet op de beperkingen en voorwaarden die in het verleden zijn gesteld in zowel bestemmingsplan en met name de milieuvergunning, de overlast binnen het aanvaardbare blijft. Gelet op het grote belang dat aan de functie Amsterdam RAI moet worden gehecht, aan de bijdrage die ook

Amsterdam RAI levert aan het (internationaal) succes van Amsterdam, ziet de gemeente geen aanleiding tot een inhoudelijke heroverweging.

B2: Onderzoeksplicht bestaande situatie

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar juist de effecten die de huidige exploitatie van Amsterdam RAI met zich meebrengt. Voor zover betrekking hebbend op de bebouwing en het functioneren van Amsterdam RAI voorziet het bestemmingsplan in hoofdzaak in een juridische regeling voor de bestaande situatie, zowel voor wat betreft de aanwezige bebouwing als het gebruik.

De enige nieuwe ontwikkeling binnen het RAI-terrein waarin middels het bestemmingsplan wordt voorzien betreft de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening voor 1.000 parkeerplaatsen. Grenzend aan het RAI-terrein wordt voorzien in een hotelontwikkeling.

Zoals de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft overwogen, kunnen, wanneer de gebruiksmogelijkheden niet relevant afwijken van de mogelijkheden onder het vorige plan, onderzoeken naar (o.a.) verkeershinder, parkeerhinder, geluidhinder, e.d. achterwege worden gelaten. Dit is slechts anders indien de met de bestemming mogelijk gemaakte functies onaanvaardbare gevolgen hebben voor de omgeving (2).

Zoals hiervoor aangegeven voorziet het bestemmingsplan in hoofdzaak in een juridische regeling voor de bestaande situatie, zowel voor wat betreft de aanwezige bebouwing als het gebruik.

Deze aanwezige bebouwing en het huidig gebruik zijn in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan, en met in aanvulling daarop verleende planologisch-juridische besluiten.

Het nu aan de orde zijnde vast te stellen bestemmingsplan voorziet dan ook niet in gebruiksmogelijkheden die relevant afwijken van de mogelijkheden binnen het geldende planologisch-juridische kader.

Naar het oordeel van de gemeente Amsterdam is er dan ook op goede gronden vanaf gezien onderzoek te doen naar de effecten van de bestaande exploitatie op de omgeving. Voor zover in de zienswijzen wordt aangegeven dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de bestaande situatie moet worden geconstateerd dat die zienswijzen geen steun vinden in de rechtspraak.

Voor wat betreft de ontwikkelingen waarin het bestemmingsplan voorziet is wel onderzoek naar de effecten gedaan.

B3: Amsterdam RAI: vergunningplichtige inrichting

In een aantal zienswijzen wordt verzocht regels in het bestemmingsplan op te nemen ter beperking van de (geluids)overlast die in de huidige situatie wordt ervaren vanwege met name muziekevenementen en StrandZuid.

In zijn algemeenheid wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan niet het juridisch instrument is waarin beperkingen ten aanzien van een specifieke bedrijfsexploitatie moeten worden vastgelegd. Van bepaalde vormen van hinder die gepaard gaat met het uitoefenen van een specifieke activiteit dient de beoordeling elders plaats te vinden.

In dat kader is het van belang dat er sprake is van een inrichting als bedoeld in (huidig) artikel 2.1, onder e, Wabo. Het systeem van de wet voorziet erin dat dergelijke inrichtingen, gezien de aard en de omvang van de nadelige gevolgen die de inrichtingen voor het milieu kunnen veroorzaken, moeten worden onderworpen aan een voorafgaande toetsing.

Daarbij wordt op grond van (huidig) artikel 2.14 Wabo onder andere gekeken naar de mogelijkheden tot bescherming van het milieu, door de nadelige gevolgen voor het milieu, die de inrichting of het mijnbouwwerk kan veroorzaken, te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen. Aan de vergunning worden die voorwaarden

gesteld die het bevoegd gezag in dat licht nodig acht om onaanvaardbare gevolgen te voorkomen.

Onder de voorheen geldende wetgeving van gelijke strekking is aan Amsterdam RAI een milieuvergunning verleend. Hoewel deze vergunning niet aan de orde is in het kader van de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan, kan worden opgemerkt dat in die vergunning voor zover noodzakelijk geacht, de hiervoor bedoelde beperkingen in de geldende milieuvergunning voor Amsterdam RAI opgenomen.

B4: Verhouding bestemmingsplan – inrichtingsvergunning

De milieuvergunning maakt het dus mogelijk om met betrekking tot de concrete bedrijfsvoering die maatregelen en beperkingen als voorwaarden op te nemen die nodig zijn. Juist omdat de milieuvergunning zich daarvoor bij uitstek leent is het niet alleen overbodig, maar ook ongewenst om dergelijke bepalingen tevens op te nemen in het bestemmingsplan. Bestemmingsplan en milieuvergunning moeten in die zin worden beschouwd als zijnde complementair aan elkaar.

In het kader van het bestemmingsplan wordt bekeken of een bepaalde functie vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wel of niet passend is op een bepaalde locatie. Daarbij wordt, tenzij de wet een meer specifieke beoordeling voorschrijft (bijvoorbeeld de Wet geluidhinder, die in bepaalde gevallen ten aanzien van het wegverkeerslawaai een expliciete toets voorschrijft), een toets of hoofdlijnen uitgevoerd op de effecten op het woon- en leefmilieu. Indien er geen onaanvaardbare effecten op het woon- en leefmilieu optreden, kan een bepaalde functie vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening in zijn algemeenheid als aanvaardbaar worden geacht.

Dat neemt vervolgens niet weg in het kader van andere vergunningen een nadere afweging moet worden gemaakt ten aanzien van specifieke met die functie samenhangende aspecten.

In het kader van de RAI is dat zoals hiervoor aangegeven reeds gebeurd. Een heroverweging in het kader van het bestemmingsplan ten aanzien van de in de milieuvergunning reeds vastgelegde randvoorwaarden kan gelet op de rechtszekerheid die ook de RAI aan een onherroepelijke vergunning mag ontleen niet aan de orde zijn. Het in het bestemmingsplan opnemen van de beperkingen die reeds in de milieuvergunning zijn opgenomen dient geen doel en is zoals hiervoor aangegeven ook ongewenst.

B5: Mediation vanwege StrandZuid

In een aantal van de zienswijzen wordt gerefereerd aan lopende beroepsprocedures en het mediationtraject dat daarop is gestart. Aangegeven wordt dat gedurende dat traject geen bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

Allereerst moet hierover worden opgemerkt dat ook voor wat betreft StrandZuid geldt dat de exploitatie daarvan is betrokken in de milieuvergunning Amsterdam RAI, en dat daaraan beperkingen zijn gesteld voor wat betreft onder andere geluid. Daarnaast geldt een exploitatievergunning, waarin de sluitingstijden zijn geregeld.

De geluidsoverlast die vanwege StrandZuid wordt ervaren door omwonenden is inderdaad onderwerp van een mediationtraject. Dit traject vindt plaats onder voorwaarde van vertrouwelijkheid. Desondanks wordt in diverse zienswijzen gerefereerd aan stukken en kennelijke conclusies die in het kader van die mediation zijn opgesteld. Tevens wordt gesteld dat lopende het mediationtraject het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Het is niet aan de gemeente om nu in verband met de vaststellingsprocedure van voorliggend bestemmingsplan het vertrouwelijke karakter van de mediation te schaden. Tegelijkertijd heeft een lopend mediationtraject voor vaststelling van het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan niet aan vaststelling in de weg te staan. Uit de zienswijzen blijkt dat de discussie met name betrekking heeft op

de geluidsproductie die gepaard gaat met de huidige wijze van exploitatie, en niet op de aanvaardbaarheid van een horecafunctie als zodanig.

De procedure heeft derhalve geen betrekking op de bestemming die aan de gronden is toegekend en heeft dus evenmin betrekking op de nu aan de orde zijnde besluitvorming.

Dat zou slechts anders zijn indien horeca op deze locatie als functie in het geheel niet mogelijk zou zijn. Dat is echter geenszins het geval.

Bovendien is de horeca op deze locatie als verbindende functie zeer gewenst. De RAI vormt een belangrijke functie in Amsterdam. Omgekeerd is de RAI voor veel congressen aantrekkelijk door de ligging in de stad. Eén van de belangrijkste doelstellingen in de vastgestelde Toekomstvisie Amsterdam RAI is de RAI beter aan te sluiten op de stad. Niet met de rug (gesloten hallen), maar open en zo mogelijk met levendige functies naar de omgeving, onder andere naar het Beatrixpark. Horeca, publieksfuncties en routes langs de havenkom zijn middelen om het RAI-complex aan die kant meer 'voorkant' te geven. Ook het gebruik van het water door een beperkte afmeergelegenheid te realiseren draagt daar aan bij.

Inmiddels heeft Amsterdam RAI overigens te kennen gegeven een wijziging van de milieuvergunning in voorbereiding te hebben die specifiek betrekking heeft op StrandZuid. Naar alle waarschijnlijkheid, zo heeft Amsterdam RAI aangegeven, zal dit een beperking van de geluidsproductie met zich meebrengen. Hoewel dit een beperking voor de wijze van exploitatie van de horecafunctie met zich meebrengt, heeft Amsterdam RAI daarbij tevens te kennen gegeven dat ook dan horeca op de locatie mogelijk blijft. Tot een aanpassing van het bestemmingsplan hoeft een dergelijke wijziging, zoals ook hierna zal blijken, dus niet te leiden.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat met de wijze waarop de horeca nabij de havenkom Boerenwetering in het bestemmingsplan is opgenomen, 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. Naar verwachting zal dit ook een positieve bijdrage geven aan de vermindering van de ervaren overlast.

B6: Overlast vaartuigen

In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat men veel overlast heeft van langsvarende vaartuigen, en dat de handhaving met betrekking tot die overlast te kort schiet. Het gaat om met name geluidsoverlast vanwege muziekinstallaties en hardvaarders. Verzocht wordt in het bestemmingsplan regels op te nemen ter voorkoming van die overlast.

Ook hier moet worden vooropgesteld dat met het bestemmingsplan de bestemming van de erin betrokken gronden wordt geregeld, en dat daarbij regels worden gesteld voor zover deze vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig zijn te stellen.

Naar het oordeel van de gemeente betreft het stellen van eisen ter voorkoming van waarneembaar geluid vanaf boten geen aspect waarmee de goede ruimtelijke ordening is gemoeid. Een juridische regeling in een bestemmingsplan ten behoeve van het voorkomen van geluidsoverlast vanwege muziekinstallaties op boten of hardvaarders is ook niet goed denkbaar, en zal op grond van het bestemmingsplan ook niet handhaafbaar zijn. Van dergelijke regelingen moet dus worden afgezien.

Dit laat onverlet dat er andere juridische regelingen zijn ter voorkoming van de genoemde overlast, op basis waarvan bovendien wel preventief dan wel handhavend kan worden opgetreden.

Op grond van de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement en de Binnenvaartwet is Waternet namens de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor onder andere het nautisch vaarwegbeheer over het (grootste deel van het) Binnenwater. In dit kader houdt Waternet toezicht, en treedt ook op tegen onder meer te hard varen, nautisch onveilig afmeren, en afmeren aan middelen die niet daarvoor zijn bestemd. Verder is Waternet ook

verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving op het passagiersvervoer te water.

Daarnaast geldt er de Verordening op het Binnenwater, op grond waarvan onder andere kan worden opgetreden tegen geluidsoverlast, illegaal kade- en oevergebruik en het illegaal innemen van ligplaatsen. Voor toezicht en handhaving op grond van deze verordening ligt de verantwoordelijkheid bij het stadsdeel.

Het bovenstaande houdt voor de Boerenwetering in dat Waternet nautisch komt handhaven wanneer er klachten zijn over te hard varen, stremmingen, en onveilige vaarsituaties. Klachten die betrekking hebben op deze aspecten, dienen bij Waternet kenbaar te worden gemaakt.

Het stadsdeel is verantwoordelijk voor het handhaven van oneigenlijk gebruik van de kades en oevers en op het optreden tegen geluidsoverlast op de bootjes. Klachten die hierop betrekking hebben dienen bij het stadsdeel te worden aangebracht.

B7: Handhavingsaspecten

In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat de handhaving sterk te wensen overlaat. Tijdens een overleg dat naar aanleiding van de zienswijzen met een aantal van de indieners heeft plaatsgevonden werd aangegeven dat onduidelijk is bij welke instantie men moet aankloppen wanneer er overlast is. Veel klachten komen daardoor niet op de juiste plaats terecht, waardoor ook de omvang van de overlast onvoldoende duidelijk is. Ook wordt op veel klachten niet of veel te laat gereageerd, aldus omwonenden.

De klachten met betrekking tot de handhaving hebben betrekking op geluidsoverlast vanwege muziekfeesten, de exploitatie van StrandZuid en geluidsoverlast van langsvarende boten.

Hoewel een bepaalde mate van overlast inherent is aan het leven in een grote stad, is niet alle overlast aanvaardbaar. Daar waar overlast onaanvaardbare vormen aanneemt of in strijd komt met bestaande wet- en regelgeving, moet

daar ook tegen worden opgetreden. Daarvoor is allereerst van belang dat een goed beeld ontstaat van de overlast. Voor burgers moet dan wel duidelijk zijn bij wie moet worden aangeklopt.

Bij alle betreffende instanties (met name stadsdeel en Waternet) zal nadrukkelijk aandacht worden gevraagd voor de problematiek die is aangegeven in de zienswijzen.

In het kader van de besluitvorming over het voorliggend bestemmingsplan moet echter worden geconstateerd dat de genoemde aspecten de juridische regeling van dit bestemmingsplan niet raken.

Paragraaf C: Inhoudelijke behandeling zienswijzen:

1. Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg

a. Waterhuishouding en bouwen:

- i. Gegeven recente ervaringen is men er niet gerust op dat een verwijzing naar regelgeving en beleid en het nog eens vermelden van de verantwoordelijkheden van uitvoerende en handhavende diensten volstaat.
- ii. Grondwaterschommelingen of een verandering van 10 cm van het grondwaterpeil worden verwaarloosbaar gesteld. De ervaring is anders.
- iii. De Vereniging vindt dat de grondwaterstand nauwgezet gevolgd moet worden, wellicht met extra peilbuizen, en dat zo snel mogelijk maatregelen dienen te worden getroffen als de situatie daar, gelet op het groeiend watermodel Zuidas, om vraagt.
- iv. Steeds meer waterpartijen in het Beatrixpark is niet op voorhand de meest geschikte oplossing.

Gemeentelijke reactie:

- i. *In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan moet overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 1, onder b, Besluit ruimtelijke ordening, een beschrijving worden gegeven van de wijze waarop in het plan is rekening gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. In hoofdstuk 11 van de plantoelichting is dit gedaan. Daarin wordt niet volstaan met een enkele verwijzing naar regelgeving en beleid, maar wordt ingegaan op het de uit onderzoek gebleken effecten en wordt aangegeven hoe daarmee in het plan is rekening gehouden.*
- ii. *De grondwaterstand fluctueert met de seizoenen, in de zomer is de grondwaterstand lager, in de winter hoger. Gemiddeld varieert de grondwaterstand in de omgeving van de RAI ca. 40 centimeter. Met een grondwatermodel wordt getoetst of de ontwatering, dat wil zeggen de afstand tussen maaiveld en het grondwater, ook na de realisatie van de*

in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte bebouwing nog voldoet aan de gemeentelijke grondwaternorm. Hiervoor wordt uitgegaan van een situatie met een relatief hoge grondwaterstand, de “maatgevende grondwaterstand”. Dit is de grondwaterstand die optreedt na een regenbui van 10 dagen met een hevigheid die 1x in de 2 jaar voor komt. Uit het model blijkt dat de realisatie van het hotel en bijbehorende parkeerkelder een maximale verlaging veroorzaakt van 0,25 m aan zuidzijde van het hotel. Dit komt doordat het grondwater van noordoost naar zuidwest stroomt en de parkeerkelder onder het hotel een luwte creëert aan de zuidzijde. Op circa 100 meter ten zuiden van het hotel is de verlaging ca. 0,1 m, daarbuiten is het effect kleiner. Aan de noordzijde ontstaat een kleine verhoging door opstuwing van minder dan 0,05 m. Dit wordt als verwaarloosbaar beschouwd omdat het ruim binnen de natuurlijke fluctuaties van de grondwaterstand valt.

- iii. In de directe nabijheid van de nieuwbouw van het hotel bevinden zich twee peilbuizen die maandelijks door Waternet bemeten worden (de gegevens hiervan zijn te vinden op de site van Waternet). Gezien de verwachte grondwatereffecten geeft de ontwikkeling geen aanleiding om extra peilbuizen te plaatsen of de frequentie van de metingen te verhogen.*

Wat betreft het groeiend grondwatermodel voor Zuidas wordt opgemerkt dat daarin ontwikkelingen worden opgenomen zodra hiervoor een juridisch planologische procedure is gestart. Daardoor wordt bij de ontwikkeling van nieuwe plannen al rekening gehouden met de mogelijke effecten van geplande ontwikkelingen en van ontwikkelingen die nog een juridische planologische procedure doorlopen. De titel “groeiend grondwatermodel” verwijst daar ook naar, het model groeit mee met de ontwikkeling van de Zuidas.

- iv. Op een onverhard terrein infiltreert regenwater in de bodem. Via het grondwater stroomt dit water weg richting het oppervlakte water. Op het moment dat een oppervlakte wordt verhard, stroomt regenwater via het hemelwaterriool naar het oppervlaktewater. De weg die het water aflegt, is in dat geval vaak veel korter en veel sneller. Op de lange termijn leidt*

het toevoegen van steeds meer verharding tot hogere piekwaterstanden van het oppervlaktewater. Daarom is het verplicht om bij het toevoegen van verharding extra water aan te leggen. Met de aanleg van het plan voor de zogenoemde 'Cocreatie' in het Beatrixpark (waarvan de 1e fase in het voorjaar van 2014 is gerealiseerd) wordt voldoende water aangelegd om de toevoeging van verharding bij de ontwikkelingen rond de RAI en de deelgebieden Beethoven en Strawinsky te compenseren. De gemeente is van mening dat dit gelet op het bovenstaande een zeer geschikte oplossing is.

b. Overlast vaartuigen:

- i. Gelet op de Watervisie Amsterdam Fase I en het beleidskader Varen in Amsterdam lijkt het dat zelfs middenklasse vaartuigen, al dan niet bemand en gesloten, zullen kunnen aanmeren en zelfs overnachten in de havenkom van de Boerenwetering. De Vereniging is hier tegen; het is nu reeds een onhoudbare situatie. Verzocht wordt de aanwezigheid voor langere tijd van grote (open) vaartuigen van meer dan 10 meter in de havenkom uit te sluiten, geen overnachting mogelijk te maken, en waarneembaar geluid buiten te voorkomen.
- ii. De oevers aan het Beatrixpark dienen een aanmeerverbod te houden. De mogelijkheid voor tijdelijke ontheffing hoort daar dus niet bij.
- iii. Verder wordt met betrekking tot de brug over de Boerenwetering in de Diepenbroekstraat verwezen naar de zienswijze van de Stichting Overleg RAI-buurtten, welke wordt onderschreven.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Het bestemmingsplan regelt de bestemming van de erin betrokken gronden, en stelt daaraan regels voor zover deze vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig zijn te stellen. Naar het oordeel van de gemeente is het stellen van beperkingen aan de duur van aanwezigheid van vaartuigen gekoppeld aan een bepaalde lengte ervan geen aspect waarmee de goede ruimtelijke ordening is gemoeid. Hetzelfde geldt met betrekking tot het stellen van eisen ter voorkoming van waarneembaar*

geluid vanaf boten. Dit laat onverlet dat er andere juridische regelingen zijn ter voorkoming van de genoemde overlast, op basis waarvan bovendien handhavend kan worden opgetreden. In paragraaf B van deze Nota van Beantwoording (met name onder B6) wordt hierop meer uitgebreid ingegaan. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

Voor zover de zienswijze betrekking heeft op het realiseren van aanlegsteigers en het bieden van (nacht)ligplaatsen voor vaartuigen voor passagiersvervoer zijn in het bestemmingsplan wel regels gesteld. Het bestemmingsplan geeft daarmee uitvoering aan de nota Varen in Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 2 oktober 2013), en Ruimtelijk afwegingskader passagiersvaart Zuid (vastgesteld door de stadsdeelraad 19 februari 2014). Voor een korte weergave van het voor het bestemmingsplan relevante beleid wordt korthedshalve verwezen naar de aan de toelichting toegevoegde paragrafen 3.4.12 en 3.4.13.

In de Nota Varen is gekozen voor een uitbreiding van de exploitatievergunningen, waarbij uitbreiding van het aantal ligplaatsen randvoorwaardelijk is. Op dit moment verleent Waternet daarom exploitatievergunningen onder voorwaarden dat de aanvrager binnen een jaar een ligplaatvergunning overlegt.

Het college heeft vervolgens een ligplaatsenregisseur aangewezen en deze regisseur heeft samen met de stadsdelen in 2013 een aantal kansrijke locaties aangewezen, waaronder de Boerenwetering. Deze kansrijke locaties zijn ter kennisname aan de Raad voorgelegd. De stadsdeelraad heeft een beleidskader vastgesteld om vast te leggen welke locaties zij zelf als kansrijk zien; het stadsdeel Zuid is verantwoordelijk voor het verlenen van de ligplaatsvergunningen.

Wanneer er niet genoeg ligplaatsen beschikbaar komen (en mogelijk worden gemaakt middels een bestemmingsplan), dan komt de uitvoering van de Nota Varen in gevaar.

Voor zover hiervoor bedoelde beleid een ruimtelijk-juridische context heeft, wordt hieraan middels het bestemmingsplan uitvoering gegeven. Concreet betekent dit dat er voor een deel van de Boerenwetering een zone is opgenomen (wetgevingszone – ontheffingsgebied) waarbinnen

een afwijkingsvergunning kan worden verleend ten behoeve van het realiseren en in gebruik nemen van (nacht)ligplaatsen voor passagiersvaartuigen (zie artikel 9, lid 9.4; de redactie is enigszins aangepast). Aan de planregels is in artikel 1 een extra begripsbepaling 1.37 toegevoegd waarmee het begrip passagiersvaartuig wordt gedefinieerd. Deze is gelijk aan die in de Verordening op het binnenwater 2010.

- ii. De 'wetgevingszone – ontheffingsgebied' is ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan verkleind in die zin dat deze niet meer grenst aan de oeverzijde van het Beatrixpark. In zoverre is aan de zienswijze tegemoet gekomen.*

De zienswijze leidt tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan en is op dit punt derhalve gegrond.

- iii. Korthedshalve wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de betreffende zienswijze.*

c. De Zuidas ambities:

Voor wat betreft de al jaren ervaren geluidsoverlast en overige hinder, zowel van de evenementen op het RAI-terrein als van de horeca aan de oostkant van het RAI-terrein en de nog suboptimale fietsroute oost-west over het RAI-terrein en het Beatrixpark, is de Vereniging van mening dat de vergunningverlener zijn verantwoordelijkheid dient te nemen voor een optimum voor alle gebruikers en bewoners van het RAI-complex, de buurten eromheen en het Beatrixpark. Pas dan kunnen RAI, Beatrixpark en Irenebuurt bijdragen aan de zo gewenste internationale allure van de Zuidas.

Gemeentelijke reactie:

De ruimte in Nederland, en zeker ook in Amsterdam, is schaars. Daarom is het belangrijk om de beschikbare ruimte goed te verdelen. In de ruimtelijke ordening worden de belangen van verschillende partijen en verschillende ruimteclaims afgewogen. De gemeente Amsterdam neemt daarin zijn verantwoordelijkheid.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met een veelheid aan vaak uiteenlopende belangen. De belangen van omwonenden spelen in de te maken

belangenafweging een belangrijke rol, maar hetzelfde geldt voor het belang dat is gediend met de totale ontwikkeling van de Zuidas tot een internationale toplotatie voor wonen en werken. Amsterdam RAI maakt daarvan een belangrijk onderdeel uit. En ook het belang van het creëren van een levendige stad, met ruimte voor horeca en recreatie moet in deze belangenafweging worden betrokken. In de belangenafweging nemen bestaande rechten bovendien een bijzondere positie in (zie ook paragraaf B van deze Nota van Beantwoording).

Middels bestemmingsplan, milieuvergunning en allerlei andere vergunningen zijn en worden die maatregelen en beperkingen opgenomen die nodig zijn om overlast tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Naar het oordeel van de gemeente gebeurt dit middels het aan de orde zijnde bestemmingsplan, rekening houdend ook met de beperkingen die in onder andere de milieuvergunning voor Amsterdam RAI zijn opgenomen, op adequate wijze.

d. Horeca havenkom:

- i. De huidige situatie met horeca nabij de havenkom wordt reeds als zeer onwenselijk ervaren. Een mobiel uitgiftepunt met zitjes aan de zuidkant van de havenkom verergert de geluidsoverlast, bedreigt de bomen ter plaatse en verergert de fietsverkeersonveiligheid.
- ii. De Vereniging heeft er bezwaar tegen dat de horeca aan de havenkom met de bedrijfsnaam "Strandzuid" wordt aangeduid; hiermee wordt gesuggereerd dat een zelfde type exploitatie kan worden voortgezet als in de huidige situatie. Hiermee worden de rechten van een individuele ondernemer veiliggesteld.
- iii. Dit is onjuist, temeer omdat inmiddels is vastgesteld dat een exploitatie met het concept van 'Stadsstrand' op deze locatie onmogelijk is.
- iv. De Vereniging juicht de voorgestelde begrenzing van de bouwhoogte langs de oostkant van de Boerenwetering toe. Verder wordt een geleidelijk oplopende bouwhoogte ernaast bepleit. Het open karakter aan de zuidkant dient hersteld te worden.
- v. Het aantal vierkante meters horeca langs de Boerenwetering kan wat nog naar beneden bijgesteld worden.

- vi. Voor het overige wordt verwezen naar de zienswijze van de Stichting Overleg RAI-buurtten, welke wordt onderschreven.

Gemeentelijke reactie:

- i. *In de planregels worden een mobiel uitgiftepunt en terras noch uitdrukkelijk toegestaan, noch verboden. Het gebruik van de gronden als zodanig is op zichzelf niet strijdig met de bestemmingen die het bestemmingsplan er aan geeft. Wel geldt dat hiervoor een exploitatievergunning (horeca, terras) nodig is, waarbij onder andere wordt gekeken naar het woon- en leefklimaat en in hoeverre een terras bijvoorbeeld schade toebrengt aan de weg dan wel gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan. Deze overwegingen dienen in het kader van een dergelijke vergunningaanvraag aan de orde te komen.*

Overigens is wel in het kader van het uitvoeringsbesluit besloten dat het structureel aanwezig zijn van een mobiel uitgiftepunt op deze locatie onwenselijk is. De betreffende verwijzing naar een mobiel uitgiftepunt is komen te vervallen. Een onbebouwd terras behoort wel tot de mogelijkheden. Dat dit niet mag leiden tot bedreiging voor de bomen ter plaatse of tot onveilige situaties voor het fietsverkeer spreekt voor zich. Echter ook daarvoor geldt dat de daartoe te stellen beperkingen zich buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan bevinden en langs andere weg geborgd worden.

- ii. *Met het benoemen van StrandZuid werd geenszins beoogd de rechten van specifiek de huidige exploitant veilig te stellen. De tekst van zowel uitvoeringsbesluit als toelichting van het bestemmingsplan is aangepast. Hetgeen het bestemmingsplan toestaat is geregeld in de planregels (art. 6). Hierin worden zonder enige verwijzing naar de huidige exploitant de toelaatbare horecafuncties aangegeven.*
- iii. *De stelling dat inmiddels is vastgesteld dat het huidig concept onmogelijk is, wordt niet nader onderbouwd. Het bestemmingsplan maakt niet een specifiek concept mogelijk, maar geeft een bepaalde functie aan de gronden waarbinnen een veelheid aan concepten*

mogelijk is. Aan de wijze van exploitatie kunnen vervolgens langs de weg van de benodigde exploitatievergunning beperkingen worden gesteld. Er is in die zin sprake van verschillende juridische regimes (zie ook paragraaf B). Eventuele (nadere) beperkingen ten aanzien van de wijze van exploitatie brengt niet met zich mee dat een horecafunctie op deze locatie niet mogelijk zou zijn.

- iv. De voorgestelde bouwhoogte aan de oostkant sluit aan bij de bestaande hoogte van de RAI. Op langere termijn bij een meer definitieve situatie van voorzieningen aan de oostkant moet bekeken worden hoe nieuwe ontwikkelingen ingepast kunnen worden. Overigens is dit overeenkomstig de huidige situatie.*
- v. Het opgenomen metrage is bepaald op basis van het stedenbouwkundig plan zoals het is tot stand gekomen, en geeft het hier gewenste maximale bouwvolume aan. Er zijn geen redenen dit volume nader in te perken.*
- vi. Korthedshalve wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de betreffende zienswijze.*

e. Decibellen:

- i. Uit onderzoek is bekend wat de gevolgen zijn voor het gehoor van de bezoekers van evenementen met harde muziek. Over de rugen van omwonenden en het gehoor van bezoekers vindt de afwenteling van maatschappelijke kosten die daaruit voortvloeien plaats op alle belastingbetalers en niet bij degene die er winst mee maakt.
- ii. De Vereniging meent dat er uit de winsten geld vrijgemaakt dient te worden voor geluidsisolatie, maar dat ook de toegestane geluidsniveaus buiten én binnen de evenementenhallen en overige horeca aan banden gelegd moet worden.
- iii. De Vereniging heeft eerder formeel bezwaar gemaakt tegen de verleende Valhalla-feesten met bijbehorende decibellen. Zolang daarvan geen afronding heeft plaats gevonden, kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

- iv. De Vereniging juicht het gelijktijdig ter inzage leggen van ontwerp bestemmingsplan en ontwerp uitvoeringsbesluit niet toe.
- v. Meerdere hallen, met name de Parkhal, zijn ongeschikt voor evenementen met zeer hoge geluidsbelasting. Dit vindt ook de Omgevingsdienst Noordzeegebied. Grote muziekevenementen kunnen en mogen niet langer plaatsvinden in deze hiervoor totaal ongeschikte gebouwen. Omwonenden in de wijde omtrek ondervinden vaak de hele nacht grote overlast.
- vi. Het bestemmingsplan gaat, geheel ten onrechte, voorbij aan de ontelbare klachten, bezwaren en gerechtelijke procedures over deze hinder en overlast voor omwonenden.
- vii. In de toelichting wordt met verwijzing naar de Toekomstvisie Amsterdam RAI uiteengezet dat het plan voorziet in de mogelijkheid om ook evenementen op het buitenterrein te organiseren (§ 2.2). Aangegeven wordt dat dit in het bestemmingsplan zal worden gefaciliteerd. Bij het mogelijk maken van evenementen in een bestemmingsplan zal de gemeenteraad de planologische aanvaardbaarheid van evenementen in voldoende mate moeten onderzoeken. Alle ruimtelijk relevante aspecten met betrekking tot de aanvaardbaarheid van evenementen zullen moeten worden afgewogen. Een dergelijke afweging mag niet ontbreken met het argument dat het altijd nog mogelijk is om in het kader van de evenementenvergunning op grond van de APV de definitieve toelaatbaarheid van een evenement vast te stellen. In het bestemmingsplan moeten in de planregels het maximaal aantal toegestane bezoekers per evenement, het aantal evenementen per jaar en een specificatie van de soort evenementen dat mag worden gehouden, worden opgenomen (3). De Vereniging constateert dat het plan hierover niets bevat.

3 De vereniging verwijst hierbij naar ABRvS 16 februari 2011, 200903724/1/R3, ABRvS 20 juni 2012, 201109470/1/R4 en ABRvS 27 februari 2013, 201210134/1/R2

Gemeentelijke reactie:

- i. Het voeren van een dergelijke maatschappelijke discussie staat los van hetgeen met een bestemmingsplan wordt beoogd, namelijk het geven van een bestemming aan de gronden. Van belang is dat met dit bestemmingsplan wordt voorzien in een functie waaraan vanuit de maatschappij behoefte bestaat, en dat met betrekking tot die functie langs de weg van bestemmingsplan, maar ook middels andere vergunningstelsels) beperkingen worden gesteld teneinde onaanvaardbare overlast op de omgeving te voorkomen.*
- ii. Het is niet aan de gemeente om in het kader van het vaststellen van een bestemmingsplan te bepalen waarin winsten van willekeurig welke partij worden geïnvesteerd. Evenmin ziet de gemeente aanleiding in het kader van de besluitvorming over vaststelling van het bestemmingsplan de toegestane geluidsniveaus nader te beperken (meer uitgebreid hierover paragraaf B).*
- iii. De betreffende feesten zijn mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan en de geldende milieuvergunning voor de RAI, waarbinnen een mogelijkheid is opgenomen om voor maximaal vier maal per jaar ontheffing te kunnen krijgen van de middels de milieuvergunning vastgelegde geluidsnormen. Bezwaarprocedures tegen dergelijke ontheffingen hebben geen betrekking op de bestemming die aan de gronden is toegekend en hebben dus geen betrekking op de nu aan de orde zijn besluitvorming (meer uitgebreid hierover paragraaf B).*
- iv. Zoals aangegeven in paragraaf 17.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is eerder de Toekomstvisie Amsterdam RAI onderwerp geweest van inspraak, waarna deze is vastgesteld. Zowel middels uitvoeringsbesluit als bestemmingsplan wordt daaraan uitvoering gegeven op hetzelfde abstractieniveau, waarbij ze elkaar op inhoud aanvullen. Het na elkaar in procedure van beide producten zou in dit geval dan ook geen enkel doel hebben gediend. Een ieder is de gelegenheid geboden over zowel het uitvoeringsbesluit als het bestemmingsplan zijn mening naar voren te brengen.*

Wel is ervoor gekozen alle binnengekomen reacties op te nemen in één Nota van Beantwoording, en alle reacties te beschouwen als zijnde zienswijzen op het bestemmingsplan (zie inleiding van deze Nota van beantwoording).

- v. In het kader van het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan ligt de vraag voor welke bestemming aan de gronden moet worden gegeven, niet welke beperkingen er ten aanzien van de concrete bedrijfsvoering zouden moeten gelden (meer uitgebreid hierover paragraaf B).*

- vi. Zoals reeds hiervoor onder c aangegeven, moet het gemeentebestuur bij besluitvorming op het gebied van (ook) ruimtelijke ordening rekening houden met een grote hoeveelheid aan (soms ver) uiteenlopende belangen. Naast het belang van omwonenden bij zo min mogelijk overlast speelt er ook het belang van de exploitatie van de Amsterdam RAI, het belang van partijen die bepaalde evenementen willen organiseren, en het belang van de bezoekers van die evenementen. De gemeente is zich ervan bewust dat bepaalde evenementen overlast voor anderen met zich mee kunnen brengen. De gemeente is echter van mening dat er ook aan deze evenementen behoefte bestaat, dat de gemeente daarin een faciliterende rol heeft, en dat deze locatie daarvoor nog geschikt is. Om die reden worden de gronden evenals in het huidige bestemmingsplan bestemd voor een dergelijke functie.*

In het kader van die milieuvergunning kunnen en zijn die randvoorwaarden gesteld die gelet op ook de omgeving nodig zijn ter beperking van de overlast (meer uitgebreid hierover paragraaf B).

- vii. Voor zover het gaat om het buitenterrein van de Amsterdam RAI worden (buiten)evenementen op grond van het bestemmingsplan toegestaan. Dit is ook het geval in het geldende bestemmingsplan. Het nu voorliggende bestemmingsplan Amsterdam RAI consolideert met andere worden het bestaande toegestane gebruik.*

Dat er sprake is van een bestaande situatie (zowel in planologisch-juridisch opzicht, als feitelijk) die opnieuw wordt vastgelegd in een bestemmingsplan brengt dit mee dat van uitgebreid onderzoek kan worden afgezien (meer uitgebreid hierover paragraaf B). Dit in

tegenstelling tot de kwesties welke aan de orde waren in de aangehaalde jurisprudentie. In die gevallen ging het om nieuw aangewezen evenemententerreinen, waarbij bovendien (nog) niet sprake was van een milieuvergunningplicht.

f. Handhaafbaarheid:

- i. De Vereniging maakt zich zorgen over de handhaafbaarheid. Een goed functionerend meldpunt is een vereiste. De RAI en voormalig DMB reageren zelfs na maanden niet op de klachten. Een rapport van de gemeentelijke ombudsman van 13 september 2011, heeft geen merkbare verbetering in de afhandeling van klachten opgeleverd. De Vereniging wil expliciete aandacht voor de wijze van handhaving en een expliciete regeling in het bestemmingsplan Amsterdam RAI, en dat voldoende budget gereserveerd wordt voor de handhaving op de diverse gebieden, en een goed functionerend meldpunt bij klachten uit de buurt.
- ii. Dat geldt ook voor de te nemen maatregelen bij eventuele wateroverlast als de grondwaternormen worden overschreden.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Voor zover de klachten met betrekking tot een gebrekkige handhaving juist zijn, zijn en zullen de betrokken instanties daarop worden aangesproken. Zie meer uitgebreid paragraaf B7. Geconstateerd wordt dat de zienswijze op dit punt zich niet concreet richt tegen bepaalde in het bestemmingsplan gestelde regels die niet handhaafbaar zouden zijn.*
- ii. *In paragraaf 11.4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op onder andere grondwateraspecten. Vooropgesteld moet worden dat uit onderzoeken blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen geen invloed hebben die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening onaanvaardbaar moet worden geacht. Voor het overige wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder a, met name onder i en ii.*

g. Het hotel:

Met de verkeersaansluiting van het beoogde hotel wordt een deel van het ter plaatse aanwezige bosplantsoen aangetast. De natuurwaarde van dit gebied is, gelet op het Natuurwaardenonderzoek, hoog. In het rapport is aangegeven dat het terrein zeer geschikt is voor diverse soorten zangvogels en als broedplek voor een sperwer, en verder als leefgebied is voor grondgebonden zoogdieren, zoals bosmuis en egel en als foerageergebied voor met name gewone dwergvleermuizen.

Gelet hierop acht de Vereniging het van belang de verkeersontsluiting van het beoogde hotel nader te bezien, met behoud van het bosplantsoen.

Gemeentelijke reactie:

In het onderzoek waaraan wordt gerefereerd, is kort samengevat aangegeven dat a) de natuurwaarden van het meest noordelijk gelegen deelgebied gering zijn, dat b) ook voor het stukje plantsoen tussen de paviljoens geldt dat de natuurwaarden niet erg hoog zijn, en dat c) de natuurwaarde van het stukje bosplantsoen tussen het fietspad en de weg langs de RAI hoger is. Dat de natuurwaarde van het stukje bosplantsoen hoger is dan elders in het plangebied, wil niet zeggen dat er sprake is van een hoge natuurwaarde. De in de zienswijze getrokken conclusie dat de natuurwaarde van dit gebied hoog is, berust op een onjuiste lezing van het natuurwaardenonderzoek.

Ook de geschiktheid van het gebied als leefgebied voor de genoemde soorten maakt niet dat er sprake is van een hoge natuurwaarde. Er is geen sprake van soorten waarvoor een ontheffing nodig is. Er zijn dan ook geen soorten aangetroffen of te verwachten die aan ontwikkeling overeenkomstig het bestemmingsplan in de weg staan.

Met de constatering uit het natuurwaardenonderzoek is rekening gehouden. De waarde van het groen is niet groot. De gemeente acht het realiseren van het hotel met een goed functionerende ontsluiting ervan op de locatie van groter belang dan behoud van dit stukje groen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot het herzien van de plannen.

h. Fietsverkeersveiligheid:

- i. De Vereniging juicht plannen om het fietspad over het RAI-terrein heen te verbeteren en overzichtelijker te maken zeer toe. Mobiele horeca aan de zuidkant van de havenkom past hier totaal niet bij. Het belemmert het fietspad en beperkt de ruimte voor een veilig voetpad langs de havenkom naar het park.
- ii. Bovendien geeft deze mogelijkheid tot horeca weer extra geluidsoverlast. In de huidige situatie is de zo gewilde internationale allure ver te zoeken.
- iii. In 4.1 aanhef en onder a en b van de planregels is bepaald dat de voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, waaronder mede begrepen een kruidentuin, en voet- en fietspaden. Tegenwoordig zijn er ook fietsstraten. Dit is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. De Vereniging heeft begrepen dat de dienst Zuidas van mening is dat fietsstraten kunnen worden begrepen onder fietspaden. Dit is ongewenst. Autoverkeer in gebieden met de bestemming groen moet zoveel mogelijk worden vermeden. Gelet hierop wordt verzocht in de planregels op te nemen dat onder fietspaden geen fietsstraten zijn begrepen.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Onder e, onder punt i, is reeds ingegaan op genoemde mobiele horeca. Korte tijdshalve wordt naar de daar gegeven reactie verwezen.*
- ii. *Onder e is reeds uitgebreid ingegaan op het geluidsaspect van de betreffende horeca. Korte tijdshalve wordt naar de daar gegeven reactie verwezen.*
- iii. *Vooropgesteld moet worden dat autoverkeer binnen de gronden die middels dit bestemmingsplan de bestemming Groen hebben gekregen, ongewenst is. Het bestemmingsplan maakt autoverkeer binnen die gronden dan ook niet mogelijk.*
Vermoedelijk is er sprake van een misverstand. Uitgezonderd calamiteitenverkeer zijn fietspaden niet mede bedoeld ten behoeve van

autoverkeer. Het is ook niet juist te veronderstellen dat waar fietspaden mogelijk zijn, daar dus ook fietsstraten (met beperkt autoverkeer) mogelijk zijn. Voor zover binnen de Zuidas wordt gewerkt aan de realisatie van bedoelde fietsstraten welke behalve voor fietsverkeer tevens dienen voor al dan niet beperkt autoverkeer, dan zal juist daarvoor een specifieke regeling moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan. Nu de mogelijkheid van een fietsstraat met beperkt autoverkeer hier niet aan de orde is, behoeft de nu opgenomen regeling ook geen aanpassing.

i. Tenslotte:

- i. De Vereniging merkt tot slot op de zienswijzen van zowel de Bomenstichting van 17 april 2014 als van de Stichting Overleg RAI-buurtten (StOR) van 22 april 2014 volledig te onderschrijven.
- ii. Verder wordt er nog op gewezen dat de huidige bestemming van de westkant van de Boerenwetering en de havenkom dezelfde dient te blijven. Dit houdt ook in dat er géén vaartuigen mogen aanmeren. Een expliciete vermelding in het bestemmingsplan is nodig om de juiste aansluiting op het nu geldende bestemmingsplan voor het Beatrixpark te garanderen. Wat de Vereniging betreft geldt dit aanmeerverbod ook voor de zuidkant van de havenkom. Het faciliteren en reguleren van de pleziervaart is nodig maar moet niet leiden tot het institutionaliseren van overlast.

Gemeentelijke reactie:

- i. Voor de gemeentelijke reactie daarop wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
- ii. Onder c is uitgebreid ingegaan op het aspect van afmeergelegenheden. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

2. Bomenstichting

De Bomenstichting heeft haar zienswijze gegeven per brief van 17 april 2014, aangevuld per brief van 23 april 2014. Per brief van 17 april 2014 geeft de Bomenstichting de volgende zienswijze:

a. Monumentale cq beeldbepalende bomen ter plaatse van StrandZuid:

- i. In het gebied aan de havenkom (StrandZuid) waar een horecavoorziening voor een periode van ongeveer tien jaar mogelijk wordt gemaakt, staat blijkens de toelichting een aantal (deels monumentale) bomen waarvan behoud een randvoorwaarde is, met speciale aandacht voor behoud van de Julianaboom.
- ii. In het verleden is gebleken dat de bomen herhaaldelijk (en letterlijk) in de knel zijn gekomen door de aanwezige bouwwerken. Ook is gebleken dat de zandophoging ten behoeve van het strand schadelijk voor de bomen is. Gezien het vorenstaande is het gewenst de bomen door middel van een dubbelbestemming te beschermen. De Julianaboom zou de dubbelbestemming 'monumentale boom' moeten krijgen, de overige bomen de dubbelbestemming 'waardevolle boom'. De Stichting doet suggesties voor een regeling waarvan de essentie kort gezegd is dat middels een vergunningstelsel behoud van de bomen wordt gewaarborgd, en dat de conditie, de levensverwachting, groeiplaats en (beeld)kwaliteit ervan niet worden aangetast.

Gemeentelijke reactie:

- i. *In het plangebied bevindt zich de Julianaboom. Deze herdenkingsboom is door het Stadsdeel Zuid op de monumentale- en herdenkingsbomenkaart geplaatst. De overige bomen hebben geen speciale status maar moeten natuurlijk met de nodige zorg behandeld worden zoals gebruikelijk in Zuidas. De tekst in het uitvoeringsbesluit en de toelichting van het bestemmingsplan zijn aangepast.*
- ii. *Op 17 februari 2014 is de door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde Bomenverordening 2014 in werking getreden. Deze verordening is op de Zuidas van toepassing. Hierin is een adequaat*

beschermingsregime opgenomen ten aanzien van bomen in het algemeen (artikel 3), en beschermwaardige bomen in het bijzonder (zie onder andere artikel 5 van de betreffende verordening).

In het algemeen geldt een verbod op het zonder een vergunning doen vellen van een boom. Onder het vellen moet mede worden verstaan "het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging of ontsiering van de houtopstand tot gevolg kunnen hebben" (artikel 1, onder k).

Voor als beschermwaardig aangewezen bomen geldt dat dit een reden kan zijn voor het weigeren van een kapvergunning.

Naar het oordeel van de gemeente is hiermee voorzien in een adequaat beschermingsregime. Het opnemen van een regeling in het bestemmingsplan heeft daarop, voor zover een dergelijke regeling al ruimtelijk relevant zou zijn, geen toegevoegde waarde.

Per brief van 23 april 2014 geeft de Bomenstichting de volgende zienswijze:

b. Bosplantsoen bij hotelontwikkeling:

Door de beoogde verkeersontsluiting van het hotel zal een deel van het ter plaatse aanwezige bosplantsoen, met een aantal grote populieren, worden aangetast. De Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg heeft terecht verzocht om te bezien of door een andere verkeersontsluiting de gronden met het bosplantsoen de bestemming groen kunnen behouden. Verzocht wordt hetgeen door de Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg op dit punt naar voren is gebracht als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Gemeentelijke reactie:

De zienswijze brengt ten opzichte van hetgeen de Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg naar voren heeft gebracht geen nieuwe punten naar voren gebracht. Korthedshalve wordt hier volstaan met een verwijzing naar hetgeen de gemeente in reactie hierop heeft aangegeven, onder h van de betreffende zienswijze.

3.

- i. De zienswijze komt er kort samengevat op neer dat de maximale bouwhoogte voor het te realiseren hotel te laag is. Een grotere hoogte is nodig voor herkenbaarheid en allure. Een hoogte van 145 meter zou niet misstaan.
- ii. Adressant geeft aan bekend te zijn met de plannen van het Rijk om vanwege Schiphol scherpere hoogtebeperkingen vast te stellen, maar betwijfeld nut en noodzaak daarvan.
- iii. Voorgesteld wordt de maximale bouwhoogte te verhogen naar 145 meter. Laat Schiphol in het kader van een bouwaanvraag maar glashelder aantonen dat juist daarmee de vliegveiligheid ernstig wordt bedreigd.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Met adressant is de gemeente van mening dat een hoogte-accent op deze locatie bijdraagt aan herkenbaarheid en allure van het gebied en de stad. De gemeente is van mening dat met de voorgenomen hoogte van ca. 90 meter daarin wordt voorzien.*
- ii. *In overleg met het Rijk en andere betrokken overheden wordt gekeken hoe aan het nieuw vast te stellen Luchthavenindelingsbesluit vorm kan worden gegeven op dusdanige wijze dat met alle betrokken belangen rekening kan worden gehouden.*
- iii. *Los van het feit dat het huidige Luchthavenindelingsbesluit en de Wet luchtvaart hieraan in de weg staan, ziet de gemeente hiertoe geen aanleiding.*

4.

a. Artikelgewijze toelichting bestemmingsplan:

De verwijzing op pagina 115 van de toelichting naar lid 3.5 is onjuist vanwege het geheel ontbreken van het lid 3.5.

Gemeentelijke reactie:

Bedoeld is te verwijzen naar lid 3.4. De verwijzing is aangepast.

b. Externe veiligheid:

Bij het groepsrisico wordt in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met een schietpartij in een druk bezette hal of theater. Na de aanslag op 9 april in Alphen aan de Rijn is dat niet meer een onmogelijk scenario.

Gemeentelijke reactie:

De wetgeving waarop het onderzoek naar externe veiligheidsaspecten is gebaseerd, heeft betrekking op situaties waar een ongeval kan plaatsvinden met (voor wat betreft het plangebied Amsterdam RAI) transport van gevaarlijke stoffen. Er is geen wettelijke grondslag noch ruimtelijke relevantie om een risico op aanslagen bij besluitvorming over het bestemmingsplan te betrekken.

c. Economische uitvoerbaarheid:

In het bestemmingsplan wordt niet genoemd het gebied waarop StrandZuid staat gepland en dat niet in erfpacht is uitgegeven. Wat is daar de reden voor?

Gemeentelijke reactie:

De betreffende gronden zijn in het bestemmingsplan opgenomen met de bestemming Horeca – 2. De privaatrechtelijke situatie ter plaatse is niet relevant voor deze bestemming, en evenmin voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

j. Stallingsplaatsen voor fietsen:

Het aantal stallingsplaatsen voor fietsen wordt fors uitgebreid. Rond het Station Zuid wordt rekening gehouden met de behoefte in 2024 aan 11.000 parkeerplekken. Voor het RAI-gebied zou rekening moeten worden gehouden met overeenkomstige aantallen.

Gemeentelijke reactie:

Bij het metrostation RAI wordt rekening gehouden met circa 20.000 reizigers waarvan een groot deel bezoekers van de RAI en omstreken. Een deel van de reizigers zal gebruik maken van aanvullend fietsvervoer. De Dienst Metro heeft hier onderzoek naar gedaan. Met voorzieningen voor het stallen van 700 fietsen wordt voorzien in de verwachte vraag. Bij station Zuid gaat het om een reizigersaantal van meer dan het tienvoudige van metrostation RAI, de behoefte aan voorzieningen voor het stallen van fietsen is daarmee evenredig veel groter bij station Zuid.

k. Havenkom:

- i. Het gebruik van de Zuidzijde van de havenkom voor een mobiel uitgiftepunt moet worden afgeraden, vanwege het ontstaan van zwerfvuil, dat in het water belandt, afkomstig van plastic en papieren servetjes.
- ii. Een aantrekkelijke inrichting zou zijn met zitbanken, of een zitmuur zoals op blz. 41 van het uitvoeringsbesluit. De ontsluiting van de voetgangersroute zou niet afhankelijk mogen zijn van de openingstijden van het Strand Zuid. Lang niet iedere dag is het strand geopend. Een meer aanvaardbare oplossing zou zijn van zonsopgang tot zonsondergang.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Het feit dat bezoekers van een bepaalde functie mogelijk kunnen zorgen voor zwerfafval, is op zich geen reden de betreffende functie niet toe te staan. De gemeente vindt horeca op deze locatie gewenst. Vanzelfsprekend rust op de exploitant ter plaatse een verantwoordelijkheid om dit binnen de mogelijkheden te voorkomen.*

Overigens is in het kader van het uitvoeringsbesluit besloten dat het structureel aanwezig zijn van een mobiel uitgiftepunt op deze locatie onwenselijk is. De betreffende verwijzing naar een mobiel uitgiftepunt daarin is komen te vervallen.

- ii. Het weer openstellen van een route langs de oostzijde van de havenkom is een belangrijke verbetering van het gebruik van de openbare ruimte van het RAI-gebied. Tegelijk moet rekening worden gehouden met de vestiging van horeca en de invulling van het gebied. Vanwege sociale veiligheid, de beheermogelijkheden en het voorkomen van veel hekken en toezicht wordt een openstelling van de route buiten openingstijden van de horeca niet wenselijk geacht.*

I. Overig:

In het uitvoeringsbesluit zijn op de tekening op blz. 32 de gebouwen A en C onderling gewisseld.

Gemeentelijke reactie:

Deze constatering is juist. Het uitvoeringsbesluit is aangepast.

m. Openbare ruimte:

De in het uitvoeringsbesluit opgenomen wijze van bestrating met bruine gebakken klinkers van het fietspad op het voorplein lijkt te veel op die voor het overige wegverkeer. Rood asphalt, zoals elders de standaard is, geniet de voorkeur. Dit geldt voor de gehele strook van het oost-west fietspad.

Gemeentelijke reactie:

Voor de oost-westfietsroute door het RAI-gebied wordt op termijn een nieuwe inrichting voorgesteld die aansluit bij het nieuw ingerichte Europelein. Een groot deel van de route zal door een gebied met sterk contrasterende stenen leiden. Of en in hoeverre de route ook in de al uitgevoerde delen tot andere bestrating (kleuren) zal leiden moet nog bepaald worden. Zoals vermeld in het uitvoeringsbesluit wordt in overleg met betrokkenen de inrichting van de fietsroute nog nader uitgewerkt waar dit onderdeel ook aan de orde kan komen.

5. Stadsregio Amsterdam

Het plan maakt een goede en gedegen indruk. De belangrijkste ontwikkelingen in het plangebied, de mogelijke komst van een hotel en extra parkeervoorzieningen, kunnen een bijdrage kunnen leveren aan versterking van het gebied, onder andere op sociale veiligheid. Voor de ruimtelijke inpassing (ook tijdens de bouw) van deze ontwikkelingen wordt aandacht gevraagd voor behoud en eventuele versterking van de kwaliteit van de langzaamverkeerroutes in het gebied. Fietsparkeervoorzieningen bij station Europaplein en de RAI passen eveneens binnen het regionale subsidiekader.

Gemeentelijke reactie:

Behoud en verbetering van de langzaamverkeersroutes zijn, zoals ook is opgenomen in paragraaf 6.4 van de toelichting van het bestemmingsplan, belangrijke uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Het bestemmingsplan is daarin in juridische zin vooral faciliterend.

6. Stichting Overleg RAI-buurtten

a. Algemeen:

De Stichting wijst allereerst op een aantal besluiten waartegen de Stichting beroep heeft ingesteld. Het gaat kort gezegd om beroep tegen:

- de omgevingsvergunning van 29 februari 2012 ten behoeve van het gebruik van gronden als horeca, inclusief zalenverhuur, en het tijdelijk oprichten in stand houden van de bijbehorende (tijdelijke) bebouwing
- het besluit op bezwaar van 19 december 2012 betreffende het Gedoogbesluit Zuidpool
- het besluit inhoudende een afwijzing van het verzoek om handhaving en revisie van de vigerende milieuvergunning van de RAI. De Stichting heeft bezwaar tegen het standpunt van de Gemeente dat Amsterdam RAI B.V. en Zuid B.V. worden gezien als één onderneming in de zin van de wet Milieubeheer.

Het in februari 2013 door de rechter voorgestelde en ingezette mediationtraject heeft na meer dan een jaar nog niet tot een concreet resultaat geleid. Zolang deze zaken nog in procedure zijn bij de rechtbank kan er geen vaststelling plaatsvinden het ontwerp bestemmingsplan, met betrekking tot de onderwerpen van het beroep.

Gemeentelijke reactie:

In de betreffende procedures is niet zozeer de functie, als wel de geluidsproductie ervan aan de orde gesteld. Bepalingen met betrekking tot geluid zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan, maar zijn geregeld middels de milieuvergunning. De procedures hebben derhalve geen betrekking op de bestemming die aan de gronden is toegekend en hebben dus geen betrekking op de nu aan de orde zijn besluitvorming. Voor een meer uitgebreide uiteenzetting hierover wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf B6.

b. Ambities:

- i. De Stichting is voor publiekgerichte functies aan de randen van het RAI-complex, ook aan de oostelijke oever van de havenkom, mits het park

als stiltegebied in een drukke stad wordt gerespecteerd en de publiek gerichte functies niet bestaan uit luidruchtige horeca.

- ii. Een café-restaurant met zachte achtergrondmuziek uitsluitend in een gesloten binnenruimte zou wel kunnen.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Zoals reeds overwogen bij de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg (aldaar onder d) dient de gemeente bij besluitvorming over de bestemming van gronden een afweging te maken tussen een veelheid aan soms ook met elkaar tegenstrijdige belangen. In die belangenafweging wordt gezocht naar een zo optimaal mogelijk naast elkaar functioneren van de verschillende functies. Naar het oordeel van de gemeente is een goed functioneren van het Beatrixpark goed verenigbaar met horeca nabij de havenkom.*
- ii. *Binnen de opgenomen bestemming is ook deze wijze van exploitatie mogelijk.*

c. Geluid:

- i. De Stichting ondersteunt de ambitie dat de Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. Echter met een aangenaam woonklimaat en dus zonder geluidshinder. Nu worden omwonenden zeer geregeld veertien uren per dag geconfronteerd met geluidshinder van door dreunende muziek.
- ii. De omwonenden van de RAI hebben in 2011 in het kader van het concept horeca- en evenementenbeleid van Stadsdeel Zuid reeds massaal geageerd tegen vooral de door Strandzuid/Zuidpool veroorzaakte geluidsoverlast en de door de RAI georganiseerde nachtelijke dancefeesten die tot acht uur 's morgens duren en de aantrekkende werking van boten met eveneens bonkende muziek.
- iii. De Gemeente heeft in 2013-2014 erkend dat de huidige horeca aan de binnenhaven vanaf 2006 sterk is uitgebreid met paviljoens, terrassen en keukens; en bovendien dat er geen popspectrum-muziek maar

housespectrum ten gehore wordt gebracht; en dat dit alles bij elkaar, inderdaad geluidshinder van hoorbare muziek veroorzaakt.

- iv. De maximale geluidsemisatie van de horeca aan de oostelijke havenkom dient vooraf zodanig te zijn vastgesteld en vastgelegd dat er volstrekt geen overlast mogelijk is voor de parkbezoekers en omwonenden. Er is al voldoende geluidsoverlast door de bestaande ontheffingen van de RAI en evenementen in Zuid en Zuidas, waardoor de omwonenden al een aantal dagen, avonden en nachten per jaar kunnen 'meegenieten' van zware basdreunen.
- v. Er is midden in een woonbuurt aan de rand van een park geen plaats voor een DJ-tent c.q. nachtcafé of nachtdisco.
- vi. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat het ontwerpbestemmingsplan wordt onderbouwd met deugdelijk onderzoek naar de geluidsimplicaties.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Zoals in reactie op de zienswijze onder b reeds is weergegeven brengt besluitvorming over de ruimtelijke ordening een zekere spanning met zich mee. Dat bepaalde op zichzelf wenselijke functies een zekere overlast voor andere functies met zich mee kunnen brengen is een aspect waaraan niet voorbij gegaan kan worden. Bepaalde functies, zoals horeca, kunnen als overlastgevend worden ervaren. Dit betekent echter niet dat een goed woon- en leefklimaat alleen dan kan worden bewerkstelligd als er geen enkele sprake is van geluidsoverlast. Wel dient die overlast tot het aanvaardbare te worden beperkt. Dit gebeurt langs de weg van diverse vergunningen, waaronder in het kader van Amsterdam RAI de milieuvergunning (zie meer uitgebreid hierover paragraaf B).*
- ii. *Voor wat betreft de horecalocatie StrandZuid wordt opgemerkt dat de zienswijze zich niet zozeer richt tegen de horecafunctie als zodanig (zie ook onder b), maar tegen de wijze van exploitatie van de huidige horecaexploitant. Zoals reeds opgemerkt onder b zijn regels met*

betrekking tot de exploitatie gesteld in de milieuvergunning (meer uitbereid hierover ook paragraaf B).

Voor wat betreft de nachtelijke muziekevenementen bij de RAI wordt opgemerkt dat het geldende bestemmingsplan deze planologisch mogelijk maakt, evenals het nu voorliggende bestemmingsplan. Bovendien is er sprake van een bestaand recht binnen de milieuvergunning, zij het middels een ontheffingsmogelijkheid binnen die vergunning. De gemeente wenst ook dit soort evenementen, binnen de daaraan in de milieuvergunning gestelde beperkingen, te faciliteren. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een beperking van deze rechten (zie meer uitgebreid paragraaf B).

- iii. Dat de betreffende horeca in vergelijking tot 2006 is uitgebreid, is juist. Dat daarmee een zekere overlast gepaard is gegaan, is gelet op de bezwaren vanuit de buurt eveneens juist. Deze overlast hangt echter samen met de wijze van exploitatie, en niet met de horecabestemming die aan de gronden is gegeven als zodanig (zie meer uitgebreid hierover paragraaf B). De gemeente acht behoud van een horecafunctie op deze locatie wenselijk, en ziet in de zienswijze geen aanleiding horeca weg te bestemmen.*
- iv. Idem als onder iii.*
- v. Idem als onder iii.*
- vi. Deze zienswijze heeft betrekking op een bestaande situatie (zowel in planologisch-juridisch opzicht, als feitelijk) die opnieuw wordt vastgelegd in een bestemmingsplan. Dit brengt mee dat van uitgebreid onderzoek kan worden afgezien (meer uitgebreid hierover paragraaf B2).*

d. Geen horecaexploitatie als stadsstrand:

- i. Met onafhankelijk akoestisch onderzoek is aangetoond dat dat een horeca-exploitatie aan de achterzijde van de RAI met versterkte of live muziek niet mogelijk is (akoestisch onderzoek geluidsmeting RAI/StrandZuid d.d. 19 september 2013, en Contra-expertise*

akoestisch onderzoek StrandZuid, rapport Tauw 7 april 2014, d.d. 11 april 2014).

- ii. De geluidhinderklachten zijn al jarenlang bekend. Klachten hebben in 2012 geleid tot eerder vermelde beroepszaken en tot mediation. Met metingen in 2013 is geconstateerd dat Strandzuid bij evenementen met versterkte DJ muziek op het Hoofdterras inderdaad niet voldoet aan de voorschriften.
- iii. Als gevolg hiervan is in januari 2014 een revisie van de milieuvergunning aangevraagd, met daarin maatregelen ter beperking van de geluidsproductie. Vastgesteld is dat de aanvraag en het akoestisch rapport niet voldoen. Er treedt nog steeds herkenbaar muziekgeluid op bij omliggende woningen, ondanks dat men toezegt de geluidsproductie te reduceren.
- iv. Het staat daarmee vast dat een exploitatie in de vorm van een stadsstrandconcept met versterkte muziek op deze locatie niet kan: met een lagere geluidsproductie kan StrandZuid geen DJ-dans-muziekfeesten produceren en hun events dus niet als zodanig verkopen.
- v. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de Omgevingsdienst NZKG.
- vi. Het is daarom onjuist dat opnieuw ruimte wordt geboden voor dit type horecaexploitatie.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Het rapport, dat niet aan de zienswijze is toegevoegd, betreft een rapportage die tot stand is gekomen in het kader van de lopende mediation. Mediation vindt plaats onder strikte voorwaarde van vertrouwelijkheid. Meer hierover in paragraaf B5. Hier kan worden volstaan met op te merken dat uit de zienswijze blijkt dat het rapport betrekking heeft op de geluidsproductie van de huidige wijze van exploitatie, en niet op de aanvaardbaarheid van de horecafunctie als zodanig.*
- ii. *Idem als onder i.*

- iii. *Idem als onder i.*
- iv. *Voor zover de constatering al juist is (nogmaals wordt gewezen op het vertrouwelijke karakter van het mediationtraject) betekent dit dat de wijze van exploitatie van de horeca aangepast zou moeten worden. Dit zou echter niet hoeven te betekenen dat daarmee de functie van horeca op deze plek niet mogelijk zou zijn. Nu het bestemmingsplan juist de functie, en niet de wijze van exploitatie regelt, kan deze zienswijze, ook indien deze juist zou zijn, niet leiden tot de conclusie dat het bestemmingsplan zou moeten worden aangepast.*
- v. *Die informatie die nodig is voor de vaststelling van het bestemmingsplan is voorhanden.*
- vi. *Deze conclusie kan gelet op al het bovenstaande niet worden gevolgd. Het bestemmingsplan maakt die vormen van horeca mogelijk die gelet op hun aard gewenst zijn. De wijze van exploitatie wordt langs andere weg geregeld.*

e. Horeca aan de achterzijde van de RAI:

- i. Er wordt nu evenals in 2006 gesproken van 'semi-permanente' horeca.
- ii. De Stichting vindt dat de horeca neutraal dient te worden aangeduid en niet met ondernemingsnaam. Daarmee worden ten onrechte de rechten van een individuele ondernemer in het ontwerpbestemmingsplan vastgelegd, en bovendien suggereert het een wijze van exploitatie waarvan is vastgesteld dat die op deze locatie wettelijk onmogelijk is vanwege geluidshinder.
- iii. Het karakter van de exploitatie dient in het bestemmingsplan omschreven te worden: horeca passend bij het karakter van overgangsgebied van RAI naar de rust van het park; dus géén versterkte muziek op terrassen.
- iv. Vastgelegd moet zijn dat de horeca, als die er al mag zijn, uitsluitend gesitueerd is aan één kant van de havenkom en zeker niet uitgebreid kan worden naar de zijde langs het doorgaande fiets- en voetpad langs de havenkom.

- v. De Stichting wijst erop dat de horeca aan de oostzijde van de havenkom gepland is op een kadastraal gebied met bestemming wegen, dat niet in erfpacht is uitgegeven aan de RAI. De Stichting is van mening dat dit vermeld dient te worden in het bestemmingsplan en het uitvoeringsbesluit.
- vi. Omdat het gemeenteground betreft is de Stichting van mening dat de gemeente de bestemming horeca, met duidelijke voorschriften over wijze van exploitatie, omvang bebouwing, afmetingen terrassen, et cetera via een openbare aanbesteding dient te vergunnen.

Gemeentelijke reactie:

- i. *In paragraaf 4.2.3 wordt inderdaad gesproken van semi-permanente horeca. Zoals uit de betreffende paragraaf blijkt gaat het om een periode van circa 10 jaar. Het betreft in die zin een tijdelijke situatie omdat er conform de toekomstvisie Amsterdam RAI, en zoals ook verwoord in het uitvoeringsbesluit, op langere termijn op deze locatie wordt voorzien in een uitbreiding van de congressfuncties met horecavoorzieningen. Vanwege het feit dat dit niet binnen de plantermijn van tien jaar wordt voorzien, wordt gesproken van semi-permanente horeca.*

In de juridische regeling is de horeca niet in tijd beperkt. Hiermee wordt ruimte gegeven voor een 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. Naar verwachting zal dit ook een positieve bijdrage geven aan de vermindering van de ervaren overlast.

- ii. *Met het benoemen van StrandZuid werd geenszins beoogd de rechten van specifiek de huidige exploitant veilig te stellen. De tekst van zowel uitvoeringsbesluit als toelichting van het bestemmingsplan is aangepast. Hetgeen het bestemmingsplan toestaat is geregeld in de planregels (art. 6). Hierin worden zonder enige verwijzing naar de huidige exploitant de toelaatbare horecafuncties aangegeven.*

- iii. Met het karakter van de omgeving is bij het bepalen van de toelaatbare functies rekening gehouden. De categorieën van horeca die mede gelet op de nabijheid van het park op deze locatie vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening toelaatbaar zijn, zijn als zodanig bestemd. Voor zover daaraan ter voorkoming van overlast op het woon- en leefklimaat met betrekking tot de wijze van exploitatie beperkingen moeten worden gesteld, dan gebeurt dit in het geval van Amsterdam RAI langs de weg van de milieuvergunning (zie ook hierover meer uitgebreid paragraaf B).*
- iv. In het bestemmingsplan is bepaald waar wel en waar geen horeca mag plaatsvinden. Dat is uitsluitend aan de oostzijde van de havenkom. Voor zover hier bedoeld wordt op de mogelijkheid van onbebouwde terrassen, dan wordt opgemerkt dat deze binnen de bestemming Verkeer – 2 toelaatbaar moeten worden geacht (zie meer uitgebreid hierna onder f).*
- v. Voor wat betreft de geldende bestemming is niet het kadaster, maar het bestemmingsplan bepalend. Het geldende bestemmingsplan “RAI e.o.” kent aan de betreffende gronden de bestemming “Openbare ruimte behorende bij tentoonstellings- en congresruimte” toe. Het bestemmingsplan Amsterdam RAI biedt (inhoudelijk) dezelfde functionele mogelijkheden. Een nadere vermelding van hetgeen in het kadaster is opgenomen, dient geen doel.*
- vi. Aan de orde hier is het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan dat aan de gronden een bestemming geeft. Een kwestie over aanbesteding van de gronden is hier niet aan de orde.*

f. Geen mobiel terras langs fietspad:

- i. De stichting is tegen een terras met een mobiel uitgiftepunt aan de zuidzijde van de havenkom. Het is tegenstrijdig om over een terras 'met enkele zitjes' te spreken en tegelijk ruimte te bieden voor een exploitatie met een mobiel uitgiftepunt.*
- ii. Een dergelijke detaillering hoort onderdeel te zijn van een exploitatievergunning.*

- iii. Tevens wordt hierdoor de ruimte voor het fietspad en een veilig en aantrekkelijk voetpad langs de haven kom en naar het park ingeperkt.
- iv. Dat fietspad zal bovendien door de afsluiting van het fietspad langs de A10 veel drukker worden. Dit geeft gevaarlijke situaties.
- v. Bovendien is zo'n terras een ongewenste vergroting van de horecagelegenheid (met meer kans op overlast).

Gemeentelijke reactie:

- i. In de planregels worden een mobiel uitgiftepunt en terras noch uitdrukkelijk toegestaan, noch verboden. Het betreft overigens een gebruik van de gronden dat op zichzelf niet strijdig is met de bestemmingen die het bestemmingsplan er aan geeft.*
- ii. Dit is correct. Om die reden zijn er in de planregels ook geen bepalingen van deze aard opgenomen. In met name het uitvoeringsbesluit wordt daarover wel een richting bepaald. Daarbij is besloten dat het structureel aanwezig zijn van een mobiel uitgiftepunt op deze locatie onwenselijk is. De betreffende verwijzing naar een mobiel uitgiftepunt daarin is komen te vervallen. Een onbebouwd terras behoort wel tot de mogelijkheden. Dat dit niet mag leiden tot bedreiging voor de bomen ter plaatse of tot onveilige situaties voor het fietsverkeer spreekt voor zich. Echter ook daarvoor geldt dat de daartoe te stellen beperkingen zich buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan bevinden en langs andere weg geborgd worden.*
- iii. Zie de reactie onder i.*
- iv. Zie de reactie onder i. Overigens zal het fietspad langs de A10 worden gehandhaafd.*
- v. De gemeente is van mening dat een terras op deze locatie, mits binnen nader te bepalen randvoorwaarden, gewenst is. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie onder i.*

g. Geen aanvullende steigers en zitjes bastion:

- i. Het onder f gestelde geldt ook voor de eventuele aanvullende steiger /plateau in het water en zitjes op het Bastion. Het is onduidelijk wat men daarmee wil.
- ii. Het is niet duidelijk beschreven hoe de zorg voor de bomen op het terrein concreet zal worden vormgegeven. Nu lijkt vooral het in leven blijven van de Julianaboom van belang.
- iii. Wij onderschrijven volledig de op 17 april 2014 ingediende zienswijze van de Bomenstichting.

Gemeentelijke reactie:

- i. *In het uitvoeringsbesluit wordt ingezet op een herstel van de waarde van de kade en de inrichting van de openbare ruimte langs de Boerenwetering. Het bastion kan daarbij weer een aantrekkelijke verblijfsplek worden met uitzicht over de havenkom. De steigers bij de horecavoorziening aan de oostzijde van de havenkom zijn beperkt in omvang en geven de mogelijkheid om met kleine sloepen even aan te leggen. Deze mogelijkheid sluit aan bij de gemeentelijke nota 'Varen in Amsterdam' om het gebruik van het water aantrekkelijk te maken.*
- ii. *Op 17 februari 2014 is de door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde Bomenverordening 2014 in werking getreden. Deze verordening is op de Zuidas van toepassing. Hierin is een adequaat beschermingsregime opgenomen ten aanzien van bomen in het algemeen (artikel 3), en beschermwaardige bomen in het bijzonder (zie onder andere artikel 5 van de betreffende verordening). Het opnemen van de gevraagde beschrijving heeft daarop geen toegevoegde waarde. De Julianaboom is als herdenkingsboom door het Stadsdeel Zuid op de monumentale- en herdenkingsbomenkaart geplaatst en is daarom specifiek benoemd. De overige bomen hebben geen speciale status maar moeten natuurlijk met de nodige zorg behandeld worden zoals gebruikelijk in Zuidas.*
- iii. *Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.*

h. Geen uitbreiding grootschalige feesten in hallen en op het plein:

- i. Binnen de milieuvergunning van de RAI is geen plaats voor grootschalige feesten met zeer luide muziek in de openlucht op het plein voor de RAI.
- ii. Er wordt al jaren bezwaar gemaakt en er is een rechtszaak lopend tegen de grootschalige nachtelijke DJ-feesten in slecht geluidsgeïsoleerde hallen van de RAI.
- iii. Met haar milieuvriendelijke ambities doet de RAI er goed aan om alle hallen adequaat te isoleren met zowel geluids- als warmte-isulerende maatregelen.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Evenals het huidige bestemmingsplan, maakt ook het nieuwe bestemmingsplan als functie evenementen in de meest ruimte zin van het woord mogelijk. Dat is inclusief muziekevenementen. Middels de milieuvergunning worden ten aanzien van de wijze van exploitatie de noodzakelijk te achten beperkingen gesteld. De zienswijze heeft kennelijk betrekking op het laatste. Voor hetgeen de milieuvergunning mogelijk maakt en de beperkingen die daarbij zijn gesteld, wordt verwezen naar de betreffende vergunning. De milieuvergunning is nu echter niet aan de orde (meer uitgebreid hierover paragraaf B).*
- ii. *Zoals onder a aangegeven is de gemeente zich bewust van de lopende procedures. Dit hoeft gelet op het daar gestelde niet aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg te staan.*
- iii. *Het is niet aan de gemeente om in het kader van het vaststellen van een bestemmingsplan te bepalen waarin winsten van willekeurig welke partij dan ook worden geïnvesteerd.*

i. Boten en af- en aanmeermogelijkheden:

- i. De omwonenden langs de Boerenwetering worden vanaf de vestiging van horeca aan de havenkom in 2006 geteisterd door af- en aanvarende walmende illegale taxi-dieselboten en particuliere boten,

vaak met luide muziek, die vlak langs de achtertuinen varen. Hier wordt niet op gehandhaafd, ondanks vele klachten bij Waternet.

- ii. Toen de horeca aan de achterzijde van de RAI er nog niet was, was het een rustige vaarroute. De Stichting is tegen meer aan- en afmeermogelijkheden, met als gevolg nog meer vaarbewegingen, in de havenkom en aan de oevers van de Boerenwetering in het park.
- iii. Verzocht wordt alle mogelijke maatregelen op te nemen die bijdragen aan het handhaven van de doelstelling, namelijk normale woonrust.
- iv. Daaronder vallen ook de met stadsdeel Zuid overeengekomen afspraken over de bediening van de brug bij de RAI om te voorkomen dat mensen per boot na 21.00 uur de horeca aan de havenkom kunnen bereiken.

Gemeentelijke reactie:

- i. *In paragraaf B6 en B7 wordt uitgebreid ingegaan op respectievelijk de ervaren overlast vanwege langsvarende boten, als op handhaving. Bij alle betreffende instanties (met name stadsdeel en Waternet) zal nadrukkelijk aandacht worden gevraagd voor de problematiek die is aangegeven in de zienswijzen. In het kader van de besluitvorming over het voorliggend bestemmingsplan moet echter worden geconstateerd dat de genoemde aspecten de juridische regeling van dit bestemmingsplan niet raken. Voor het overige wordt verwezen naar de betreffende paragrafen.*

In aanvulling daarop kan nog wel worden opgemerkt dat met het nieuwe beleid van Varen in Amsterdam 2.1 wordt gestreefd naar uitstootvrije passagiersbootjes (dit geldt uiteindelijk ook voor de pleziervaart). Zo worden er in een exploitatievergunning voorwaarden gesteld aan duurzaamheid (geen dieselmotoren), snelheid en geluidsoverlast.

- ii. *Met betrekking tot het realiseren van aanlegsteigers en het bieden van (nacht)ligplaatsen voor vaartuigen voor passagiersvervoer zijn in het bestemmingsplan regels gesteld. Het bestemmingsplan geeft daarmee uitvoering aan de nota Varen in Amsterdam (vastgesteld door de*

gemeenteraad op 2 oktober 2013), en Ruimtelijk afwegingskader passagiersvaart Zuid (vastgesteld door de stadsdeelraad 19 februari 2014). Voor een korte weergave van het voor het bestemmingsplan relevante beleid wordt korthedshalve verwezen naar de aan de toelichting toegevoegde paragrafen 3.4.12 en 3.4.13.

In de Nota Varen is gekozen voor een uitbreiding van de exploitatievergunningen, waarbij uitbreiding van het aantal ligplaatsen randvoorwaardelijk is. Op dit moment verleent Waternet daarom exploitatievergunningen onder voorwaarden dat de aanvrager binnen een jaar een ligplaatvergunning overlegt.

Het college heeft vervolgens een ligplaatsenregisseur aangewezen en deze regisseur heeft samen met de stadsdelen in 2013 een aantal kansrijke locaties aangewezen, waaronder de Boerenwetering. Deze kansrijke locaties zijn ter kennisname aan de Raad voorgelegd. De stadsdeelraad heeft een beleidskader vastgesteld om vast te leggen welke locaties zij zelf als kansrijk zien; het stadsdeel Zuid is verantwoordelijk voor het verlenen van de ligplaatsvergunningen.

Wanneer er niet genoeg ligplaatsen beschikbaar komen (en mogelijk worden gemaakt middels een bestemmingsplan), dan komt de uitvoering van de Nota Varen in gevaar. Voor zover dit beleid een ruimtelijk-juridische context heeft, wordt hieraan middels het bestemmingsplan uitvoering gegeven. Concreet betekent dit dat er voor een deel van de Boerenwetering een zone is opgenomen (wetgevingszone – ontheffingsgebied) waarbinnen een afwijkingsvergunning kan worden verleend ten behoeve van het realiseren en in gebruik nemen van (nacht)ligplaatsen voor passagiersvaartuigen (zie artikel 9, lid 9.4; de redactie is enigszins aangepast). Aan de planregels is in artikel 1 een extra begripsbepaling 1.37 toegevoegd waarmee het begrip passagiersvaartuig wordt gedefinieerd. Deze is gelijk aan die in de Verordening op het binnenwater 2010.

De gemeente is van mening dat horeca aan de havenkom een voor de stad toegevoegde waarde heeft, en heeft om die reden in het verleden

medewerking aan deze horeca gegeven. Dat deze horeca een publieksaantrekkende werking heeft, ook over het water, wordt onderkend. Deze extra vaarbewegingen brengen op zichzelf (mits men zich aan de regels houdt) geen onaanvaardbare overlast met zich mee.

- iii. Naar het oordeel van de gemeente wordt op adequate wijze gezorgd voor een zo optimaal mogelijk naast elkaar laten functioneren van verschillende functies op en rond de Amsterdam RAI. Daarbij wordt enerzijds ruimte gegeven aan ook die functies die een bepaalde vorm van overlast met zich mee kunnen brengen, maar waaraan wel behoefte bestaat, en waarbij anderzijds die beperkingen worden gesteld die nodig zijn in verband met het woon- en leefklimaat. Zo zijn in onder meer de Verordening op het Binnenwater die regels gesteld die de bedoelde overlast zoveel mogelijk moeten voorkomen. Deze beperkingen en maatregelen vallen echter buiten de reikwijdte van voorliggend bestemmingsplan (meer uitgebreid hierover paragraaf B5).*
- iv. Eventuele afspraken hierover vallen buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Wel zal hiervoor bij betrokken partijen aandacht worden gevraagd.*

j. Plannen:

De Stichting verzoekt te worden betrokken bij de ontwikkeling van de afscheiding tussen de RAI en de Wielingenstraat en de plannen voor de Boerenwetering.

Gemeentelijke reactie:

Het is goed gebruik dat de medewerkers van de Dienst Zuidas in het kader van ontwikkelingen op allerlei terrein in overleg treden met omwonenden. Dat zal ook hier het geval zijn.

k. Grondwaterpeil:

De Stichting vraagt zich af wat alle nieuwe bouwactiviteiten zullen betekenen voor het grondwaterpeil, dat in de buurt al heel hoog is, zeker

langs de Boerenwetering, en zeker nu daar een parkeergarage in gebouwd zal worden.

Gemeentelijke reactie:

In hoofdstuk 11 van de plantoelichting wordt uitgebreid ingegaan op waterhuishoudingsaspecten, waarbij in paragraaf 11.4, onder verwijzing naar een als bijlage bij de toelichting toegevoegd onderzoek, ook wordt ingegaan op grondwatereffecten. Bij de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg wordt overigens hierop nader ingegaan (zie de behandeling van de betreffende zienswijze, onder b). Voor meer informatie wordt naar die beantwoording verwezen.

I. Lichtvervuiling:

Verzocht wordt geen nieuwe lichtvervuiling aan de al bestaande lichtvervuiling (de blauwpaarse lichtstroken aan de huidige bebouwing) toe te voegen en zeker geen Ziggodome-achtige licht effecten na te streven.

Gemeentelijke reactie:

Het betreft hier een aspect van de welstand, en valt daarmee buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan en het uitvoeringsbesluit. De zienswijze wordt in het kader van de nu voorliggende besluiten voor kennisgeving aangenomen.

m. Ten slotte:

De Stichting hecht eraan te vermelden dat zij de zienswijze van de Vereniging Beethovenstraat / Parnassusweg gedateerd 22 april 2014 onderschrijft en ondersteunt. Dat geldt ook voor de zienswijze van de Bomenstichting, gedateerd 17 april 2014.

Gemeentelijke reactie:

Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.

7.

a. Gezamenlijke terinzagelegging:

Gelijktijdige terinzagelegging van ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp uitvoeringsbesluit is onlogisch. De inspraakreacties/zienswijzen zouden aanpassingen in het BP of Uitvoeringsbesluit tot gevolg kunnen hebben.

Gemeentelijke reactie:

Zoals aangegeven in paragraaf 17.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is eerder de toekomstvisie Amsterdam RAI onderwerp geweest van inspraak, waarna deze is vastgesteld. Zowel middels uitvoeringsbesluit als bestemmingsplan wordt daaraan uitvoering gegeven op hetzelfde abstractieniveau, waarbij ze elkaar op inhoud aanvullen. Het na elkaar in procedure van beide producten zou in dit geval dan ook geen enkel doel hebben gediend. Een ieder is de gelegenheid geboden over zowel het uitvoeringsbesluit als het bestemmingsplan zijn mening naar voren te brengen.

Wel is ervoor gekozen alle binnengekomen reacties op te nemen in één Nota van Beantwoording, en alle reacties te beschouwen als zijnde zienswijzen op het bestemmingsplan (zie inleiding van deze Nota van beantwoording).

b. Randvoorwaarden:

- i. Het bestemmingsplan geeft aan dat de te stellen randvoorwaarden erin zijn opgenomen, terwijl in het uitvoeringsbesluit staat dat voor de ontwikkelvelden de randvoorwaarden nog verder uitgewerkt moeten worden en daarom niet in het bestemmingsplan verankerd liggen. Dit is tegenstrijdig.
- ii. Het is onjuist deze nog uit te werken, nu al bekende, randvoorwaarden niet vast te leggen omdat dit bij- en na de bouw tot problemen kan leiden. Het fietspad in Beethoven is hiervan een slecht voorbeeld. De volgende, nu al bekende randvoorwaarden, moeten in het bestemmingsplan worden vastgelegd:
 - a. voldoende geluidsisolatie gebouwen

- b. bij bouwen handhaven en inpassen van de sequoia's langs de havenkom
- c. een 3 meter breed voetpad langs de oostelijke havenkom, 24 uur toegankelijk
- d. formulering reguliere bedrijfsvoering Strandzuid
- e. uitsluiten van gebruik Europaplein voor mechanisch versterkte/Dj feesten, ook op Koningsdag.
- f. beperking horecaformule Strandzuid, met name: geen nachtzaak, geen 24 uur horeca, geen dancing/discotheek.
- g. laagdrempelig terras zuidelijke oever havenkom, mag niet groter zijn dan 7 ingesloten bomen, inclusief mobiel uitgiftepunt
- h. voor semipermanente bebouwing zullen welstandseisen moeten gelden

Gemeentelijke reactie:

- i. Zoals hiervoor aangegeven zijn uitvoeringsbesluit en bestemmingsplan complementair aan elkaar. In het bestemmingsplan zijn die randvoorwaarden vertaald in een juridische regeling, die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening moeten worden gesteld. Dit sluit niet uit dat, zoals in het uitvoeringsbesluit staat aangegeven, randvoorwaarden op bijvoorbeeld het gebied van inrichting openbare ruimte of andere juridisch-planologisch gezien niet-relevante aspecten, nog in de toekomst zullen worden gesteld.*
- ii. Zoals onder i aangegeven bevat het bestemmingsplan reeds die randvoorwaarden die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening moeten, en mogen worden gesteld. Wat betreft de onder a tot en met h genoemde punten:*
 - Ad. a: Het regelen van een bepaalde geluidsisolerende waarde valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.*
 - Ad. b: Ter plaatse van de betreffende bomen wordt niet voorzien in bebouwing.*
 - Ad. c: Op de verbeelding van het bestemmingsplan is een zone 'pad' aangegeven langs de Havenkom van 3 meter breed,*

waarvoor is geregeld dat deze tijdens openingstijden obstakelvrij en beschikbaar moeten zijn ten behoeve van openbaar gebruik. Vanwege sociale veiligheid, de beheermogelijkheden en het voorkomen van veel hekken en toezicht is een openstelling van de route buiten openingstijden van de horeca niet wenselijk.

Ad. d: Middels de planregels is geregeld welke functies er, vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening en gelet op hun ruimtelijke effecten op de omgeving, zijn toegestaan. Regels met betrekking tot de bedrijfsvoering van een specifieke exploitant vallen buiten de reikwijdte van hetgeen met een bestemmingsplan wettelijk gezien wordt beoogd.

Ad. e: Voor zover het betreft de gronden die vallen onder de bestemming Gemengd wordt opgemerkt dat daarbinnen evenals in het geldende bestemmingsplan evenementen in de meest ruime zin van het woord planologisch worden mogelijk gemaakt. Middels de milieuvergunning zijn daaraan beperkingen gesteld. De gevraagde regeling gaat buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Voor de verhouding tussen bestemmingsplan en milieuvergunning wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf B van deze Nota van Beantwoording.

Ad. f: In het ontwerp bestemmingsplan werd in de bestemming Horeca – 2 onder andere de functie horeca II toegestaan, waaronder moest worden verstaan “Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken functies)”. Deze functie is uit de bestemmingsomschrijving geschrapt.
De zienswijze leidt tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan en is op dit punt derhalve gegrond.

Ad. g: In de planregels worden een mobiel uitgiftepunt en terras noch uitdrukkelijk toegestaan, noch verboden. Ook hiervoor geldt dat het een gebruik van de gronden is dat op zichzelf

niet strijdig is met de bestemmingen die het bestemmingsplan er aan geeft. Wel geldt hiervoor een ander vergunningstelsel teneinde overlast te voorkomen.

Inmiddels is in het kader van het uitvoeringsbesluit besloten dat het structureel aanwezig zijn van een mobiel uitgiftepunt op deze locatie onwenselijk is. De betreffende verwijzing naar een mobiel uitgiftepunt daarin is komen te vervallen. Een onbebouwd terras behoort wel tot de mogelijkheden. Dat dit niet mag leiden tot bedreiging voor de bomen ter plaatse of tot onveilige situaties voor het fietsverkeer spreekt voor zich. Echter ook daarvoor geldt dat de daartoe te stellen beperkingen zich buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan bevinden en langs andere weg geborgd worden (zie ook de reactie op de zienswijze van de Bomenstichting).

Ad. h: Met het bestemmingsplan wordt in juridische zin niet voorzien in semi-permanente, maar in permanente bebouwing. In de toelichting en in het uitvoeringsbesluit wordt voor wat betreft de bestemming Horeca – 2 ten oosten van de havenkom gesproken van semi-permanente bebouwing omdat in de toekomst een verdere uitbreiding van de daar beoogde bebouwing gewenst is. voor de komende tien jaar wordt daarin met het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan Amsterdam RAI echter niet voorzien. Uiteraard zijn de welstandscriteria van toepassing; dit is van rechtswege, en hoeft (en kan) niet nader in het bestemmingsplan te worden geregeld.

c. Bestaande situatie:

- i. De westelijke plangrens van het bestemmingsplan loopt door de kruidentuin van het gemeentelijk monument Beatrixpark, in tegenstelling tot de plangrens op pag. 8 van het uitvoeringsbesluit, waar de grens

langs de kade van de Boerenwetering loopt. De plangrens moet aansluiten op bestemmingsplan Prinses Irenebuurt.

- ii. Met betrekking tot StrandZuid laat de verbeelding een zuidterras zien dat vier en een halve boom overlaat, terwijl de 2014-uitvoering weer groter van opzet is en krap 3 bomen buitensluit. Hierdoor kan de 2014-situatie niet gezien worden als bestaande situatie. Uitgegaan en vastgelegd moet worden de verbeelding Randvoorwaarden Strandzuid op pag. 30 in het uitvoeringsbesluit.
- iii. Door gebrek aan handhaving en gedogen is de oppervlakte sinds 2005 vervijfvoudigd, wat samen met de "recreatieve" zeer hoorbare, niet aan de RAI gerelateerde publieksfeesten, geleid heeft tot een gang naar de rechter, die eindigde in een nog lopende mediation. Het bestemmingsplan kan niet aan het gemeentebestuur voor vaststelling aangeboden worden voordat het beroep is afgehandeld.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Zoals in het uitvoeringsbesluit staat aangegeven wijken de plangrens van uitvoeringsbesluit en bestemmingsplan enigszins van elkaar af. Met het bepalen van de plangrens is onder andere rekening gehouden met de projectgrens van het gebied Zuidas, waarvoor niet de voormalige stadsdeelraad, maar de gemeenteraad de bevoegdheid had (en heeft) tot het vaststellen van het bestemmingsplan. Om die reden is ook de bedoelde strook met groenbestemming ten westen van de Boerenwetering in het plangebied opgenomen. Het dient geen doel deze grens nu aan te passen.*
- ii. *Aangezien in het bestemmingsplan geen bepalingen met betrekking tot een terras zijn opgenomen, moet worden aangenomen dat wordt bedoeld op afbeeldingen in het uitvoeringsbesluit, niet op de juridische verbeelding van het bestemmingsplan. Uitgangspunt voor de ontwikkeling en de inrichting ter plaatse is de randvoorwaardenkaart van ontwikkelveld 3. In die zin werd reeds aan de zienswijze tegemoet gekomen.*

- iii. Op het lopende mediationtraject wordt in paragraaf B5 uitgebreid ingegaan. Zoals daar aangegeven staat dit traject niet aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg.*

d. Beschrijving plangebied:

- i. Strandzuid ligt volgens de erfpachtk kaart bij het uitvoeringsbesluit niet op gronden van de RAI, ook niet op het terrein RAI, maar volgens een uittreksel van het kadaster op openbare grond met de bestemming wegen. Openbare weg houdt in dat het pad langs de oostelijke havenkom 24 uur per dag toegankelijk moet zijn. Noch de gemeente, noch de RAI kan een openbare weg verhuren en een andere bestemming geven zonder officiële wegonttrekking.
- ii. Op de verbeelding is het pad onterecht opgenomen in de locatie Strandzuid, bestemming Horeca - 2. Voor de beveiliging van het gebouw en terras zal een andere oplossing gevonden moeten worden dan de nu geplande hekken die naast het horecabedrijf ook het pad afsluiten.
- iii. Het terras en het voetpad zullen moeten voldoen aan de eisen uit het terrassenbeleid Zuid 2012. Het is de vraag of de terrassennota een laagdrempelig terras op de zuidelijke oever van de havenkom toestaat, omdat een terras direct voor de eigen zaak moet liggen.
- iv. Daarnaast maakt de bestemming openbare weg de havenkant niet tot passende locatie voor een niet specifiek te benoemen terras.
- v. Er is niets tegen een gewoon, laagdrempelig theehuis, waar lekker gekookt wordt, zonder muziek.
- vi. De voor 10 jaar geplande semipermanente bebouwing valt onder welstandseisen. De voor de Zuidas geldende eisen zijn van toepassing.

Gemeentelijke reactie:

- i. Voor wat betreft de geldende bestemming is niet het kadaster, maar het bestemmingsplan bepalend. Het geldende bestemmingsplan "RAI e.o." kent aan de betreffende gronden de bestemming "Openbare ruimte behorende bij tentoonstellings- en congresruimte" toe. Het*

bestemmingsplan Amsterdam RAI biedt (inhoudelijk) dezelfde functionele mogelijkheden.

- ii. In de planregels is geregeld dat deze zone onbebouwd dient te blijven en tijdens openingstijden van de horeca obstakelvrij en beschikbaar te zijn ten behoeve van openbaar gebruik. Vanwege sociale veiligheid, de beheermogelijkheden en het voorkomen van veel hekken en toezicht is een openstelling van de route buiten openingstijden van de horeca niet wenselijk. Om die reden is er niet de bestemming Verkeer – 2 aangegeven.*
- iii. Het is correct dat in het kader van een terrasvergunning wordt getoetst aan het Terrassenbeleid Stadsdeel Zuid 2012. Daarin is overigens een meer genuanceerde regeling opgenomen dan dat een terras uitsluitend direct voor de eigen zaak mag liggen (zie art. 5, eerste lid, Terrassenbeleid Stadsdeel Zuid 2012).*
- iv. In het algemeen staat een verkeersbestemming niet aan de mogelijkheid van een terras in de weg. Zoals hiervoor aangegeven dient een aanvraag om een terrasvergunning wel te worden getoetst aan het terrassenbeleid.*
- v. Ook deze invulling is mogelijk gemaakt, naast nog andere vormen van horeca.*
- vi. Deze constatering is juist, maar staat verder los van onderhavige besluitvorming.*

e. Begrippenlijst:

- i. Verklaring voor festival, reguliere bedrijfsvoering ontbreekt.*
- ii. Horeca I, II, III en IV zijn te algemeen omschreven en alle slechts ten dele toepasbaar op de locatie StrandZuid, dat onder de milieuvergunning RAI valt.*

Gemeentelijke reactie:

- i. Het begrip 'festival' zoals dat is opgenomen in artikel 3, eerste lid, moet worden gelezen in de context van de volledige regel, waarmee de gronden worden bestemd ten behoeve van 'tentoonstellingen,*

congressen, beurzen, festivals, (film)theater, en daarmee vergelijkbare evenementen'. Uit deze opsomming blijkt voldoende dat hiermee is beoogd de gronden te bestemmen ten behoeve van evenementen in de meest ruime zin van het woord.

Het begrip reguliere bedrijfsvoering komt slechts in beschrijvende zin voor in de toelichting van het bestemmingsplan. Aangegeven is dat de reguliere bedrijfsvoering (van het huidige StrandZuid) bestaat uit een café-restaurant met een mogelijkheid tot zalenverhuur. Een nadere omschrijving wordt overbodig geacht.

- ii. Het is algemeen gebruik om horecafuncties in verschillende categorieën onder te verdelen. De categorieën worden gevormd door verschillende typen horeca die naar hun aard min of meer vergelijkbare ruimtelijke effecten hebben op de omgeving. Middels bestemmingplannen worden deze categorieën horeca wel of niet in beginsel mogelijk gemaakt. Middels de exploitatievergunning kunnen aan specifieke exploitanten, nadere eisen worden gesteld. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de beperkingen die het Activiteitenbesluit geeft, of, zoals in het geval van deze locatie, de beperkingen die de milieuvergunning geeft (zie ook paragraaf B).*

Met het bestemmingsplan is voor de betreffende locatie niet beoogd de bestaande exploitatie expliciet en uitsluitend te bestemmen, maar die categorieën van horeca mogelijk te maken die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening zijn gewenst. Met de binnen de bestemming Horeca – 2 toegestane vormen van horeca worden daartoe meer vormen van horeca mogelijk gemaakt dan de huidige exploitatie.

f. Horeca:

- i. Het bestemmingsplan maakt horeca I t/m IV mogelijk, maar ter beperking van de overlast moet in het bestemmingsplan worden vastgelegd dat in de exploitatievergunning rekening wordt gehouden met de voorschriften van de milieuvergunning voor geluidnormen en sluitingstijden.*

- ii. Dit geldt ook wanneer de Zuidas/RAI wordt aangewezen als 24-uurs horecagebied. 24 Uurs-horeca, dancing/discotheek en nachtcafé kunnen in geen geval worden toegestaan.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Dat bij de exploitatie rekening moet worden gehouden met de in een milieuvergunning en exploitatievergunning opgenomen beperkingen volgt uit het systeem van de wet dat aan de betreffende vergunning ten grondslag ligt zelf. Het opnemen van regels daarover in het bestemmingsplan heeft geen toegevoegde waarde en mist ruimtelijke relevantie.*
- ii. *Het bestemmingsplan regelt slechts welke categorieën van horeca zijn toegestaan. Ten aanzien van openingstijden wordt in de planregels niets bepaald. Wel werd in de bestemming Horeca – 2 onder andere de functie horeca II toegestaan, waaronder moest worden verstaan “Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken functies)”. Deze functie is uit de bestemmingsomschrijving geschrapt. De zienswijze leidt tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan en is op dit punt derhalve gegrond.*

g. Reguliere bedrijfsvoering (StrandZuid):

- i. Recreatieve (horeca)functie (pag. 23 van het uitvoeringsbesluit) kan niet gerekend worden tot een RAI-activiteit.
- ii. Uit veel klachten, bezwaarschriften beroepsprocedures blijkt dat Strandzuid de voorschriften regelmatig overtreedt en de DMB (NB: inmiddels opgegaan in de Omgevingsdienst) niet handhaaft.
- iii. Als randvoorwaarde moet in het BP en in de begrippenlijst de TAUW-definitie voor reguliere bedrijfsvoering opgenomen worden met geluidsnormen, want alleen die voorkomen herkenbare muziek in de omgeving.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Op pagina 23 van het uitvoeringsbesluit zoals dat in ontwerp ter inzage heeft gelegen werd aangegeven dat de unieke positie midden in de stad optimaal kan worden benut door de RAI steviger onderdeel van de stad te maken. Daarbij kan juist ook worden gezocht naar functies die niet uitsluitend zijn bedoeld voor de (gebruikers van de) Amsterdam RAI. Dit kan onder meer door de recreatieve (horeca)voorziening Strand Zuid.*
- ii. *Uit het feit dat er klachten zijn en bezwaar- en/of beroepsprocedures valt op zichzelf niet de conclusie te trekken dat de voorschriften van de exploitatievergunning regelmatig worden overtreden en/of dat niet wordt gehandhaafd. De exploitatievergunning en handhaving daarvan staan verder buiten de context van de nu aan de orde zijn besluitvorming (zie daarover meer uitgebreid paragraaf B).*
- iii. *Verwezen wordt naar een begrippenlijst in een rapport, dat niet aan de zienswijze is toegevoegd, en dat tot stand is gekomen in het kader van de lopende mediation. Mediation vindt plaats onder strikte voorwaarde van vertrouwelijkheid. Meer hierover in paragraaf B5. Hier kan worden volstaan met op te merken dat uit de zienswijze blijkt dat het rapport betrekking heeft op de geluidsproductie van de huidige wijze van exploitatie, en niet op de aanvaardbaarheid van de horecafunctie als zodanig.*

h. Europaplein:

- i. Het houden van houseachtige muziekfeesten met kaartverkoop hoort niet bij de bedrijfsvoering van Amsterdam RAI. Het bestemmingsplan moet dit uitsluiten.
- ii. Op grond van de wet milieubeheer is op 15-12-1999 voor de Inrichting RAI een beschikking afgegeven voor "verhuur van ruimten waar tentoonstellingen, congressen en evenementen worden gehouden, bereiding van maaltijden en het bieden van parkeermogelijkheden". Dit jaar wordt, net als in 2013, een feest voor 35.000 betalende gasten deels in de openlucht op het plein gegeven. Dit is in strijd met de milieuvergunning die in de voorschriften onder C een tabel opneemt die

duidelijk maakt wanneer en waar het produceren van muziek mogelijk is binnen de door het bevoegd gezag gestelde geluidnormen. In deze tabel komt het Europaplein niet voor. Voorschrift 6 bepaalt daarnaast dat deuren en ramen van de hallen, gesloten moeten blijven. Met de grootschalige muziekfeesten op het plein, die gedurende 10 uur veel overlast geven overtreedt de RAI de milieuvergunning.

- iii. Naast deze feesten, veroorzaken ook de nachtfesten en Holiday on Ice zoveel overlast dat er regelmatig geklaagd en bezwaar gemaakt wordt.
- iv. De klachtenafhandeling is miserabel. Op klachten wordt niet gereageerd, klachten verdwijnen, komen bij de foute persoon terecht. Bezwaarschriften raken zoek, de bezwaarschriftencommissie is niet voltallig, de conclusie laat maanden op zich wachten.
- v. Op dit moment loopt er beroep tegen Valhalla 2012 en bezwaar tegen het houden van het AMF festival in de slecht geïsoleerde Parkhal van oktober 2013, nog zonder conclusie. Op een voor Valhalla kerst 2013 ingebrachte klacht werd nooit gereageerd, ook is er geen datum voor de behandeling van het bezwaar.
- vi. Het heeft er alle schijn van dat deze vertragingen te maken hebben met het bestemmingsplan en uitvoeringsbesluit, om de stukken maar snel zonder problemen bij de raad te krijgen.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Zoals ook reeds aangegeven onder e i wordt met het bestemmingsplan beoogd de gronden te bestemmen ten behoeve van evenementen in de meest ruime zin van het woord. Muziekfeesten vallen daar functioneel gezien onder. Wel is middels de milieuvergunning het aantal (nachtelijke) muziekevenementen beperkt in verband met het woon- en leefklimaat in de omgeving.*
- ii. *De zienswijze richt zich in het geheel op de geldende milieuvergunning en de handhaving daarvan. Voor zover adressant van mening is dat in strijd met de milieuvergunning wordt gehandeld, dan staat de weg open handhaving ervan te verzoeken. De zienswijze heeft geen betrekking op de nu aan de orde zijn de besluitvorming, en wordt derhalve voor*

kennisgeving aangenomen (zie verder over de verhouding tussen milieuvergunning en bestemmingsplan paragraaf B).

- iii. Idem als onder ii.*
- iv. Idem als onder ii. Wat betreft de klachtenafhandeling en handhaving zal bij alle betreffende instanties nadrukkelijk aandacht worden gevraagd voor de problematiek die is aangegeven in de zienswijzen. In het kader van de besluitvorming over het voorliggend bestemmingsplan moet echter worden geconstateerd dat de genoemde aspecten de juridische regeling van dit bestemmingsplan niet raken.*
- v. Idem als onder ii.*
- vi. Deze niet onderbouwde aanname is onjuist.*

i. Groene Zoom/fietsen:

- i. Het TAC-advies voor bouwen in de Groene Zoom/Amstelscheg ontbreekt.
- ii. Het lijkt geen goed idee dat het Groene Zoom fietspad opgaat in het "één-wereld-idee" omdat veel ouders dit pad gebruiken om kleine kinderen, al dan niet zelf fietsend, uit de PI-buurt naar de scholen en kinderopvang in de Kop van Zuid en vv te brengen (pag. 45 uitvoeringsbesluit). Maak het voetpad 50cm smaller, plaats een groene heg tussen rijbaan/fietspad en voetpad/fietspad als duidelijke grens.
- iii. Ontsluiting parkeergarage, (pag. 25 uitvoeringsbesluit): het lijkt een gemiste kans de fietsenstalling in het hart van het Rai-complex geen toegang vanaf de Groene Zoom te geven, dit zal het centrale plein ontlasten.
- iv. Het verwijderen van de slagboom is een heel goed idee. Waar wacht het egaliseren van de drempel op?
- v. Tot twee keer toe werd het oost-west fietspad door de RAI voor een maand gesloten voor een congres. Deze route valt niet onder de erfpachtaanvraag, is een openbare weg, die niet afgesloten mag worden.

Gemeentelijke reactie:

- i. Het gedeelte van het plangebied waarop wordt gedoeld maakt geen onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur (zie structuurvisie Amsterdam 2040). Een TAC-advies is niet nodig.*
- ii. In het uitvoeringsbesluit worden mogelijke oplossingen verbeeld voor de routes. Dit zal in overleg met betrokkenen nog verder worden uitgewerkt. Het uitvoeringsbesluit is in die zin ideevormend en richtinggevend.*
- iii. Tussen de openbare langzaam verkeerroute in de Groene Zoom en de toekomstige fietsenstalling in het hart van het RAI-complex liggen logistieke routes, de ontsluitingsweg van de parkeergarage en overige functies van het RAI-complex. Een directe aansluiting is in verband daarmee niet wenselijk.*
- iv. De drempel is korter gemaakt voor het makkelijk passeren door fietsers. Voor het remmen van de snelheid (mede van auto's) is de drempel gedeeltelijk blijven liggen.*
- v. De oost-westroute door het RAI-gebied is een openbare route. Indien vanuit veiligheid er redenen zijn voor incidentele afsluiting kan de wegbeheerder stadsdeel Zuid de route tijdelijk afsluiten.*

j. Boerenwetering:

- i. Inzetten op waterrecreatie is geen RAI-gerelateerde functie. De zin: "de nota Varen in Amsterdam biedt voor de Boerenwetering en de havenkom de volgende mogelijkheden" (pag. 53 uitvoeringsbesluit) toont dat ook dit meer op de RAI gericht is.*
- ii. Het realiseren van ligplaatsen voor bemande boten kan niet zonder regelgeving voor ligduur, ligplaatsregistratie en sanitaire voorzieningen, een kade van 2-3 meter is geen jachthaven.*
- iii. Alleen al de hoeveelheid afval in- en rond de vuilnisbakken in de havenkom, in het water en het park tijdens Sail 2010 is reden om van dit plan af te zien.*

Gemeentelijke reactie:

- i. *Het bestemmingsplan heeft niet alleen betrekking op de gronden waar Amsterdam RAI is gevestigd, maar ook op de omliggende gronden. Voor die omliggende gronden worden die bestemmingen en regels gegeven die daaraan vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening gegeven moeten worden. Daarbij past ook het faciliteren van waterrecreatie. Dit is ook in overeenstemming met de doelstellingen van het nieuwe beleid. De gemeente Amsterdam streeft ernaar om het gebruik van het binnenwater van Amsterdam voor een veelheid aan dynamische functies te versterken. De Watervisie is uitgangspunt voor deze aanpak. De 'Watervisie Amsterdam fase 1: een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van het water' beschrijft een toekomstvisie op het gebruik van het water in Amsterdam als openbare ruimte, voor recreatie en toerisme, wonen en werken, pleziervaart en watersport en vervoer over water. Het bestemmingsplan geeft hieraan uitvoering.*
- ii. *Het bestemmingsplan regelt de ruimtelijk relevante aspecten. Overige aspecten zijn elders geregeld (zie hierover meer uitgebreid paragraaf B).*
- iii. *De zienswijze heeft op geen enkele wijze betrekking op het bestemmingsplan, en wordt in het kader van onderhavige procedure voor kennisgeving aangenomen.*

k. Openbaar groen:

De groene gevel voor de Parkhal blijft onbenoemd.

Gemeentelijke reactie:

Amsterdam RAI heeft tot op heden geen uitvoering gegeven aan een groene gevel aan de westzijde van de Parkhal. Het bestemmingsplan bevat geen belemmeringen voor, maar biedt ruime mogelijkheden voor het realiseren van een groene gevel.

I. Gebiedsontsluiting:

Het 24 uur openstellen van de voetgangersroute langs de oostelijke havenkom, de oorspronkelijke calamiteitenroute, lost voor de Rai eenvoudig de ontsluitingsopgave, dat voetgangers en fietsers op meerdere manieren kunnen ontvluchten, op. Het ontwerp van de semipermanente bebouwing moet daarop afgestemd worden.

Gemeentelijke reactie:

Vanwege sociale veiligheid, de beheermogelijkheden en het voorkomen van veel hekken en toezicht is een openstelling van de route buiten openingstijden van de horeca niet wenselijk. Overigens zijn er ook zonder dit pad meerdere vluchtroutes beschikbaar voor fietsers en voetgangers.

8. WTC Amsterdam

a. Bouwweg ZuidasDok en definitieve ontsluiting langs de A10

- i. Voor de bereikbaarheid van de Zuidas is het onwenselijk dat het bouwverkeer van en naar het ZuidasDok gebruik zal maken van de bestaande wegen in Zuidas. Daarvoor is mogelijk de aanleg van een (tijdelijke) bouwweg langs de A10/RAI nodig. Het bestemmingsplan voorziet langs de A10 echter in een nieuw hotel en een nieuwe parkeergarage.
- ii. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat bij de dimensionering van dat hotel en de parkeergarage en de locatie van de bouwvlakken rekening is gehouden met de mogelijke aanleg van bedoelde bouwweg. Verzocht wordt alsnog nader te bezien of er voldoende ruimte behouden blijft tussen het hotel en de parkeergarage en de A10 met het oog op de aanleg van de bouwweg.
- iii. Voor zover het bestemmingsplan thans niet in voldoende ruimte zou voorzien, wordt verzocht het bestemmingsplan op dit punt aan te passen door de bouwvlakken te verplaatsen/verkleinen.
- iv. Wanneer Zuidas volledig ontwikkeld wordt, ontstaat er een grote c.q. te grote druk op het bestaande wegennet. Dat zal te meer het geval zijn nu thans (onder andere) het WTC Amsterdam vanaf de A10 alleen vanuit het zuiden redelijk te bereiken is.
- v. De aanleg van een extra ontsluitingsroute noordelijk langs de A10/RAI (eventueel ondergronds) kan dan een oplossing zijn. Het is van groot belang dat de aanleg van het hotel en de parkeergarage deze toekomstige mogelijkheid niet blokkeert.
- vi. Verzocht wordt om met de dimensionering van het hotel en de parkeergarage en de locatie van de bouwvlakken rekening te houden met de eventuele toekomstige aanleg van een ontsluitingsroute langs de A10/RAI.

Gemeentelijke reactie:

- i. De realisatie van de Zuidas Flankenprojecten en het ZuidasDok vindt vanzelfsprekend in goede onderlinge afstemming plaats. Bij het onderzoek naar de haalbaarheid en maakbaarheid van het project ZuidasDok, worden de bestaande en de geplande bouwontwikkeling van de Zuidas betrokken. Het feit dat er op deze locatie een hotelontwikkeling zal plaatsvinden, geldt daarbij dus als gegeven. Ook bij realisatie van het hotel is er voldoende ruimte voor de beoogde bouwweg van het ZuidasDok. Zowel aan de ontwikkelaar van het RAI-hotel als aan de aannemer van het Zuidasdok zullen eisen meegegeven worden waarbinnen de bouwlogistiek van beide projecten vorm moet krijgen.*
- ii. Zoals onder i is aangegeven is wordt er niet vanuit gegaan dat ter plaatse van het beoogde hotel een bouwweg zal worden aangelegd. Er was en is dan ook geen aanleiding om vanwege deze dus niet voorziene bouwweg beperkingen met betrekking tot de bouwmogelijkheden voor het hotel op te nemen.*
- iii. Zie onder i en ii. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.*
- iv. In de verkeersonderzoeken die zijn gedaan in het kader van het MER Zuidas Flanken, en de daarop volgende onderzoeken, is ook gekeken naar het eindbeeld, waarbij de Zuidas volledig is ontwikkeld. Deze onderzoeken geven geen aanleiding tot de veronderstelling dat er een te grote verkeersdruk, oftewel een onaanvaardbare verslechtering van de bereikbaarheid zal ontstaan. Dat de verkeerskundige bereikbaarheid continu onder de aandacht is van de gemeente mag bekend worden verondersteld bij WTC Amsterdam. Mede ten behoeve daarvan heeft de gemeente de Taskforce bereikbaarheid in het leven geroepen, waarvan ook WTC Amsterdam deel uitmaakt. Zoals ook bekend bij WTC Amsterdam hanteert de gemeente bovendien een programmatische aanpak, waarbij middels periodieke monitoring de bereikbaarheid wordt in de gaten gehouden, en waarbij wanneer zich knelpunten mochten*

gaan voordoen, maatregelen worden genomen ter voorkoning daarvan.

- v. Zoals onder iv aangegeven blijkt uit de verschillende verkeerskundige onderzoeken niet van een noodzaak tot de aanleg van de gevraagde ontsluitingsweg. Besluitvorming over een dergelijke verbindingsweg door het Beatrixpark wordt ook op geen enkele plek voorzien. Mocht een dergelijke verbindingsweg echter ooit aan de orde zijn dan ligt het voor de hand deze parallel en zo dicht mogelijk langs de bestaande A10 te leggen en gebruik te maken van de bestaande oprit (waarvoor het hotel niet in de weg staat). De huidige groene zoom en fietsverbinding zou in een dergelijk geval echter opgeofferd moeten worden voor een extra autoverbinding, die ook ten koste gaat van grote delen van het park. Maar nogmaals en ten overvloede, dit is in het geheel niet aan de orde.*
- vi. Gelet op het bovenstaande geeft de zienswijze ook op dit punt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

b. Parkeergarage en het opheffen van parkeerplaatsen elders op de Zuidas

- i. In het bestemmingsplan wordt gesteld dat er 1.500 parkeerplaatsen elders in Zuidas worden opgeheven en dat hiervoor 1.000 plaatsen terugkomen binnen het RAI terrein. WTC Amsterdam juicht dit toe, indien dit leidt tot minder verkeersbewegingen binnen Zuidas naar de RAI.
- ii. Echter, een harde koppeling tussen beide wordt niet gemaakt. Dit is voor een goede bereikbaarheid van de Zuidas wel essentieel. Immers, indien genoemde 1.500 parkeerplaatsen niet zijn opgeheven op het moment dat de nieuwe parkeergarage bij de RAI in gebruik wordt genomen, is er op dat moment in feite sprake van een toevoeging van 1.000 parkeerplaatsen in Zuidas. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan bedoelde koppeling te maken door een voorschrift (een voorwaardelijke verplichting) op te nemen inhoudende dat de

parkeergarage bij de RAI pas in gebruik mag worden genomen zodra de 1.500 parkeerplaatsen elders in Zuidas zullen zijn opgeheven en de bezoekers van RAI in beginsel op het terrein van RAI zelf kunnen parkeren.

- iii. Een ander aspect dat in dit verband van belang is, is de onduidelijkheid over het aantal parkeerplaatsen buiten de RAI dat momenteel ten behoeve van de RAI wordt gebruikt. In de Toekomstvisie RAI d.d. 28-2-2012 wordt gesproken over 3.500 p.p., terwijl dat er een jaar later in het Ontwerpbestemmingsplan nog maar 1.500 zijn. Verzocht wordt inzicht te geven in het precieze aantal plaatsen en waar deze gelegen zijn, zodat een juiste koppeling met de toekomstige parkeergarage mogelijk is.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Dit is correct. Ten behoeve van de RAI is er 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). Op het moment van schrijven van de toelichting bij het ontwerp van het bestemmingsplan waren er derhalve nog 1520 parkeerplaatsen aanwezig. 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.

Dat de realisatie en ingebruikname van deze extra 1.000 parkeerplaatsen bij Amsterdam RAI (zoals werd verwacht) tot

minder verkeersbewegingen binnen de Zuidas zal gaan leiden, blijkt uit aanvullend onderzoek dat naar aanleiding van de zienswijze is gedaan (zie Notitie Uitgangspunten Evenementenscenario's RAI van 18 september 2014, bijlage 3 bij deze Nota van Beantwoording). Het opheffen van parkeerterrein P15 aan de Beethovenlaan en het opnemen van die parkeerplaatsen in de directe omgeving van P1/2/3 op het RAI-terrein heeft een positieve invloed. Zowel bij middelgrote als bij grote evenementen zal de gemiddelde reistijd op de De Boelelaan minder hoog zijn omdat een deel van het evenementenverkeer niet meer via de De Boelelaan rijdt. Het verkeer van P15 dat richting het westen wil rijden kan dankzij de verschuiving direct afvloeien via de nabij gelegen oprit A10. Verkeer dat richting het oosten rijdt kruist nog steeds de De Boelelaan, maar maakt geen onderdeel meer uit van de wachtrij op de De Boelelaan en belast daardoor het wegennet over een kortere lengte.

- ii. Op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan gaat het nog om 460 parkeerplaatsen die resteren op P15. De overige ca. 1700 parkeerplaatsen zijn inmiddels komen te vervallen (zie onder i). In het bestemmingsplan is ter tegemoetkoming aan de zienswijze een bepaling opgenomen die regelt dat de nieuw te realiseren parkeervoorziening met 1.000 parkeerplaatsen uitsluitend in gebruik mag worden genomen nadat het gebruik van tijdelijke parkeerterreinen ten zuiden van de A10 ten behoeve van bezoekers van evenementen bij Amsterdam RAI is beëindigd.*

In zoverre leidt de zienswijze tot gewijzigde vaststelling, en is de zienswijze gegrond.

- iii. Onder i is inzicht gegeven in het aantal parkeerplaatsen dat Amsterdam RAI binnen de Zuidas in gebruik had. Van belang voor de vaststelling van dit bestemmingsplan is dat dit aantal van 2145 parkeerplaatsen voor een groot deel reeds is verdwenen, en dat vanaf uiterlijk eind 2016 ook P15 met 460 parkeerplaatsen niet langer ten behoeve van Amsterdam RAI in gebruik zal zijn.*

Het aantal in de toekomstvisie is gebaseerd op eerdere in gebruik zijnde aantallen. De afgelopen jaren is er wat dat betreft sprake van een steeds verder gaande reductie van het aantal parkeerplaatsen (op enig moment waren dat er ca. 8.000).

Vooraf van belang is dat Amsterdam RAI heeft aangegeven dat er een capaciteit benodigd is van 4000 parkeerplaatsen. Dat is gebaseerd op de huidige vraag. Dit is een verlaging van het feitelijk aantal parkeerplaatsen dat de afgelopen jaren in gebruik is geweest. Bovendien brengt het concentreren van deze parkeerplaatsen op eigen terrein van Amsterdam RAI een aanzienlijke verbetering met zich mee voor met name de oostelijke zijde van de De Boelelaan. Daarmee draagt het bestemmingsplan bij aan een verbeterde situatie voor vele partijen in de Zuidas, met inbegrip van WTC Amsterdam.

c. Verkeersstudie evenementen Amsterdam RAI

- i. WTC Amsterdam heeft begrepen dat in de verkeersstudie die als onderbouwing bij het ontwerpbestemmingsplan wordt gebruikt, ten aanzien van de verkeersgeneratie van de RAI wordt uitgegaan van een gemiddelde dag. Het gaat dan kennelijk om de verkeersgeneratie vanwege de kleinere evenementen die circa 85% van het totale aantal evenementen uitmaken. Echter, wanneer in de RAI een middelgroot of groot evenement wordt gehouden (ca. 60 keer per jaar), is geen sprake van een gemiddelde dag, maar zullen er aanzienlijk meer verkeersbewegingen zijn. Daarmee is in de verkeersstudie geen rekening gehouden.
- ii. Nu deze situatie zich niet slechts incidenteel, maar geregeld (wekelijks) voordoet, is WTC van mening dat de verkeerskundige onderbouwing gestoeld moet zijn op een model mét een dergelijk (middel)groot evenement, en dat de huidige onderbouwing tekort schiet.
- iii. Dat is te meer het geval nu de verkeerssituatie bij de RAI tijdens de spits reeds zeer problematisch is, zeker bij (middel)grote evenementen,

onder meer doordat vertrekkend autoverkeer de op- en afritten van de A10 (met name de S109) blokkeert.

- iv. In de taskforce is dit reeds eerder aan de orde geweest en was voorzien hieromtrent de verkeersstudie aan te passen. Wij constateren dat dit nog niet (tijdig) heeft plaatsgevonden.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Dat in de verkeersstudie wordt uitgegaan van een representatieve dag is juist. Voor het doel van verkeersonderzoek, namelijk het inzichtelijk maken van de verkeerskundige effecten van bepaalde ontwikkelingen, voldoet dat. Daarbij komt dat er bij Amsterdam RAI sprake is van een bestaande situatie. Op basis van de feitelijke situatie kan worden beoordeeld of er ook tijdens middelgrote en grote evenementen, wel of geen sprake is van een aanvaardbare situatie. Naar het oordeel van de gemeente is dat het geval.*

Desondanks is er, mede gelet op het verzoek van de Taskforce Bereikbaarheid, in beeld gebracht wat de effecten zijn van middelgrote en grote evenementen op de bereikbaarheid van de Zuidas (zie eerder genoemde Notitie Uitgangspunten Evenementenscenario's RAI van 18 september 2014, bijlage 3 bij deze Nota van Beantwoording). Hierop wordt onder iii nader ingegaan.

Op deze plaats wordt volstaan met op te merken dat er, wanneer gekeken wordt naar de verkeerskundige aspecten, geen sprake is van 60 middelgrote en grote evenementen per jaar zoals WTC Amsterdam stelt. Naar het oordeel van de gemeente is er, in verkeerskundig opzicht, sprake van een middelgroot of groot evenement wanneer gebruik moet worden gemaakt van (in de huidige situatie) buiten het RAI-terrein gelegen parkeergelegenheid. Het gaat dan met name om nu nog P15 (zie ook de beantwoording onder b i). Bij grote evenementen wordt daarbij tevens gebruik gemaakt van nog verder gelegen parkeergelegenheid, waarbij moet worden gedacht aan Amsterdam Arena en Schiphol. Van

middelgrote en grote evenementen is sprake gedurende respectievelijk ca. 30 dagen per jaar en ca. 10 dagen per jaar.

- ii. De veronderstelling dat er gemiddeld elke week een groot dan wel middelgroot evenement plaatsvindt, is onjuist. Zoals onder i aangegeven vinden deze gemiddeld ca. 40 dagen per jaar plaats. Naar het oordeel van de gemeente is het gelet op het doel van verkeerskundig onderzoek niet noodzakelijk modelmatig met een dergelijke incidentele situatie rekening te houden.*

Dat gedurende deze (middel)grote evenementen er sprake is van een minder goede doorstroming is evident. Echter geeft deze feitelijk te constateren situatie tijdens evenementen geen aanleiding tot de conclusie dat er sprake is van een onaanvaardbare vermindering van de bereikbaarheid.

- iii. De mening dat in de huidige situatie bij middelgrote en grote evenementen reeds sprake is van een zeer problematische situatie, wordt niet gedeeld. Wel is het evident dat het dan drukker is dan gebruikelijk, en dat dit effecten heeft op de doorrijtijden op het onderliggend wegennet. Mede gelet op het zeer grote belang dat is gediend met het de bestaande exploitatie van Amsterdam RAI op deze locatie, acht de gemeente die effecten alleszins aanvaardbaar. Aangezien de mate van drukte die wordt ervaren er een is van perceptie, is mede op verzoek van de Taskforce bereikbaarheid inmiddels onderzoek gedaan naar de effecten van deze evenementen.*

De rapportage bevestigt dat er geen sprake is van onaanvaardbare drukte als gevolg van de evenementen in de huidige situatie:

- een middelgroot of groot evenement blijkt nauwelijks effect te hebben op de doorstroming aan de westzijde van de Zuidas (een toename in gemiddelde reistijd van minder dan 5%); Naar het oordeel van de gemeente is dit alleszins acceptabel.*
- een middelgroot evenement heeft een beperkte invloed op de gemiddelde reistijd aan de oostzijde van de Zuidas (de gemiddelde reistijd neemt hier met enkele seconden toe, of in*

geval van het traject Strawinskylaan naar A10 oost met enkele tientallen seconden); Naar het oordeel van de gemeente is dit alleszins acceptabel.

- *Een groot evenement zorgt voor een toename van de reistijd voor verkeer dat de Zuidas wil verlaten via de De Boelelaan-oost. De gemiddelde reistijd neemt hier met bijna twee minuten toe. Hoewel een dergelijke vertraging als vervelend kan worden ervaren, is de gemeente van mening dat dit, mede gelet op het beperkt aantal dagen dat dit het geval is, geen onaanvaardbare situatie is.*

Gelet op de nu ook berekende toenames in reistijd tijdens het beperkt aantal middelgrote en grote evenementen dat per jaar plaatsvindt, kan de conclusie dat er sprake is van een zeer problematische situatie dan ook niet worden gedeeld.

Voor zover WTC Amsterdam de situatie desondanks wel als zodanig ervaart, wordt erop gewezen dat met het bestemmingsplan juist wordt voorzien in een maatregel die in belangrijke mate bijdraagt aan verbetering van de doorstroming:

- *Het opheffen van parkeerterrein P15 en het opnemen van die parkeerplaatsen op het RAI-terrein heeft immers een positieve invloed. Zowel bij middelgrote als bij grote evenementen zal de gemiddelde reistijd op de De Boelelaan aanzienlijk afnemen (bij grote evenementen gaat het voor wat de gemiddelde extra reistijd op de De Boelelaan om een verlaging van ca. 40 seconden).*

Tot slot bevestigt de rapportage ook dat er in de toekomst geen sprake is van onaanvaardbare effecten vanwege middelgrote en grote evenementen. Uit de berekeningen blijkt dat er sprake zal zijn van vertragingseffecten van gelijke grote of van een verdere verlaging. Dit laatste als gevolg van externe veranderingen in de weginfrastructuur.

- In paragraaf 6.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de reden van instelling van de Taskforce, en de werkwijze. 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. 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. De gemeente is van mening dat de samenwerking met de Taskforce de afgelopen paar jaar zeer positief is verlopen. Veel maatregelen in de infrastructuur zijn inmiddels genomen. Ook vanuit partijen binnen de Taskforce is te kennen gegeven de werkwijze zeer te waarderen.

Tegelijk moet erop worden gewezen dat de Taskforce een adviserende rol heeft. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor wat betreft de besluitvorming en de onderbouwing van de besluiten middels onder andere verkeerskundig onderzoek, ligt niet bij de Taskforce, maar bij de gemeente. Naar het oordeel van de gemeente bestond er, gelet op het reeds bestaand functioneren van de RAI, geen noodzaak tot het doen van nader onderzoek naar de effecten. Deze effecten bleken immers reeds uit de feitelijke situatie. en die was en is naar het oordeel van de gemeente niet onaanvaardbaar. Niettemin is aan de Taskforce de toezegging gedaan dit onderzoek te doen. Dit onderzoek is inmiddels gereedgekomen, en hiervoor uitgebreid aan de orde gekomen.

Het onderzoek bevestigt dat er geen sprake is van onaanvaardbare drukte als gevolg van de evenementen, niet in de huidige situatie, en niet in de toekomstige. Bovendien bevestigt het onderzoek eens te meer, en kwantificeert dit ook, dat de parkeergarage die met het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt op eigen terrein van Amsterdam RAI een aanzienlijke verbetering met zich meebrengt.

9. Vereniging INRetail, gevestigd te Zeist

Modehuis Blok gevestigd te Uithoorn

't Schooltje, gevestigd te Amsterdam, Overtoom 87

a. Algemeen

Ter plaatse van de RAI wordt ingevolge artikel 3.1 onder c van de planvoorschriften detailhandel toegestaan. Uit artikel 3.4 onder d van de planvoorschriften volgt dat ter plaatse van de RAI een zelfstandige detailhandelsfunctie van maximaal 1000 m² is toegestaan. INRetail, Modehuis Blok en 't Schooltje (hierna: adressanten) kunnen zich hierin niet vinden.

Op grond van het hiernavolgende wordt verzocht de mogelijkheid van zelfstandige detailhandel te schrappen en het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

Gemeentelijke reactie:

De zienswijze berust op een foutieve lezing van het bestemmingsplan. Voorbijgegaan wordt aan het bepaalde in artikel 3, lid 4, onder e, waarin specifiek voor wat betreft de detailhandelsfunctie het maximum is bepaald op 500 m² bvo.

Gelet op hetgeen hierna in reactie op de naar voren gebrachte zienswijzen wordt aangegeven, geeft de zienswijze geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan op dit punt.

b. Zelfstandige detailhandel in strijd met de Provinciale Ruimte Verordening Noord-Holland

- i. Ingevolge artikel 5 lid 3 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (hierna: de PRV) voorziet een bestemmingsplan niet in nieuwe detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties, tenzij dit een afhaalpunt ten behoeve van internethandel, ondergeschikte detailhandel, brand-of explosiegevaarlijke detailhandel of volumineuze detailhandel betreft. Uit artikel 2 onder h van de PRV volgt dat een onder bedrijventerrein, voor zover relevant, wordt verstaan een terrein

- van minimaal één hectare dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor commerciële en niet-commerciële dienstverlening.
- ii. Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in commerciële dienstverlening. De RAI verhuurt ruimte voor tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals etc. Tevens biedt de RAI ondersteuning bij de organisatie van dergelijke evenementen. Dit betreft commerciële dienstverlening. Voorts heeft het terrein van de RAI een omvang van meer dan één hectare.
 - iii. Ter plaatse van de RAI is zelfstandige detailhandelsfunctie dan ook in strijd met de PRV. De mogelijkheid om zelfstandige detailhandel toe te staan dient daarom te worden geschrapt.

Gemeentelijke reactie:

- i. *Op geen enkele wijze valt in te zien dat de bedrijfsvoering van Amsterdam RAI beschouwt moet worden als vallend onder het begrip 'bedrijventerrein' zoals dat in de PRV is gedefinieerd. Met bedrijventerreinen wordt daarin bedoeld op (perifeer gelegen) locaties met een mix aan bedrijven, waaronder tevens dienstverlenende bedrijven. Dat het in de PRV gaat om perifeer gelegen bedrijfslocaties blijkt ook uit het feit dat op bedrijventerreinen bepaalde vormen van detailhandel nu juist wel zijn toegestaan, namelijk die vormen van detailhandel die naar hun aard en omvang en/of vanwege hun effecten op de omgeving niet kunnen worden gevestigd op binnenstedelijke locaties. Het doel van de PRV is dan ook te voorkomen dat op die perifere locaties, die bij uitstek geschikt zijn voor bedrijven en perifere detailhandel, ook reguliere detailhandel zich gaat vestigen die naar haar aard juist wel prima is te vestigen op andere locaties. De zienswijze berust op zowel een onjuiste lezing als op een foutieve interpretatie van de PRV.*
- ii. *Het hoofdgebruik ter plaatse wordt naar de aard van de ruimtelijk relevante effecten niet gekenmerkt door de RAI als dienstverlener, maar door het gebruik van de gronden ten behoeve van evenementen in de meest ruime zin van het woord, namelijk ten behoeve van tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals, (film)theater, en*

daarmee vergelijkbare evenementen. Dat is de functie die aan de gronden is toegekend. Dat de organisatie Amsterdam RAI daarin een rol vervult middels het organiseren en faciliteren van die functies is daaraan vanuit oogpunt van ruimtelijke ordening en de effecten op de omgeving van ondergeschikt belang. Die rol van Amsterdam RAI maakt niet dat de hoofdfunctie van de gronden gelijk is aan dienstverlening.

- iii. Gelet op het hiervoor staande acht de gemeente het bestemmingsplan niet in strijd met de PRV.*

Overigens wordt opgemerkt dat indien Amsterdam RAI wel als bedrijventerrein in de zin van de PRV zou moeten worden beschouwd, dat dan in artikel 5, lid 3, onder b, als uitzondering is opgenomen dat wel in nieuwe detailhandel mag worden voorzien voor zover die in zowel bedrijfseconomisch als ruimtelijk opzicht ondergeschikt is aan de toegelaten bedrijfsuitoefening. Gelet op de totale omvang van de RAI valt niet in te zien dat er met het toestaan van 500 m² detailhandel op het terrein van de RAI niet aan die voorwaarde zou zijn voldaan.

Tot slot wordt erop gewezen dat het bestemmingsplan de Provincie Noord Holland noch in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, noch in het kader van de formele ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan, aanleiding heeft gegeven tot het geven van een inhoudelijke reactie.

c. Zelfstandige detailhandel in strijd met artikel 3.1.6 van het Besluit Ruimtelijke Ordening

- i. Ingevolge artikel 3.1.6, lid 2, Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) dient bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de zogenoemde duurzaamheidsladder te worden toegepast. Ingevolge artikel 1.1.1. lid 1 onder i Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling ver staan "een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaven terrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

- ii. Het ontwerp voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er wordt immers voorzien in een nieuwe zelfstandige detailhandelsfunctie ter plaatse van de RAI.
- iii. Dit houdt in dat de toelichting op het ontwerp ten aanzien van de detailhandelsfunctie dient in te gaan op de in artikel 3.1.6 Bro genoemde stappen. Dit is ten onrechte niet gebeurd. Op dit punt is het ontwerp dus in strijd met artikel 3.1.6 Bro.

Gemeentelijke reactie:

- i. *De constatering is juist. In onder andere paragraaf 3.1.3 van de toelichting is daaraan uitgebreid aandacht besteed. Het gaat daarbij voor wat betreft het aan de orde zijnde bestemmingsplan overigens om met name de toevoeging van een hotel. Het criterium is of voorzien wordt in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i. Zoals de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State onlangs heeft overwogen moet bij de beoordeling van de vraag of daarvan sprake is tevens betekenis worden toegekend aan de omvang van het betreffende voornemen (4). Dat daarbij moet worden gekeken naar de context van het specifieke voornemen blijkt eveneens uit de jurisprudentie (5).*
Voor wat betreft de toevoeging van 500 m² detailhandel op het bestaande RAI-terrein in bestaande bebouwing, en gelet op de hoogstedelijke context waarin het gebied zich bevindt, en de bedrijfsvoering van de RAI met de daarbij behorende bezoekersaantallen, is de gemeente van oordeel dat daarmee geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro.
- ii. *Gelet op het bovenstaande concludeert de gemeente dat de in de zienswijze aangegeven zeer strikte interpretatie van het begrip stedelijke ontwikkeling geen steun vindt in de rechtspraak.*

4 ABRvS 4 juni 2014, zaak nr. 201401129/1/R4 en 201401129/2/R4 (Kaag en Braassem)

5 Vergelijk Kaag en Braassem met ABRvS 18 december 2013, zaak nr. 201302867/1/R4

d. Actuele regionale behoefte en binnen bestaand stedelijk gebied voorzien

- i. In de toelichting op het bestemmingsplan op het ontwerp dient te worden beschreven dat de voorgenomen nieuwe detailhandelsfunctie voorziet in een actuele regionale behoefte. Ook dient uit de toelichting te volgen dat aan deze behoefte niet binnen het bestaande stedelijk gebied kan worden voorzien.
- ii. Adressanten zijn van oordeel dat van een actuele regionale behoefte geen sprake is. Het is immers algemeen bekend dat de detailhandelsbranche krimpt. Dit wordt bevestigd door cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek van 13 februari 2014.
- iii. Als gevolg van structurele veranderingen in de detailhandelsbranche is sprake van leegstand en een structurele afnemende vraag naar winkeloppervlak. En er is in de detailhandelsbranche sprake van grote leegstandsproblematiek en retailvastgoed op de verkeerde plekken met grote maatschappelijke consequenties zoals het verslechteren van de leefbaarheid van de binnenstad. Dit blijkt uit onderzoek van INRetail (als bijlage bij de zienswijze toegevoegd; zie voor de zienswijze bijlage 1).
- iv. Voor zover er sprake zou zijn van een actuele regionale behoefte aan een zelfstandige detailhandelsfunctie in de RAI, kan niet aannemelijk worden gemaakt dat daar binnen de bestaande winkelgebieden in de regio niet in kan worden voorzien. Dit is ook het uitgangspunt van het Detailhandelsbeleid van uw gemeente.
- v. Indien er al sprake zou zijn van een actuele regionale behoefte aan een zelfstandige detailhandelsfunctie, dient deze binnen het bestaande winkelgebied te worden opgevangen.
- vi. Dat is mogelijk. Binnen het bestaande winkelgebied in de gemeente Amsterdam is immers sprake van leegstand. Dit wordt bevestigd in het Detailhandelsbeleid.
- vii. In het ontwerp wordt ten onrechte niet gemotiveerd waarom de behoefte aan zelfstandige detailhandel, voor zover daarvan al sprake zou zijn, niet binnen het bestaande winkelgebied kan worden opgelost.

Gemeentelijke reactie:

- i. Zoals onder c reeds aangegeven is met het functioneel mogelijk maken van maximaal 500 m² detailhandel op deze locatie geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, en is het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro, hierop dus niet van toepassing.*
- ii. Los van het gestelde onder i, kan deze redenering niet worden gevolgd. Ook indien er in algemene zin sprake is van krimp, dan nog sluit dat niet uit dat er zich op regionaal of lokaal gebied vraag kan (gaan) voordoen. Dit kan des te meer het geval zijn bij een grootschalige ontwikkeling als de Zuidas. Een ontwikkeling van ca. 2.000.000 m² woon- en werkfuncties genereert een bepaalde eigen, lokale behoefte. Daarbij komt dat een functie als Amsterdam RAI met de daarbij behorende bezoekersaantallen ook een eigen publiek met zich brengt. Met voorliggend bestemmingsplan wordt in de behoefte daarvan voorzien.*
- iii. Gelet op de binnenstedelijke ligging van het plangebied, direct grenzend aan een woonbuurt, onderdeel van de Zuidas, en met een grote publiekaantrekkende functie als Amsterdam RAI, is de gemeente van oordeel dat hier geen sprake is van detailhandel op 'de verkeerde plek'. Evenmin valt in te zien dat de hier beoogde detailhandel met een omvang van 500 m² grote maatschappelijke consequenties met zich zal meebrengen zoals het verslechteren van de leefbaarheid van de binnenstad.*
- iv. Naar het oordeel van de gemeente moet een toevoeging van 500 m² detailhandel worden gezien als invulling gevend aan een lokale behoefte.*
- v. In de zienswijze wordt het schaalniveau van de stad Amsterdam miskent, en het feit dat er op de Zuidas een ontwikkeling gaande is van circa 2.000.000 m². Behoeft aan detailhandel die samengaat met die ontwikkeling kan en zal niet worden opgevuld in leegstaande panden in de binnenstad, maar binnen de Zuidas.*
- vi. Idem als onder v.*
- vii. Zie al het hiervoor staande.*

10. Amsterdam RAI

- i. Het terrein van Amsterdam RAI wordt met name gebruikt voor (internationale) tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals, concerten en andere evenementen. Voorbeelden van dergelijke evenementen zijn de Huishoudbeurs en Jumping Amsterdam. Facilitair c.q. ondergeschikt hieraan vinden vaak diverse vormen van detailhandel en horeca plaats. Gedacht kan worden aan verkoopstands en foodcourts.
- ii. De evenementen die op het terrein van Amsterdam RAI worden georganiseerd, kunnen ook bestaan uit detailhandelsbeurzen. Het kan daarbij ook gaan om de megaverkoop van bijvoorbeeld merkkleding of computers. De hiervoor genoemde activiteiten zijn op grond van het geldende bestemmingsplan toegestaan. Niettemin werd de RAI recent met een handhavingsverzoek van de INRetail geconfronteerd. INRetail was van mening dat een recent gehouden detailhandelbeurs strijdig was met het geldende Bestemmingsplan. Bij besluit van 4 april 2014 is dit handhavingsverzoek afgewezen.
- iii. Blijkens de toelichting bij het ontwerp van het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan zijn in het kader van tentoonstellingen, congressen, beurzen e.d. ook ondergeschikte activiteiten toegestaan, zoals de verkoop van artikelen en horeca. Deze ondergeschikte activiteiten zijn - anders dan de zelfstandige functies genoemd in artikel 3.1 sub b tot en met f van het ontwerp bestemmingsplan, waaronder horeca (sub b) en detailhandel (sub c) - niet in omvang beperkt.
- iv. Net zoals in het geldende bestemmingsplan, wordt in de regels van het ontwerp bestemmingsplan niet (expliciet) vermeld dat in het kader van tentoonstellingen, congressen, e.d. tevens ondergeschikte of incidentele activiteiten - zoals ondergeschikte verkoop van artikelen of incidentele, zelfstandige detailhandelsbeurzen - zijn toegestaan.
- v. Het bestemmingsplan zou hierdoor discussie kunnen oproepen over de toelaatbaarheid van dergelijke activiteiten. Een handhavingsverzoek

- van INRetail onder het toekomstige bestemmingsplan 'Amsterdam RAI' (het "Toekomstige Bestemmingsplan") is dan niet onwaarschijnlijk.
- vi. Daarbij komt dat INRetail (samen met Modehuis Blok B.V. en 't Schooltje) nu ook een zienswijze heeft ingediend. De zienswijze richt zich op het schrappen van de zelfstandige detailhandelsfunctie.
 - vii. De RAI acht enige discussie over de toelaatbaarheid van de diverse bestaande functies en activiteiten op het terrein van Amsterdam RAI onwenselijk. Hierdoor komt de rechtszekerheid over het behoud van de bestaande situatie van Amsterdam RAI in het geding.
 - viii. Amsterdam RAI wenst voorts zoveel mogelijk flexibiliteit te behouden bij de uitvoering van de diverse functies en activiteiten op het terrein van Amsterdam RAI.
 - ix. Op basis van het voorgaande wordt verzocht het bestemmingsplan zodanig gewijzigd vast te stellen dat daarin expliciet wordt vermeld dat in het kader van tentoonstellingen, congressen, beurzen e.d. tevens ondergeschikte verkoop van artikelen of incidentele, zelfstandige detailhandelsbeurzen mogen plaatsvinden.

Gemeentelijke reactie:

- i. *De hoofdfunctie van het gebied wordt door Amsterdam RAI hier kort omschreven. Deze hoofdfunctie is bestemd middels de bepaling in artikel 3, lid 3.1, onder a.*

Zoals Amsterdam RAI hier aangeeft vindt facilitair en ondergeschikt aan de evenementen met regelmaat ook verkoop en horeca plaats. Dergelijke horeca- en verkoopactiviteiten zijn naar het oordeel van de gemeente onderdeel van de betreffende evenementen, en behoeven derhalve niet apart bestemd. In paragraaf 15.3 van de toelichting van het ontwerp werd dit reeds aangegeven. De betreffende tekst is verder verduidelijkt.

Voor de duidelijkheid: van deze bij evenementen behorende en daaraan ondergeschikt zijnde horeca- en verkoopactiviteiten moeten worden onderscheiden de zelfstandige voorzieningen die middels het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt (lid 3.1, onder b tot en met

- f). Het gaat hier niet om aan bij evenementen behorende en daaraan ondergeschikt zijnde horeca- en verkoopactiviteiten, maar om permanente, zelfstandig exploiteerbare voorzieningen. Hieraan zijn in lid 3.5, onder c, d en e, maxima gesteld voor wat betreft de omvang. In lid 3.5, onder f, is expliciet gesteld dat die beperking in omvang niet geldt voor de hiervoor bedoelde aan evenementen ondergeschikt zijnde functies. Een en ander is in paragraaf 15.3 van de toelichting nader toegelicht.*
- ii. Naar het oordeel van gemeente staat bij dergelijke activiteiten voorop dat het gaat om een evenement zoals bedoeld in artikel 3, lid 3.1, onder a. Het betreft één of meerdaagse evenementen waarbij verkoop van artikelen plaatsvindt aan al dan niet genodigden. Zoals ook naar aanleiding van het genoemde handhavingsverzoek door de gemeente is gesteld, is er in dat geval sprake geen sprake van strijdig gebruik met het bestemmingsplan. Om die reden zag de gemeente ook geen aanleiding handhavend op te treden.*
- iii. De constatering is juist; zie onder i.*
- iv. Voor zover in de zienswijze wordt bedoeld op de onder i besproken, bij een evenement behorende of daaraan ondergeschikte verkoopactiviteiten, dan is de gemeente van mening dat dergelijke activiteiten inherent onderdeel uitmaken van evenementen in algemene zin. Overigens valt dit ook uit de redactie van artikellid 3.5, onder f, op te maken. Dergelijke ondergeschikte activiteiten worden niet in omvang beperkt. Dit wordt ook ondersteund vanuit de artikelsgewijze toelichting. Voor wat betreft evenementen die in hoofdzaak bestaan uit het te koop aanbieden van producten is de gemeente van oordeel dat ook deze evenementen vallen onder de (hoofd)functie als genoemd in artikellid 3.1, onder a, en derhalve passend zijn. Hierin is immers geen beperking opgenomen ten aanzien van het type evenement. En dat is ook ongewenst. Evenals het nu nog geldende bestemmingsplan beoogt het bestemmingsplan Amsterdam RAI tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals, (film)theater, en daarmee vergelijkbare evenementen*

in brede zin mogelijk te maken, zonder onderscheid naar type evenement.

- v. Het opnemen van specifieke typen van evenementen is ongewenst, omdat dit omgekeerd juist een discussie kan entameren of evenementen die niet expliciet zijn benoemd, dan wel of niet mogen worden georganiseerd. Deze discussie zou dan bijvoorbeeld ook kunnen worden opgeroepen ten aanzien van de vraag of muziekevenementen wel of niet zijn toegestaan, en of sport- en horeca-evenementen wel of niet zijn toegestaan. Naar het oordeel van de gemeente is die onduidelijkheid er niet. De bestemmingsomschrijving staat evenementen in de meest brede zin van het woord toe. Ter verduidelijking is aan de toelichting van het bestemmingsplan een tekst van de strekking van hetgeen hiervoor reeds is aangegeven, opgenomen. Voor zover er verzoeken om handhaving worden ingediend, zullen deze voor wat dat betreft evenals het recente verzoek worden afgewezen.*
- vi. Deze constatering is juist. De zienswijze heeft slechts betrekking op de zelfstandige detailhandel als bedoeld in lid 3.1, onder c, en niet op de hiervoor onder iv besproken aan evenementen ondergeschikt zijnde detailhandel, en evenmin op verkoopevenementen. Korthedshalve wordt hier verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.*
- vii. De gemeente onderschrijft de wens van Amsterdam RAI maar is (mede gelet op de (aangevulde) toelichting) van mening dat de regeling meer dan voldoende duidelijk maakt dat het hier gaat om evenementen in de meest brede zin van het woord, zonder dat daaraan vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening beperkingen behoeven te worden gesteld ten aanzien van het type evenement.*
- viii. Ook hier geldt dat de gemeente de wens van Amsterdam RAI onderschrijft dat er ten aanzien van het type evenementen een zo groot mogelijk flexibiliteit kan worden geboden. Om die reden is er overeenkomstig het nu reeds geldende bestemmingsplan voor gekozen*

geen beperkingen op te nemen ten aanzien van het type evenement (zie ook onder vii).

- ix. De voorgestelde aanvulling acht de gemeente gelet op het vorenstaande niet alleen onnodig, maar ook onwenselijk. 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. Juist door het opnemen van een specifieke regeling voor ondergeschikte verkoop en incidentele, zelfstandige detailhandelsbeurzen, kan dan de vraag worden opgeroepen hoe dat dan zit met allerlei andere typen ondergeschikte activiteiten, en met andere evenementen. Is het tijdens een huishoudbeurs aanbieden van lichaamsverzorgende dienstverlening (een vorm van consumentverzorgende dienstverlening) wel of niet in algemene zin als ondergeschikte activiteit van en bij evenementen toegestaan? Is het aanbieden van een drankje en een hapje (een vorm van horeca) wel of niet in algemene zin als ondergeschikte activiteit van en bij evenementen toegestaan? En waar het evenementen betreft: is een muziekevenement, wanneer dit niet specifiek is benoemt (en een verkoopevenement wel), wel of niet passend binnen de hoofdfunctie van artikellid 3.1, onder a? En een sportevenement? Juist door het specifiek benoemen van één specifiek type evenement kunnen vragen worden opgeroepen ten aanzien van alle andere typen evenementen. Zoals hiervoor aangegeven is Amsterdam RAI 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. Dit is zoals eerder aangegeven meer uitgebreid in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.*

BIJLAGEN:

- 1. Zienswijzen bestemmingsplan Amsterdam RAI**
- 2. Inspraakreacties uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI**
- 3. Notitie Uitgangspunten Evenementenscenario's RAI van 18 september 2014**

1. Zienswijzen bestemmingsplan Amsterdam RAI

Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg
Henriëtte Bosmansstraat 53 1077 XG Amsterdam
www.irenebuurt.nl

28/4

Gemeenteraad van Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

14-796

Amsterdam, 22 april 2014

Betreft: Zienswijze op het Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI

Geachte leden van de Amsterdamse gemeenteraad,

Hierbij dienen wij een zienswijze in met betrekking tot het Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI. De Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg (VBP) behartigt de belangen van de bewoners in de Prinses Irenebuurt. Als belanghebbende brengt zij graag het volgende onder uw aandacht. Tevens wordt door de VBP een inspraakreactie ingediend op het Concept Uitvoeringsbesluit RAI die deze zienswijze grotendeels overlapt. De elementen voor inspraak inzake de openbare ruimte zijn hier volledigheidshalve meegenomen.

- **Waterhuishouding en bouwen:**

De VBP is gegeven de recente ervaringen in de buurt niet gerustgesteld door de verwijzingen naar regelgeving en beleid en het nog eens vermelden van de verantwoordelijkheden van uitvoerende en handhavende diensten. Grondwaterschommelingen of een verandering van 10 cm van het grondwaterpeil worden hier verwaarloosbaar gesteld. Wij weten beter.

De VBP vindt dat de grondwaterstand nauwgezet gevolgd moet worden, wellicht met extra peilbuizen, en dat zo snel mogelijk de geijkte aanvullende maatregelen dienen te worden getroffen als de situatie daar om vraagt, gegeven het groeiend grondwatermodel voor de Zuidas en de (toekomstige) meetresultaten van Waternet. Steeds meer waterpartijen in het Beatrixpark aanleggen is daarbij niet de op voorhand geschiktste oplossing.

- **Varen:**

De Watervisie Amsterdam Fase 1 en het beleidskader Varen in Amsterdam doen het ergste vermoeden voor de nu voorliggende gevolgen van het ontwerpbestemmingplan voor de buurt en de rust in het Beatrixpark. Het lijkt dat zelfs middenklasse-vaartuigen, al dan niet bemand en gesloten, zullen kunnen aanmeren en zelfs overnachten in de havenkom van de Boerenwetering.

De VBP is tegen deze regulering die de bestaande onhoudbare situatie gaat legitimeren of zelfs uitbreiden. Dus geen grote (open) vaartuigen van meer dan 10 m in de havenkom voor langere tijd, geen overnachting en geen waarneembaar geluid buiten. Zie voorts de zienswijze van de StOR onder andere met betrekking tot de brug over de Boerenwetering in de Diepenbrockstraat.

- **Horeca:**

De huidige situatie is immers al zeer onwenselijk. Mobiele horeca / een mobiel uitgiftepunt en / met zitjes aan de zuidkant zijn beslist ongewenst in verband met diverse soorten overlast zoals lawaai, bedreiging van de bomen ter plaatse en de fietsverkeersonveiligheid op het fietspad dat langs de zuidkant van de havenkomt loopt. Bovendien is het tegenstrijdig om over een terras 'met enkele zitjes' te spreken en tegelijk ruimte te bieden voor een exploitatie met een mobiel uitgiftepunt. Een dergelijke detaillering hoort niet thuis in een Uitvoeringsbesluit maar kan alleen onderdeel zijn van een exploitatievergunning.

Tevens maken wij bezwaar tegen de betiteling van de horeca aan de havenkom met een bedrijfsnaam: “Strandzuid”. Hiermee wordt gesuggereerd dat een zelfde type exploitatie kan worden voortgezet als in de huidige situatie. Wij vinden het onjuist dat met uitvoeringsplan de rechten van een individuele ondernemer worden veiliggesteld. Temeer omdat inmiddels is vastgesteld dat een exploitatie met het concept van ‘Stadsstrand’ op deze locatie onmogelijk is. De benaming ‘Strandzuid’ dient dan ook uit het Uitvoeringsbesluit (cq Ontwerpbestemmingsplan) te worden verwijderd. De VBP juicht de voorgestelde begrenzing van de bouwhoogte langs de oostkant van de Boerenwetering toe. Verder wordt een geleidelijk oplopende bouwhoogte ernaast bepleit. Het open karakter aan de zuidkant dient hersteld te worden. Het aantal vierkante meters horeca langs de Boerenwetering kan wat ons betreft nog wel naar beneden bijgesteld worden.

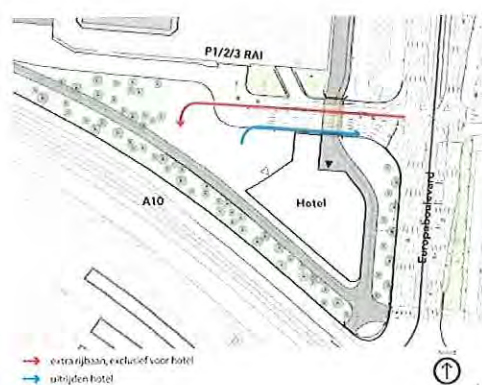
Voor het overige verwijzen we naar de zienswijze en inspraakreactie van de StOR ter zake.

- Het hotel

Het plan voorziet in de ontwikkeling van een hotel met maximaal 650 kamers, ten zuiden van het huidige RAI-terrein. In de verbeelding zijn de daarvoor beoogde gronden bestemd voor horeca, zie hieronder.



In § 6.2.6 van de toelichting is de locatie van het hotel en met enkele pijlen de beoogde verkeersontsluiting aangegeven.



Op Google Maps is te zien dat door de beoogde verkeersontsluiting een deel van het ter plaatse aanwezige bosplantsoen zal worden aangetast, zie linksboven op de afbeelding hieronder.



Dit bosplantsoen is een laatste restant van het park dat hier vroeger aanwezig was. De natuurwaarde van dit gebied is hoog. Wij verwijzen in dit verband naar het rapport Natuurwaardenonderzoek Uitbreiding RAI van september 2013 (bijlage 11 bij de toelichting) waarin het gebied is omschreven als een driehoekig terrein met onder andere een aantal hoge populieren. In het rapport is vermeld dat het een klein bosje met dichte ondergroei betreft, zeer geschikt voor diverse soorten zangvogels, merel, heggenmus, lijster, groenling, zwartkop en als broedplek voor een sperwer. Verder is vermeld dat het bosplantsoen geschikt leefgebied is voor grondgebonden zoogdieren, zoals bosmuis en egel en als foerageergebied voor met name gewone dwergvleermuizen. De locatie is niet onderzocht op de aanwezigheid van vleermuizen, verwacht wordt dat dezelfde vleermuizen als in het Beatrixpark aangetroffen kunnen worden: vooral jagende gewone en ruige dwergvleermuizen.

Gezien het vorenstaande lijkt het ons van belang de verkeersontsluiting van het beoogde hotel nader te bezien, zodanig dat het ter plaatse aanwezige bosplantsoen wordt gespaard en de bestemming groen kan worden behouden.

- Fietsverkeersveiligheid:

De fietsroute die het RAI-terrein en het Beatrixpark oost-west doorkruist is nu niet bepaald het toonbeeld van veiligheid en overzichtelijkheid. De VBP juicht de plannen om het fietspad te verbeteren en overzichtelijker te maken zeer toe. Mobiele horeca aan de zuidkant van de havenkom past hier totaal niet bij: het wordt weer een belemmering voor het fietspad en beperkt de ruimte voor een veilig voetpad langs de havenkom naar het park. Bovendien geeft deze mogelijkheid tot horeca weer extra geluidsoverlast. In de huidige situatie is de zo gewilde internationale allure overigens ver te zoeken.

In 4.1 aanhef en onder a en b van de planregels is bepaald dat de voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, waaronder mede begrepen een kruidentuin, en voet- en fietspaden. Tegenwoordig zijn er ook fietsstraten. Dit is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Wij hebben begrepen dat de dienst Zuidas van mening is dat fietsstraten kunnen worden begrepen onder fietspaden. Wij achten het niet gewenst dat fietsstraten op gronden bestemd voor groenvoorzieningen worden toegelaten. Autoverkeer in gebieden met de bestemming groen moet zoveel mogelijk worden vermeden. Gelet hierop verzoeken wij u in de planregels op te nemen dat onder fietspaden geen fietsstraten zijn begrepen.

- Handhaafbaarheid:

De VBP maakt zich zorgen over de handhaafbaarheid. Hoe meer de Zuidas wordt volgebouwd en/of verlevendigd door mogelijkheden voor horeca en evenementen en varen met aanmeren bij de huidige en toekomstige horeca aan de oostkant van de havenkom, des te dringender een goede handhaafbaarheid en de handhaving zelf worden.

Een goed functionerend meldpunt is dan eveneens een vereiste. De RAI en voormalig DMB reageren, als toegezegd is binnen 5 dagen, zelfs na maanden niet op de klachten. Het rapport van de gemeentelijke ombudsman, Rechtsbescherming schiet tekort bij activiteiten RAI d.d. 13 september 2011, heeft geen merkbare verbetering in de afhandeling van klachten uit de buurt door de RAI opgeleverd.

Gegeven de bezuinigingen en het opheffen van stadsdeelraden ziet de VBP dat de handhaving verder onder druk komt. De notities over water en varen in Amsterdam versterken deze vrees. Daarom wil de VBP expliciete aandacht voor de wijze van handhaving en een expliciete regeling in het uiteindelijke Bestemmingsplan RAI en het Uitvoeringsbesluit RAI vermeld zien opdat voldoende budget gereserveerd kan worden voor de handhaving op de diverse gebieden en een goed functionerend meldpunt bij klachten uit de buurt.

Dat geldt ook voor de te nemen maatregelen bij eventuele wateroverlast als de grondwaternormen worden overschreden.

- De Zuidas ambities:

Een duurzame Zuidas en internationale uitstraling: daar kan eigenlijk niemand tegen zijn. Vooral nog lijken het echter meer marketingkreten dan inhoud en werkelijke ambitie te zijn, die ook wat mogen kosten en niet alleen maar wat moeten opleveren. Voor wat betreft de al jaren ervaren geluidsoverlast en overige hinder, zowel van de evenementen op het RAI-terrein als van de horeca aan de oostkant van het RAI-terrein en de nog suboptimale fietsroute oost-west over het RAI-terrein en het Beatrixpark, moet ons van het hart dat wij de mening zijn toegedaan dat de vergunningverlener zijn verantwoordelijkheid dient te nemen voor een optimum voor alle gebruikers en bewoners van het RAI-complex, de buurten eromheen en het Beatrixpark.

Pas dan kunnen RAI, Beatrixpark en Irenebuurt bijdragen aan de zo gewenste internationale allure van de Zuidas. Uit de hierboven en hieronder aangehaalde inspraakreacties en zienswijzen moge u duidelijk zijn dat dit naar de mening van de VBP nu zeker niet het geval is.

- Decibellen:

Een maatschappelijke discussie over de goedgekeurde decibellen op evenementen is amper op gang gekomen. Uit onderzoek is inmiddels genoegzaam bekend wat de gevolgen zijn voor het gehoor van de bezoekers van dergelijke feesten. Wie draagt daarvoor de kosten? Wie verdient eraan en wie faciliteert dit? Wat is de rol van de ouders van jongeren die de bezoekers vormen en hoe zit het met de verantwoordelijkheid van de overige bezoekers?

Immers, over de ruggen van omwonenden en het gehoor van bezoekers vindt op termijn de afwenteling van maatschappelijke kosten die daaruit voortvloeien plaats, en wel op *alle* belastingbetalers. De kosten worden niet neergelegd bij degene die er winst mee maakt. Het principe 'de vervuiler betaalt' gaat hier kennelijk niet op. De visie van de VBP is dat er uit de winsten geld vrijgemaakt dient te worden voor geluidsisolatie, maar dat ook de toegestane geluidsniveaus buiten én binnen de evenementenhallen en overige horeca aan banden gelegd dient te worden. Hoe lang blijven stakeholders zich nog verschuilen achter het mantra 'We blijven binnen de vergunning'?

De VBP heeft bezwaar gemaakt tegen de verleende Valhalla-feesten met bijbehorende decibellen. Zolang daar geen afronding van heeft plaats gevonden, kan er geen vaststelling van de voorliggende uitvoeringsnotitie en het bestemmingsplan plaatsvinden, nog afgezien van het feit dat het simultaan ter inzage leggen van beide documenten niet de procedurele schoonheidsprijs wint.

Meerdere hallen, met name de Parkhal, zijn ongeschikt voor evenementen met zeer hoge geluidsbelasting. Dit vindt niet alleen de VBP, maar ook de Omgevingsdienst Noordzegebied. Deze hallen zijn al helemaal ongeschikt voor evenementen met geluidsbelastingen die de geldende normen en voorschriften fors overschrijden, maar die toch d.m.v. ontheffingen regelmatig plaatsvinden.

Grote muziekevenementen, zoals Valhalla, InControl, MusicFestival, enzovoorts kunnen en mogen niet langer plaatsvinden in deze hiervoor totaal ongeschikte gebouwen. Omwonenden in de wijde omtrek ondervinden vaak de hele nacht grote overlast van de herrie van stampende basdreunen die deze zeer slecht geïsoleerde hallen produceren. Het Ontwerp Bestemmingsplan RAI gaat, geheel ten onrechte, voorbij aan de ontelbare klachten en bezwaren en gerechtelijke procedures over deze hinder en overlast van omwonenden, VBP en andere organisaties.

In de toelichting wordt met verwijzing naar de Toekomstvisie Amsterdam RAI uiteengezet dat het plan voorziet in de mogelijkheid om ook evenementen op het buitenterrein te organiseren. Zie § 2.2:

"Daarnaast blijkt uit de visie ook de behoefte aan de mogelijkheid om evenementen op het buitenterrein te kunnen organiseren. Het geldende 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. Voorliggend bestemmingsplan voorziet daarin."

Bij het mogelijk maken van evenementen in een bestemmingsplan zal de gemeenteraad de planologische aanvaardbaarheid van evenementen in voldoende mate moeten onderzoeken. Alle ruimtelijk relevante aspecten met betrekking tot de aanvaardbaarheid van evenementen zullen moeten worden afgewogen.

Een dergelijke afweging mag niet ontbreken met het argument dat het altijd nog mogelijk is om in het kader van de evenementenvergunning op grond van de APV de definitieve toelaatbaarheid van een evenement vast te stellen. In het bestemmingsplan moeten in de planregels het maximaal aantal toegestane bezoekers per evenement, het aantal evenementen per jaar en een specificatie van de soort evenementen dat mag worden gehouden, worden opgenomen. Zie in dit verband ABRvS 16 februari 2011, nr. 200903724/1/R3, TBR 2011/99, p. 539, ABRvS 20 juni 2012, nr. 201109470/1/R4 en ABRvS 27 februari 2013, nr. 201210134/1/R2, Gst. 2013/67 m.nt. C.W.M. van Alphen.

Wij constateren dat het plan hierover niets bevat.

- Tenslotte:

VBP is een samenwerkingspartner van de Stichting Overleg RAI-buurt (StOR) ter zake de lawaaioverlast. De VBP hecht eraan expliciet te vermelden dat zij de ingediende zienswijze op het ontwerp Bestemmingsplan RAI en de inspraakreactie op het concept Uitvoeringsbesluit RAI van de StOR onderschrijft, beide van 22 april 2014.

De ingediende Zienswijze van de Bomenstichting van 17 april 2014 wordt eveneens onderschreven door de VBP.

Voorts wijzen we erop dat de huidige bestemming van de Westkant van de Boerenwetering en de havenkom dezelfde dient te blijven. Dit houdt ook in dat er géén vaartuigen mogen aanmeren. Een expliciete vermelding in het voorliggende Ontwerp Bestemmingsplan RAI is dus nodig om de juiste aansluiting op het nu geldende bestemmingsplan voor het Beatrixpark te garanderen. Wat de VBP betreft geldt dit aanmeerverbod ook voor de zuidkant van de havenkom. Het faciliteren en reguleren van de pleziervaart is nodig maar moet niet leiden tot het institutionaliseren van overlast.

Hoogachtend,



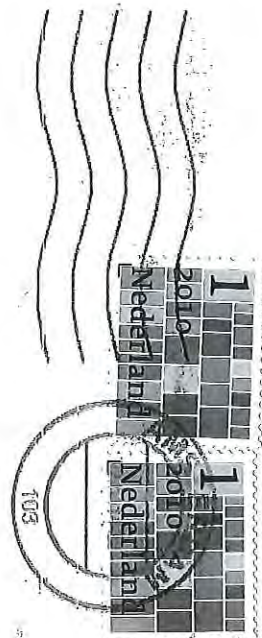
A. Wevers
bestuurslid



Tj. Ernstman
bestuurslid

ingekomen
23 APR. 2014
dHO

Gemeenteraad van Amstelveen
Plaatselijke Dienst
Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amstelveen



40383 10000758

22-4

777

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~; e-mail: info@bomenstichting.nl
www.bomenstichting.nl
ING 2108755; ~~XXXXXXXXXXXX~~
k.v.k. 41197425

Nieuw adres: Uiterwaardenstraat 308
1079 DB Amsterdam
Tel.: 020-3306008

De gemeenteraad van Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

een boom is buitengewoon

Amsterdam, 17 april 2014

ZIENSWIJZE

Ontwerpbestemmingsplan 'Amsterdam RAI'

Geachte raad,

Het bovengenoemde ontwerpbestemmingsplan heeft u met ingang van 13 maart 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Hierbij dienen wij een zienswijze in.

Het bestemmingsplan beoogt onder meer in het gebied aan de havenkom, op het terrein van StrandZuid, een horecavoorziening voor een periode van ongeveer tien jaar mogelijk te maken.

In de toelichting is over het gebied aan de havenkom vermeld:

“De (deels monumentale) 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 het terrein van Strand Zuid.”

Wij constateren dat dit streven niet is vertaald in de verbeelding en de regels. Gebleken is dat de bomen op StrandZuid in de afgelopen jaren herhaaldelijk (en letterlijk) in de knel zijn gekomen door de activiteiten ter plaatse en dat optreden hiertegen werd belemmerd door de op 29 februari 2012 verleende omgevingsvergunning voor het oprichten en in stand houden van de tijdelijke bouwwerken ten behoeve van de exploitatie van de horeca-activiteiten. Ook is gebleken dat de zandophoging ten behoeve van het strand schadelijk voor de bomen is. Pius Floris Boomverzorging Amsterdam heeft geconcludeerd dat de zandophoging heeft geleid tot zuurstofgebrek en oplopende CO₂-waarden, waardoor de beworteling kan afsterven (rapport van 20 juli 2011). Ook is in dit rapport vermeld dat het zand niet een te hoog zoutgehalte mag hebben.

Gezien het vorenstaande lijkt het ons gewenst de bomen door middel van een dubbelbestemming te beschermen. De Julianaboom zou naar ons oordeel de dubbelbestemming 'monumentale boom' moeten krijgen, de overige bomen de dubbelbestemming 'waardevolle boom'. In dit verband geven wij u in overweging deze bestemmingen in de digitale verbeelding aan te geven met een cirkel ter grootte van tenminste de kroonprojectie en aan de regels de gebruikelijke regels over bouwen en werkzaamheden ter plaatse van beschermwaardige bomen toe te voegen.

In ieder geval zou moeten worden opgenomen dat op of in de gronden geen bouwwerken mogen worden gebouwd en dat het zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning verboden is een aantal nader te noemen werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren.

Hierbij kan worden gedacht aan:

1. aanleggen en verharderen van wegen, paden en aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
2. verlagen van de bodem en afgraven, verlagen, ophogen en egaliseren van gronden;
3. aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
4. het bevestigen van voorwerpen aan of in de bomen;
5. het plaatsen van schafketen, toiletten, schoonmaakmiddelen, biertappen, betonmolens of andere voertuigen, machines of bouwsels in de directe nabijheid van de bomen;
6. het snoeien van takken en afhakken van wortels, tenzij noodzakelijk voor het normale onderhoud;
7. het wijzigen van de grondwaterstand of op andere manier wijzigen van de waterhuishouding;
8. het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van deze bomen tot gevolg hebben of kunnen hebben.

Ook kan worden toegevoegd dat de bedoelde omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien wordt aangetoond dat door het gebruik van de gronden de conditie, levensverwachting, groeiplaats en (beeld)kwaliteit van de bomen niet wordt aangetast.

Ten slotte kan worden toegevoegd dat het bevoegd gezag alvorens te beslissen omtrent een omgevingsvergunning een bomeneffectrapportage kan verlangen, uitgevoerd door een deskundige, waaruit blijkt dat de werken en/of werkzaamheden geen onevenredige gevolgen hebben voor de levensvatbaarheid en de ruimtelijke, monumentale of ecologische betekenis van de bomen.

Wij verzoeken u de opmerkingen in deze zienswijze bij de besluitvorming te betrekken.

Hoogachtend,



F.C.S. Warendorf
bestuurslid



H. Hirsch
gevolmachtigd bureausecretaris

Nieuw adres: Uiterwaardenstraat 308
1079 DB Amsterdam
Tel.: 020-3306008

De gemeenteraad van Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

een boom is buitengewoon

Amsterdam, 23 april 2014

Ontwerpbestemmingsplan 'Amsterdam RAI'

Geachte raad,

Op 17 april jl. hebben wij u onze zienswijze met betrekking tot bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan toegezonden.

Hierbij delen wij u mede dat wij onze zienswijze willen aanvullen.

Het plan voorziet in de ontwikkeling van een hotel ten zuiden van het RAI-terrein, nabij station RAI. Op de verbeelding is aangegeven dat een deel van de gronden de bestemming horeca krijgt. Zoals uiteengezet in de zienswijze van de Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg van 22 april jl. zal door de beoogde verkeersontsluiting van het hotel een deel van het ter plaatse aanwezige bosplantsoen, met een aantal grote populieren, worden aangetast. De Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg heeft er terecht op gewezen dat het van belang is om te bezien of door een andere verkeersontsluiting de gronden met het bosplantsoen de bestemming groen kunnen behouden. Wij verzoeken u hetgeen door de Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg op dit punt naar voren is gebracht als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Hoogachtend,

F.C.S. Warendorf
bestuurslid



H. Hirsch
gevolmachtigd bureausecretaris

Gemeenteraad Amsterdam
Per adres: de Directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

20 april 2014

Betreft Ontwerp Bestemmingsplan RAI

Hierbij mijn zienswijzen naar aanleiding van het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan RAI.

De verwijzing op blz. 115 in Lid 3.1: Bestemmingsomschrijving naar lid 3.5 naar beperkingen op de algemene gebruiksregels is onjuist vanwege het geheel ontbreken van het lid 3.5.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

Bij het groepsrisico wordt niet rekening gehouden met een schietpartij in een druk bezette hal of theater. Na de aanslag op 9 april 2011 in de Ridderhof in Alphen aan de Rijn waarbij zes mensen om het leven kwamen en 17 personen ernstig verwond werden, is dat niet meer een onmogelijk scenario.

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

Niet genoemd wordt het gebied waarop Strand Zuid staat gepland en dat niet in erfpacht is uitgegeven. Wat is daar de reden voor?

Met vriendelijke groeten,



Diens	
datum	22/4
rapport	
volms.	14-798

16/4
14-788

Aan de gemeenteraad van Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 15 april 2014

Onderwerp: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Amsterdam RAI

Geachte raadsleden,

Bij deze dien ik mijn zienswijze in over bovengenoemd ontwerp bestemmingsplan. Mijn reactie spitst zicht toe op de mogelijke ontwikkeling van een groot hotel ten zuiden van het huidige RAI-terrein nabij station RAI.

In het verleden zijn al impressies voorgesteld in het kader van eerdere uitbreidingsplannen van het RAI-complex. Die plannen vonden toen om diverse redenen (deels) geen doorgang. In de nu voorliggende plannen zou het goed zijn de potenties van dit gebied te bezien en kansen aan te grijpen voor versterking van de grootstedelijke uitstraling van dit strategisch gelegen en bezoekerstrekkend gebied nabij de Zuidas. Zeker nu we het ergste van de crisis gehad hebben en de groei weer op gang komt moet je weer vooruit (durven) kijken en kansen voor de stad benutten!

Zoals zo vaak kiest Amsterdam voor bescheidenheid als het gaat om bijzondere hoogbouwprojecten. Terwijl je op locaties als deze juist het verschil kan maken en de toegangspoorten naar Amsterdam meer accenten, herkenbaarheid en allure kan geven. Ik refereer hier graag even aan de woorden van burgemeester Eberhard van der Laan in een recente uitzending van het actualiteiten programma Buitenhof... "een fijn gevoel van grootstedelijkheid". Dat ervaar je inderdaad als je bijvoorbeeld vanaf de Amstel uitzicht hebt op de torens bij het Amstelstation. Juist die ranke gebouwen met hoogte-accenten op strategische locaties verrijken het stadsbeeld en dragen bij aan verdichting en herkenbaarheid van knooppunten van openbaar vervoer.

Interessant was die eerste impressie van een toren van 145 meter hoog binnen het RAI complex. Op de nu voorgestelde plek zou die zeker niet misstaan! Gebouwen van 60 tot 90 meter zijn er al in overvloed nabij en buiten de ring van Amsterdam. Juist die eentonigheid in bouwhoogte veroorzaakt vertroebeling van het stadsbeeld en mist die grootstedelijke allure, zoals je die wel hebt bij plekken als – ik noem maar even – de Wilhelminapier aan de Maas in Rotterdam.

Uiteraard heb ik een maand of drie geleden het artikel over Amsterdamse hoogbouw gelezen in het Parool, n.a.v. plannen van Schiphol om scherpere hoogtebeperkingen te eisen rond de luchthaven en Amsterdam. Wat een verhaal zeg! En verbazingwekkend als je kijkt naar andere steden in de wereld vol wolkenkrabbers en vaak ook nog omgeven door (hoge) bergen, etc. Als men hier zo rekening houdt met vliegtuigen in problemen die mogelijk zo laag moeten vliegen dat torens als de Rembrandtoren al een sta-in-de-weg zouden zijn, dan vraag je je toch echt af of niet voor andere en ingrijpender oplossingen moet worden gekozen voor Schiphol en met

name de huidige landingsbanen/aanvliegroutes. Met die krankzinnige hoogtebeperkingen nemen je de risico's voor ongelukken echt niet weg (zoals ongelukken in het verleden al hebben aangetoond).

Ik zou dus de suggestie willen meegeven voor de betreffende locatie de maximale bouwhoogte te verhogen naar 145 meter, om realisatie van een ranke hoge hoteltoeren in ieder geval niet op voorhand al onmogelijk te maken in het bestemmingsplan. Laat Schiphol t.z.t. bij een bouwaanvraag/omgevingsvergunning dan maar glashelder aantonen dat juist daarmee de vliegveiligheid ernstig wordt bedreigd.

Met vriendelijk groet,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a final horizontal stroke.

aan

Dienst Ruimtelijke Ordening
t.n.v. de directeur
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Ex	23/4	
Go		
Re		
Ver	14-788	

datum : 17 april 2014
uw kenmerk :
ons kenmerk : 2014/7029/AW
Verpl.nr. :
bijlage(n) :
onderwerp : Reactie op ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI
inlichtingen : 020 – 5273759

Geachte heer/mevrouw,

Met interesse heeft de Stadsregio Amsterdam kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan "Amsterdam RAI", dat u ons op 13 maart 2014 heeft toegezonden. Het ontwerpbestemmingsplan geeft ons aanleiding als volgt te reageren.

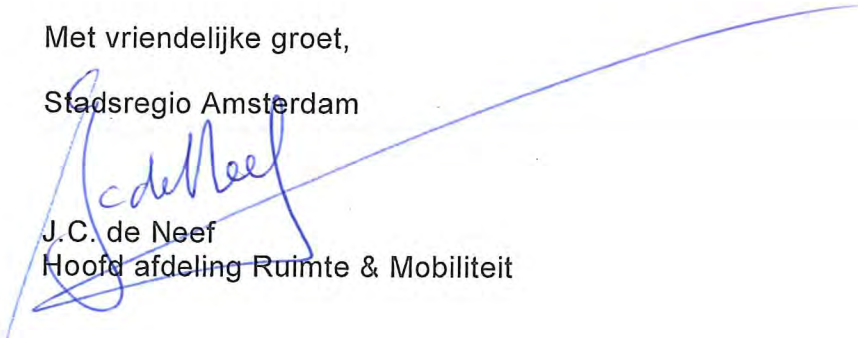
Het plan maakt een goede en gedegen indruk. De Stadsregio is positief over de wijze waarop u de ligging van het plangebied in een groter verband beschrijft. Ook zijn wij tevreden met de wijze waarop u het relevante regionale beleid heeft verwerkt in het plan.

Wij denken dat de belangrijkste ontwikkelingen in het plangebied, de mogelijke komst van een hotel en extra parkeervoorzieningen, een bijdrage kunnen leveren aan versterking van het gebied, onder andere op sociale veiligheid. Daarbij vragen we bij de ruimtelijke inpassing (ook tijdens de bouw) van deze ontwikkelingen graag aandacht voor behoud en eventuele versterking van de kwaliteit van de langzaamverkeerroutes in het gebied. De fietsroute door de RAI (tussen Boerenwetering en President Kennedylaan) en de Groene Zoom zijn schakels in het regionale fietsroutenetwerk tussen Prinses Irenestraat en Europaboulevard. De route door de RAI staat als "ontbrekend" te boek en is daarmee subsidiabel. Fietsparkeervoorzieningen bij station Europaplein en de RAI passen eveneens binnen het regionale subsidiekader.

De Stadsregio hoopt u met deze reactie handvatten te hebben gegeven om het ontwerpbestemmingsplan verder te versterken. Wij wensen u veel succes bij de afronding van het bestemmingsplan en zijn graag bereid met u samen te werken om tot een succesvolle uitvoering te komen. Daarbij blijven we graag ook op de hoogte van de toekomstige plannen in het gebied.

Met vriendelijke groet,

Stadsregio Amsterdam



J.C. de Neef

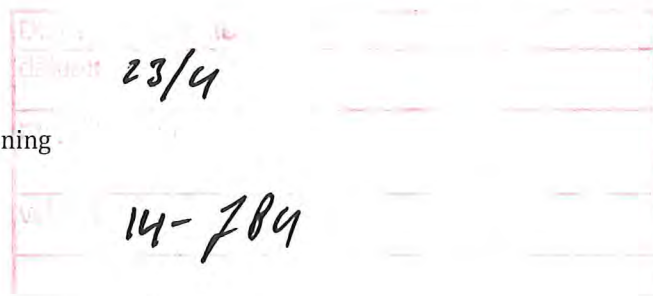
Hoofd afdeling Ruimte & Mobiliteit

STICHTING OVERLEG RAIBUURTEN

Herman Heijermansweg 31
1077 WK Amsterdam
Email st.overleg.raai@xs4all.nl
telefoon 020-679 42 36

Gemeenteraad van Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 22 april 2014



Betreft: Zienswijze op het Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI

Geachte leden van de Amsterdamse gemeenteraad,

De Stichting Overleg RAI-buurtten (StOR) behartigt de belangen van bewonersverenigingen en hun aangesloten leden in Rai-buurtten (totaal ruim 225 huishoudens). Wij geven hierbij een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI dat vanaf 13 maart 2014 ter inzage ligt. Tevens wordt een inspraakreactie op het concept uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI d.d. 12 februari 2014 ingestuurd.

Zoals u bekend heeft de StOR beroep ingesteld bij de rechtbank Amsterdam tegen de omgevingsvergunning HZ-WABO-2011-012948 op 29/02/2012, waarbij aan de RAI een omgevingsvergunning is verleend voor het afwijken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van het gebruik van gronden als horeca, inclusief zalenverhuur, en het tijdelijk oprichten in stand houden van de bijbehorende (tijdelijke) bebouwing. Ook heeft de StOR een verzoek gedaan aan de rechtbank tot samenvoeging met het beroepschrift tegen 'Besluit op Bezwaar' d.d. 19/12/2012, betreffende het Gedoogbesluit Zuidpool d.d. 29/09/2011(AMS 12/387 WW 44 en 12/1823 WABOA).

De StOR heeft eveneens beroep ingesteld inzake het afwijzen van het verzoek om handhaving en revisie met betrekking tot de vigerende milieuvergunning van de RAI (AMS 13/949 WABOM). De StOR heeft bezwaar tegen het standpunt van de Gemeente dat Amsterdam RAI B.V. en Zuid B.V. worden gezien als één onderneming in de zin van de wet Milieubeheer.

Vooraf / algemeen

Het in februari 2013 door de rechter voorgestelde en ingezette mediationtraject heeft ondanks de inspanningen van de diverse deelnemers na meer dan een jaar nog niet tot een concreet resultaat geleid. Zolang deze beroepszaken nog in procedure zijn bij de rechtbank kan er geen vaststelling plaatsvinden de voorliggende uitvoeringsnotitie en het ontwerpbestemmingsplan, met betrekking tot de onderwerpen van het beroep.

Met behoud van rechten inzake de lopende beroepszaken geeft StOR deze inspraakreactie.

Ambities: Wij zijn voor publiek gerichte functies aan de randen van het RAI-complex, ook aan de oostelijke oever van de havenkom, mits het park als stiltegebied in een

drukke stad wordt gerespecteerd en de publiek gerichte functies niet bestaan uit luidruchtige horeca met DJ-feesten, bedrijfsfeesten, live muziek-happenings en dergelijke. Een café-restaurant met zachte *achtergrond* muziek uitsluitend in een gesloten binnenruimte zou wel kunnen.

Onderzoek naar geluidsimplicaties

Wij ondersteunen de ambitie dat de Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. Een aangenaam woonklimaat impliceert géén geluidshinder. Dus dat men niet zeer geregeld veertien uren per dag geconfronteerd kan worden met geluidshinder van door dreunende versterkte DJ- en house muziek. De omwonenden van de RAI hebben zich in 2011 in groten getale laten horen tegen het concept horeca- en evenementenbeleid van Stadsdeel Zuid. In de protesten werd vooral gerefereerd aan de door Strandzuid/Zuidpool veroorzaakte geluidsoverlast en de door de RAI georganiseerde nachtelijke dancefeesten die tot acht uur 's morgens duren en de aantrekkende werking van boten met eveneens bonkende muziek. De Gemeente heeft in 2013-2014 erkend dat de huidige horeca aan de binnenhaven vanaf 2006 (door de Gemeente gedoogd) sterk is uitgebreid met paviljoens, terrassen en keukens; en bovendien dat er geen popspectrum-muziek maar housespectrum ten gehore wordt gebracht; en dat dit alles bij elkaar, inderdaad, zoals de omwonenden al jaren aangeven, geluidshinder van hoorbare muziek veroorzaakt.

Voldoende geluidsisolatie' is wel heel non descript aangegeven. De maximale geluidsemisatie van de horeca aan de oostelijke havenkom dient vooraf zodanig te zijn vastgesteld en vastgelegd dat er *volstrekt geen* overlast mogelijk is voor de parkbezoekers en omwonenden. Er is al voldoende geluidsoverlast door de bestaande ontheffingen van de RAI en evenementen in Zuid en Zuidas, waardoor de omwonenden al een aantal dagen, avonden en nachten per jaar kunnen 'meegenieten' van zware basdreunen. Er is midden in een woonbuurt aan de rand van een park geen plaats voor een DJ-tent c.q. nachtcafé of nachtdisco.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat u het uitvoeringsbesluit én het ontwerpbestemmingsplan RAI In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat u het ontwerpbestemmingsplan RAI onderbouwt met deugdelijk onderzoek naar de geluidsimplicaties.

Geen horecaexploitatie als stadsstrand

Met onafhankelijk akoestisch onderzoek is aangetoond dat dat een horeca-exploitatie aan de achterzijde van de RAI met versterkte of live muziek niet mogelijk is. (akoestisch onderzoek geluidsmeting RAI/Strandzuid d.d. 19 september 2013, en Contra-expertise akoestisch onderzoek StrandZuid, rapport Tauw 7 april 2014, d.d. 11 april 2014). De geluidshinderklachten zijn al jarenlang bekend. Ook jarenlang zijn deze kenbaar gemaakt bij iedere aanvraag voor een event van Strandzuid/Zuidpool. Dit heeft in 2012 geleid tot boven vermelde beroepszaken bij de rechter en tot mediation. Met metingen in 2013 is geconstateerd dat Strandzuid bij evenementen met versterkte DJ muziek op het Hoofdterras inderdaad niet voldoet aan de voorschriften. Als gevolg van deze harde feiten is een revisie van de milieuvergunning aangevraagd, waarin maatregelen zijn genomen ter beperking van de geluidsproductie.

Deze revisieaanvraag is in januari 2014 ingediend. Inmiddels (april 2014) is vastgesteld dat de aanvraag en het akoestisch rapport niet voldoen. Er treedt nog steeds herkenbaar muziekgeluid op bij omliggende woningen, ondanks dat men toezegt de geluidsproductie te reduceren. **Het staat nu vast dan een exploitatie in de vorm van een stadsstrandconcept met versterkte muziek op deze locatie niet kan:** Met een lagere geluidsproductie kan Strandzuid geen DJ-dans-muziekfeesten produceren en hun events dus niet als zodanig verkopen. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar de Omgevingsdienst NZKG. Het is daarom onjuist dat in het uitvoeringsbesluit opnieuw ruimte wordt geboden voor dit type horecaexploitatie.

Horeca aan de achterzijde van de RAI

Er wordt nu opnieuw (net als in 2006) gesproken van 'semi-permanente' horeca. (Blz. 31: zie ook punt 1., 2. en 3. hierboven.) Wij vinden dat de horeca neutraal dient te worden aangeduid en niet al met ondernemingsnaam 'Strandzuid'. Het is onjuist om de rechten van een individuele ondernemer in het Uitvoeringsbesluit en het Ontwerpbestemmingsplan vast te leggen. (Zuid BV/ Strandzuid heeft een overeenkomst die van rechtswege eindigt in 2015). Bovendien suggereert de naam Strandzuid een wijze van exploitatie waarvan nu is vastgesteld dat die op deze locatie wettelijk onmogelijk is vanwege geluidshinder voor de omgeving (zie boven punt 3). Het karakter van de exploitatie dient dan ook in het Uitvoeringsbesluit en het Ontwerpbestemmingsplan omschreven te worden. (zie punt 1: horeca passend bij het karakter van overgangsgebied van RAI naar de rust van het park; dus géén versterkte muziek op terrassen.) Ook dient duidelijk vast te liggen dat de horeca, als die er al mag zijn, uitsluitend gesitueerd is aan één kant van de havenkom en zeker niet uitgebreid kan worden naar de zijde langs het doorgaande fiets- en voetpad langs de havenkom. De benaming 'Strandzuid' dient dan ook uit het Uitvoeringsbesluit en Ontwerpbestemmingsplan te worden verwijderd.

Geen mobiel terras langs fietspad

Wij zijn het niet eens met de planning van toch weer een terras met een mobiel uitgiftepunt aan de zuidzijde van de havenkom. Het tegenstrijdig om over een terras 'met enkele zitjes' te spreken en tegelijk ruimte te bieden voor een exploitatie met een mobiel uitgiftepunt. Een dergelijke detaillering hoort niet thuis in een Uitvoeringsbesluit maar kan alleen onderdeel zijn van een exploitatievergunning. Tevens wordt hierdoor de ruimte voor het fietspad en een veilig en aantrekkelijk voetpad langs de haven kom en naar het park ingeperkt. Bovendien, het betreffende fietspad zal door de afsluiting van het andere fietspad langs de A10 veel drukker worden. Dit geeft gevaarlijke situaties. Bovendien is zo'n terras een ongewenste vergroting van de horecagelegenheid (met meer kans op overlast).

Geen aanvullende steigers en zitjes bastion

Hetzelfde geldt voor de eventuele aanvullende steiger/plateau in het water en zitjes op het Bastion. Het is onduidelijk wat men daarmee wil.

Garantie voor adequate zorg en bescherming van bomen

STICHTING OVERLEG RAIBUURTEN

Het is niet duidelijk beschreven hoe de zorg voor de bomen op het terrein concreet zal worden vormgegeven. Nu lijkt vooral het in leven blijven van de Julianaboom van belang. Wij onderschrijven volledig de op 17 april 2014 ingediende zienswijze van de Bomenstichting.

Geen uitbreiding grootschalige feesten in hallen van - en op het plein voor - de RAI

Binnen de milieuvergunning van de RAI is geen plaats voor grootschalige feesten met zeer luide muziek in de openlucht op het plein voor de RAI. Er wordt al jaren bezwaar gemaakt en er is een rechtszaak lopend tegen de grootschalige nachtelijke DJ-feesten in slecht geluidsgeïsoleerde hallen van de RAI. Soms is er zelfs sprake van gebroken ramen in hallen waar flinke basdreunen worden geproduceerd. Met haar milieuvriendelijke ambities doet de RAI er goed aan om alle hallen adequaat te isoleren met zowel geluids- als warmteisolerende maatregelen.

Boten en af- en aanmeermogelijkheden

De omwonenden langs de Boerenwetering worden vanaf de vestiging van horeca aan de havenkom in 2006 geteisterd door af- en aanvarende walmende illegale taxi-dieselboten en particuliere boten, vaak met luide muziek, die vlak langs de achtertuinen varen. Hier wordt niet op gehandhaafd, ondanks vele klachten bij Waternet. Enkele bewoners zijn om die reden verhuisd en enkele anderen bivakkeren om die reden van mei tot september elders. Toen de horeca aan de achterzijde van de RAI er nog niet was, was het een rustige vaarroute. Van elektrische vrachtboten overdag heeft men geen last. We zijn daarom tegenstander van meer aan- en afmeermogelijkheden, met als gevolg nog meer vaarbewegingen, in de havenkom en aan de oevers van de Boerenwetering in het park. Wij verzoeken dringend in het uitvoeringsbesluit en ontwerpbestemmingsplan op te nemen dat alle mogelijke maatregelen die bijdragen aan het handhaven van de doelstelling, namelijk normale woonrust in een toch al drukke stadse omgeving, worden ingezet. Daaronder vallen ook de met stadsdeel Zuid overeengekomen afspraken over de bediening van de brug bij de RAI om te voorkomen dat mensen per boot na 21.00 uur de horeca aan de havenkom kunnen bereiken.

Plannen: Wij verzoeken om de StOR mee te laten denken bij de ontwikkeling van de afscheiding tussen de RAI en de Wielingenstraat en de plannen voor de Boerenwetering.

Grondwaterpeil: Wij vragen ons af wat alle nieuwe bouwactiviteiten zullen betekenen voor het grondwaterpeil, dat in de buurt al heel hoog is, zeker langs de Boerenwetering, en zeker nu daar een parkeergarage in gebouwd zal worden.

Lichtvervuiling: wij stellen voor geen nieuwe lichtvervuiling aan de al bestaande lichtvervuiling (de blauwpaarse lichtstroken aan de huidige bebouwing) toe te voegen en zeker geen Ziggodome-achtige licht effecten na te streven. Ook dat strookt bepaald niet met de ambitie om van de Zuidas een 'internationale toplocatie voor wonen en werken' te maken en hoort meer thuis op een kermis.

Ten slotte: De StOR hecht eraan expliciet te vermelden dat zij de inspraakreactie en zienswijze van de VBP dd 22 april 2014 onderschrijft en ondersteunt. Dat geldt ook voor de zienswijze van de Bomenstichting, d.d. 17 april 2014.

STICHTING OVERLEG RAIBUURTEN

Hoogachtend,
Namens de StOR, drs. F.F. de Smeth, voorzitter.

Voor deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'N.S. Tummers', written over a horizontal line.

drs. ir. N.S. Tummers, penningmeester

Amsterdam, 23 april 2014.

Gemeenteraad van Amsterdam
p/a Directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000CT Amsterdam

24-4

Betreft: ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI

004 005

Mijnheer,

Van 12 maart tot en met 23 april 2014 liggen het Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam Rai en het Uitvoeringsbesluit tegelijkertijd ter inzage, een onlogische actie.

De inspraakreacties/zienswijzen zouden aanpassingen in het BP of Uitvoeringsbesluit tot gevolg kunnen hebben. Op enkele punten verschillen het BP en UV van elkaar.

In de Toekomstvisie wordt integratie met de omliggende buurten een speerpunt genoemd.

Ik deel de mening van mw Griffioen, voorzitter van Bewonersplatvorm Zuid, die op 2-4-2014 in het wijkblaadje schrijft: "Het is van groot belang dat de RAI een open blik heeft naar de omringende buurten. Daar kan nog wel wat aan verbeterd worden".

Randvoorwaarden:

Het BP stelt dat de randvoorwaarden in het voorliggend BP zijn opgenomen, terwijl in het UB (pag. 35, UB) staat dat voor de ontwikkelvelden de randvoorwaarden nog verder uitgewerkt moeten worden en daarom niet in het bestemmingsplan verankerd liggen.

Het is onjuist deze nog uit te werken, nu al bekende, randvoorwaarden niet vast te leggen omdat dit bij- en na de bouw tot problemen kan leiden. Het fietspad in Beethoven is hiervan een slecht voorbeeld.

De volgende, nu al bekende randvoorwaarden, moeten in het BP worden vastgelegd:

- *voldoende geluidsisolatie gebouwen
- *bij bouwen handhaven en inpassen van de sequoia's langs de havenkom
- *een 3 meter breed voetpad langs de oostelijke havenkom, 24 uur toegankelijk
- *formulering reguliere bedrijfsvoering Strandzuid
- *uitsluiten van gebruik Europaplein voor mechanisch versterkte/Dj feesten, ook op Koningsdag.
- *beperking horecaformule Strandzuid, met name: geen nachtzaak, geen 24 uur horeca, geen dancing/discotheek.
- *laagdrempelig terras zuidelijke oever havenkom, mag niet groter zijn dan 7 ingesloten bomen, inclusief mobiel uitgiftepunt
- *voor semipermanente bebouwing zullen welstandseisen moeten gelden

Bestaande situatie:

"Het voorliggend BP voorziet in een adequate juridische regeling voor de bestaande situatie" (pag.7, BP) geldt niet voor:

***westelijke grens met gemeentelijk monument Beatrixpark:

De verbeelding laat een grens zien die door de kruidentuin loopt, in tegenstelling tot de plangrens op pag. 8 van het UB, waar de grens langs de kade van de Boerenwetering loopt, zoals toegezegd nadat de grens vanuit het midden van de BW werd verlegd naar de westelijke kademuur.

Dit is de bestaande situatie, deze moet op de verbeelding worden vastgelegd en in het UB moet de zin op pag. 9: "een klein deel van het Gemeentelijk Monument Beatrixpark is extra meegenomen om aan te sluiten op de aangrenzende bestemmingsplannen" verwijderd worden omdat het nog vigerende bestemmingsplan Prinses Irenebuurt naadloos aansluit op de Boerenwetering.

***Strandzuid:

De Verbeelding laat een zuidterras zien dat vier en een halve boom overlaat, terwijl de 2014-uitvoering weer groter van opzet is en krap 3 bomen buitensluit.

Hierdoor kan de 2014-situatie niet gezien worden als bestaande situatie.

Uitgegaan en vastgelegd moet worden de verbeelding Randvoorwaarden Strandzuid op pag. 30 in het UB, terras, inclusief uitgiftepunt, van 7 ingesloten bomen, 6 bomen uitsluitend.

Door gebrek aan handhaving en gedogen door de DMB is de oppervlakte sinds 2005 verviervoudigd, wat in 2012, samen met de "recreatieve" zeer hoorbare, niet aan de RAI gerelateerde publieksfeesten, geleid heeft tot een gang naar de rechter, die eindigde in een nog lopende mediation.

Het BP en UV kunnen om die reden niet aan het Gemeentebestuur voor vaststelling aangeboden worden voordat het beroep is afgehandeld.

Beschrijving plangebied:

***Strandzuid:

*Strandzuid ligt volgens de erfpachtk kaart (pag. 58 UB) niet op gronden van de RAI, ook niet op het terrein Rai (pag. 48 UB), maar volgens een uittreksel van het kadaster op openbare grond ASD V11736 met de bestemming wegen, die rond de Rai lopen. Het gedeelte langs de havenkom is bij aanleg verzwaaard om als calamiteitenroute te kunnen dienen.

Openbare weg houdt in, dat als randvoorwaarde voor de semipermanente bouw gesteld moet worden, dat het pad langs de oostelijke havenkom te allen tijde, ook voor- en na sluitingstijd horeca, toegankelijk moet zijn.

Noch de gemeente, noch de Rai kan een openbare weg verhuren en een andere bestemming geven zonder officiële wegonttrekking.

Op de verbeelding is het pad onterecht opgenomen in de locatie Strandzuid, H2.

Voor de beveiliging van het gebouw en terras zal een andere oplossing gevonden moeten worden dan de nu geplande hekken die naast het horecabedrijf, ook het pad afsluiten.

*Het terras en het voetpad zullen moeten voldoen aan de eisen uit het terrassenbeleid Zuid 2012.

Voor gebied 2, de Zuidas, is, naast andere, de voornaamste eis een doorloopruimte van 3 meter.

Het is de vraag of de terrassennota een laagdrempelig terras op de zuidelijke oever van de havenkom toestaat, omdat een terras direct voor de eigen zaak moet liggen.

Daarnaast maakt de bestemming openbare weg de havenkant niet tot passende locatie voor een niet specifiek te benoemen terras (UB pag.120).

Wat is er tegen een gewoon, laagdrempelig theehuis, waar lekker gekookt wordt, zonder muziek, zoals As in de Pl-straat. Goed gerund, met wifi zal de zalenverhuur zeker lopen.

*De voor 10 jaar geplande semipermanente bebouwing valt onder welstandseisen. De voor de Zuidas geldende eisen zijn van toepassing.

Reguliere bedrijfsvoering:

"Recreatieve (horeca)functie" (pag. 23, UB) kan niet gerekend worden tot een Rai-activiteit.

De reguliere bedrijfsvoering (pag. 19 BP) voor Strandzuid houdt volgens de milieuvergunning

Inrichting Rai in:

"bedrijfssituatie waarvoor de vergunning (2005) werd aangevraagd: maximaal 700 bezoekers op het terras met achtergrondmuziek". "Tijdens grote beurzen, 2000-3000 bezoekers voor buffetten op de terrassen met achtergrondmuziek of kleinschalige onversterkte muziek".

Eénmaal per jaar kan ontheffing worden aangevraagd voor een DJ optreden.

Uit veel klachten, bezwaarschriften en het beroep blijkt dat Strandzuid de voorschriften regelmatig overtreedt en de DMB niet handhaaft.

Als randvoorwaarde moet in het BP en in de begrippenlijst de TAUW-definitie voor reguliere bedrijfsvoering opgenomen worden met geluidsnormen, want alleen die voorkomen herkenbare muziek in de omgeving.

***Europaplein:

*Meervoudig gebruik van het nu in erfpacht uitgegeven Europaplein voor tentoonstellingen, congressen en het opstellen van bussen en taxi's hoort bij de functie van de Rai, niet het houden van houseachtige muziekfeesten met kaartverkoop. Het BP moet dit uitsluiten.

Op grond van de wet milieubeheer is op 15-12-1999 voor de Inrichting Rai een beschikking afgegeven voor "verhuur van RUIMTEN waar tentoonstellingen, congressen en evenementen worden gehouden, bereiding van maaltijden en het bieden van parkeermogelijkheden".

Dit jaar wordt, net als in 2013, een feest voor 35.000 betalende gasten deels in de openlucht op het plein gegeven. Dit is in strijd met de mv die in de voorschriften onder C een tabel opneemt die duidelijk maakt wanneer en WAAR het produceren van muziek mogelijk is binnen de door het bevoegd gezag gestelde geluidsnormen (mv 7001 MD 1997, voorschriften pag. 6).

In deze tabel komt het Europaplein niet voor. Voorschrift 6 bepaalt daarnaast dat DEUREN EN RAMEN van de hallen, gesloten moeten blijven.

*Met de grootschalige muziekfeesten op het plein, die gedurende 10 uur veel overlast geven (trillingen!) overtreedt de Rai de mv.

Naast deze feesten, veroorzaken ook de nachtfeesten en Holiday on Ice zoveel overlast dat er regelmatig geklaagd en bezwaar gemaakt wordt.

*De klachtenafhandeling is miserabel. Op klachten wordt niet gereageerd, klachten verdwijnen, komen bij de foute persoon terecht, die er niets mee doet. Bezwaarschriften raken zoek op het secretariaat van de Juridische Dienst, de bezwaarschriftencommissie is niet voltallig, de conclusie laat maanden! op zich wachten.

Op dit moment loopt er beroep tegen Valhalla 2012 en bezwaar tegen het houden van het AMF festival in de slecht geïsoleerde Parkhal van oktober 2013, nog zonder conclusie.

Op een voor Valhalla kerst 2013 ingebrachte klacht werd nooit gereageerd, ook is er geen datum voor de behandeling van het bezwaar.

Het heeft er alle schijn van dat deze vertragingen te maken hebben met dit BP en UB, om de stukken maar snel zonder problemen bij de raad te krijgen. De heer Boeker noemt het in het verslag van de informatieavond op 2-4-2014 "parkeren" omdat de Rai niet direct een toezegging kan (will!) doen.

Nogmaals: het BP en UB kunnen niet aan het Gemeentebestuur voor vaststelling worden aangeboden voordat ook dit beroep en bezwaarschriften zijn afgesloten.

Horeca:

Vier horeca formules zijn mogelijk, maar ter beperking van de overlast moet in het BP worden vastgelegd dat in de exploitatievergunning rekening wordt gehouden met de mv voorschriften voor geluidnormen en sluitingstijden, ook als de Zuidas/Rai wordt aangewezen als 24-uurs horecagebied. 24 Uurs-horeca, dancing/discotheek en nachtcafé kunnen in geen geval worden toegestaan.

Begrippenlijst:

- Verklaring voor festival, reguliere bedrijfsvoering ontbreekt.
- Horeca I, II, III en IV zijn te algemeen omschreven en alle slechts ten dele toepasbaar op de locatie Strandzuid, dat onder de mv Rai valt.

Groene Zoom/fietsen:

- *Het TAC-advies voor bouwen in de Groene Zoom/Amstelscheg ontbreekt.
- *Het lijkt geen goed idee dat het Groene Zoom fietspad opgaat in het "één-wereld-idee" omdat veel ouders dit pad gebruiken om kleine kinderen, al dan niet zelf fietsend, uit de PI-buurt naar de scholen en kinderopvang in de Kop van Zuid en vv te brengen (pag. 45, UB).
Maak het voetpad 50cm smaller, plaats een groene heg tussen rijbaan/fietspad en voetpad/fietspad als duidelijke grens.
- *ontsluiting parkeergarage, (pag. 25 UB): het lijkt een gemiste kans de fietsenstalling in het hart van het Rai-complex geen toegang vanaf de Groene Zoom te geven, dit zal het centrale plein ontlasten.
- *het verwijderen van de slagboom is een heel goed idee. Waar wacht het egaliseren van de drempel op?
- *tot twee keer toe werd het oost-west fietspad door de Rai voor een maand gesloten voor een congres. Deze route valt niet onder de erfpachtaanvraag, is een openbare weg, die niet afgesloten mag worden.

Boerenwetering:

- *Inzetten op waterrecreatie is geen Rai-gerelateerde functie.
- *De zin: "de nota Varen in Amsterdam biedt voor de Boerenwetering en de havenkom de volgende mogelijkheden" (pag. 53 UB) toont dat ook dit meer op de Rai gericht is.
- *Het realiseren van ligplaatsen voor bemande boten kan niet zonder regelgeving voor ligduur, ligplaatsregistratie en sanitaire voorzieningen, een kade van 2-3 meter is geen jachthaven.
- *Alleen al de hoeveelheid afval in- en rond de vuilnisbakken in de havenkom, in het water en het park tijdens Sail 2010 is reden om van dit plan af te zien

Openbaar groen:

De groene gevel voor de Parkhal (pag. 10, UV) blijft in beide stukken onbenoemd.

Gebiedsontsluiting, (pag. 87, BP):

Het 24 uur openstellen van de voetgangersroute langs de oostelijke havenkom, de oorspronkelijke calamiteitenroute, lost voor de Rai eenvoudig de ontsluitingsopgave, dat voetgangers en fietsers op meerdere manieren kunnen ontvluchten, op.

Het ontwerp van de semipermanente bebouwing moet daarop afgestemd worden.

Ik verzoek u deze punten bij de besluitvorming te betrekken.

Hoogachtend,



24-4

801

Aantekenen

Raad van de gemeente Amsterdam
P/a De directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Amsterdam, 23 april 2014

Betreft: zienswijze tegen ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI

Geachte dames, heren,

Namens Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. en de zakelijk gerechtigden¹ van het WTC-complex aan de Zuidas te Amsterdam (hierna het "**WTC Amsterdam**"), dien ik met deze brief zienswijzen in tegen het van 13 maart tot en met 23 april 2014 ter inzage liggende Ontwerpbestemmingsplan RAI.

Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. voert namens de (zakelijk) gerechtigden het beheer van de panden van WTC Amsterdam en draagt er zorg voor dat WTC Amsterdam wordt verhuurd en verhuurbaar blijft, zodat het WTC Amsterdam, ook voor haar huurders, optimaal kan blijven functioneren. Hierbij is zowel een hoge omgevingskwaliteit, als een goede bereikbaarheid van groot belang.

Met name ten aanzien van de autobereikbaarheid is het van belang te onderkennen dat het WTC Amsterdam is gelegen in het centrum van Zuidas. Dit betekent dat vanaf de snelweg ring A10 de gehele Zuidas doorgereden moet worden hetzij vanaf de S108 of de S109 om het WTC-complex te kunnen bereiken. Derhalve kunnen ontwikkelingen in Amsterdam RAI (nabij de S 109) ook van belang zijn voor WTC Amsterdam.

Het Ontwerpbestemmingsplan voorziet onder meer in de volgende ontwikkelingen:

- 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

Belangrijk hierbij is voorts dat onder/bij het hotel een additionele parkeervoorziening wordt voorzien van 0,375 parkeerplaats per kamer, ofwel bij een hotel van 650 kamers ca. 243 parkeerplaatsen.

Specifiek ten aanzien van deze ontwikkelingen wordt een zienswijze ingediend.

¹ DOF Bewaar Maatschappij B.V. en DOF Bewaar Maatschappij II B.V.





Wij zijn ons er van bewust dat onderhavige zienswijze ziet op aspecten die (ook) in de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas aan de orde zijn. Wij bespreken die aspecten graag ook in die Taskforce. Echter, ter behoud van rechten voelen wij ons genoodzaakt om hierbij gebruik te maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI.

Zienswijze

Samenvattend bestaat onze zienswijze uit de volgende componenten:

1. Het bestemmingsplan moet een bouwweg ten behoeve van de realisatie van het ZuidasDok en voor – daarna – een definitieve weg voor een eventuele toekomstige extra ontsluitingsweg van de Zuidas langs de A10 niet onmogelijk maken;
2. Er dient een koppeling te komen tussen de bouw van de parkeergarage en het opheffen van parkeerplaatsen elders op de Zuidas;
3. De verkeerskundige onderbouwing is gebaseerd op een gemiddelde dag. Echter, voor een juist beeld dient er een onderbouwing te komen die is gebaseerd op een dag waarop er in de RAI een groot evenement is.

Graag licht ik deze componenten hieronder toe.

Ad 1: bouwweg en – daarna – ontsluiting langs de A10

Voor de bereikbaarheid van de Zuidas is het onwenselijk dat het bouwverkeer van en naar het ZuidasDok gebruik zal maken van de bestaande wegen in Zuidas. Daarvoor is mogelijk de aanleg van een (tijdelijke) bouwweg langs de A10/RAI nodig. Het Ontwerpbestemmingsplan voorziet langs de A10 echter in een nieuw hotel en een nieuwe parkeergarage. Uit het Ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat bij de dimensionering van dat hotel en de parkeergarage en de locatie van de bouwvlakken rekening is gehouden met de mogelijke aanleg van bedoelde bouwweg. Wij verzoeken u alsnog nader te bezien of er voldoende ruimte behouden blijft tussen het hotel en de parkeergarage en de A10 met het oog op de aanleg van de bouwweg. Voor zover het Ontwerpbestemmingsplan thans niet in voldoende ruimte zou voorzien, verzoeken wij u het bestemmingsplan op dit punt aan te passen door de bouwvlakken te verplaatsen/verkleinen.

Wanneer Zuidas volledig ontwikkeld wordt, ontstaat er een grote, c.q. te grote, druk op het bestaande wegennet. Dat zal te meer het geval zijn nu thans (onder andere) het WTC Amsterdam vanaf de A10 alleen vanuit het zuiden redelijk te bereiken is. De aanleg van een extra ontsluitingsroute noordelijk langs de A10/RAI (eventueel ondergronds) kan dan een oplossing zijn. Het is van groot belang dat de aanleg van het hotel en de parkeergarage deze toekomstige mogelijkheid niet blokkeert. Wij vragen u dan ook hierbij om met de dimensionering van het hotel en de parkeergarage en de locatie van de bouwvlakken rekening te houden met de eventuele toekomstige aanleg van een ontsluitingsroute langs de A10/RAI.

Ad 2: koppeling

In het Ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat er 1.500 parkeerplaatsen elders in Zuidas worden opgeheven en dat hiervoor 1.000 plaatsen terugkomen binnen het RAI terrein. Voorop staat dat WTC Amsterdam deze ontwikkeling toejuicht, indien dat tot gevolg heeft dat er minder verkeersbewegingen binnen Zuidas naar de RAI zullen zijn. Echter, een harde koppeling tussen beide wordt niet gemaakt. Dit is voor een goede bereikbaarheid van de Zuidas wel essentieel. Immers, indien genoemde 1.500 parkeerplaatsen niet zijn opgeheven op het moment dat de nieuwe parkeergarage bij de RAI in gebruik wordt genomen, is er op dat moment in feite sprake van een





toevoeging van 1.000 parkeerplaatsen in Zuidas. Dat zal juist een toename van de verkeersbewegingen naar en binnen Zuidas tot gevolg hebben. WTC vraagt dan ook om in het bestemmingsplan bedoelde koppeling te maken door een voorschrift (een voorwaardelijke verplichting) op te nemen inhoudende dat de parkeergarage bij de RAI pas in gebruik mag worden genomen zodra de 1.500 parkeerplaatsen elders in Zuidas zullen zijn opgeheven en de bezoekers van RAI in beginsel op het terrein van RAI zelf kunnen parkeren.

Een ander aspect dat in dit verband van belang is, is de onduidelijkheid over het aantal parkeerplaatsen buiten de RAI dat momenteel ten behoeve van de RAI wordt gebruikt. In de Toekomstvisie RAI d.d. 28-2-2012 wordt gesproken over 3.500 p.p., terwijl dat er een jaar later in het Ontwerpbestemmingsplan nog maar 1.500 zijn. WTC vraagt u inzicht te geven in het precieze aantal plaatsen en waar deze gelegen zijn, zodat een juiste koppeling met de toekomstige parkeergarage mogelijk is.

Ad 3: verkeersstudie

WTC Amsterdam heeft begrepen dat in de Verkeersstudie die als onderbouwing bij het Ontwerpbestemmingsplan wordt gebruikt, ten aanzien van de verkeersgeneratie van de RAI wordt uitgegaan van een gemiddelde dag. Het gaat dan kennelijk om de verkeersgeneratie vanwege de kleinere evenementen die circa 85% van het totale aantal evenementen uitmaken. Echter, wanneer in de RAI een middelgroot of groot evenement wordt gehouden (ca. 60 keer per jaar), is geen sprake van een gemiddelde dag, maar zullen er aanzienlijk meer verkeersbewegingen zijn. Daarmee is in de Verkeersstudie geen rekening gehouden. Nu deze situatie zich niet slechts incidenteel, maar geregeld (wekelijks) voordoet, is WTC van mening dat de verkeerskundige onderbouwing gestoeld moet zijn op een model mét een dergelijk (middel)groot evenement, en dat de huidige onderbouwing tekort schiet. Dat is te meer het geval nu de verkeerssituatie bij de RAI tijdens de spits reeds zeer problematisch is, zeker bij (middel)grote evenementen, onder meer doordat vertrekkend autoverkeer de op- en afritten van de A10 (met name de S109) blokkeert.

In de taskforce is dit reeds eerder aan de orde geweest en was voorzien hieromtrent de verkeersstudie aan te passen. Wij constateren dat dit nog niet (tijdig) heeft plaatsgevonden.

Tot zover onze zienswijze.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

World Trade Center Amsterdam

C. Huijg
Managing Director



AANGETEKEND

AAN De Raad van de Gemeente Amsterdam
P/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke
Ordering
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

VAN Mr. M.M. de Vries
Advocaat
TELEFOON +31 88 253 5582
FAX +31 88 253 5447
E-MAIL mmdevries@akd.nl

BEZOEKADRES Wilhelminakade 1
3072 AP ROTTERDAM
POSTADRES Postbus 4302
3006 AH ROTTERDAM
Nederland
INTERNET www.akd.nl

Vooraf per fax: 020-255 1551

DATUM 23 april 2014
ONDERWERP Zienswijzen OBP Amsterdam RAI
UW KENMERK
ONS KENMERK 256084

Betreft: zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI

Geachte leden van de raad,

Namens de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid INRetail (hierna: **INRetail**) gevestigd te (3708 AG) Zeist aan de Arnhemse Bovenweg 100, Modehuis Blok gevestigd te (1421 SB) Uithoorn aan het Amstelplein 19 en 't Schooltje (kindermode), gevestigd te (1054 HC) Amsterdam aan de Overtoom 87, te dezer zake domicilie kiezende te (3072 AP) Rotterdam, aan de Wilhelminakade 1 ten kantore van AKD Advocaten en Notarissen, van wie mr. M.M. de Vries tot gemachtigde wordt gesteld, dien ik hierbij en derhalve tijdig zienswijzen in op het ingevolge uw bekendmaking van 12 maart 2014 tot en met 23 april 2014 ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan "Amsterdam RAI" (hierna: het **ontwerp**).

1 Inleiding

- 1.1 Ter plaatse van de RAI wordt ingevolge artikel 3.1 onder c van de planvoorschriften detailhandel toegestaan. Uit artikel 3.4 onder d van de planvoorschriften volgt dat ter plaatse van de RAI een zelfstandige detailhandelsfunctie van maximaal 1000 m² is toegestaan. INRetail, Modehuis Blok en 't Schooltje kunnen zich met het mogelijk maken van een dergelijke zelfstandige detailhandelsfunctie ter plaatse van de RAI niet verenigen om de navolgende redenen.

2 Zelfstandige detailhandel in strijd met de Provinciale Ruimte Verordening Noord-Holland

- 2.1 Ingevolge artikel 5 lid 3 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland (hierna: de PRV) voorziet een bestemmingsplan niet in nieuwe detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties, tenzij dit een afhaalpunt ten behoeve van internet-handel, ondergeschikte detailhandel, brand-of explosiegevaarlijke detailhandel of volumineuze detailhandel betreft. Uit artikel 2 onder h van de PRV volgt dat een onder bedrijventerrein, voor zover relevant, wordt verstaan een terrein van minimaal één

DATUM 23 april 2014
ONS KENMERK 256084
PAGINA 2 van 4

(1) hectare dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor commerciële en niet-commerciële dienstverlening.

- 2.2 Het ontwerp voorziet in commerciële dienstverlening. De RAI verhuurt ruimte voor tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals etc. (zie de bestemmingsomschrijving in artikel 3.1 van de planvoorschriften). Tevens biedt de RAI ondersteuning bij de organisatie van dergelijke evenementen. Dit betreft commerciële dienstverlening. Er wordt immers een dienst (verhuur van ruimte en ondersteuning bij evenementen) verleend aan commerciële partijen tegen marktconforme prijzen.
- 2.3 Voorts heeft het terrein van de RAI een omvang van meer dan één (1) hectare. De oppervlakte van de RAI zelf betreft volgens de website van de RAI immers reeds 106.500 m².
- 2.4 Dit alles houdt in dat ter plaatse van de RAI geen zelfstandige detailhandel is toegestaan ingevolge artikel 5 lid 3 van de PRV. De zelfstandige detailhandelsfunctie is dan ook in strijd met de PRV.
- 2.5 De mogelijkheid om zelfstandige detailhandel toe te staan dient daarom wegens strijd met de PRV uit het ontwerp te worden geschrapt.

3 Zelfstandige detailhandel in strijd met artikel 3.1.6 van het Besluit Ruimtelijke Ordening

- 3.1 Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) lid 2 dient de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te voldoen aan de volgende voorwaarden:
- a. *"Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
 - b. *Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins en;*
 - c. *Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, 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."*
- 3.2 Ingevolge artikel 1.1.1. lid 1 onder i Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling ver-

DATUM 23 april 2014
ONS KENMERK 256084
PAGINA 3 van 4

staan:

"een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

- 3.3 Het ontwerp voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er wordt immers voorzien in een nieuwe zelfstandige detailhandelsfunctie ter plaatse van de RAI. Dit kwalificeert als een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1 lid 1 onder i Bro. Het betreft immers detailhandel welke expliciet als stedelijke ontwikkeling wordt benoemd in artikel 1.1.1 lid 1 onder i Bro.
- 3.4 Dit houdt in dat de toelichting op het ontwerp ten aanzien van de detailhandelsfunctie dient in te gaan op de in artikel 3.1.6 Bro genoemde stappen. Dit is ten onrechte niet gebeurd. Op dit punt is het ontwerp dus in strijd met artikel 3.1.6 Bro.

4 Actuele regionale behoefte en binnen bestaand stedelijk gebied voorzien

- 4.1 In de toelichting op het bestemmingsplan op het ontwerp dient dus te worden beschreven dat de voorgenomen nieuwe detailhandelsfunctie voorziet in een actuele regionale behoefte. Indien in een actuele regionale behoefte wordt voorzien, dient ook uit de toelichting te volgen dat aan deze behoefte niet binnen het bestaande stedelijk gebied kan worden voorzien.
- 4.2 Primair zijn INRetail, Modehuis Blok en 't Schooltje van oordeel dat van een actuele regionale behoefte geen sprake is. Het is immers algemeen bekend dat de detailhandelsbranche krimpt. Dit wordt bevestigd door cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek van 13 februari 2014.¹
- 4.3 Als gevolg van structurele veranderingen in de detailhandelsbranche is sprake van leegstand en een structurele afnemende vraag naar winkeloppervlak. En er is in de detailhandelsbranche sprake van grote leegstandsproblematiek en retailvastgoed op de verkeerde plekken met grote maatschappelijke consequenties zoals het verslechteren van de leefbaarheid van de binnenstad. Dit blijkt uit onderzoek van INRetail (bijlage).²
- 4.4 Gegeven de hierboven geschetste ontwikkelingen is geen sprake van een behoefte aan uitbreiding van de mogelijkheden van detailhandel. Er dient daarom zeer goed te worden onderbouwd waarom daar in het onderhavig geval sprake van zou zijn. Dat is in het geheel niet gebeurd.

¹ Centraal Bureau voor de Statistiek, Pers Bericht 14-007.

² INRetail, SHOPPING 2020 – De Nieuwe Winkelstraat, p. 2-3.

DATUM 23 april 2014
ONS KENMERK 256084
PAGINA 4 van 4

- 4.5 Voor zover er sprake zou zijn van een actuele regionale behoefte aan een zelfstandige detailhandelsfunctie in de RAI, kan voorts niet aannemelijk worden gemaakt dat daar binnen de bestaande winkelgebieden in de regio niet in kan worden voorzien. Dit is ook het uitgangspunt van het Detailhandelsbeleid van uw gemeente.³
- 4.6 Indien er al sprake zou zijn van een actuele regionale behoefte aan een zelfstandige detailhandelsfunctie, dient deze binnen het bestaande winkelgebied te worden opgevangen. Dat is mogelijk. Binnen het bestaande winkelgebied in de gemeente Amsterdam is immers sprake van leegstand. Dit wordt bevestigd in het Detailhandelsbeleid.⁴
- 4.7 In het ontwerp wordt daarom ten onrechte niet gemotiveerd waarom de behoefte aan zelfstandige detailhandel, voor zover daarvan al sprake zou zijn, niet binnen het bestaande winkelgebied kan worden opgelost.

5 Conclusie

- 5.1 Op grond van het bovenstaande is de zelfstandige detailhandelsfunctie ter plaatse van de RAI in strijd met de PRV en artikel 3.1.6 Bro. INRetail, Modehuis Blok en 't Schooltje verzoeken u het bestemmingsplan "Amsterdam RAI" niet vast te stellen dan nadat de zelfstandige detailhandelsfunctie ter plaatse van de RAI wordt geschrapt.

Met vriendelijke groet,



M.M. de Vries
Advocaat
AKD

³ Ruimtelijk Detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015, Amsterdam winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden, p. 10-11.

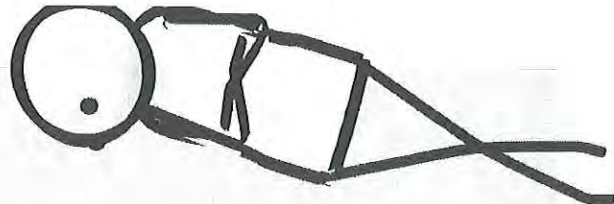
⁴ Ruimtelijk Detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015, Amsterdam winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden, p. 10-11.



Bijlage 1



IN RETAIL



SHOPPING 2020

DE NIEUWE WINKELSTRAAT

“SHOPPING PLACES TO BE”

IN HET ONDERZOEKSPROGRAMMA

SHOPPING 2020 STAAT DE VRAAG
CENTRAAL: HOE START DE CONSUMENT
IN 2020? EN WELKE ACTIES MOETEN WE
NEMEN OP NATIONAAL-, BEDRIJFS- EN
BRANCHENIVEAU OM NEDERLANDSE
ONDERNEMERS SUCCES TE LATEN BOE-
KEN IN BINNEN- EN BUITENLAND.

Deze vraag(ig)en is of zijn door 19 expert-
groepen met verschillende expertise en
kennisgebieden onder de bep genomen.
Daarbij stonden kansen en bedreigingen van
de digitale wereld in het brandpunt. Een van
de expertgroepen - De Nieuwe Winkelstraat
(DNW2020) - heeft Nederlandse winkelgebie-
den in 2020 in kaart gebracht. Daarbij is ze
uitgegaan van twee gezichtspunten. In 2020
is de on- en offline-wereld geïntegreerd. Dit
noemt men 'total retail', terwijl nu nog gespro-
ken wordt over on- en offline, multichannel of
cross-channel. Het tweede gezichtspunt be-
treft de consument die een bezoek aan een
winkelgebied leuk vindt (in 2020) vanwege de
ervaring. Vast staat wel dat 'de winkelstraat'
in 2020 anders oogt, maar met vertrouwde
elementen. Er zullen spannende winkelge-
bieden ontstaan met een nieuwe manier van
kopen. Daar waar de consument zijn digitaal
aangekochte producten ophaalt, bekijkt of
online bestelt. De verkoperavator ontmoet de
consumentnavator.

DNW2020 heeft zichzelf de vraag gesteld of
we in 2020 nog over 'winkelgebieden' praten.
Draait het in 2020 alleen om 'winkelen'? Zijn
het in 2020 niet vooral andere functies in het
(winkel) gebied die de consument verleiden?
Ligt de toekomst niet vooral in de synergie
tussen kunst, cultuur, horeca, diensten en
retail? Daar zijn we zeker van. Er moet zelfs
op een andere manier worden gekeken naar
de openbare ruimte. Dit betekent samenwer-
kingen tussen vastgoed eigenaren, ontwikke-
laars en (lokale) overheden, kunst & cultuur
en horeca. Fluide ondernemingsvormen
zullen ontstaan. Dit alles om aan de digitale
consumentwensen tegemoet te komen!

De Nieuwe Winkelstraat gaat over veel meer
dan straten of winkelgebieden. Het gaat ook
over evenementen, waar je niet een App naar
binnen wordt verleid. Maar het gaat ook over
bezoeksmotieven. Winkelen is in veel geval-
len niet meer het hoofdmotief. Het zijn wel
plekken waar retailers met succes producten
gaan aanbieden.

De vraag en het aanbod van de fysieke en de
digitale wereld ontmoeten elkaar daar.

SAMENSTELLING EXPERTGROEP. DNW2020

De expertgroep heeft een brede samenstel-
ling. Dit komt door de uitdagende opdracht:
‘Hoe geef je een rijk en relevant beeld van de
toekomst van de winkelstraat, waarin winkels
een glansrijke rol spelen?’

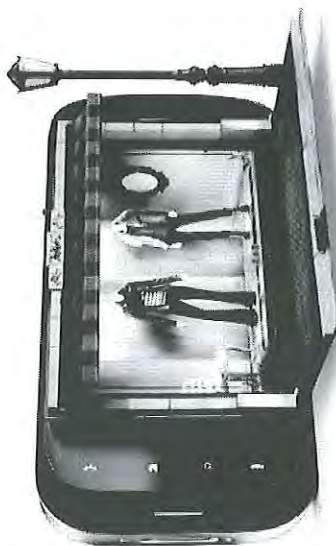
De on- en offline retailbranche maakt
onderdeel uit van de expertgroep. Maar ook
beleggers, ontwikkelaars, retailvastgoed-
vertegenwoordigers, onderwijsspecialisten,
kunstkeners, cultuurofficials, horeca-
afgevaardigden, stedenbouwkundigen, archi-
tecten, onderzoekers en beleidsmakers van
de gemeenten, de provincie en het rijk.

Het is voor het eerst dat experts uit al deze
disciplines zich storten op dit onderwerp.
Het heeft veel vernieuwende denk- en

samtrend. Daar waar de on- en offline wereld
met elkaar vervoeit. Gastheer van DNW2020
in de Nederlandse Raad van Winkelcentra
(NRW). Samen met alle belanghebbenden
werkt NRW continu aan een attractief en
toekomstbestendig winkelandschap voor de
consument. Met ruim 600 leden is NRW sinds
1986 uitgegroeid tot hét platform in de sector
voor alle spelers uit de markt: retailers, over-
heid, ontwikkelaars, beleggers, managers,
marketeers en consultants. NRW is de enige
vereniging met leden uit alle disciplines uit
de winkelvastgoedsector: retail, vastgoed en
overheid.

HET NEDERLANDSE WINKELLAND- SCHAP

Nederland kent een fijnmazige winkel-
structuur. Winkels zijn geconcentreerd in
binnensteden en altijd is er een winkel in de



buurt voor de dagelijkse boodschappen. In
de periferie is sinds enkele decennia plaats
voor winkels (vaak grootschalige) in bepaalde
branches (veel ruimte nodig) als aanvulling
op het aanbod in de binnensteden en wijk-
en buurtwinkelcentra. Deze Nederlandse
winkelstructuur is uniek. Het buitenland kijkt
er jaloers naar en steeds vaker wordt geïn-
formeerd naar het 'Nederlandse model' dat
verantwoordelijk is voor dit mooie winkel-
landschap. Maar we moeten eerlijk zijn, de laatste
jaren staat het Nederlandse winkelandschap
behoorlijk onder druk. Tot 2005 werd het Ne-
derlandse winkelandschap zeer zorgvuldig
ruimtelijk geordend. Er was een duidelijke vi-

oplossingsrichting opgeleverd. Ook veel
creativiteit en bovental uitwisseling van kennis
en voorbeelden.

Het onderwerp is dus vanuit vele invalshoe-
ken benaderd.
Duidelijk is geworden dat de onlinegroei niet
zoozeer een bedreiging vormt voor de fysieke
winkels en winkelstraten, maar juist kansen.

De expertgroep staat onder voorzitterschap
van INRetail, de grootste branchevereniging
voor non-food retailers in Nederland met
circa 16.000 aangesloten winkels in wonen,
mode, sport en schoenen. INRetail streeft
naar het ideale winkelklimaat. Gevareerd en



sie vanuit de Rijksoverheid waar wel en waar geen winkels mochten komen. Er werden vooral winkelcentra gecreëerd als de markt (retailers, overheden bij nieuwbouwwijken) er behoefte aan had. Vanaf 2001 werden, onder druk van de vastgoedsector, winkelcentra als os product. Het aanbod aan winkels is daarmee sneller gegroeid dan de consumentenbestellingen. Er ligt nu een opgave om het overaanbod aan winkelmeters weer in lijn te krijgen met de consumentenbestellingen. De komende jaren ligt de opgave om 20-30% winkelmeters uit de markt te halen.

Extra uitdaging daarbij vormt de verandering in het winkelen. De consument heeft veel digitale mogelijkheden om zich te oriënteren en digitaal aankopen te doen. Verder zorgt de economische crisis ervoor dat men minder besteedt. Maar belangrijker nog, de leefstijlsoepbouw van de Nederlandse bevolking verandert. Vergrijping zorgt voor een ander bestedingspatroon met minder retail, maar meer zorg en wellness. Ook zal de consument minder op zijn uitgaven. Deels door een krapper portemonnee en deels omdat hij liever iets anders doet met zijn geld.

Trends als delen, maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen en ecologisch en bio kopen, steeds duidelijker zichtbaar wordt. Dit leidt tot een fundamentele verandering in het koopproces. Op het internet is een veel groter aanbod 24-uur beschikbaar via slim zoekende zoekmachines. En niet zelden goedgekooperd en effectief bij je thuis gebracht. Deze veranderingen dwingt de retailbranche om na te denken over de toekomstige rol en functie van winkels en winkelgebieden.

Van oudsher zijn steden een centrale marktplaats en een ontmoetingscentrum. Vraag en aanbod ontmoeten elkaar op cultureel, economisch en sociaal gebied, waarbij de concentratie van massa en variatie in steden voor zowel koper en verkoper grote voordelen biedt. Ook als ontmoetingsplaats bieden steden bij uitstek de mogelijkheid om te zien, kennis en ervaringen op te doen en te delen. Deze functie vormt de basisgrond van marktplaats staat onder toenemende druk in het Nederland van de 21e eeuw. Het traditionele stadscentrum kalft af, met alle gevolgen van dien voor de leefbaarheid van veel van de oude steden.

WINKELS EN WINKELGEBIEDEN IN EEN VERANDERENDE WERELD

Retailexperts, die ook betrokken zijn in het project Shopping 2020, zijn het er over eens dat de toekomst van retail ligt in het model



hun vrienden en helpt de technologie bij een gestroomlijnde afhandeling van de loopwaar bij de check outs.

In een tijd van innovatie en verandering heeft de detailhandel innovatieve mensen nodig.

Ook professor Cor Molenaar geeft in zijn boek 'Red de Winkel' aan dat mensen houden van winkelen. Volgens hem blijven kopers een sterke voorkeur houden om naar winkels te gaan. Het zien, voelen en aanraken betekent het gebruik van zintuigen waarmee de mens een mening heeft weten te overleven. Alhoewel we naar winkels zullen blijven gaan, zijn de verwachtingen en motieven wel veranderd. Als daar rekening mee gehouden wordt, kan een fysieke winkel lang blijven bestaan. Hij beschrijft dat winkels al eeuwen bestaan, maar steeds zijn aangepast aan de mogelijkheden van de tijd. Bovendien wordt gesmeerschap nog altijd op prijs gesteld. Dat is volgens hem geen kwestie van verkopen, maar van helpen kopen.

Dat retailers dus een grote uitdaging hebben is duidelijk. De expertgroep DNV2020 beschouwt 'total retail' als een gegeven én de toekomst. Waar we in deze rapportage naar kijken is de vraag wat er nodig is om in de toekomst succesvolle winkelgebieden te hebben.



ONLINE KANSEN VOOR RETAILERS

De consument dient centraal te worden gesteld. Retailers moeten hun winkelconcept aanpassen aan het toekomstig winkelgedrag van de consument. Het zogenaamde Total Retail (cross-channel), kanalen en grenzen vervagen, waarbij het on- en online oriënteren, vinden en kennisnemen naadloos, reviews bekijken, aanscherp, ontvangen en retourneren van het product, kistkas door elkaar lopen. Niet alle retailers kunnen hierop inspelen en zullen moeten bedenken waar hun kracht en toegevoegde waarde ligt. Kortom, de retailer moet zichzelf, zijn aanbod en de manier van aanbieden, ordergeschied maken aan de digitale en fysieke mogelijkheden. Hij moet zijn producten via efficiënte kanalen beschikbaar stellen én de klant zelf laten kiezen waar hij/zij koopt. Online technologie speelt in 2020 een cruciale rol in alle winkels.

Los van de verschillende soorten winkelgebieden en winkels in 2020, zal in het algemeen onderstaande technologie overal gebruikt (kunnen) worden om hun klanten een optimale winkelbeleving te bieden. Belangrijk bij de keuze voor deze technologieën zijn de verschillende stappen in de customer journey, oriëntatie (fysiek/online), aankoop (fysiek/online), afrekenen (fysiek bij de wachtrijen/verkoop/online), ontvangst (fysiek/thuis/werk), retourneren (fysiek/verzendend/ophalen), reviews delen en plaatsen (fysiek/online), etc.

Ter illustratie enkele voorbeelden:

- GEO-FENCING:** Geo-targeted mobile advertising, proximity marketing, digital signage, location based services en QR codes kunnen allemaal ingezet worden om de consument bewust te maken van producten en promoties in de directe omgeving (awareness);
- KIOSKS:** Personal Shopping Assistants, tablets, mobiele apps, mobile barcodes scannen en QR-codes kunnen ingezet worden om de klant te ondersteunen bij het zoeken naar specifieke productinformatie, vergelijkend winkelen en productkeuze (engagement);
- mPOS (mobile POS), NFC (o.a. Contactless betalen), QR codes, mobile wallets, BLE (Bluetooth low energy), digitale kassabonnen, hands free betalen in de winkel en Self Checkout, gaan een rol spelen bij het afrekenen van aankopen in winkels, horeca, particuliere dienstverleners, etc. (Conversion);**
- RFID, afhaalpunten & afhaalhuizen, mobiele apps, click & collect service balies, drive throughs e.d. gaan een belangrijke rol spelen bij het volgen van online bestellingen door klanten (ophalen, bezorgen);**
- Mobile coupons, (mobile) vouchers, mobiele apps, QR-codes, mobiele & contactloze spaarsystemen en loyalty-systemen. Big Data gaan een belangrijke rol spelen bij het binden van klanten (herhalingsaankopen) en het bieden van gepersonificeerd aanbod (personalization).**

FILM
DE NIEUWE
WINKELSTRAAT.
In 5 highlights naar de
winkelgebieden van
de toekomst. Via deze
QR-code.



DE UITDAGING IS GROOT

Winkelgebieden zullen een stevige transformatie door moeten maken om de concurrentie voor te blijven. Deze concurrentie zal meer dan in het verleden ook een strijd opleveren tussen winkelgebieden. De vraag wat nodig is om winkelstraten toekomstbestendig te maken is niet eenvoudig te beantwoorden. De motivatie van de klant waarom hij een winkelgebied bezoekt, speelt daarbij een cruciale rol. Gaat het om recreatief winkelen, boodschappen doen of een doelgerichte (grote) aanschaf. De verschillende motieven leiden tot verschillende behoeften bij de klant. Dit is vervolgens bepalend aan de eisen die de klant stelt aan een winkelgebied.

Minder fysieke aankopen betekent dat er minder behoefte is aan fysieke winkelmeters. De digitale wereld kent het koopmodel van de consument en heeft een enorm aanbod. De consument van 2020 is meer leidend en vluchtiger dan die van 2014.

Op dit moment is een sterke ervaring met bereikbaarheid, onduidelijke routing door een stad naar een parkeerplaats of de hoogte van de parkeertarieven een grote ontevredenheid. In 2020 weet de consument voor vertrek al waar hij/zij kan parkeren en tegen welk tarief, de auto rijdt er – wellicht – zelf heen. Dus die ontevredenheden kennen we niet meer. In 2020 moeten we de consument een toevallige ervaring geven, een aantrekkelijk (winkel)gebied met geweldige aanbod in horeca, vermaak en retail. We verwachten dat de consument in 2020 alle plekken die dat niet bieden, zullen mijden.

WAAROM BLIJVEN FYSIEKE PLEKKEN INTERESSANT VOOR WINKELS?

Als de technologie zich dan zo snel en voortvarend ontwikkelt en de consument daadwerkelijk alles vanuit huis kan kopen en thuis bezorgd kan krijgen, dan rijst de vraag waarom het überhaupt nog nodig is om winkels en winkelstraten te hebben.

Winkels kunnen in deze nieuwe wereld toegevoegde waarde hebben:

- omdat ondernemers daar in direct contact staan met hun klanten. En veel consumenten – juist ook in de toekomst – willen dat graag. Ondernemerschap kan zich in een fysieke omgeving snel aanpassen en innoveren;
- omdat een gevarieerde functiemix – dus niet alleen winkels – keuzemogelijkheden oplevert. Als er dan sprake is van een goede mix tussen 'aanbod dat men verwacht en aanbod dat 'verrast', dan kunnen die plekken worden bezocht, maar ook in latere behoeften voorzien;
- omdat het plekken zijn waar sociale interactie kan plaatsvinden. Dat kan leiden tot (on)verwachte ontmoetingen of connecties op basis van gedeelde interesses (doelgroepen). Een fysieke plek fungeert vaak als een 'bindmiddel' in een gemeenschap;
- omdat fysieke plekken 'iets' hebben dat ze speciaal maakt. Een identiteit bijvoorbeeld gebaseerd op historie en authenticiteit en dat zorgt voor verwantschap van consumenten met die plek;
- omdat ze fysieke beleefingswaarde bieden en consumenten behoefte hebben aan deze aspecten: gezelligheid, opwindend, continue vernieuwing, verstilling, etalages, etc. Mensen willen vanuit hun 'wezen' zintuiglijk geprikkeld worden;
- omdat het aangename plekken kunnen zijn om te verblijven, waar evenementen kunnen plaats vinden en waar men open staat voor prikkels;
- omdat er rekening wordt gehouden met de menselijke maat door het samenspel van architectuur en stedenbouw. De afwisseling

van fraaie en minder fraaie gebouwen, de pleinen, parken en straten maken dat elke plek iets unieks heeft en mensen zich er thuis voelen;

- omdat de klant producten wil zien en voelen. Dit is een kans om de klant naar jouw winkel(gebied) te trekken.

DNW2020 heeft zich de vraag gesteld wat er nodig is om winkelgebieden in de toekomst succesvol te laten zijn. Gekeken is om dit vanuit een vijftal denkbeelden, maar toch herkenbare winkelgebieden te doen. Deze vijf gebieden zijn niet bedoeld als blauwprint voor het totale winkelgebied in 2020, maar schetsen een inspirerend beeld hoe rond 2020 ingespeeld kan worden op de ontwikkelingen in de markt en klanten te bewegen naar winkels te komen.

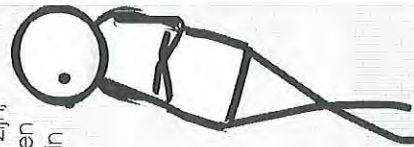
DNW2020 heeft op een rij gezet wat de consument belangrijk vindt in een winkelcentrum. Afhankelijk van het koopmoment heeft de consument verschillende behoeften.

De 'customer journey' in 2020 start thuis en deze is bij winkels anders dan bij boodschappen doen. De diverse koopmomenten zijn benoemd en vertaald naar de vijf winkelgebieden. In kaart is gebracht wat juist daar nodig is om die consument ook in de toekomst te verleiden. Winkelen zal in 2020 ook nog buiten de deur plaatsvinden en naast 'shoppen' zijn er bijna altijd andere redenen om de winkels ook fysiek te bezoeken.

VIJF GEBIEDEN

De volgende vijf gebieden heeft DNW2020 als inspiratiebron benoemd waar shoppen in meerdere of mindere mate dragend is. De gebieden zijn gekozen omdat ze divers zijn, op hoofdlijnen verschillen en kansen bieden voor retail in 2020:

1. Surprise & Shop
2. Travel & Shop
3. Story & Shop
4. Work & Shop
5. Service & Shop



SHOPPING 2020

01

SURPRISE & SHOP

Dit zijn binnensteden die verrassen en waar de consument graag blijft komen. Wel op een hoger niveau dan nu (vermaak op pretparkniveau).

Samenwerking met professionele steermakers is essentieel, zoals theaterproducenten, maar ook (lokale) musea of theaters.

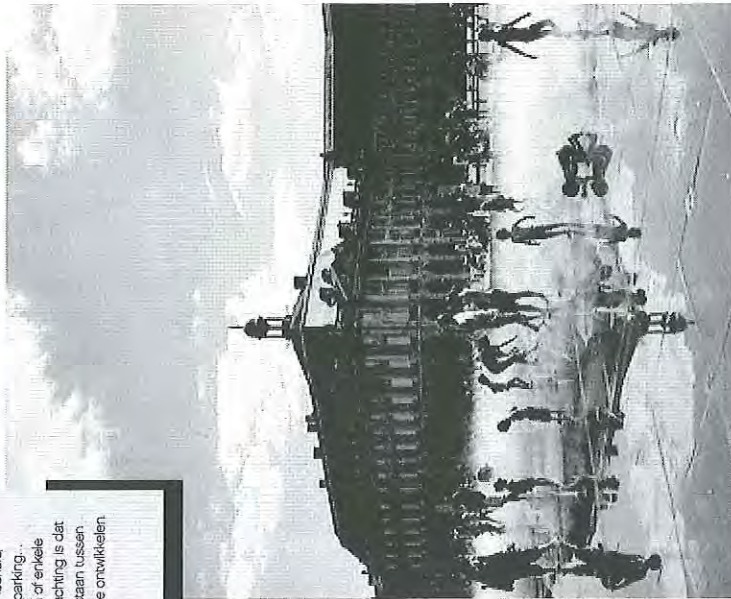
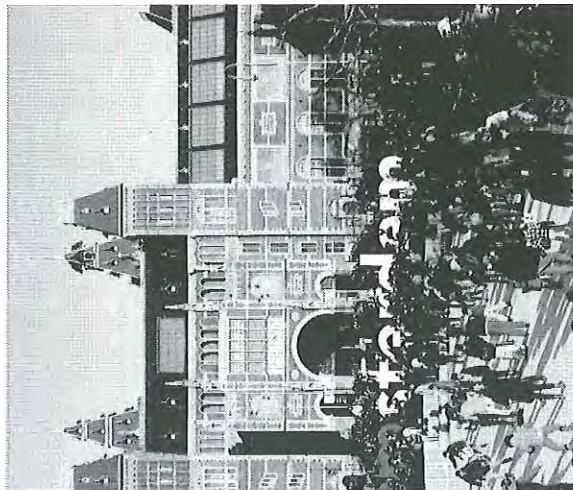
Winkels zijn hier essentieel, maar de binnenstad als geheel moet een aantrekkelijk gebied zijn.

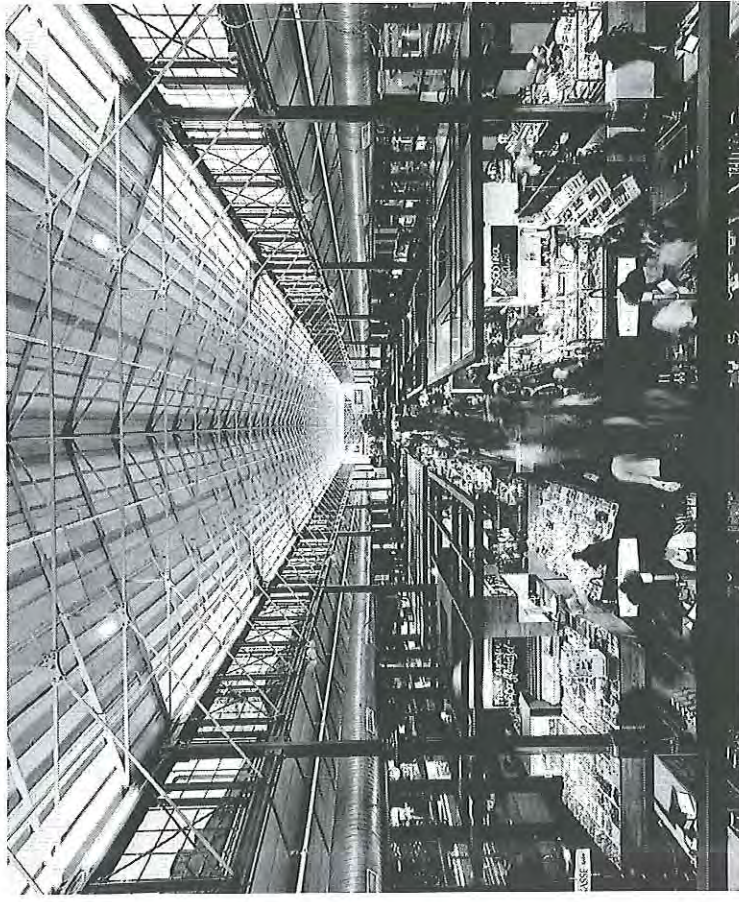
Juist ook andere functies zijn van belang om het gebied voor de consument aantrekkelijk te laten zijn.

Warenhuizen 2.0 en brandstores bepalen het gezicht en zorgen voor beleving (interactieve productpresentatie). De (super)specializaten vormen kernen in de pap en bieden demonstraties, clinics en workshops.

Het trekt massa aan omdat ze een perfect daglo uit bieden. Naast retail zijn er o.a. rust- en zitplekken. Ook een service pakket is essentieel zoals gratis toilet, babyverschoon ruimte, bagage-bokers, shopping-guides, kinderopvang, vakantiewoning.

Binnen een regio kunnen er maar één of enkele Surprise & Shop gebieden zijn. Verwachting is dat er een forse concurrentiestrijd zal ontstaan tussen gemeenten om een dergelijk gebied te ontwikkelen.





SHOPPING 2020

DE Nieuwe Media & Design

02

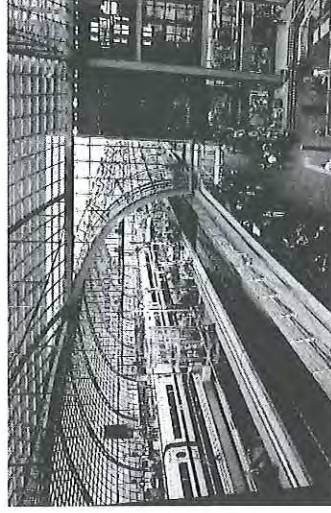
TRAVEL & SHOP

Hier liggen kansen voor retail omdat er **veel consumenten** komen, die **gemakshalve** graag een boodschap doen. De trekkracht ontstaat door de ligging zelf: voorbeelden zijn **centrale treinstations, tankstations** maar ook het A4 Brugrestaurant.

De uitdaging is om de consument **snel en efficiënt** te bedienen maar ook langer te laten verblijven. Bijvoorbeeld door onverwachte optredens van (straat) artiesten en **digitale schermen met nieuwsvindingen, productpresentaties** of korte YouTube filmpjes. Of pop up retail voor een kennismaking met merken en producten.

Deze locaties worden gebruikt voor **korte (zakelijke) ontmoetingen** en bieden zo ook kansen voor **retail in combinatie met horeca** en vergaderplekken. Het zijn ideale knooppunten om **afhaal-/terugbrengpunten aan te verbinden**. Of voor nieuwe diensten zoals Marktplaats.nl en Snappcar (delen van auto's).

Het is **interessant voor convenience stores**, die zich in 2020 niet meer beperken tot fysieke winkels, maar op alle kanalen die erop gericht zijn om de **consumentenbehoefte** aan „instant gratification“ te vervullen. Zodra deze locaties meer **24 x 7 open** worden met **innovatieve verkoopautomaten** waar **communicatie via interactieve video en touch-screens** plaatst vindt, mobiele- en gezichtsherkenning, betere service toelaat en experts op afstand beschikbaar zijn.



SHOPPING 2020

DE Nieuwe Media & Design

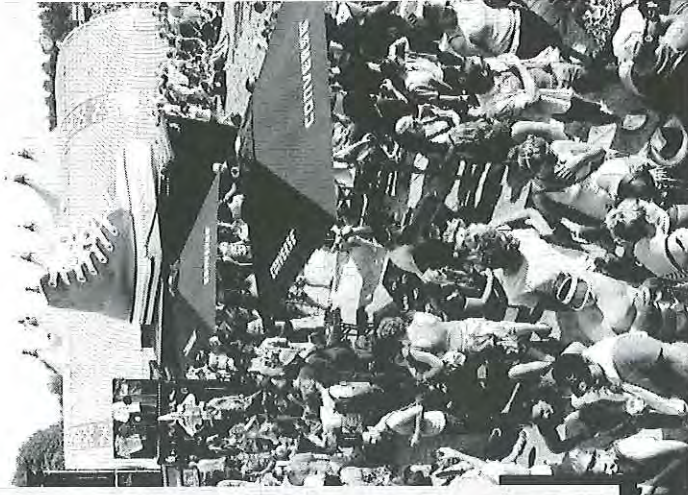
03

STORY & SHOP

Ook liggen er kansen voor retail op **plekken waar een verhaal verteld wordt**. Dit zijn permanente plekken die opgebouwd zijn rond een thema. Maar ook de **tijdelijke locatie** met een evenement. Da permanente locaties hebben of retail als basis (woorbboulevards, factory outlets) of een thema (attractieparken, musea).

Bij tijdelijke events kan gedacht worden aan de Libelle Zomerweek of een popconcert. Centraal staat het verhaal van de plek of het event. **Retail is vaak ondersteunend hierin maar de inkomsten zijn significant**.

Retail concepten die goed aansluiten op Story & Shop zijn **pop-up stores**. In 2020 zijn pop-up stores een veelgebruikt kanaal geworden voor oa. merkenfabrikanten, pure play webwinklers, grote winkeliers, startups en bekende artiesten. **Verleiding van de consument** in zijn latente koopbehoefte bleef grote mogelijkheden. **De consument herkent het verhaal** en dat brengt hem in de sfeer



SHOPPING 2020

04

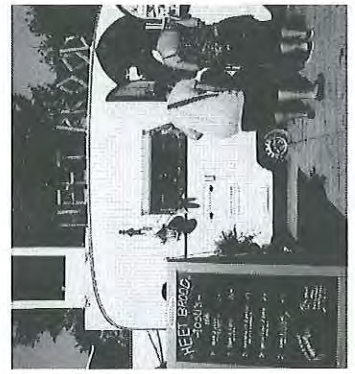
WORK & SHOP

Het vierde gebied waar vraag (veel mensen bij elkaar) en aanbod (retail) elkaar steeds vaker gaan vinden zijn zogenaamde werkplekken. Denk daarbij aan kantorenlocaties/-gebieden, universiteitscomplexen (campussen) en ook ziekenhuizen. Nu is niet het verkeer de traffic generator maar het werk.

Ontmoetingen zijn valgereleerd, gepland en specialistisch. Service en maatwerk aanbod is hier leidend.

Een retail concept dat goed hier op aansluit is die van micro-markten. Micro-markten zijn ontbemande, op een netwerk aangesloten gemakwinkels, bestaande uit een verzameling open schappen, koelers voor drank en versartikelen en diepvriezers. Een ander retailconcept is volstrekt maatgemaakt, ontzettend en letterlijk op de huid, bijv. in de Daniel den Hoedklinik de lingershop.

Ook de SRV-wagen die rond 12 uur het tvoren besteld lunchbroodje aflevert en tegelijkertijd het aan de toonbank gevraagde broodje klaar maakt.



SHOPPING 2020

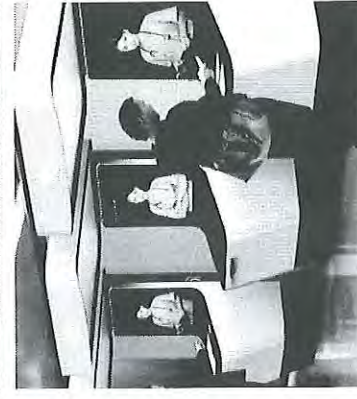
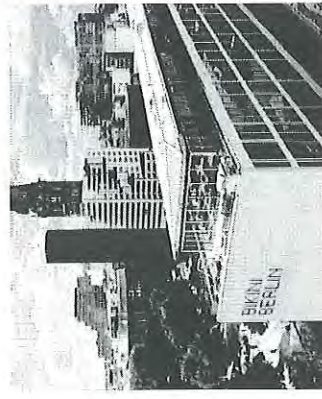
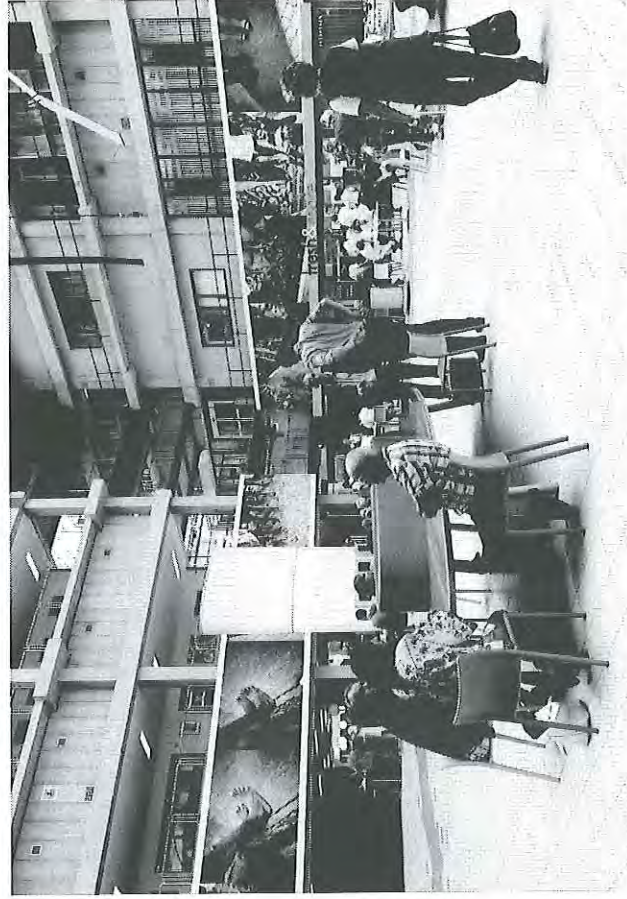
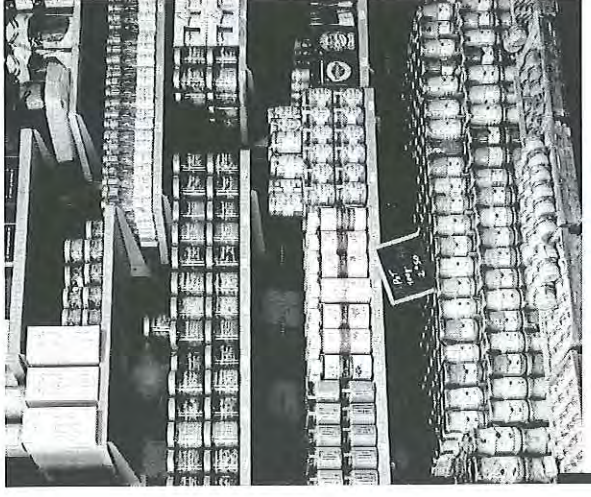
DE INRETAIL ROL VAN HET WILKEIN

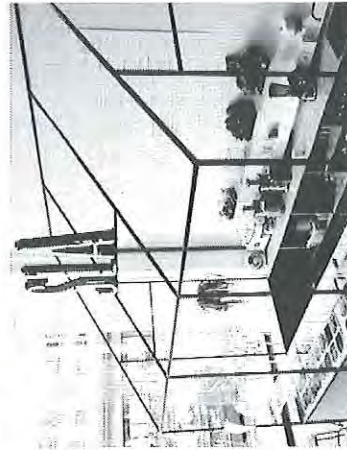
05

SERVICE & SHOP

Ten slotte liggen er in 2020 kansen voor retail in winkelcentra in de wijk. **Service dicht bij huis** is daarbij een belangrijk onderscheidend kenmerk. De consument gaat doelgericht op pad voor de dagelijkse boodschappen, waarbij ontmoetingen met buurtgenoten belangrijk zijn. Het **wijkcentrum** heeft een sociale functie en zorgt voor sociale cohesie.

De supermarkt vormt de kern van het Service & Shop concept, maar een **compleet assortiment** van de dagelijkse behoeftes is **uiterst belangrijk**. Deze centra bieden dus een **compleet aanbod**, food en zijn, huishoudelijk gebonden **non-food**. Een groot deel van de non-food is niet relevant voor het goed functioneren van dit gebied, zoals vrijetijdswinkels en het keuzegevoelge mode. Wel belangrijk zijn de **aanvullende (retail) concepten**: kapper, horeca, kinderopvang, gezondheidscentrum, biomarkt en apotheek. Functies die de **sociale cohesie versterken zijn ook nodig**, dag- en avondhoreca bijvoorbeeld. Net zoals bij Travel & Shop is de Service & Shop locatie goed geschikt als **afhaal-/terugbrengpunt**.





CONCLUSIES/ AANBEVELINGEN

De 5 gebieden zoals beschreven zijn voorbeelden van plekken waar in 2020 kansen liggen voor retailers. Plekken waar zal worden gesloopt, waar goederen en diensten kunnen worden aangeboden en aangeschaft, maar dan in een veranderende context en met andere tools. Essentieel is om deze plekken niet langer alleen vanuit een retailperspectief te bekijken, maar in de volle samenhang vanuit zeer veel disciplines.

We veranderen in hoog tempo in alle aspecten van ons leven. Werken, ontspannen, wonen, verplaatsen en... shoppen! De technologie en haar snel voortschrijdende mogelijkheden, heeft een ingrijpende impact op ons leven en ontwikkelt zich ingrijpend dankzij

CONCLUSIES

01

ON-LINE VERDWIJNT EN WORDT EEN COMBINATIE VAN ON- EN OFF-LINE

- 'pure players' blijven weliswaar bestaan maar zoeken in toenemende mate off-line presence
- combinaties van on- en offline worden leading winkel opervakten nemen af en worden meer showrooms
- andere functies ontstaan zoals pick-up points, flexibele retailvormen, nieuwe markten, horeca/retail combinaties
- de fysieke winkel is slechts een van de salesplatforms voor de nieuwe retailer

02

MEGA TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN ZIJN BEDREIGEND VOOR NEDERLANDS WINKELLANDSCHAP

- consument laat zich niet door grenzen en systemen beperken in hun koopgedrag
- internationale spelers gaan het spel om informatie van consumenten (big data) nog meer domineren
- lokale samenwerking tussen groot en klein, tussen overheid en ondernemers kan echter een antwoord zijn.

03

24/7 ECONOMIE ZET DOOR

- 'I want it and I want it now!' ook winkelastraten zullen 24/7 toepassingen zien:
 - touchscreen etalages
 - koopzondagen/late night shopping
 - combinaties cultuur/retail/horeca
- consument is door middel van tablets en smartphones constant geïnformeerd, bestelt altijd en overal en eist daarin door overheid en retailer gefaciliteerd te worden (digitale bereikbaarheid, naast fysieke bereikbaarheid).

04

BELEVING OF CON- VENIENCE

- is het shoppen of boodschappen doen?
- als de consument gaat shoppen, dan wil hij ook wat beleven en altijd ontzorgd worden
- service wordt onderscheidend fenomeen, convenience denken dwingt ondernemers tot verregaande serviceconcepten
- de sociale functie van een winkelgebied blijft essentieel; mensen willen elkaar ontmoeten, zien en

01

02

onze leefwereld. Online en offline zijn steeds meer verweven. Ons winkelgedrag past zich voortdurend aan, aan die steeds nieuwe mogelijkheden, maar ook aan de trends in onze maatschappij.

Urbanisatie leidt tot groei van grote steden en aantrekkelijke binnensteden, vooral studentensteden en steden met karakteristieke centra. Het gevolg is dat daar tegenover onaantrekkelijke steden aan het ontstaan zijn. Krimp en leegstand, verarming, verschromping van het winkelaanbod en dat vooral in kleinere steden en dorpen.

De 5 iconische beelden die we beschreven hebben zijn bedoeld als signaal en een indicatie. Iedere betrokken partij kan er het zijne

en daarmee de sociale en maatschappelijke contexten zullen overnemen nu initiatief moeten nemen!

07

LEEGSTAND ALLEEN IS NIET HET PROBLEEM, MAAR VOORAL OOK RETAILVASTGOED OP DE VERKEERDE PLEKKEN

- op een aantal locaties is het geen vanzelfsprekendheid meer dat er wordt gewinkeld of boodschappen gedaan
- op veel plekken komen retailers in de positie dat ze gunstiger condities kunnen bedingen zoals lagere huren / kortere huurcontracten en omzet afhankelijkke huur
- functies van winkelpanden zullen veranderen en veranderen in de binnenstad, zoals combinaties van winkels en horeca op verschillende momenten van de dag, zorgconcepten, flexibele werkplekken ed.

geïmpreerd raken de retailer zoekt zijn klant op: high traffic locaties, werklocaties en evenementen worden koopcentra.

05

ZELFSTANDIGE ONDER- NEMER CRUCIAAL VOOR UNIEKE BELEVING

- onderscheidend vermogen gemaakt door diversiteit, dus door zelfstandige ondernemers, en niet door landelijke brands
- vitaliteit van deze ondernemers is cruciaal voor steden
- zelfstandige ondernemers kunnen niet overleven zonder actieve steun van overheden, vastgoed en collega ondernemers/andere ketens.

06

EEN FACILITERENDE OF INITIËRENDE OVERHEID

- defensieve regelgeving voor fysieke winkelplekken past niet in een wereld waar on- en offline verweven zijn
- om de vitaliteit van de binnensteden en winkelgebieden te waarborgen,

EXPERTGROEP/
DNW2020

utikken en daarmee aan de slag gaan. En dat dan vooral in samenwerking met elkaar, met collega ondernemers, pandeigenaren, gemeenten en alle andere stakeholders. Er zijn nu al voortbeelden van (kleine) steden die de urgentie hebben begrepen en grotere steden die de bot lijken te missen.

De bodschap is helder: de consument van 2020 bestaat niet. Wij zijn het zelf die constant andere rollen spelen, anders geprikkeld worden en geïnspireerd raken. Standaard is uit, diversiteit is de maat der dingen. Grootschaligheid is passé, trial & error is in. De zoektocht naar Shopping2020 is een dynamisch avontuur

zonder duidelijk eindpunt. Het spoor is diffuus en misschien wat grillig. Er zijn vele wegen die kunnen leiden tot een aantrekkelijke propositie voor ons, consumenten. Het komt er vooral op aan dat proces van zoeken en aanpassen, van commitment en gedrevenheid, van testen en uitvoeren, goed te managen.
The process is more important than the outcome!

Om de kansen die Shopping 2020 biedt, volledig te kunnen pakken dienen in ieder geval een aantal randvoorwaarden goed te worden ingevuld. Daarmee dienen diverse stakeholders in actie te komen.

AANBEVELINGEN

01 RETAIL 2020 BEDRIJVEN VRAAGT OM EEN DUIDELIJK ANDERE AANPAK IN RETAIL:		02 KIES POSITIE	
• Retailers zullen 'total retail' volledig moeten omarmen • flexibiliseren / heronderdelen van huurcondities • testen van localities / concepten • minder filialen / kleinere oppervlakten / flagshipstores • in kleinere steden 'touchscreens' snel verplaatsen als de plek verandert • integratie online en offline levert betere stock-efficiency op • logistiek in binnensteden wordt duurzaam(er) en er vindt integratie plaats van webshop delivery points • service en personeel worden het onderscheidende element in de fysieke winkels.		03 ZORG VOOR FLEXIBILISERING Vastgoed ondernemers moeten verplicht worden panden na periode van leegstand, tegen gunstiger condities aan te bieden (korte huurcontracten/ lagere huren/omzet afhankelijk)	
en deze visie vertalen naar een actieprogramma, samen met de relevante partijen. Het actieprogramma wordt door alle lokale partijen (vastgoed ondernemers, horeca, culturele organisaties, recreatie, particuliere dienstverleners, etc.) uitgevoerd. Vragen: • Waar staan zij in al die aangegeven shopping werelden? • Hoe kunnen zij zich aanpassen aan de nieuwe realiteit en een toekomst waarborgen voor de ondernemers in hun (binnen) steden? • Welke samenwerkingsvormen moeten zij opzetten/ondersteunen om een goede uitkomst van dit proces te garanderen? • Waar zijn de retailplekken en waar niet meer (kansrijk en kansarm)? • De (lokale) overheid vervult hier een inderende rol, waarbij het ook belangrijk is om de budgetten te organiseren.		04 MAAK 'ZELFSTANDIG ONDERNEMEN' AANTREKKELIJK Gemeenten moeten zelfstandig ondernemen aantrekkelijker maken door: • opzetten van 'Stadsregie teams' o.l.v. ondernemers • regidruk verminderen, vergoedingssystemen aanpassen waardoor functies in binnensteden makkelijker gecombineerd kunnen worden • ondernemerslasten verlagen • parkeerlasten verlagen/ flexibeliseren • faciliteren opzetten 'brand highstreets'	
05 RIJN DE NIEUWE WINKELSTRAAT ALS EEN BEDRIJF Gebieden moeten als een bedrijf worden gerund. Elk gebied kent haar eigen doelgroep(en) en 'Unique Selling Points' en wordt als een formule opgezet. Een multidisciplinair team o.l.v. een centrummanager geeft uitvoering aan een cross-channel actieprogramma. Ook de PR van de stad valt onder verantwoordelijkheid van dit team en zij moeten het publiek hier sterk in betrekken (co-creatie en versterking van sociale cohesie en 'wij gevoel van de gebruikers' van elke plek). Retailers zitten of verplaatsen zich naar de plek waar hun doelgroep komt.		06 VOORKOM DAT ONDERNEMERS HET WIEL MOETEN UITVINDEN Een expertisecentrum DNW op landelijk niveau faciliteert en ondersteunt nieuwe vormen van samenwerking op lokaal niveau. Daarnaast een multidisciplinaire aanpak (co-creatie) de nieuwe winkelstraat 'lokaal' in staat stellen om optimaal in te spelen op de behoeften, wensen en gedrag van het 'connected' publiek dat 'de nieuwe winkelstraat' bezoekt. Benangrijke redenen om dit op centraal niveau te organiseren is onder andere: • ondernemers ontzorgen • het verlagen van (decentrale) kosten • hoge kwaliteit door professionele ondersteuning	



IN RETAIL

Bezoekadres
Arnhemse Bovenweg 100
3708 AG Zeist

Postadres
Postbus 762
3700 AT Zeist

Telefoon: (088) 973 0600
Fax: (088) 973 0699
E-mail: info@inretail.nl
www.inretail.nl

25-4

812

DIRECTIE

Postbus 77777
1070 MS Amsterdam
Europaplein 24
1078 GZ Amsterdam
T 020 549 12 12
F 020 646 44 69
www.rai.nl

T direct 020 549 16 63
E p.bottema-
sanders@rai.nl

KvK: 34192575

Aangetekend

De gemeenteraad van Amsterdam
T.a.v. de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Datum: 22 april 2014
Ons kenmerk: 660000417/11666922.1
Betreft: Ontwerpbestemmingsplan 'Amsterdam RAI'

PRO FORMA ZIENSWIJZE

Geachte Raad,

Op 13 maart 2014 is het ontwerpbestemmingsplan 'Amsterdam RAI' gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegd. Ter bewaring van de eventuele rechten van RAI Holding B.V. dien ik hierbij een pro forma zienswijze in ter zake van dit ontwerpbestemmingsplan.

Vanwege mijn vakantie tot en met 5 mei 2014 verzoek ik u mij een nadere termijn van tenminste vier weken te geven om de gronden van deze zienswijze in te dienen.

Hoogachtend,
namens RAI Holding B.V.



mr. P.H. Bottema-Sanders

**HOUTHOFF BURUMA**

Postbus 75505, 1070 AM Amsterdam
Gustav Mahlerplein 50, Amsterdam

Aangetekend

De Raad van de gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur van de Dienst Ruimtelijke
Ordering
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

G. Aarts
advocaat
T 020 605 6981
F 020 605 6702
g.aarts@houthoff.com

Tevens per fax: 020 255 1551 (exclusief bijlagen)

Amsterdam, 12 mei 2014
Inzake: Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam RAI
Onze ref: 650000676/12038238.1

AANVULLENDE GRONDEN ZIENSWIJZE

Geachte Raad,

Bij brief van 22 april 2014 (**bijlage 1**) heeft RAI Holding B.V. (de "**RAI**") een pro forma zienswijze inzake het ontwerpbestemmingsplan 'Amsterdam RAI' (het "**Ontwerpbestemmingsplan**") bij uw Raad ingediend. Bij brief van 29 april 2014 (**bijlage 2**) stelde u de RAI in de gelegenheid de gronden van de zienswijze aan te vullen. Namens de RAI maak ik hierbij van deze gelegenheid gebruik.

Het Ontwerpbestemmingsplan voorziet in een juridische regeling voor de bestaande situatie van Amsterdam RAI, alsook in enkele nieuwe ontwikkelingen. Het terrein van Amsterdam RAI wordt met name gebruikt voor (internationale) tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals, concerten en andere evenementen, alsmede voor daarbij behorende verkoop van artikelen, kantoorruimtes en restaurants etc. Voorbeelden van dergelijke evenementen zijn de Huishoudbeurs en Jumping Amsterdam. Faciliteit c.q. ondergeschikt hieraan vinden vaak diverse vormen van detailhandel en horeca plaats. Gedacht kan worden aan verkoopstands en foodcourts.

De evenementen die op het terrein van Amsterdam RAI worden georganiseerd, kunnen ook bestaan uit detailhandelsbeurzen. Een recent voorbeeld hiervan betreft de beurs Exclusive Private Sales ("**EPS**"). EPS is een megaverkoop van merkkleding, schoenen en accessoires. Andere voorbeelden van dergelijke detailhandelsbeurzen, die in het verleden op incidentele basis hebben plaatsgevonden, zijn: de beurs waarbij computers werden verkocht (de PC Dumpdagen) en de verkoop van schoenen.

De hiervoor genoemde activiteiten – waaronder EPS – zijn op grond van het geldende bestemmingsplan 'RAI e.o.' toegestaan (het "**Geldende Bestemmingsplan**"). Niettemin werd de RAI kort voor het plaatsvinden van EPS met een handhavingsverzoek van de vereniging INRetail ("**INRetail**") geconfronteerd. INRetail was van mening dat EPS strijdig was met het Geldende Bestemmingsplan. Bij besluit van 4 april 2014 (**bijlage 3**) wees de directeur van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied dit handhavingsverzoek af.

Recent heeft het Ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Ingevolge het Ontwerpbestemmingsplan vallen tentoonstellingen, congressen, beurzen e.d. binnen de bestemming 'Gemengd' (art. 3 van het Ontwerpbestemmingsplan). De gronden binnen deze bestemming zijn onder andere bestemd voor:

"tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals, (film)theater, en daarmee vergelijkbare evenementen, met de daarbij behorende kantoorruimte, restaurants, bergingen en andere nevenruimten" (zie: art. 3.1 sub a van het Ontwerpbestemmingsplan).

Blijkens de toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan zijn in het kader van tentoonstellingen, congressen, beurzen e.d. ook *ondergeschikte activiteiten* toegestaan, zoals de verkoop van artikelen en horeca. Deze ondergeschikte activiteiten zijn – anders dan de zelfstandige functies genoemd in artikel 3.1 sub b tot en met f van het Ontwerpbestemmingsplan, waaronder horeca (sub b) en detailhandel (sub c) – niet in omvang beperkt (zie: p. 115 van de toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan).

Net zoals in de regels van het Geldende Bestemmingsplan, wordt in de regels van het Ontwerpbestemmingsplan niet (expliciet) vermeld dat in het kader van tentoonstellingen, congressen, beurzen e.d. tevens ondergeschikte of incidentele activiteiten – zoals ondergeschikte verkoop van artikelen of incidentele, zelfstandige detailhandelsbeurzen – zijn toegestaan. Het Ontwerpbestemmingsplan zou hierdoor discussie kunnen oproepen over de toelaatbaarheid van dergelijke activiteiten. Een handhavingsverzoek van INRetail onder het toekomstige bestemmingsplan 'Amsterdam RAI' (het "**Toekomstige Bestemmingsplan**") is dan niet onwaarschijnlijk.

Daarbij komt dat INRetail (samen met Modehuis Blok B.V. en 't Schooltje) nu ook een zienswijze tegen het Ontwerpbestemmingsplan heeft ingediend. De zienswijze richt zich op het schrappen van de zelfstandige detailhandelsfunctie in de zin van artikel 3.1 sub c juncto artikel 3.4 sub d van het Ontwerpbestemmingsplan.

De RAI acht enige discussie over de toelaatbaarheid van de diverse bestaande functies en activiteiten op het terrein van Amsterdam RAI onwenselijk. Hierdoor komt de rechtszekerheid over het behoud van de bestaande situatie van Amsterdam RAI in het geding. De RAI wenst voorts zoveel mogelijk flexibiliteit te behouden bij de uitvoering van de diverse functies en activiteiten op het

terrein van Amsterdam RAI (hetgeen ook in lijn is met het Ontwerpbestemmingsplan, zie: p. 11 van de toelichting daarvan).

Op basis van het voorgaande verzoek ik uw Raad dan ook het Toekomstige Bestemmingsplan zodanig gewijzigd vast te stellen dat daarin *expliciet* wordt vermeld dat in het kader van tentoonstellingen, congressen, beurzen e.d. tevens ondergeschikte verkoop van artikelen of incidentele, zelfstandige detailhandelsbeurzen mogen plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld door artikel 3.1 sub a van het Ontwerpbestemmingsplan als volgt te wijzigen (de wijziging is onderstreept):

"tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals, (film)theater, en daarmee vergelijkbare evenementen, met ondergeschikte verkoop van artikelen of incidentele, zelfstandige detailhandelsbeurzen en de daarbij behorende kantoorruimte, restaurants, bergingen en andere nevenruimten".

Hoogachtend,
Houthoff Buruma



G. Aarts

Bijlagen: 3

2. Zienswijzen uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI

Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg
Henriette Bosmansstraat 53 1077 XG Amsterdam
www.irenebuurt.nl

Dienst Zuidas Amsterdam
t.a.v. de heer B. Boeker
Postbus 79092
1070 NC Amsterdam

ZUIDAS AMSTERDAM
23-4-2014
Amsterdam
OC
Amsterdam, 22 april 2014

Betreft: Inspraakreactie inzake het Concept Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI dd 20 november 2013

Geachte heer Boeker,

De Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg (VBP) behartigt de belangen van de bewoners in de Prinses Irenebuurt. Als belanghebbende brengt zij de Raad en de Dienst Zuidas graag het volgende onder de aandacht over onze zorgen met betrekking tot de openbare ruimte.

Algemeen

De grootste zorgen van de VBP betreffen de (geluids)overlast van horeca en evenementen op het RAI-complex en aan de Boerenwetering(kom); de fietsveiligheid oost-west door het RAI-terrein en het Beatrixpark; mogelijke wateroverlast door de vele gebouwen in het plangebied en de Zuidas meer algemeen.

De Vereniging juicht overigens toe dat er aandacht wordt geschonken aan de fietsroutes die het RAI-complex doorkruisen en begrenzen. Duidelijke fietspaden die een logische weg banen over en langs het RAI-terrein en door en langs het Beatrixpark worden de hoogste tijd. De buurt heeft immers slechte ervaringen met de fietsveiligheid (kruising Beethovenstraat/Prinses Irenestraat). Begrenzing aan de bouwhoogte aan de oostkant van de Boerenwetering worden ook verwelkomd.

Geluidsoverlast

Al een aantal jaren is de VBP de geluidsoverlast door evenementen in de gebouwen op het RAI-terrein een doorn in het oog. Deze gebouwen zijn niet berekend op de enorme hoeveelheid decibels die steeds in de milieuvergunning door de gemeentelijke overheid willens en wetens worden toegestaan. Het lawaai van de horeca aan de Boerenweteringkom (Strand Zuid) vormt een andere grote ergernis voor een flink deel van de buurt.

Al jaren is bekend dat grote groepen bezoekers van zulke evenementen een meer of minder ernstige vorm van lawaaidoofheid oplopen. Het is voor de VBP onbegrijpelijk dat de vergunningen nog steeds verleend worden. Moet ook hier veel ellende uit voortkomen zoals dat gebeurde met het bijna 50 jaar uitblijven van een asbestverbod? In potentie kan de gemeente twee vliegen in een klap slaan: geen lawaai-overlast voor omwonenden en een zeer belangrijke bijdrage aan de volksgezondheid van Nederland.

De VBP heeft bezwaar gemaakt tegen de verleende Valhalla-feesten met bijbehorende decibellen. Zolang daar geen afronding van heeft plaats gevonden, kan er geen vaststelling van de voorliggende uitvoeringsnotitie en het bestemmingsplan plaatsvinden, nog afgezien van het feit dat het simultaan ter inzage leggen van beide documenten niet de procedurele schoonheidsprijs wint. Meerdere hallen, met name de Parkhal, zijn ongeschikt voor evenementen met zeer hoge geluidsbelasting. Dit vindt niet alleen de VBP, maar ook de Omgevingsdienst Noordzegebied. Deze hallen zijn al helemaal ongeschikt voor evenementen met geluidsbelastingen die de geldende normen en voorschriften fors overschrijden, maar die toch d.m.v. ontheffingen regelmatig plaatsvinden. Grote muziek-evenementen, zoals Valhalla, InControl, MusicFestival, enzovoorts kunnen en mogen niet langer plaatsvinden in deze hiervoor totaal ongeschikte gebouwen.

Omwonenden in de wijde omtrek ondervinden vaak de hele nacht grote overlast van de herrie van stampende basdreunen die deze zeer slecht geïsoleerde hallen produceren. Het Concept Uitvoeringsbesluit RAI gaat, geheel ten onrechte, voorbij aan de ontelbare klachten en bezwaren en gerechtelijke procedures over deze hinder en overlast van omwonenden, VBP en andere organisaties om nog maar te zwijgen over de gehoorschade bij bezoekers aan zulke evenementen. Daar moet een beter optimum voor alle betrokkenen en belanghebbenden voor te vinden zijn.

Horeca

Het Beatrixpark moet geen soort pretpark worden met alle overlast voor de omwonenden van dien. De VBP verzoekt om handhaafbare randvoorwaarden om overlast op voorhand aan banden te leggen en het reserveren van voldoende budget om problemen snel handhavend te kunnen indammen, mocht er overlast optreden. Voor wat betreft de openbare ruimte is de VBP ontstemd over de mogelijkheden die het Concept Uitvoeringsbesluit RAI (zie ook de zienswijze op het bestemmingsplan voor het gebied) laat om nieuwe horecagebouwen neer te zetten en ook de verruiming van de mogelijkheden voor horeca aan de Boerenweteringkom, niet in de laatste plaats aan de zuidkant (mobiele horeca en tijdelijke zitplekken vlak naast het drukke oost-west fietspad).

De huidige situatie is immers al zeer onwenselijk. Mobiele horeca / een mobiel uitgiftepunt en / met zitjes aan de zuidkant zijn beslist ongewenst in verband met diverse soorten overlast zoals lawaai, bedreiging van de bomen ter plaatse en de fietsverkeersonveiligheid op het fietspad dat langs de zuidkant van de havenkomt loopt. Bovendien is het tegenstrijdig om over een terras 'met enkele zitjes' te spreken en tegelijk ruimte te bieden voor een exploitatie met een mobiel uitgiftepunt. Een dergelijke detaillering hoort niet thuis in een Uitvoeringsbesluit maar kan alleen onderdeel zijn van een exploitatievergunning.

Tevens maken wij bezwaar tegen de betiteling van de horeca aan de havenkom met een bedrijfsnaam: "Strandzuid". Hiermee wordt gesuggereerd dat een zelfde type exploitatie kan worden voortgezet als in de huidige situatie. Wij vinden het onjuist dat met uitvoeringsplan de rechten van een individuele ondernemer worden veiliggesteld. Temeer omdat inmiddels is vastgesteld dat een exploitatie met het concept van 'Stadsstrand' op deze locatie onmogelijk is. De benaming "Strandzuid" dient dan ook uit het Uitvoeringsbesluit (cq Ontwerpbestemmingsplan) te worden verwijderd.

De VBP juicht de voorgestelde begrenzing van de bouwhoogte langs de oostkant van de Boerenwetering overigens toe. Verder wordt een geleidelijk oplopende bouwhoogte ernaast (ten oosten) bepleit. Het open karakter aan de zuidkant dient hersteld te worden. Het aantal vierkante meters horeca langs de Boerenwetering kan wat ons betreft nog wel naar beneden bijgesteld worden.

In de Toekomstvisie Amsterdam RAI (§ 2.2) wordt geclaimd dat er behoefte bestaat aan de mogelijkheid om evenementen op het buitenterrein te kunnen organiseren. Het geldende 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. Zie de reactie van de VBP hierop in de zienswijze op het Ontwerp Bestemmingplan RAI. DE VBP is ten eerste tegen evenementen op het buitenterrein.

Voor het overige verwijzen we naar de zienswijze en inspraakreactie van de StOR ter zake.

Water en varen

De Watervisie Amsterdam Fase 1 en het beleidskader Varen in Amsterdam doen het ergste vermoeden voor de nu voorliggende gevolgen van het ontwerpbestemmingplan voor de buurt en de rust in het Beatrixpark. Het lijkt dat zelfs middenklasse-vaartuigen, al dan niet bemand en gesloten, zullen kunnen aanmeren en zelfs overnachten in de havenkom van de Boerenwetering. De VBP is tegen deze regulering die de bestaande onhoudbare situatie gaat legitimeren en zelfs uitbreiden. Dus geen grote (open) vaartuigen van meer dan 10 m in de havenkom voor langere tijd, geen overnachting en geen waarneembaar geluid buiten. De Watervisie Amsterdam en Varen in Amsterdam geven echter ook mogelijkheden om maatregelen te treffen die handhaafbaar zijn voor wat betreft de wijze van bevaren en aanmeren op de Boerenwetering en de Boerenweteringkom. Dat moet dan ook wel gebeuren.

De VBP is tegen het aanmeren voor langere tijd of zelfs overnachten van grote en middelgrote sloepen – zeker aan de westkant van het water, maar ook aan de zuidkant en oostkant. Partyboten die mogen liggen in de Boerenweteringkom kunnen immers gemakkelijk overlast geven.

De oevers aan het Beatrixpark dienen een aanmeerverbod te houden. De mogelijkheid voor tijdelijke ontheffing hoort daar dus niet bij. Zie ook onze zienswijze op het Bestemmingplan RAI. Zie voorts ook de zienswijze van de VBP en de StOR ter zake onder andere met betrekking tot de brug over de Boerenwetering in de Diepenbrockstraat.

Waterhuishouding

Ook al lijken de onderzoeken te zeggen dat er geen effecten op de grondwaterstand zijn, de buurt weet uit ervaring dat 10 cm verschil grote gevolgen kan hebben voor woningen in de buurt. Ook slechte drainage in het Beatrixpark is voor niemand goed. Goede grondwatermodellen en monitoring van de situatie tijdens en na de bouwwerkzaamheden zijn een must. De diverse MER-adviezen voor de Zuidas (onderdelen) zijn heel duidelijk over wat nodig is met betrekking tot de waterproblematiek.

Fietsverkeersveiligheid

De fietsroute die het RAI-terrein en het Beatrixpark oost-west doorkruist is nu niet bepaald het toonbeeld van veiligheid en overzichtelijkheid. De VBP juicht dan ook de plannen om het fietspad te verbeteren en overzichtelijker te maken zeer toe. Mobiele horeca aan de zuidkant van de havenkom past hier totaal niet bij: het wordt weer een belemmering voor het fietspad en beperkt de ruimte voor een veilig voetpad langs de havenkom naar het park. Bovendien geeft deze mogelijkheid tot horeca weer extra geluidsoverlast. In de huidige situatie is de zo gewilde internationale allure overigens ver te zoeken. De vraag is of het echt beter zou worden in de voorgestelde situatie.

In 4.1 aanhef en onder a en b van de planregels is bepaald dat de voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, waaronder mede begrepen een kruidentuin, en voet- en fietspaden. Tegenwoordig zijn er ook fietsstraten. Dit is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Wij hebben begrepen dat de Dienst Zuidas van mening is dat fietsstraten kunnen worden begrepen onder fietspaden. Wij achten het niet gewenst dat fietsstraten op gronden bestemd voor groenvoorzieningen worden toegelaten. Autoverkeer in gebieden met de bestemming groen moet zoveel mogelijk worden vermeden. Gelet hierop hebben wij in onze zienswijze op het Ontwerp Bestemmingsplan RAI verzocht om in de planregels op te nemen dat onder fietspaden geen fietsstraten zijn begrepen. Uitvoeringsbesluiten dienen hierop aangepast te worden.

Handhaafbaarheid

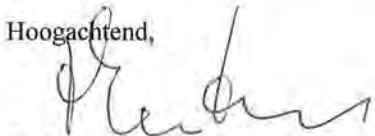
De VBP maakt zich ernstige zorgen over de handhaafbaarheid, het toezicht en de handhaving zelf. Hoe meer de Zuidas wordt volgebouwd en/of verlevendigd, bijvoorbeeld door mogelijkheden voor horeca en evenementen of varen met aanmeren bij de huidige en toekomstige horeca aan de oostkant van de havenkom, des te dringender de handhaafbaarheid, het toezicht en de handhaving worden – in welk scenario dan ook.

Een goed functionerend meldpunt en adequate opvolging van klachten zijn dan eveneens een vereiste. De RAI en voormalig DMB reageren, als toegezegd is binnen 5 dagen, zelfs na maanden niet op de klachten. Het rapport van de gemeentelijke ombudsman, Rechtsbescherming schiet tekort bij activiteiten RAI d.d. 13 september 2011, heeft geen merkbare verbetering in de afhandeling van klachten uit de buurt door de RAI opgeleverd.

Gegeven de bezuinigingen en het opheffen van stadsdeelraden vreest de VBP dat toezicht en handhaving verder onder druk komen te staan. De notities over water en varen in Amsterdam versterken deze vrees. Daarom wil de VBP expliciete aandacht voor de wijze van toezicht en handhaving en een expliciete regeling in het uiteindelijke Bestemmingsplan RAI en het Uitvoeringsbesluit RAI vermeld zien opdat voldoende budget gereserveerd en toegewezen kan worden voor de handhaving op de diverse gebieden. Dat geldt ook voor de te nemen maatregelen bij eventuele wateroverlast als de grondwaternormen worden overschreden.

De VBP hecht eraan expliciet te vermelden dat zij de inspraakreactie en zienswijze van de StOR onderschrijft. Dat geldt ook voor de zienswijze van de Bomenstichting.

Hoogachtend,


Tj. Ernstman
bestuurslid


A. Wevers
bestuurslid

Bijlage: Zienswijze VBP dd 22-4-2014 op het Ontwerpbestemmingsplan RAI dat ter inzage ligt t/m 23 april 2014

Dienst Zuidas Amsterdam
t.a.v. dhr. B. Boeker
Postbus 79092
1070NC Amsterdam

ZUIDAS: AMB + ...
INGEKOMEN: 23-4-2014
ARCHIEF:
CC: 20 april 2014

Betreft: Concept Uitvoeringsbesluit RAI.

Stedenbouwkundige uitwerking.

Het aantal stallingsplaatsen voor fietsen wordt fors uitgebreid. Rond het Station Zuid wordt rekening gehouden met de behoefte in 2024 aan 11.000 parkeerplekken. Voor het RAI gebied zou rekening moeten worden gehouden met overeenkomstige aantallen.

Ontwikkelveld 3: Gebied aan de Havenkom

Het gebruik van de Zuidzijde van de havenkom voor een mobiel uitgifte punt moet worden afgeraden, vanwege het ontstaan van zwerfvuil, dat in het water belandt, afkomstig van plastic en papieren servetjes.

Een aantrekkelijker inrichting zou zijn met zitbanken, of een zitmuur zoals op blz. 41.

De ontsluiting van de voetgangersroute zou niet afhankelijk mogen zijn van de openingstijden van het Strand Zuid. Lang niet iedere dag is het strand geopend. Een meer aanvaardbare oplossing zou zijn van zonsopgang tot zonsondergang.

In de tekening op blz. 32 zijn in de toelichting de gebouwen A en C onderling gewisseld.

Openbare ruimte

De wijze van bestrating met bruine gebakken klinkers van het fietspad op het voorplein lijkt te veel op die voor het overige wegverkeer. Dat veroorzaakt onduidelijkheden.

Rood asfalt, zoals elders de standaard is, geniet hier de voorkeur. Dit geldt voor de gehele strook van het oost-west fietspad.

De voorziening voor 700 fietsen na de oplevering van de metro, steekt schril af tegen de aantallen waarmee rekening wordt gehouden bij het station Zuid.

Met vriendelijke groeten,



STICHTING OVERLEG RAI-BUURTEN

Herman Heijermansweg 31
1077 WK Amsterdam
Email st.overleg.rai@xs4all.nl
telefoon 020-679 42 36

Dienst Zuidas Amsterdam
t.a.v. de heer B. Boeker
Postbus 79092
1070 NC Amsterdam

ZUIDAS AMSTERDAM

ontvangen:
J. Janssen

INGEKOMEN: 23 APR. 2014

ARCHIEF:

C.C.

Amsterdam, 22 april 2014

Betreft: inspraakreactie op Concept Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI d.d. 12 februari 2014

Geachte heer Boeker,

De Stichting Overleg RAI-buurtten (StOR) behartigt de belangen van bewonersverenigingen en hun aangesloten leden in Rai-buurtten (totaal ruim 225 huishoudens). Hierbij geven wij een inspraakreactie op het concept Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI d.d. 12 februari 2014. Tevens zal een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Amsterdam RAI worden ingestuurd.

Zoals u bekend heeft de StOR beroep ingesteld bij de rechtbank Amsterdam tegen de omgevingsvergunning HZ-WABO-2011-012948 op 29/02/2012, waarbij aan de RAI een omgevingsvergunning is verleend voor het afwijken van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van het gebruik van gronden als horeca, inclusief zalenverhuur, en het tijdelijk oprichten in stand houden van de bijbehorende (tijdelijke) bebouwing. Ook heeft de StOR een verzoek gedaan aan de rechtbank tot samenvoeging met het beroepschrift tegen 'Besluit op Bezwaar' d.d. 19/12/2012, betreffende het Gedoogbesluit Zuidpool d.d. 29/09/2011(AMS 12/387 WW 44 en 12/1823 WABOA).

De StOR heeft eveneens beroep ingesteld inzake het afwijzen van het verzoek om handhaving en revisie met betrekking tot de vigerende milieuvergunning van de RAI (AMS 13/949 WABOM). De StOR heeft bezwaar tegen het standpunt van de Gemeente dat Amsterdam RAI B.V. en Zuid B.V. worden gezien als één onderneming in de zin van de wet Milieubeheer.

Vooraf / algemeen

Het in februari 2013 door de rechter voorgestelde en ingezette mediationtraject heeft ondanks de inspanningen van de diverse deelnemers na meer dan een jaar nog niet tot een concreet resultaat geleid. Zolang deze beroepszaken nog in procedure zijn bij de rechtbank kan er geen vaststelling plaatsvinden de voorliggende uitvoeringsnotitie en het ontwerpbestemmingsplan, met betrekking tot de onderwerpen van het beroep.

Met behoud van rechten inzake de lopende beroepszaken geeft StOR deze inspraakreactie.

1. Blz. 11: Wij zijn voor publiek gerichte functies aan de randen van het complex, ook aan de oostelijke oever van de havenkom, mits het park als stiltegebied in

een drukke stad wordt gerespecteerd en de publiek gerichte functies niet bestaan uit luidruchtige horeca met DJ-feesten, bedrijfsfeesten, live muziek-happenings en dergelijke. Een café-restaurant met terras, en uitsluitend zachte *achtergrondmuziek* in de gesloten goed geïsoleerde binnenruimte (ramen en deuren dicht) zou wel kunnen.

2. Blz. 13: Wij ondersteunen de ambitie dat de Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. Een aangenaam woonklimaat impliceert géén geluidshinder. Dus dat men niet zeer geregeld veertien uren per dag geconfronteerd kan worden met geluidshinder van door dreunende versterkte DJ- en house muziek. De omwonenden van de RAI hebben zich in 2011 in groten getale laten horen tegen het concept horeca- en evenementenbeleid van Stadsdeel Zuid. In de protesten werd vooral gerefereerd aan de door Strandzuid/Zuidpool veroorzaakte geluidsoverlast, en door de RAI georganiseerde nachtelijke dancefeesten die tot acht uur 's morgens duren en de aantrekkende werking van boten met eveneens bonkende muziek. De Gemeente heeft in 2013-2014 erkend dat de huidige horeca aan de binnenhaven vanaf 2006 (door de Gemeente gedoogd) sterk is uitgebreid met paviljoens, terrassen en keukens; en bovendien dat er geen popspectrum-muziek maar housespectrum ten gehore wordt gebracht; en dat dit alles bij elkaar, inderdaad, zoals de omwonenden al jaren aangeven, geluidshinder van hoorbare muziek veroorzaakt.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat u het uitvoeringsbesluit én het ontwerpbestemmingsplan RAI onderbouwt met deugdelijk onderzoek naar de geluidsimplicaties.

3. Met onafhankelijk akoestisch onderzoek is aangetoond dat dat een horeca-exploitatie aan de achterzijde van de RAI met versterkte of live muziek niet mogelijk is. (akoestisch onderzoek geluidsmeting RAI/Strandzuid d.d. 19 september 2013, en Contra-expertise akoestisch onderzoek StrandZuid, rapport Tauw 7 april 2014, d.d. 11 april 2014). De geluidhinderklachten zijn al jarenlang bekend. Ook jarenlang zijn deze kenbaar gemaakt bij iedere aanvraag voor een event van Strandzuid/Zuidpool. Dit heeft in 2012 geleid tot boven vermelde beroepszaken bij de rechter en tot mediation. Met metingen in 2013 is geconstateerd dat Strandzuid bij evenementen met versterkte DJ muziek op het Hoofdterras inderdaad niet voldoet aan de voorschriften. Als gevolg van deze harde feiten is een revisie van de milieuvergunning aangevraagd, waarin maatregelen zijn genomen ter beperking van de geluidsproductie. Deze revisieaanvraag is in januari 2014 ingediend. Inmiddels (april 2014) is vastgesteld dat de aanvraag en het akoestisch rapport niet voldoen. Er treedt nog steeds herkenbaar muziekgeluid op bij omliggende woningen, ondanks dat men toezegt de geluidsproductie te reduceren. **Het staat nu vast dat een exploitatie in de vorm van een stadsstrandconcept met versterkte muziek op deze locatie niet kan:** Met een lagere geluidsproductie kan Strandzuid geen DJ-dansmuziekfeesten produceren en hun events dus niet als zodanig verkopen. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar de Omgevingsdienst NZKG. Het is daarom onjuist dat in het uitvoeringsbesluit opnieuw ruimte wordt geboden voor dit type horecaexploitatie.

4. Er wordt nu opnieuw (net als in 2006) gesproken van 'semi-permanente' horeca. (Blz. 31: zie ook punt 1., 2. en 3. hierboven.) Wij vinden dat de horeca neutraal dient te worden aangeduid en niet al met ondernemingsnaam 'Strandzuid'. Het is onjuist om de rechten van een individuele ondernemer in het Uitvoeringsbesluit en het Ontwerpbestemmingsplan vast te leggen. (Zuid BV/ Strandzuid heeft een overeenkomst die van rechtswege eindigt in 2015). Bovendien suggereert de naam Strandzuid een wijze van exploitatie waarvan nu is vastgesteld dat die op deze locatie wettelijk onmogelijk is vanwege geluidshinder voor de omgeving (zie boven punt 3). Het karakter van de exploitatie dient dan ook in het Uitvoeringsbesluit en het Ontwerpbestemmingsplan omschreven te worden. (zie punt 1: horeca passend bij het karakter van overgangsgebied van RAI naar de rust van het park; dus géén versterkte muziek op terrassen.) Ook dient duidelijk vast te liggen dat de horeca, als die er al mag zijn, uitsluitend gesitueerd is aan één kant van de havenkom en zeker niet uitgebreid kan worden naar de zijde langs het doorgaande fiets- en voetpad langs de havenkom. De benaming 'Strandzuid' dient dan ook uit het Uitvoeringsbesluit en Ontwerpbestemmingsplan) te worden verwijderd.
5. 'Voldoende geluidsisolatie' is wel heel non descript aangegeven. De maximale geluidsemissie van de horeca aan de oostelijke havenkom dient vooraf zodanig te zijn vastgesteld en vastgelegd dat er *volstrekt geen* overlast mogelijk is voor de parkbezoekers en omwonenden. Er is al voldoende geluidsoverlast door de bestaande ontheffingen van de RAI en evenementen in Zuid en Zuidas, waardoor de omwonenden al een aantal dagen, avonden en nachten per jaar kunnen 'meegenieten' van zware basdreunen. Er is midden in een woonbuurt aan de rand van een park geen plaats voor een DJ-tent c.q. nachtcafé of nachtdisco.
6. Wij willen er nogmaals op wijzen dat de horeca aan de oostzijde van de havenkom gepland is op een kadastraal gebied met bestemming wegen, dat niet in erfpacht is uitgegeven aan de RAI. Wij vinden dat dit duidelijk vermeld dient te worden in het bestemmingsplan en het uitvoeringsbesluit. Omdat het gemeenteground betreft zijn wij van mening dat de gemeente de bestemming horeca, met duidelijke voorschriften over wijze van exploitatie, omvang bebouwing, afmetingen terrassen, etcetera via een openbare aanbesteding vergunt.
7. Wij zijn het niet eens met de planning van toch weer een terras met een mobiel uitgiftepunt aan de zuidzijde van de havenkom. Het tegenstrijdig om over een terras 'met enkele zitjes' te spreken en tegelijk ruimte te bieden voor een exploitatie met een mobiel uitgiftepunt. Een dergelijke detaillering hoort niet thuis in een Uitvoeringsbesluit maar kan alleen onderdeel zijn van een exploitatievergunning. Tevens wordt hierdoor de ruimte voor het fietspad en een veilig en aantrekkelijk voetpad langs de haven kom en naar het park ingeperkt. Bovendien, het betreffende fietspad zal door de afsluiting van het andere fietspad langs de A10 veel drukker worden. Dit geeft gevaarlijke situaties. Bovendien is zo'n terras een ongewenste vergroting van de horecagelegenheid (met meer kans op overlast).
8. Hetzelfde geldt voor de eventuele aanvullende steiger/plateau in het water en zitjes op het Bastion. Het is onduidelijk wat men daarmee wil.

9. Het is niet duidelijk beschreven hoe de zorg voor de bomen op het terrein concreet zal worden vormgegeven. Nu lijkt vooral het in leven blijven van de Julianaboom van belang. Wij onderschrijven volledig de op 17 april 2014 ingediende zienswijze van de bomenstichting.
10. De omwonenden langs de Boerenwetering worden vanaf de vestiging van horeca aan de havenkom in 2006 geteisterd door af- en aanvarende, dieselwalmen uitstotende illegale taxiboten en particuliere boten, vaak met luide muziek, die vlak langs de achtertuinen varen. Hier wordt niet op gehandhaafd, ondanks vele klachten bij Waternet. Enkele bewoners zijn om die reden verhuisd en enkele anderen bivakkeren om die reden van mei tot september elders. Toen de horeca er nog niet was, was het een rustige vaarroute. Van elektrische vrachtboten overdag heeft men geen last. We zijn daarom tegenstander van meer aan- en afmeermogelijkheden, met als gevolg nog meer vaarbewegingen, in de havenkom en aan de oevers van de Boerenwetering in het park. Wij verzoeken dringend in het uitvoeringsbesluit op te nemen dat alle mogelijke maatregelen die bijdragen aan het handhaven van de doelstelling, namelijk normale woonrust voor de omgeving, worden ingezet. Daaronder vallen ook de met stadsdeel Zuid overeengekomen afspraken over de bediening van de brug om te voorkomen dat mensen per boot na 21.00 uur de horeca aan de havenkom kunnen bereiken.
11. Wij verzoeken om de StOR mee te laten denken bij de ontwikkeling van de afscheiding tussen de RAI en de Wielingenstraat en de plannen voor de Boerenwetering.
12. Wij vragen ons af wat alle nieuwe bouwactiviteiten zullen betekenen voor het grondwaterpeil, dat in de buurt al heel hoog is, zeker langs de Boerenwetering, en zeker nu daar een parkeergarage in gebouwd zal worden.
13. Algemeen: wij stellen voor geen nieuwe lichtvervuiling aan de al bestaande lichtvervuiling (de blauwpaarse lichtstroken aan de huidige bebouwing) toe te voegen en zeker geen Ziggodome-achtige lichteffecten na te streven. Ook dat strookt bepaald niet met de ambitie om van de Zuidas een 'internationale toplocatie voor wonen en werken' te maken en hoort meer thuis op een kermis.
14. Noch het uitvoeringsbesluit, noch het bestemmingsplan kunnen worden vastgesteld voordat de rechtszaken en bezwaren zijn afgerond.

Ten slotte: De StOR hecht eraan expliciet te vermelden dat zij de inspraakreactie en zienswijze van de VBP dd 22 april 2014 onderschrijft en ondersteunt. Dat geldt ook voor de zienswijze van de Bomenstichting, d.d. 17 april 2014.

Hoogachtend,
Namens de StOR, drs. F.F. de Smeth, voorzitter

Voor deze,



drs. ir. N.S. Tummers, penningmeester

Amsterdam, 23 april 2014.

Dienst Zuidas
T.a.v. de heer B. Boeker
Postbus 79092
1070NC Amsterdam

ZUIDAS AMSTERDAM
INGEKOMEN: 24-4-2014
ARCHIEF:
C.C.

Betreft: Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI

Mijnheer,

Van 12 maart tot en met 23 april 2014 liggen het Ontwerpbestemmingsplan Amsterdam Rai en het Uitvoeringsbesluit tegelijkertijd ter inzage, een onlogische actie.

De inspraakreacties/zienswijzen zouden aanpassingen in het BP of Uitvoeringsbesluit tot gevolg kunnen hebben. Op enkele punten verschillen het BP en UV van elkaar.

In de Toekomstvisie wordt integratie met de omliggende buurten een speerpunt genoemd.

Ik deel de mening van mw Griffioen, voorzitter van Bewonersplatform Zuid, die op 2-4-2014 in het wijkblaadje schrijft: "Het is van groot belang dat de RAI een open blik heeft naar de omringende buurten. Daar kan nog wel wat aan verbeterd worden".

Randvoorwaarden:

Het BP stelt dat de randvoorwaarden in het voorliggend BP zijn opgenomen, terwijl in het UB (pag. 35, UB) staat dat voor de ontwikkelvelden de randvoorwaarden nog verder uitgewerkt moeten worden en daarom niet in het bestemmingsplan verankerd liggen.

Het is onjuist deze nog uit te werken, nu al bekende, randvoorwaarden niet vast te leggen omdat dit bij- en na de bouw tot problemen kan leiden. Het fietspad in Beethoven is hiervan een slecht voorbeeld.

De volgende, nu al bekende randvoorwaarden, moeten in het BP worden vastgelegd:

- *voldoende geluidsisolatie gebouwen
- *bij bouwen handhaven en inpassen van de sequoia's langs de havenkom
- *een 3 meter breed voetpad langs de oostelijke havenkom, 24 uur toegankelijk
- *formulering reguliere bedrijfsvoering Strandzuid
- *uitsluiten van gebruik Europaplein voor mechanisch versterkte/Dj feesten, ook op Koningsdag.
- *beperking horecaformule Strandzuid, met name: geen nachtzaak, geen 24 uur horeca, geen dancing/discotheek.
- *laagdrempelig terras zuidelijke oever havenkom, mag niet groter zijn dan 7 ingesloten bomen, inclusief mobiel uitgiftepunt
- *voor semipermanente bebouwing zullen welstandseisen moeten gelden

Bestaande situatie:

"Het voorliggend BP voorziet in een adequate juridische regeling voor de bestaande situatie" (pag.7, BP) geldt niet voor:

***westelijke grens met gemeentelijk monument Beatrixpark:

De verbeelding laat een grens zien die door de kruidentuin loopt, in tegenstelling tot de plangrens op pag. 8 van het UB, waar de grens langs de kade van de Boerenwetering loopt, zoals toegezegd nadat de grens vanuit het midden van de BW werd verlegd naar de westelijke kademuur.

Dit is de bestaande situatie, deze moet op de verbeelding worden vastgelegd en in het UB moet de zin op pag. 9: "een klein deel van het Gemeentelijk Monument Beatrixpark is extra meegenomen om aan te sluiten op de aangrenzende bestemmingsplannen" verwijderd worden omdat het nog vigerende bestemmingsplan Prinses Irenebuurt naadloos aansluit op de Boerenwetering.

***Strandzuid:

De Verbeelding laat een zuidterras zien dat vier en een halve boom overlaat, terwijl de 2014-uitvoering weer groter van opzet is en krap 3 bomen buitensluit.

Hierdoor kan de 2014-situatie niet gezien worden als bestaande situatie.

Uitgegaan en vastgelegd moet worden de verbeelding Randvoorwaarden Strandzuid op pag. 30 in het UB, terras, inclusief uitgiftepunt, van 7 ingesloten bomen, 6 bomen uitsluitend.

Door gebrek aan handhaving en gedogen door de DMB is de oppervlakte sinds 2005 verviervoudigd, wat in 2012, samen met de "recreatieve" zeer hoorbare, niet aan de RAI gerelateerde publieksfeesten, geleid heeft tot een gang naar de rechter, die eindigde in een nog lopende mediation.

Het BP en UV kunnen om die reden niet aan het Gemeentebestuur voor vaststelling aangeboden worden voordat het beroep is afgehandeld.

Beschrijving plangebied:

***Strandzuid:

*Strandzuid ligt volgens de erfpachtk kaart (pag. 58 UB) niet op gronden van de RAI, ook niet op het terrein Rai (pag. 48 UB), maar volgens een uittreksel van het kadaster op openbare grond ASD V11736 met de bestemming wegen, die rond de Rai lopen. Het gedeelte langs de havenkom is bij aanleg verzwaard om als calamiteitenroute te kunnen dienen.

Openbare weg houdt in, dat als randvoorwaarde voor de semipermanente bouw gesteld moet worden, dat het pad langs de oostelijke havenkom te allen tijde, ook voor- en na sluitingstijd horeca, toegankelijk moet zijn.

Noch de gemeente, noch de Rai kan een openbare weg verhuren en een andere bestemming geven zonder officiële wegonttrekking.

Op de verbeelding is het pad onterecht opgenomen in de locatie Strandzuid, H2.

Voor de beveiliging van het gebouw en terras zal een andere oplossing gevonden moeten worden dan de nu geplande hekken die naast het horecabedrijf, ook het pad afsluiten.

*Het terras en het voetpad zullen moeten voldoen aan de eisen uit het terrassenbeleid Zuid 2012.

Voor gebied 2, de Zuidas, is, naast andere, de voornaamste eis een doorloopruimte van 3 meter.

Het is de vraag of de terrassennota een laagdrempelig terras op de zuidelijke oever van de havenkom toestaat, omdat een terras direct voor de eigen zaak moet liggen.

Daarnaast maakt de bestemming openbare weg de havenkant niet tot passende locatie voor een niet specifiek te benoemen terras (UB pag.120).

Wat is er tegen een gewoon, laagdrempelig theehuis, waar lekker gekookt wordt, zonder muziek, zoals As in de PI-straat. Goed gerund, met wifi zal de zalenverhuur zeker lopen.

*De voor 10 jaar geplande semipermanente bebouwing valt onder welstandseisen. De voor de Zuidas geldende eisen zijn van toepassing.

*In de nota van beantwoording zou aan de hand van beantwoording van de volgende vragen de relatie Gemeente-Rai-Strandzuid/Unlimited label duidelijk moeten worden.

1. Wie verhuurt de grond voor Strandzuid, gemeente of Rai?
2. Aan wie wordt de grond verhuurd, Rai, of Unlimited label?
3. Wie is de opdrachtgever voor de nieuwe paviljoens, gemeente, Rai of UL?
4. Wie is de eigenaar van de paviljoens, gemeente, Rai of UL?
5. Valt de exploitant onder de mv of het activiteitenbesluit als het Stadsdeel een vergunning geeft?.
6. Krijgt het extra terras met mobiel uitgiftepunt een andere exploitant?

Reguliere bedrijfsvoering:

"Recreatieve (horeca)functie" (pag. 23, UB) kan niet gerekend worden tot een Rai-activiteit.

De reguliere bedrijfsvoering (pag. 19 BP) voor Strandzuid houdt volgens de milieuvergunning

Inrichting Rai in:

"bedrijfssituatie waarvoor de vergunning (2005) werd aangevraagd: maximaal 700 bezoekers op het terras met achtergrondmuziek". "Tijdens grote beurzen, 2000-3000 bezoekers voor buffetten op de terrassen met achtergrondmuziek of kleinschalige onversterkte muziek".

Eénmaal per jaar kan ontheffing worden aangevraagd voor een DJ optreden.

Uit veel klachten, bezwaarschriften en het beroep blijkt dat Strandzuid de voorschriften regelmatig overtreedt en de DMB niet handhaaft.

Als randvoorwaarde moet in het BP en in de begrippenlijst de TAUW-definitie voor reguliere bedrijfsvoering opgenomen worden met geluidsnormen, want alleen die voorkomen herkenbare muziek in de omgeving.

***Europaplein:

*Meervoudig gebruik van het nu in erfpacht uitgegeven Europaplein voor tentoonstellingen, congressen en het opstellen van bussen en taxi's hoort bij de functie van de Rai, niet het houden van houseachtige muziekfeesten met kaartverkoop. Het BP moet dit uitsluiten.

Op grond van de wet milieubeheer is op 15-12-1999 voor de Inrichting Rai een beschikking afgegeven voor "verhuur van RUIMTEN waar tentoonstellingen, congressen en evenementen worden gehouden, bereiding van maaltijden en het bieden van parkeermogelijkheden".

Dit jaar wordt, net als in 2013, een feest voor 35.000 betalende gasten deels in de openlucht op het plein gegeven. Dit is in strijd met de mv die in de voorschriften onder C een tabel opneemt die duidelijk maakt wanneer en WAAR het produceren van muziek mogelijk is binnen de door het bevoegd gezag gestelde geluidsnormen (mv 7001 MD 1997, voorschriften pag. 6).

In deze tabel komt het Europaplein niet voor. Voorschrift 6 bepaalt daarnaast dat DEUREN EN RAMEN van de hallen, gesloten moeten blijven.

*Met de grootschalige muziekfeesten op het plein, die gedurende 10 uur veel overlast geven (trillingen!) overtreedt de Rai de mv.

Naast deze feesten, veroorzaken ook de nachtfeesten en Holiday on Ice zoveel overlast dat er regelmatig geklaagd en bezwaar gemaakt wordt.

*De klachtenafhandeling is miserabel. Op klachten wordt niet gereageerd, klachten verdwijnen, komen bij de foute persoon terecht, die er niets mee doet. Bezwaarschriften raken zoek op het secretariaat van de Juridische Dienst, de bezwaarschriftencommissie is niet voltallig, de conclusie laat maanden! op zich wachten.

Op dit moment loopt er beroep tegen Valhalla 2012 en bezwaar tegen het houden van het AMF festival in de slecht geïsoleerde Parkhal van oktober 2013, nog zonder conclusie.

Op een voor Valhalla kerst 2013 ingebrachte klacht werd nooit gereageerd, ook is er geen datum voor de behandeling van het bezwaar.

Het heeft er alle schijn van dat deze vertragingen te maken hebben met dit BP en UB, om de stukken maar snel zonder problemen bij de raad te krijgen. De heer Boeker noemt het in het verslag van de informatieavond op 2-4-2014 "parkeren" omdat de Rai niet direct een toezegging kan (will!) doen.

Nogmaals: het BP en UB kunnen niet aan het Gemeentebestuur voor vaststelling worden aangeboden voordat ook dit beroep en bezwaarschriften zijn afgesloten.

Horeca:

Vier horeca formules zijn mogelijk, maar ter beperking van de overlast moet in het BP worden vastgelegd dat in de exploitatievergunning rekening wordt gehouden met de mv voorschriften voor geluidsnormen en sluitingstijden, ook als de Zuidas/Rai wordt aangewezen als 24-uurs horecagebied. 24 Uurs-horeca, dancing/discotheek en nachtcafé kunnen in geen geval worden toegestaan.

Begrippenlijst:

-Verklaring voor festival, reguliere bedrijfsvoering ontbreekt.

-Horeca I, II, III en IV zijn te algemeen omschreven en alle slechts ten dele toepasbaar op de locatie Strandzuid, dat onder de mv Rai valt.

Groene Zoom/fietsen:

*Het TAC-advies voor bouwen in de Groene Zoom/Amstelscheg ontbreekt.

*Het lijkt geen goed idee dat het Groene Zoom fietspad opgaat in het "één-wereld-idee" omdat veel ouders dit pad gebruiken om kleine kinderen, al dan niet zelf fietsend, uit de PI-buurt naar de scholen en kinderopvang in de Kop van Zuid en vv te brengen (pag. 45, UB).

Maak het voetpad 50cm smaller, plaats een groene heg tussen rijbaan/fietspad en voetpad/fietspad als duidelijke grens.

*ontsluiting parkeergarage, (pag. 25 UB): het lijkt een gemiste kans de fietsenstalling in het hart van het Rai-complex geen toegang vanaf de Groene Zoom te geven, dit zal het centrale plein ontlasten.

*het verwijderen van de slagboom is een heel goed idee. Waar wacht het egaliseren van de drempel op?

*tot twee keer toe werd het oost-west fietspad door de RAI voor een maand gesloten voor een congres. Deze route valt niet onder de erfpachtaanvraag, is een openbare weg, die niet afgesloten mag worden.

Boerenwetering:

*Inzetten op waterrecreatie is geen Rai-gerelateerde functie.

*De zin: "de nota Varen in Amsterdam biedt voor de Boerenwetering en de havenkom de volgende mogelijkheden" (pag. 53 UB) toont dat ook dit meer op de RAI gericht is.

*Het realiseren van ligplaatsen voor bemande boten kan niet zonder regelgeving voor ligduur, ligplaatsregistratie en sanitaire voorzieningen, een kade van 2-3 meter is geen jachthaven.

*Alleen al de hoeveelheid afval in- en rond de vuilnisbakken in de havenkom, in het water en het park tijdens Sail 2010 is reden om van dit plan af te zien

Openbaar groen:

De groene gevel voor de Parkhal (pag. 10, UV) blijft in beide stukken onbenoemd.

Gebiedsontsluiting, (pag. 87, BP):

Het 24 uur openstellen van de voetgangersroute langs de oostelijke havenkom, de oorspronkelijke calamiteitenroute, lost voor de Rai eenvoudig de ontsluitingsopgave, dat voetgangers en fietsers op meerdere manieren kunnen ontluchten, op.

Het ontwerp van de semipermanente bebouwing moet daarop afgestemd worden.

Ik verzoek u deze zienswijze bij de besluitvorming te betrekken en in de nota van beantwoording antwoord te geven op de gestelde vragen.

Hoogachtend,

3. Notitie Uitgangspunten Evenementenscenario's RAI 18 september 2014

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Dienst Zuidas

Uitgangspunten Evenementenscenario's RAI

Eindconcept

Datum
Kenmerk
Eerste versie

18 september 2014
PAZ025/Gsh

1 Aanleiding en doelstelling

In de "*Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanker*" d.d. 10/04/2013 is ingegaan op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het Zuidasgebied voor de huidige (2012) en toekomstige (2023) situatie. Hierbij is gebruik gemaakt van twee verkeersmodellen: het (statische) verkeersmodel GenMod en het daarop nauw aansluitende (dynamische) model VISSIM.

Belangrijk aandachtspunt in bovengenoemde studie is de verkeersaantrekkende werking van de RAI. In de studie uit 2013 is alleen een - beperkte - hoeveelheid autoverkeer van/naar de RAI bij kleine activiteiten opgenomen. Het verkeer van en naar de RAI dat optreedt bij evenementen, waarbij met name *mid-delgrote* en *grote* evenementen een extra verkeersbelasting veroorzaken t.o.v. de resultaten van de verkeersstudie 2013, is niet meegenomen. Daardoor zitten deze evenementen dan ook niet specifiek in bovengenoemde modellen opgenomen¹.

De Dienst Zuidas heeft Goudappel Coffeng gevraagd om de invloed van belangrijke *mid-delgrote* en *grote* RAI-evenementen op de toekomstige verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. Daarbij is het ook van belang om zichtbaar te maken welke invloed het verplaatsen van de capaciteit van het huidige 'overloop' parkeerterrein P15 (gelegen aan de De Boelelaan-oost) naar het toekomstige parkeergebouw op het RAI-terrein heeft.

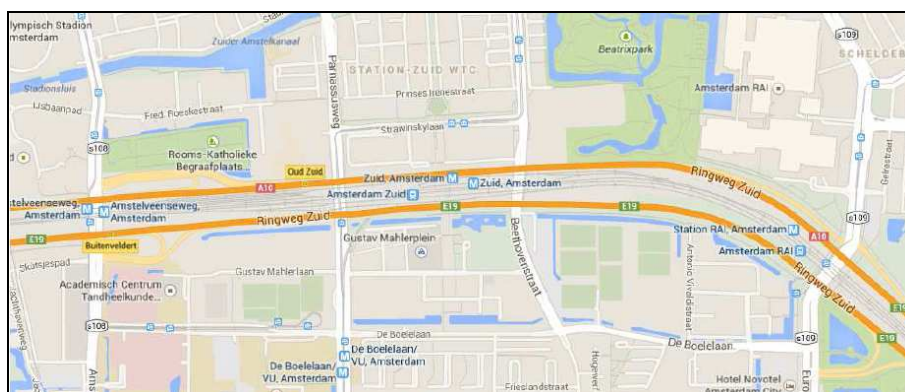
Deze notitie beschrijft de resultaten en de gebruikte uitgangspunten bij dit onderzoek.

¹ Onder evenementenverkeer moet gedacht worden aan extra autoverkeer dat gegenereerd wordt door voorzieningen die alleen op bepaalde dagen activiteiten organiseren in de RAI. Denk daarbij aan bijvoorbeeld, de Huishoudbeurs, Modefabriek, ISE en Horecava.

2 Werkwijze

2.1 Onderzoekgebied

Figuur 2.1 toont het onderzoekgebied. In de oksel van de S109 met de A10-Zuid bevindt licht het RAI-complex. De RAI (rechtsboven in figuur) wordt via de S109/Europaboulevard ontsloten op de A10. Andere belangrijke wegen in het studiegebied betreffen de De Boelelaan, Beethovenstraat, Parnassusweg en de S108/Amstelveenseweg.



Figuur 2.1: Onderzoekgebied

2.2 Aanpak

De werkzaamheden zijn zo pragmatisch mogelijk uitgevoerd waarbij:

- De al beschikbare informatie/gegevens – zowel m.b.t. de evenementen als m.b.t. de toekomstige verkeersafwikkeling – als uitgangspunt is gebruikt.
- De werkzaamheden - van tevoren en tijdens de uitvoering – inhoudelijk zijn afgestemd met de dienst Zuidas, DIVV, DRO en de RAI. Daartoe is mondeling overlegd met:
 - dienst Zuidas: Willemijn Gribnau en David Tattersal;
 - DIVV: Anton Hagens en Laurens Kooij;
 - DRO: Sjoerd Linders;
 - RAI: Jan van den Bosch en Johan Griffioen.
- Er is gebruik gemaakt van het dynamische verkeerssimulatiemodel (VISSIM) om voor dit gedeelte van het wegennet binnen het Zuidasgebied de kwaliteit van de toekomstige verkeersafwikkeling zichtbaar te maken. De uit de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken beschikbare database (in beheer bij DRO) is gebruikt en aangepast om de toename van de verkeersintensiteiten in de avondspitsperiode als gevolg van de middelgrote en grote RAI-evenementen daarin getalsmatig op te nemen. Vervolgens zijn deze verkeersrelaties (inclusief het overige, niet RAI-gebonden verkeer) toegedeeld aan het wegennetwerk om de effecten op de verkeersdoorstroming inzichtelijk te maken.

Voor deze werkzaamheden wordt het dynamische verkeersmodel – en niet het statische model – toegepast, omdat met het dynamische model gedetailleerd het effect van wachtrijen voor verkeerslichten, eventuele blokkades etc. - op microniveau in het netwerk - kunnen worden aangegeven. Een statisch model is niet in staat om deze effecten te berekenen. Het dynamische verkeer is overigens wel gebouwd op basis van de resultaten van het statische model. Het dynamische model is derhalve te zien als een nadere detaillering van het statische model op microniveau.

2.3 Wat is berekend?

2.3.1 Variant-situaties

In dit onderzoek zijn 6 varianten met elkaar vergeleken:

- Situatie in 2012 met kleine activiteiten (geen evenementenstatus) in de RAI;
- Situatie in 2012 met middelgrote evenementen RAI;
- Situatie in 2012 met grote evenementen RAI;
- Situatie in 2023 met kleine activiteiten (geen evenementenstatus) in de RAI;
- Situatie in 2023 met middelgrote evenementen RAI;
- Situatie in 2023 met grote evenementen RAI.

De definitie van ‘middelgrote’ en ‘grote’ evenementen is toegelicht in bijlage 1 ‘Uitgangspunten’. De situaties in 2012 en 2023 met kleine activiteiten in de RAI (geen evenementenstatus) zijn al beschikbaar in de verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken.

Er zijn 10 ‘runs’ gedraaid, waarbij de van tevoren nieuw samengestelde hoeveelheden autoverkeer (d.i. omvang van evenementenverkeer toegevoegd) zijn toegedeeld aan het wegennetwerk.

Daarbij zijn zowel voor 2012 als voor 2023 varianten doorgerekend, waarbij gevarieerd is met de locatie van de parkeercapaciteit van het huidige P15-terrein aan de De Boelelaan (1.500 parkeerplaatsen). Hierbij ligt P15 of aan De Boelelaan (huidige situatie), of is een deel van de capaciteit (1.000 parkeerplaatsen)² opgenomen in het toekomstige Parkeergebouw op het RAI-terrein zelf, nabij de huidige P1 t/m 3.

In de presentatie van de uitkomsten van de berekeningen (zie hoofdstuk 3, tabellen 3.2 en 3.3 hierna) is de opname van P15 in het nieuwe parkeergebouw op het RAI-terrein aangeduid als “nieuw P-gebouw RAI”.

2.3.2 Tijdsperiode

De analyse is uitgevoerd voor een 2-uurs avondspitsperiode (16 – 18 uur) op een werkdag, omdat uit de kwantitatieve data blijkt dat in de avondspits de verkeersbijdrage van de RAI groter is dan in de ochtendspits.

² In 2013 zijn 660 parkeerplaatsen verwijderd bij P11. Per september 2014 verdwijnen 400 parkeerplaatsen bij P16 en per 1 januari 2016 verdwijnen 460 parkeerplaatsen bij P15.

Voor vertrek en aankomst van evenementenverkeer is een gelijkmatige verdeling aangenomen gedurende deze avondspitsperiode.

2.4 overige gegevens en uitgangspunten

Voor een volledige weergave en verantwoording van de gebruikte kwalitatieve en kwantitatieve uitgangspunten wordt verwezen naar bijlage 1.

3 Resultaat

De output van de berekeningen bestaat uit de *reistijden op aantal belangrijke relaties binnen het Zuidasgebied ten tijde van middelgrote en grote evenementen in de RAI*. Hiervoor is de reistijdentabel op blz. 27 van de studie uit 2013 als opzet en vergelijkingsbasis gebruikt. Zie tabel 3.1.

Van	Naar	Met of zonder capaciteitsbeperking oprit A10	2012	2023
Strawinskylaan	Oprit A10 west	Met	6 1/2	8 1/2
Strawinskylaan	Oprit A10 west	Zonder	5 1/2	6
Strawinskylaan	Oprit A10 oost	Met	7 1/2	7 1/2
Strawinskylaan	Oprit A10 oost	Zonder	5 1/2	6
Afrit A10 west	Gustav Mahlerlaan t.p.v. Mahlerplein	Met	5	5
Afrit A10 west	Gustav Mahlerlaan t.p.v. Mahlerplein	Zonder	4 1/2	5
Afrit A10 oost	Gustav Mahlerlaan t.p.v. Mahlerplein	Met	4 1/2	4
Afrit A10 oost	Gustav Mahlerlaan t.p.v. Mahlerplein	Zonder	4 1/2	4
Gustav Mahlerlaan t.p.v. Goldstar	Oprit A10 west	Met	4	5 1/2
Gustav Mahlerlaan t.p.v. Goldstar	Oprit A10 west	Zonder	4	3
Gustav Mahlerlaan t.p.v. Goldstar	Oprit A10 oost	Met	9 1/2	10
Gustav Mahlerlaan t.p.v. Goldstar	Oprit A10 oost	Zonder	6 1/2	7

Tabel 3.1: Reistijden Zuidas-relaties (blz. 27 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken)

De nu voor 2012 en 2023 berekende reistijden zijn vervolgens vergeleken met de resultaten van de studie uit 2013. In de notitie van jan 2013 zijn de rijtijden op de trajecten aangegeven in minuten. Om de vergelijking met de situatie inclusief evenementen meer in detail te laten zien zijn de verschillen nu in seconden weergegeven. Bij

3.1 Uitkomsten

3.1.1 Evenementen in 2012

In tabel 3.2 is per evenementenvariant aangegeven in welke mate de reistijd verandert (in seconden en procentueel).

	jaartal evenement	2012 geen	2012 middelgroot	2012 middelgroot	2012 groot	2012 groot
		P15 Boelelaan	P15 Boelelaan	Nieuw P-gebouw RAI	P15 Boelelaan	Nieuw P-gebouw RAI
1.1	Str.laan>A10west	5 ½ min	(<5%)	(<5%)	(<5%)	(<5%)
1.2	Str.laan>A10oost	4 min	+48 sec (19%)	+35 (14%)	+ 118 sec (47%)	+ 80 sec (32%)
2.1	A10west >Mahl.plein	4 ½ min	(<5%)	+18 (7%)	+ 23 sec (8%)	(<5%)
2.2	A10oost >Mahl.plein	4 ½ min	(<5%)	(<5%)	+ 35 sec (13%)	(<5%)
3.1	Goldstar > A10west	3 ½ min	(<5%)	(<5%)	(<5%)	(<5%)
3.2	Goldstar > A10oost	6 ½ min	(<5%)	(<5%)	+ 98 sec (26%)	+48 sec (13%)

Tabel 3.2. Uitkomsten berekeningen reistijden bij evenementen RAI, 2012.

Uit de tabel komen de volgende bevindingen naar voren:

- Een middelgroot of groot evenement blijkt nauwelijks effect te hebben op de doorstroming aan de westzijde van de Zuidas (trajecten 1.1, 2.1 en 3.1).
- Een middelgroot evenement heeft een beperkte invloed op de gemiddelde reistijd aan de oostzijde van de Zuidas. De gemiddelde reistijd neemt hier met enkele seconden toe of in geval van traject 1.2 (Strawinskylaan naar A10 oost) met enkele tientallen seconden toe.
- Een groot evenement zorgt voor een toename van de reistijd voor verkeer dat de Zuidas wil verlaten via de De Boelelaan-oost. De gemiddelde reistijd op traject 1.2 neemt met bijna twee minuten toe. Uit het model volgt dat de hoge verkeersdruk op de toerit A10 richting oosten de belangrijkste invloedfactor is. Hier ontstaat een wachtrij die door de filedetectie op de toerit wordt gedetecteerd. Als gevolg hiervan gaat de verkeersregelininstallatie doseren op de De Boelelaan en Europaboulevard om het kruispuntvlak vrij te houden. Hierdoor nemen de gemiddelde reistijden voor het betrokken verkeer toe. Ook de variatie in de reistijden neemt toe. Hoe langer de wachtrij wordt, hoe meer de reistijden toenemen.
- Het opheffen van parkeerterrein P15 aan de Beethovenlaan en het opnemen van die parkeerplaatsen in de directe omgeving van P1/2/3 op het RAI-terrein heeft een positieve invloed. Zowel bij middelgrote als bij grote evenementen zal de gemiddelde reistijd op de De Boelelaan minder hoog zijn omdat een deel van het evenementenverkeer niet meer via de De Boelelaan rijdt. Het verkeer van P15 dat richting het westen wil rijden kan dankzij de verschuiving direct afvloeien via de nabij gelegen oprit A10. Verkeer dat richting het oosten rijdt kruist nog steeds de De Boelelaan, maar maakt geen onderdeel meer uit van de wachtrij op de De Boelelaan en belast daarvoor het wegennet over een kortere lengte.

3.1.2 Evenementen 2023

jaartal evenement	2023	2023 middelgroot P15 bij P1,2,3	2023 groot P15 bij P1,2,3
Str.laan>A10west	6 min (355 sec)	<5%	<5%
Str.laan>A10oost	4 ½ min (266 sec)	+ 30 sec (11%)	+ 49 sec (18%)
A10west >Mahl.plein	5 min (290 sec)	<5%	<5%
A10oost >Mahl.plein	4 min (229 sec)	+13 sec (6%)	+24 sec (10%)
Goldstar > A10west	3 min (191 sec)	<5%	<5%
Goldstar > A10oost	7 min (466 sec)	+ 35 sec (9%)	+ 58 sec (14%)

Tabel 3.3: Uitkomsten berekeningen reistijden bij evenementen RAI, 2023.

- Opmerkingen 1 en 2 van de analyse 2012 gelden ook voor de analyse 2023.
- Parkeerterrein P15 bestaat niet meer in 2023, daarentegen is de verkeersdruk op de De Boelelaan toegenomen. Uit het model komt naar voren dat de gemiddelde reistijd tijdens een middelgroot en groot evenement toeneemt. De mate waarin de reistijd toeneemt is echter minder groot dan in 2012.
- Een belangrijk verschil met de situatie in 2012 is dat de capaciteitsvergroting op de toerit A10 richting oosten is meegenomen ('taper'). Een wachtrij op de toerit vanwege het samenvoegen komt niet meer voor in het model. De filedetectie treedt dan ook niet meer in werking. De reistijdverhoging op de De Boelelaan is nu alleen het gevolg van de toegenomen verkeersdruk op het kruispunt De Boelelaan / Europaboulevard zelf.

3.1.3 Aandachtspunten

Op korte termijn zijn er wijzigingen gerealiseerd in de wegenstructuur, welke een positieve invloed hebben op de verkeersdoorstroming aan de oostzijde van het netwerk:

- Oprit A10 oost is gewijzigd in taper aansluiting.
- Verkeersregelingen hebben update gehad.
- Capaciteit A10 is gewijzigd.
- Voor de lange termijn (2020) zijn de ontwerpen inmiddels gewijzigd op de De Boelelaan en Beethovenstraat. Hiervan is nog onbekend in welke mate ze de doorstroming beïnvloeden.

4 Conclusie

- De effecten van de middelgrote evenementen zijn dusdanig klein, dat gelet op het aantal en de duur van deze evenementen (totaal circa 30 dagen per jaar), dit acceptabel is.
- Hetzelfde geldt voor grote evenementen, waarbij de effecten wel enigszins groter zijn, maar het aantal dagen (totaal circa 10 dagen per jaar) dit acceptabel maakt.

- De negatieve invloed van het knelpunt oprit A10-oost is in 2023 verdwenen, daarom is er geen hoge mate van vertraging op de De Boelelaan-oost meer.
- Het hoofdwegennet van Amsterdam lijkt de verkeerstoename goed te kunnen opvangen. De doorgevoerde verbeteringen incl. de verplaatsing van P15 naar het RAI-terrein zorgen voor een verhoudingsgewijs betere situatie in 2023 dan in 2012.

Bijlage 1 Uitgangspunten

Beschikbare data

Door de diverse - hierboven opgesomde - partijen zijn de volgende documenten aangeleverd:

- Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken" d.d. 10/04/2013;
- Inrij- en uitrijbewegingen van parkeergarages P1, P2, P3 en P7 bij diverse evenementen (o.a. Huishoudbeurs, ISE, Horecava);
- Autotellijst beurzen (door RAI);
- Regeltechnische analyse Scenario's RAI;
- Stroomschema werkwijze managen verkeersstromen.

De ligging van de parkeerplaatsen is in figuur B1.1 weergegeven.



Figuur B1.1: Ligging parkeerlocaties

Analyse

Er wordt door de RAI (vastgelegd in Stroomschema werkwijze managen verkeersstromen en op basis van gesprek met RAI) onderscheid gemaakt in 3 soorten evenementen. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven:

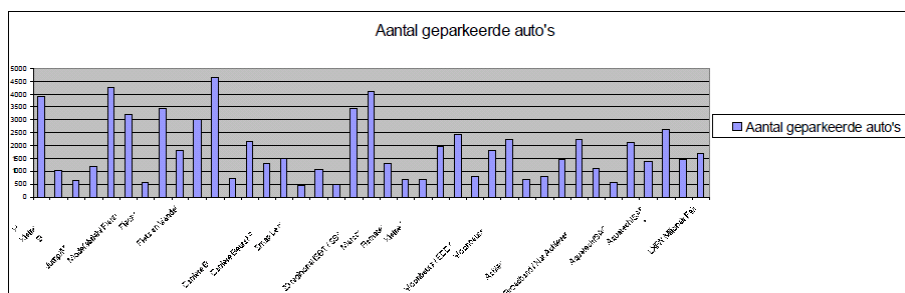
Evenement	Aantal dagen/jaar	Max. gelijktijdig aantal geparkeerde auto's	Parkeergarages in functie
Klein	Ca. 325	Maximaal 3.000 auto's	P1 t/m P9
Middelgroot	Ca. 30	Maximaal 3.500 auto's	P1 t/m P9 + P15
Groot	Ca. 10	Meer dan 3.500 auto's	P1 t/m P9 + P15 + extern

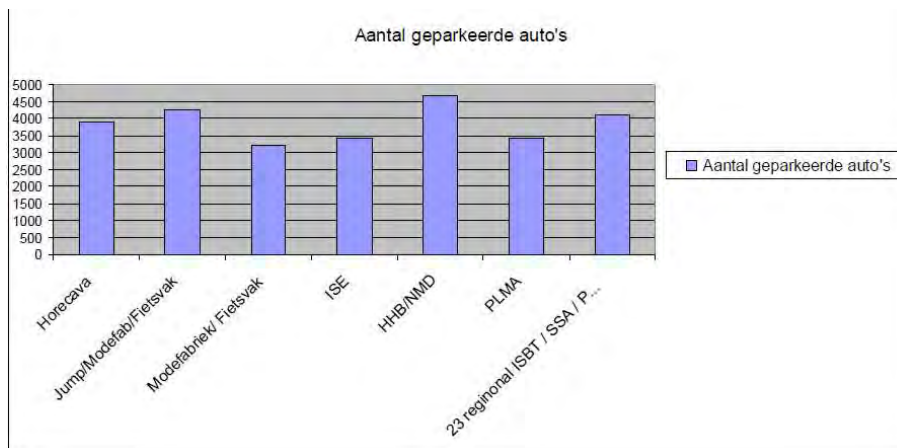
Tabel B1.1: Overzicht soorten evenementen RAI

Uit tabel B1.1 komt naar voren dat de meeste dagen van het jaar er sprake is van relatief kleine evenementen (tot max. 3.000 gelijktijdig parkerende auto's). Alleen bij grote evenementen wordt ingezet op externe parkeerplaatsen. Denk daarbij aan parkeren bij de Arena en/of Schiphol.

Gebruik van de parkeerplaatsen

Bij diverse (kleine, middelgrote en grote) evenementen wordt door de RAI op diverse tijdstippen bijgehouden hoeveel parkeerplaatsen gelijktijdig bezet zijn (parkeerdrukmeting). Een overzicht van het aantal geparkeerde voertuigen voor een divers aantal evenementen in 2013 is in onderstaande figuur B1.2 weergegeven. In figuur B1.3 is een selectie gemaakt van het aantal (gecombineerde) evenementen met meer dan 3.000 parkerende auto's.





Figuur B1.3: Overzicht van middelgrote en grote evenementen (Bron: RAI, bewerking GC)³

Conform de definitie van middelgrote en grote evenementen (>3.000 parkerende auto's) is er in 2013 sprake van 7 (gecombineerde) evenementen die zorgen voor meer dan 3.000 parkerende auto's (figuur 4.2). De Huishoudbeurs in combinatie met de NMB (de Negenmaandenbeurs) heeft duidelijk de meest aantal tegelijk geparkeerde auto's van alle (gecombineerde) evenementen (meer dan 4.500 gelijktijdig parkerende auto's). Op basis van gesprekken met RAI en Dienst Zuidas, stroomschema werkwijze managen verkeersstromen en het gebruik van de diverse parkeerplaatsen is als uitgangspunt gehanteerd dat de Huishoudbeurs in combinatie met de NMB representatief is voor een *grote* beurs. In dezelfde lijn voortbordurend zijn de ISE en de Horecava representatief voor een *middelgrote* beurs⁴.

Van de 3 hierboven genoemde evenementen is middels slagboomtellingen inzicht in het aantal in- en uitrijbewegingen van P1 t/m P3 en P7. Daarbij is de avondspits (16.00 tot 18.00 uur) op een werkdag geanalyseerd. Van de overige parkeerterreinen is geen slagboom-informatie beschikbaar. Voor deze parkeerterreinen is door de RAI een inschatting van de verkeergeneratie in de avondspits gemaakt. Van de slagboominfo is zowel inzicht in het aantal in- als uitrijdende voertuigen. De resultaten bij grote evenementen is in onderstaande tabel weergegeven. Hierna wordt nader ingegaan op de verkeersgeneratie van grote en middelgrote evenementen.

³ Overigens geeft een parkeerdrukmeting een indicatie van de drukte van personenauto's bij evenementen. De in- en uitrijbewegingen (zie ook paragraaf 5 en 6) geeft een beter inzicht in de verkeeraantrekkende werking van functies.

⁴ Onder middelgrote beurzen wordt een definitie van maximaal 3.500 gelijktijdig parkerende auto's gehanteerd (zie tabel 4.1). De ISE voldoet hier (net) aan (zie figuur 4.2), maar de Horecava zit al boven deze grens.

Verkeersgeneratie grote evenementen

De verkeersgeneratie bij grote evenementen in de avondspits is weergegeven in onderstaande tabel.

Avondspits (16.00-18.00 uur)									
P1,P2 en P3									
	ma	di	wo	do	vr	za	zo		
	17	18	19	20	21	22	23	Gemiddelde werkdag	
Aantal inrijders	25	50	33	389	777	31	189	255	
Aantal uitrijders	1154	1240	798	688	881	930	824	952	
	ma	di	wo	do	vr	za	zo		
	17	18	19	20	21	22	23	Gemiddelde werkdag	
P7									
Aantal inrijders (75)	3	90	6	22	71			38	
Aantal uitrijders (77)	125	202	108	87	89			122	
P9									
Aantal inrijders	0		(inschatting RAI)					0	
Aantal uitrijders	100		(inschatting RAI)					100	
P15									
Aantal inrijders	0		(inschatting RAI)					0	
Aantal uitrijders	200		(inschatting RAI)					200	
Arena									
	x								

Tabel B1.2: Verkeersgeneratie bij grote evenementen

In tabel B1.2 komt naar voren dat bij grote evenementen in een 2 uurs avondspits het gemiddeld aantal in/uitrijders van P1 t/m P3 respectievelijk 255 en 952 bedraagt. De verkeersgeneratie van P7 is beperkter (38 inrijders en 122 uitrijders). Daarnaast worden P9 en P15 gebruikt. Voor verkeersgeneratie hiervan is een inschatting/ervaringen van de RAI gehanteerd waarbij voor P9 geldt dat er circa 100 uitrijdende touringcars zijn en voor P15 circa 200 uitrijdende personenauto's. De inschattingen zijn gerelateerd aan de parkeercapaciteit van de betreffende parkeerlocaties. De touringcars van P9 gebruiken als ontsluitingsweg volledig de Kennedylaan. Voor het parkeerterrein P15 wordt ervan uitgegaan dat in de huidige situatie (2012) van het uitgaande voertuigen (200 stuks), circa 20% gebruik maakt van de aansluiting met de VU en de overige 80% gebruik maakt van de Boelelaan (bron gesprek RAI). In de 2023-situaties zal P15 zijn verhuisd naar het terrein van de RAI. Dan zal P15 direct worden ontsloten op de Europaboulevard. De overige parkeerterreinen nabij RAI worden bij grote evenementen niet gebruikt.

PM: Verkeersgeneratie verkeer ARENA (deel met OV)

Verkeersgeneratie middelgrote evenementen

In onderstaande tabellen is – op eenzelfde wijze - voor respectievelijk de Horecava en ISE de verkeersgeneratie in de avondspits berekend.

Avondspits (16.00-18.00 uur)					Avondspits (16.00-18.00 uur)				
P1,P2 en P3					P1,P2 en P3				
	di	wo	do	ma		di	wo	do	
	14	15	16	13		4	5	6	
Aantal inrijders	60	117	271	56	Gemiddelde werkdag	118	117	188	Gemiddelde werkdag
Aantal uitrijders	566	578	590	604		651	669	1202	143.867
									840.667
	di	wo	do	ma		wo	do	ma	
	14	15	16	13		4	5	6	
Aantal inrijders (75)	23	19	34	2	Gemiddelde werkdag	11	8	13	10.6667
Aantal uitrijders (77)	87	66	105	66		57	82	105	81.3333
P9									
Aantal inrijders	0	(inschatting RAI)			0	P9			
Aantal uitrijders	100	(inschatting RAI)			100	Aantal inrijders	0	(inschatting RAI)	
						Aantal uitrijders	100	(inschatting RAI)	
									100
P15						P15			
Aantal inrijders	0	(inschatting RAI)			0	Aantal inrijders	0	(inschatting RAI)	
Aantal uitrijders	100	(inschatting RAI)			100	Aantal uitrijders	100	(inschatting RAI)	
									100

Tabel B1.3: Verkeersgeneratie van middelgrote evenementen (Horecava (links) en ISE (rechts))

Uit tabel B1.3 komt naar voren dat:

- Alle in- en uitrijdende bewegingen bij middelgrote evenementen (Horecava en ISE) lager liggen dan bij het grote evenementen;
- De verkeersgeneratie in de avondspits van de ISE hoger ligt dan bij de Horecava (vooral bij P1 t/m P3).

Ons voorstel is dan ook om t.a.v. de middelgrote evenementen uit te gaan van een gemiddelde verkeersgeneratie van de Horecava en de ISE.

Daarnaast geldt voor deze evenementen dat voor het P9-autoverkeer (net als de grote evenementen) volledig gebruik maakt van de Kennedylaan. Voor P15 geldt (voor de huidige situatie) wederom een verhouding 20% oriëntatie VU en 80% oriëntatie De Boelelaan (Bron: gesprek RAI). Voor de 2023 situatie geldt dat wordt uitgegaan van ontsluiting van P15 op de Europaboulevard.

Routekeuze

Naast de verkeersgeneratie (paragraaf 5 en 6) bepaalt ook de routekeuze van/naar de parkeergarages de verkeersbelasting op de wegvakken en kruispunten in het Zuidasgebied. Op basis van gegevens van de huishoudbeurs van 2014 blijkt dat circa 30% van het verkeer van/naar de RAI een relatie heeft met de richting Den Haag en de overige 70% een relatie heeft met de richting Utrecht.



Figuur B1.4: Oriëntatie verkeer van/naar RAI (op basis van data Huishoudbeurs 2014)

Daarnaast wordt uitgegaan van ontsluiting van:

- P1 t/m P3: Europaboulevard
- P7: Europaboulevard
- P9: Wielengenstraat en dan Kennedylaan
- P15: De Boelelaan

Voorstel dynamisch model (VISSIM)

Ons voorstel is om middels bovenstaande uitgangspunten de Herkomst-Bestemmingsmatrix van het bestaande dynamische model van DRO op te hogen. Op die manier wordt inzicht verkregen in de toename van de verkeersgeneratie bij middelgrote en grote evenementen alsmede de verkeersafwikkeling op een aantal belangrijke relaties in het Zuidasgebied. Als output wordt – conform de studie uit 2013 – aandacht geschonken aan de reistijden op een aantal belangrijke relaties in het gebied. Deze reistijden (van middelgrote en grote evenementen) wordt vergeleken met de situatie indien kleine evenementen aanwezig zijn bij de RAI (basis, verkeersstudie 2013).

Daarbij worden in eerste instantie nog geen aanpassingen gedaan aan de instellingen van kruispunten / verkeersmanagementmaatregelen ingevoerd om op die manier de vergelijkbaarheid/consistentie met de studie uit 2013 te waarborgen.

Openstaande vraag (uitgezet bij DIVV) is of voor de 2012 situaties bij middelgrote en grote evenementen ook een variant moet worden toegevoegd waarbij de verhuizing

van P15 (nabij P1 t/m P3) al WEL wordt meegenomen (wens Remco Bakker).