

Nr. 1483. Vaststelling bestemmingsplan RAI e.o.

Amsterdam, 25 oktober 1988.

Aan de Gemeenteraad

Rb. 2-11-1988.

Hierbij bieden wij u het bestemmingsplan RAI e.o. ter vaststelling aan. De grenzen van het bestemmingsplangebied worden gevormd door de Wielingenstraat, het Europaplein, de Europaboulevard, rijksweg nr. 10, de Beethovenstraat, de Prinses Irenestraat en het Beatrixpark. Wat betreft de doelstellingen en de stedenbouwkundige opzet van het plan verwijzen wij u kortheidshalve naar de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan.

Overeenkomstig art. 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het ontwerp-bestemmingsplan vanaf 16 juni 1988 gedurende een maand voor een ieder ter inzage gelegen. Naar aanleiding daarvan zijn bij u door de volgende adressanten bezwaarschriften ingediend:

1. de Verkeerscommissie Wijkopbouworgaan Rivierenbuurt;
2. het Wijkopbouworgaan Zuid-West;
3. het Comité Buurtbewoners RAI;
4. J.A.J. IJland;
5. mevr. E. Visser;
6. NV Nederlandse Spoorwegen (NS);
7. de Bewonerscommissie Boelelaan;
8. mr. N.S.J. Koeman, namens de Stichting Overleg RAI-buurtten, Vereniging Vrienden Beatrixpark, het Bewonerscomité Vossiusbuurt, de Verkeerscommissie Wijkopbouworgaan Rivierenbuurt, de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, de Stichting Beethovenbuurt, de Scholengemeenschap St. Nicolaaslyceum, het Comité Buurtbewoners RAI, de Vereniging Huisartsen Rivierenbuurt, het Willem MacKenziehuis, Hospice Wallon, de Stichting Goed Genoeg, AFC, de Stichting Sportpark Buitenveldert, de Bewonerscommissie Boelelaan, het Wijkopbouwcentrum Buitenveldert en 355 individuele personen, woonachtig en/of werkzaam in de omgeving van het RAI-complex;
9. de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark;
10. H. Lissaur;
11. de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg;
12. het Wijkopbouwcentrum Buitenveldert;
13. J. van Velden;
14. mevr. S. Boerlage;
15. het Willem MacKenziehuis;
16. G.E. Hagenbeek;
17. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam;
18. H.W.B. van Rooij;
19. mr. R. Samkalden, namens Nijkerk Elektronika BV en de Amsterdamse Industrievereniging;
20. de Scholengemeenschap St. Nicolaaslyceum;
21. het Groenten- en Fruitbedrijf J.B. Vork;
22. het Bewonerscomité Vossiusbuurt;

23. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland;
24. O.G. Smit;
25. B.H. Rijpkema;
26. mevr. W.C.E. Rijpkema-Boere;
27. J.C. Kindermann;
28 tot en met 1313 de namen van deze appellanten — die allen een
gelijkluidend bezwaarschrift hebben ingediend — zijn vermeld in bijlage 1.

Ontvankelijkheid.

De bezwaarschriften zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingekomen dan wel verzonden en aan uw Vergadering gericht, zodat alle adressanten in hun bezwaren kunnen worden ontvangen.

Behandeling bezwaarschriften.

Uit de bezwaarschriften blijkt, dat door diverse adressanten tegen bepaalde onderdelen of aspecten van het plan bezwaren van dezelfde strekking of inhoud naar voren worden gebracht. Deze bezwaren worden in een aantal hoofdpunten behandeld. Vervolgens wordt ingegaan op de nog resterende afzonderlijke bezwaren.

Voor de goede orde wordt opgemerkt, dat een gelijkluidend bezwaarschrift is ingediend door de adressanten, vermeld onder 24 tot en met 27 en 28 tot en met 1313.

De bezwaren worden als volgt gerubriceerd:

- a verkeers- en parkeeroverlast (1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 24 tot en met 27 en 28 tot en met 1313);
- b de maatregelen ter wering van de parkeeroverlast in de woonbuurten (3, 7, 8, 10, 13, 15, 16, 19, 22 en 28 tot en met 1313);
- c aantasting van het Beatrixpark (2, 5, 8, 9, 11, 13, 20, 24 tot en met 27 en 28 tot en met 1313);
- d onvoldoende onderzoek naar gedeeltelijke verplaatsing van de RAI (3, 5, 7, 8, 12, 14, 22 en 28 tot en met 1313);
- e de consequenties van de uitbreiding op korte termijn voor de uitbreiding op lange termijn (8, 14, 19, 24 tot en met 27 en 28 tot en met 1313);
- f overige bezwaren (4, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 17, 19, 21, 23 en 24 tot en met 27).

Ad a. Verkeers- en parkeeroverlast.

Door adressanten wordt gevreesd voor toename van de reeds bestaande overlast; niet aannemelijk is gemaakt, dat de voorgestelde maatregelen tot een oplossing van de verkeers- en parkeerproblematiek zullen leiden. Dit klemt te meer, nu een aantal parkeerplaatsen, zoals bij het IJsbaanpad en aan de Apollolaan, in de toekomst zal verdwijnen. Daarnaast speelt een rol dat de behoefte aan parkeerplaatsen zal toenemen door stijging van het aantal bezoekers van het RAI-complex (hierna ook te noemen de RAI) (8) en

als gevolg van de vestiging van de Permanente Milieu Expositie en de plannen rond het Olympisch Stadion (2, 7 en 8). Diverse adressanten zijn de mening toegedaan, dat de ernst van de problematiek wordt onderschat (15, 16). Bovendien wordt aangevoerd, dat de door de Dienst Ruimtelijke Ordening gemaakte berekeningen onjuist zijn en gebaseerd op tendentieuze materiaal (1). Bovendien zijn deze gedeeltelijk achterhaald en gedeeltelijk te optimistisch (8). Aangevoerd wordt, dat de huidige infrastructuur niet op het te verwerken verkeersaanbod is berekend (18). Door filevorming als gevolg van de grote verkeersdrukte worden de woonbuurten in de directe omgeving van de RAI moeilijk bereikbaar, met name ook voor artsen en ambulances (15 en 16). De in het bestemmingsplan genoemde oplossingen voor de verkeers- en parkeerproblematiek zijn nog steeds onvoldoende (17). Voorts wordt aangevoerd, dat de overlast in Buitenveldert-noord nu al niet is te tolereren, terwijl die overlast als gevolg van de beoogde uitbreiding van de RAI nog verder zal toenemen (7, 12, 18 en 19). Daardoor zal het woonklimaat en het vestigingsklimaat voor bedrijven in Buitenveldert verslechteren. Ten onrechte worden hiertegen geen substantiële maatregelen genomen (19).

Beantwoording.

In het algemeen wordt gesteld, dat een verkeersbeleid in geval van een attractie als de RAI primair een parkeerbeleid is. Het zijn de mogelijkheden tot de verwachtingen ten aanzien van het parkeren die de verkeersoverlast bepalen. In die zin moet een onderscheid worden gemaakt tussen de overlast die de huidige RAI in de omliggende buurten veroorzaken en de noodzaak, de gevolgen van de korte termijn uitbreiding van de RAI op te vangen.

Wat de huidige overlast betreft, is in overleg met de buurt vastgesteld, dat deze in elk geval moet worden bestreden, zelfs als een eventuele uitbreiding van de RAI niet zou doorgaan. Hiertoe is inmiddels een pakket parkeerregulerende maatregelen in de woonbuurten in werking getreden (zie verder ad b).

Het gevolg van deze maatregelen zal zijn, dat de verkeersdruk op andere wijze moet worden verwerkt. In de eerste plaats wordt in dat verband gewezen op de vergaande verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Na de realisering van de zuidtak van de NS, de sneltram naar Amstelveen en de ringspoorbaan naar Sloterdijk is de locatie RAI optimaal bereikbaar met het openbaar vervoer, zodat een belangrijke wijziging van de vervoersstromen is te verwachten (de zogenaamde modal split).

Daarnaast is er de noodzaak te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen in of op loopafstand van de RAI, teneinde de parkeerdruk te kunnen opvangen. Het bestemmingsplan voorziet derhalve in 1620 extra parkeerplaatsen, gedeeltelijk onder de uitbreiding van de RAI (850) en gedeeltelijk aan de Van Leijenberghlaan in Buitenveldert (770). Deze extra parkeerplaatsen zullen in combinatie met de werende maatregelen in de omliggende buurten de parkeeroverlast en in het verlengde daarvan de verkeersoverlast drastisch beperken.

Ten aanzien van de extra verkeers- en parkeerdruk als gevolg van de uitbreiding van de RAI wordt er allereerst op gewezen, dat deze uitbreiding vooral een gevolg is van de toegenomen vraag naar kleine gespecialiseerde vakbeurzen en congressen; derhalve worden er slechts 330.000 extra bezoekers per jaar verwacht, die gespreid van de parkeervoorzieningen gebruik zullen maken. De capaciteit van deze voorzieningen is nu reeds van dien aard, dat alleen bij grote publieksbeurzen overlast optreedt, de zogenaamde piekdagen. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen met 1620 zal het aantal piekdagen, wanneer de totale capaciteit niet voldoende is, tot slechts enkele dagen per jaar doen verminderen, zelfs als rekening wordt gehouden met het extra bezoek als gevolg van de zogenaamde kortetermijnuitbreiding van de RAI. Naar onze mening biedt het totale pakket van vorenomschreven maatregelen een adequate oplossing voor de overlast in de omliggende buurten en de opvang van de parkeerdruk.

Door een aantal adressanten wordt gepleit voor een nog verdere vergroting van het parkeerareaal direct bij het huidige RAI-complex. Dit zou het gebruik van diverse verspreid liggende terreinen onnodig maken. De capaciteit van de Europaboulevard en met name de mogelijkheid om de verkeersstroom vanaf de parkeervoorziening bij de RAI op te vangen, staat evenwel een verdere vergroting dan genoemde 850 parkeerplaatsen niet toe. De situatie op het kruispunt Europaboulevard/parkeerterrein RAI laat ten behoeve van het inrijden in de ochtenduren wel een uitbreiding toe van de capaciteit, maar door de toevoeging van 850 parkeerplaatsen op en onder de nieuwe hal wordt de restcapaciteit in de late middaguren volledig benut.

De fileproblemen op de aan- en afvoerwegen worden nu reeds in diverse bezwaren naar voren gebracht. Ten aanzien van dit punt wordt opgemerkt, dat het beleid van Amsterdam primair is gericht op het verbeteren van het openbaar vervoer daar waar knelpunten ontstaan om aldus een alternatief te bieden. In dat verband wijzen wij nogmaals op realisering van de zuidtak van de NS, de sneltram naar Amstelveen en de ringspoorlijn naar Sloterdijk, welke te zamen de locatie RAI optimaal zullen ontsluiten per openbaar vervoer. Verder zijn wij van mening, dat door een zekere spreiding van de parkeervoorzieningen ook een spreiding van de congestie over de verschillende aan- en afvoerwegen ontstaat. Het door adressanten gesignaleerde bezwaar, dat deze spreiding te veel onduidelijkheid schept en derhalve onnodige verkeersbewegingen zal uitlokken, dient te worden ondervangen door een adequate signalering langs de hoofdtoevoerroutes (zie ad b).

Een structurele grootschalige parkeervoorziening zal naar onze mening moeten worden gezien in samenhang met de uitbreiding op lange termijn van de RAI. De NV RAI heeft een studie verricht naar de mogelijkheid om daarvoor de ruimte te benutten in het dijklichaam van rijksweg nr. 10. Planologisch bleken daaraan grote bezwaren verbonden, maar vooral de financiële risico's zijn van dien aard, dat het realiseren van een dergelijke voorziening niet verantwoord is. Aangezien de RAI de garage maar een beperkt aantal dagen per jaar zal benutten, zal de exploitatie van een dergelijke garage, naar wij vrezen, voor een groot deel moeten

komen uit additioneel gebruik. Het zal duidelijk zijn dat een verdere kantoorontwikkeling langs de zuidas in dat geval een voor de hand liggende optie is. Het verplaatsen van de verkeersdruk van de RAI naar de garage zou alsdan leiden tot een toename van de druk op de infrastructuur langs de zuidas, die wij ongewenst vinden. Bovendien zou daarmee een forse claim worden gelegd op realisering van de uitbreiding op lange termijn in Buitenveldert. Gezien de discussie die zowel met belangengroeperingen en buurtbewoners als met het stadsdeelbestuur van Buitenveldert is gevoerd, achten wij het leggen van een zo zware claim ten aanzien van de locatie voor de uitbreiding op lange termijn in dit stadium prematuur.

Ten aanzien van de overlast die de bedrijven in Buitenveldert-noord menen te moeten vrezen als gevolg van de parkeer- en verkeersdruk, moeten wij erop wijzen, dat het parkeerterrein Drentestraat rechtstreeks op de De Boelelaan zal worden ontsloten en dat de capaciteit van de kruising De Boelelaan/Europaboulevard wezenlijk zal worden vergroot door de realisering van een aparte afslag. De bereikbaarheid van de bedrijven zal daarmee zijn gewaarborgd. Bovendien zullen er speciaal op verzoek van deze bedrijven 100 extra parkeerplaatsen worden aangelegd. In het algemeen kan worden gesteld, dat het grote aantal parkeerplaatsen in de directe nabijheid van deze bedrijven op dagen dat er geen sprake is van een piek in het RAI-bezoek zeer op prijs wordt gesteld.

Het verwijt van de adressanten, vermeld onder 1 en 8, dat de door de Dienst Ruimtelijke Ordening gemaakte berekeningen onjuist zijn en gebaseerd op tendentieuze en achterhaald materiaal, is niet terecht. De dienst heeft gebruik gemaakt van het beschikbare meest recente materiaal, verkregen op grond van onderzoek en tellingen. Indien uit dat materiaal al tendenzen zijn af te leiden, wijzen die weliswaar in de richting van een toename van het bezoek, doch niet op een toename van de pieken die voor de overlast zorgen.

De door de adressant, vermeld onder 2, vermelde ontwikkelingen en bouwinitiatieven in Zuid (Nederlandse Middenstandsbank, Assurantiebeurs, Rijksverzamelgebouw, Zuidplein) liggen alle in een ander deel van de wijk, niet in het bestemmingsplangebied hier aan de orde. Alle plannen hebben de voorgeschreven procedures doorlopen. Het parkeren is daarbij uitgebreid aan de orde geweest; er bestond geen aanleiding af te zien van de bouw, omdat adequate maatregelen op het gebied van het parkeren zijn genomen.

Voorts wordt een toename van de parkeeroverlast gevreesd door de plannen rond het Olympisch Stadion en de vestiging van de Permanente Milieu Expositie. De planontwikkeling voor het gebied rond het huidige Olympisch Stadion is in gang gezet, waarbij ook het overloopparkerterrein voor de RAI in het geding is; daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd, dat de benodigde parkeerplaatsen in het plangebied aanwezig zullen blijven. Er zullen derhalve geen gevolgen zijn voor de parkeersituatie met betrekking tot de RAI.

Ook voor de plannen voor de Permanente Milieu Expositie, waarvan de haalbaarheid nog moet worden aangetoond, geldt, dat het parkeervraagstuk in samenhang met de verdere planvorming voor dit park tot een oplossing zal worden gebracht. Mogelijk kan in de toekomst de aanleg van de ringspoorbaan van Sloterdijk naar Zuidoost een rol spelen in de bereikbaarheid van parkeerterreinen aan de rand van de stad.

Ad b. De maatregelen ter wering van de parkeeroverlast in de woonbuurten.

De adressanten, vermeld onder 3, 8, 16, 19, 22, 24 tot en met 27 en 28 tot en met 1313, zijn van mening, dat de parkeerregulerende maatregelen in de woonbuurten eerst op hun effectiviteit moeten worden getoetst, voordat een beslissing wordt genomen over de uitbreiding van de RAI op korte termijn. In het verleden zijn al vaker beloften gedaan om de overlast daadwerkelijk aan te pakken, doch de overlast is de afgelopen jaren alleen maar erger geworden.

Daarnaast wordt door adressanten, woonachtig te Buitenveldert, alsmede door aldaar gevestigde bedrijven gevreesd voor toename van de parkeeroverlast te Buitenveldert als gevolg van het afsluiten van de woonbuurten in de directe omgeving van de RAI (7 en 19).

De adressanten, vermeld onder 10, 13 en 15, hebben bezwaar tegen de wijze van uitvoering van de maatregelen, menen dat de verkeerde toegangen tot de buurt worden afgesloten dan wel gehandhaafd, achten de geplaatste paaltjes ontsierend, vrezen gettovorming, hebben bezwaar tegen het moeilijker bereikbaar worden van de buurten en de daarin gelegen voorzieningen zoals het verzorgingstehuis en constateren dat vooral voor invaliden het parkeren en in- en uitrijden als gevolg van het afsluiten van straten ernstig wordt bemoeilijkt.

Volgens de adressant, vermeld onder 8, moet eerst de maatschappelijke aanvaardbaarheid worden aangetoond, alvorens tot planologische besluitvorming met betrekking tot de RAI kan worden overgegaan.

Ten slotte maakt de adressant, vermeld onder 16, er bezwaar tegen, dat de maatregelen uitsluitend worden getroffen indien grote beurzen of tentoonstellingen in de RAI plaatsvinden. Hij is van mening, dat het toepassen van de maatregelen ook moet plaatsvinden bij kleinere beurzen, omdat ook in die gevallen overlast voor de woonbuurten bestaat.

Beantwoording.

Aangedrongen wordt op een koppeling tussen de uitbreiding van de RAI en de parkeeroverlast in de woonbuurten, in die zin, dat pas tot uitbreiding wordt besloten als de effectiviteit van de maatregelen in de buurten vaststaat. Hier is — mede naar aanleiding van het gevoerde overleg — bewust niet voor gekozen. Ten aanzien van de overlast die de buurten rond de RAI ondervinden, moet een onderscheid worden gemaakt tussen de reeds bestaande overlast als gevolg van de huidige RAI en de noodzaak de gevolgen van de uitbreiding van het RAI-complex op te vangen. Mede naar aanleiding van het intensief gevoerde overleg is als uitgangspunt genomen,

dat de reeds bestaande overlast in elk geval moet worden bestreden, zelfs als een eventuele uitbreiding van het complex niet zou doorgaan; derhalve is een werkgroep gevormd — bestaande uit vertegenwoordigers van de omliggende buurten, het bedrijfsgebied in Buitenveldert, de RAI en de gemeente — die een voorstel heeft gedaan over een aantal te nemen maatregelen ter wering van de overlast. Dit pakket maatregelen is inmiddels — na fiatting door de Commissie voor Verkeer — in werking getreden.

De effectiviteit van de genomen maatregelen kan thans nog niet in volle omvang worden gemeten. Wij hebben er overigens alle vertrouwen in, dat de getroffen maatregelen een oplossing vormen voor de overlast in de woonbuurten, gezien de eerder in de Wielingenbuurt uitgevoerde parkeerproef. In 1985 is in overleg met het Comité Buurtbewoners RAI besloten, tijdens hoogtijdagen van de RAI de toegangsstraten tot die buurt af te sluiten voor al het autoverkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer. Uit die proef is lering getrokken en met de opgedane ervaringen is thans op veel grotere schaal een aantal maatregelen ingevoerd, aangepast aan de specifieke situaties die zich in de verschillende buurten voordoen. Van deze maatregelen verwachten wij een positief resultaat. Met de overlepartners is afgesproken de ingevoerde maatregelen over enige tijd te evalueren.

Indien nodig, zullen de maatregelen in overleg met de buurt worden bijgesteld. Overigens zijn de eerste ervaringen met vorenomschreven maatregelen, opgedaan tijdens de Firato, bemoedigend.

Sommige adressanten hebben de verwachting, dat als gevolg van het afsluiten van de buurten rondom de RAI de overlast in Buitenveldert zal toenemen. Wij hebben die verwachting niet. Wij wijzen er in dit verband op, dat de maatregelen in de buurten niet op zich staan, maar één geheel vormen met maatregelen in de hoofdstraten rond de RAI en maatregelen op het gebied van verkeersbegeleiding en bewegwijzering. Het totale pakket is tegelijkertijd ingevoerd. Juist de verbeterde bewegwijzering zal ertoe leiden, dat automobilisten automatisch op de parkeerterreinen bij de RAI terecht komen, zodra de parkeergarage onder het complex vol is. Overigens was de situatie voorheen veelal zo, dat automobilisten in eerste instantie gratis parkeerplaatsen in de buurten rondom de RAI zochten; wij hebben niet de ervaring, dat daarbij ook gebruik werd gemaakt van parkeerplaatsen in Buitenveldert. In het algemeen wordt de loopafstand tot Buitenveldert te groot geacht. Naar verwachting zal in dit gedrag van automobilisten geen verandering optreden. Integendeel, verwacht wordt dat men via de goede bewegwijzering meer gebruik maakt van verder weg gelegen parkeerterreinen en aldaar beschikbare pendelbussen.

Diverse adressanten verkeren in de veronderstelling, dat tijdens kleine beurzen geen maatregelen worden getroffen, hoewel — naar hun mening — ook dan sprake is van overlast. Deze veronderstelling is onjuist; in de buurten rondom de RAI zijn verschillende soorten maatregelen getroffen, te weten permanente afsluitingen van woonstraten, die derhalve ook bij kleine beurzen in stand worden gehouden, en semi-permanente

afsluitingen, die alleen bij grote manifestaties worden geplaatst. Bij deze grote manifestaties worden de ingangen tot de woonbuurten tevens bewaakt.

De maatschappelijke aanvaardbaarheid van de parkeerregulerende maatregelen in de woonbuurten vormt voor een aantal adressanten een punt van bezwaar. Wij hebben er begrip voor, dat het afsluiten van de woonstraten voor bewoners een andere vorm van overlast kan veroorzaken. De getroffen maatregelen zijn daarom in nauw overleg met de belangengroepen uit de buurten bedacht; tot in detail zijn de maatregelen met de buurtvertegenwoordigers doorgesproken. Met nadruk wijzen wij erop, dat de buurten met name ontoegankelijk zijn gemaakt voor mensen die de buurten niet kennen en niet als bestemmingsverkeer kunnen worden beschouwd.

Het beleid is erop gericht, de toegangen tot de buurten op plaatsen te projecteren die juist voor deze automobilisten moeilijk zijn te vinden. Dit is de reden, dat de bewaakte toegangen van de RAI af gekeerd zijn. Overigens kunnen bewoners en vaste bezoekers van de buurten met een parkeerkaart zonder enig probleem toegang tot de buurt verkrijgen; ten aanzien van incidentele bezoekers is afgesproken dat zij toegang verkrijgen indien hun bezoek aan de buurt op enigerlei wijze aannemelijk wordt gemaakt. Wij zijn van mening, dat de door adressanten verwachte problemen als gevolg van de wijze van uitvoering van de parkeermaatregelen zich nauwelijks zullen voordoen en zeker niet opwegen tegen het voorkomen van parkeeroverlast door bezoekers van de RAI.

Ad c. Aantasting van het Beatrixpark.

Een groot aantal adressanten maakt bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan, omdat als gevolg daarvan het Beatrixpark onherstelbaar zal worden aangetast, enerzijds door de geprojecteerde uitbreiding van de RAI en anderzijds door het geprojecteerde parkeerterrein aan de Prinses Irenestraat ten zuiden van het St. Nicolaaslyceum (2, 8, 9, 20, 28 tot en met 1313). Deze aantasting klemmt te meer, daar Zuid toch al over zo weinig groenvoorzieningen beschikt (14 en 28 tot en met 1313).

Volgens adressanten is de uitbreiding van de RAI geprojecteerd op een plek die in het verleden als park is ingericht. Dit gedeelte van het park heeft een waardevol karakter, waarbij in het bijzonder wordt gewezen op de lelietuin en een aantal waardevolle bomen (9). Bovendien maakt deze zone deel uit van een belangrijke fietsroute (8, 11 en 20).

Het parkeerterrein aan de Prinses Irenestraat is onaanvaardbaar, omdat het zal leiden tot vervuiling van het park en uitholling van de groenfunctie van het park. De geplande compensatie van het park wordt hierdoor waardeloos vanwege de grote druk die op dat gebied zal ontstaan. Bovendien wordt gevreesd dat het parkeerterrein zal leiden tot een verstoorde verkeersafwikkeling op de Beethovenstraat (8, 9, 11, 20 en 28 tot en met 1313).

Beantwoording.

De thans aan de orde zijnde uitbreiding van het RAI-complex is geprojecteerd op een terrein dat nu nog deel uitmaakt van het Beatrixpark. Anders dan adressanten zijn wij van mening, dat dit gedeelte van het park als gevolg van de geïsoleerde ligging en de nabijheid van rijksweg nr. 10 niet als waardevol kan worden aangemerkt. Niettemin hebben drie aspecten onze bijzondere aandacht gehad, te weten compensatie van het verloren gegane gedeelte, behoud van de waardevolle bomen en de fietsroute. Ten aanzien van deze drie aspecten zijn naar onze mening goede oplossingen gevonden. Het verlies aan park wordt gecompenseerd.

Ten behoeve van de uitbreiding van het RAI-complex is circa 24.500 m² terrein nodig. Volgens het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat ter visie is gelegd, zou dit verlies voor het grootste gedeelte worden gecompenseerd, namelijk met 17.500 m². Gelet op het grote aantal bezwaren tegen het aan de Prinses Irenestraat geprojecteerde parkeerterrein, stellen wij u voor, dit terrein te verplaatsen naar de Van Leijenberghlaan en het terrein aan de Prinses Irenestraat in te richten als park (zie hierna). De totale compensatie komt daarmee op circa 39.000 m² en overtreft het verloren gegane parkgedeelte in ruime mate. Daarmee vervalt onzes inziens ook het bezwaar van de adressanten, vermeld onder 14 en 28 tot en met 1313.

Wat betreft de waardevolle bomen merken wij op, dat in nauw overleg met de adressante, vermeld onder 9, dit voorjaar maatregelen zijn getroffen, gericht op het behoud van deze bomen. Wij gaan ervan uit dat deze bomen — nu maatregelen zijn getroffen — kunnen worden verplaatst.

De fietsroute langs de „groene zoom” als bedoeld door de adressanten, vermeld onder 8, 11 en 20, blijft in stand en wordt uitsluitend ter plaatse van de nieuwe hal omgelegd.

Door de adressante, vermeld onder 9, is bezwaar gemaakt tegen het verdwijnen van de lelietuin. Deze tuin, die thans in een verwaarloosde staat van onderhoud verkeert, zal inderdaad niet op de huidige plaats kunnen worden gehandhaafd.

Op grond van het gevoerde overleg en naar aanleiding van de ingediende bezwaren tegen het parkeerterrein ten zuiden van het St. Nicolaaslyceum, stellen wij u voor, de bezwaren van de adressanten, vermeld onder 8, 9, 11, 20 en 28 tot en met 1313, op dit punt gegrond te verklaren. De plankaart en de voorschriften zijn op dit punt aangepast, in die zin, dat de bestemming parkeerterrein is vervallen en het desbetreffende terrein de bestemming openbaar groen heeft gekregen. De vervangende parkeercapaciteit zal worden ingericht op het terrein aan de Van Leijenberghlaan. Het overleg over de inrichting van het terrein met het stadsdeel Buitenveldert zal aansluitend aan de vaststelling van het bestemmingsplan worden gevoerd.

Ad d. Onvoldoende onderzoek naar gedeeltelijke verplaatsing van de RAI.

De adressanten, vermeld onder 3, 5, 7, 8, 12, 14, 22, 24 tot en met 27 en 28 tot en met 1313, menen, dat gedeeltelijke verplaatsing ten onrechte

niet is onderzocht. Met name het door de Stichting Overleg RAI Buurten aangedragen idee, waarbij een deel van het huidige RAI-terrein een andere meer passende bestemming krijgt, dient nader te worden onderzocht. Ten onrechte wordt gesuggereerd, dat een en ander financieel niet haalbaar is (8).

Beantwoording.

Gedeeltelijke verplaatsing van de RAI overeenkomstig het scenario van de Stichting Overleg RAI Buurten is om een aantal redenen niet nader onderzocht. In de eerste plaats is een dergelijk scenario in strijd met de bestuurlijke uitgangspunten zoals op 24 november 1986 is vastgesteld door de Commissie voor Ruimtelijke Ordening en Bestuursinformatie. Op verzoek van de commissie dienden de mogelijkheden van het elders stichten van een zogenaamde Tweeling-RAI te worden onderzocht, doch uitgangspunt daarbij was handhaving van de huidige RAI op de huidige plaats.

In de tweede plaats zou onderzoek naar het — in een later stadium ingebrachte — scenario van de buurt een aanzienlijke vertraging in de besluitvormingsprocedure tot gevolg hebben gehad. Juist omdat de planning toch al zeer krap is, zou deze vertraging onaanvaardbaar zijn geweest.

De belangrijkste reden echter om niet op het verzoek van de buurt in te gaan, is het feit, dat het slopen van een gedeelte van het huidige complex en nieuwbouw elders een grote kapitaalvernietiging betekent. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de hoge kosten van nieuwbouw van circa f 4000 per m², infrastructurele voorzieningen en openbaar vervoervoorzieningen elders. Al met al zou uitvoering van het buurtscenario gepaard gaan met een dermate grote kapitaalvernietiging annex hoge investeringen, dat de dekking voor die kosten vrijwel uitsluitend kan worden verkregen uit grootschalige kantoorontwikkeling op de plaats van het huidige complex. Het moge duidelijk zijn, dat in dat geval opnieuw ernstig voor verkeers- en parkeerproblemen moet worden gevreesd en in dat geval niet alleen op piekdagen, maar op alle werkdagen. Een garantie voor de beëindiging c.q. beperking van de overlast kan onzes inziens dan ook niet van het buurtscenario worden verwacht.

Ad e. De consequenties van de uitbreiding op korte termijn voor de uitbreiding op lange termijn.

Gesteld wordt, dat de besluitvorming over beide uitbreidingen van het RAI-complex ten onrechte is losgekoppeld. Volgens adressanten werkt de thans aan de orde zijnde uitbreiding in de hand, dat de toekomstige uitbreiding in het Beatrixpark of in Buitenveldert op de aldaar aanwezige sportcomplexen zal plaatsvinden (14, 28 tot en met 1313). Thans dient beleid te worden gemaakt, dat niet alleen op de korte maar ook op de middellange termijn gelding heeft. Aangezien nu reeds vaststaat, dat de stadsdeelraad Buitenveldert niet bereid is mee te werken aan een uitbreiding op lange termijn in Buitenveldert, zal de RAI op termijn naar een andere locatie moeten vertrekken (8). In dat licht bezien, is de

huidige investering ten behoeve van de uitbreiding op korte termijn onaanvaardbaar. Dit klemte te meer, daar als gevolg van die uitbreiding een deel van het Beatrixpark verloren gaat.

Een eventueel toekomstige uitbreiding van het RAI-complex in Buitenveldert op het AFC-terrein wordt onaanvaardbaar geacht, omdat dat schadelijk is voor de sportbeoefening in geheel Zuid (14).

Voorts wordt aangevoerd, dat — hoewel van gemeentewege is gesteld dat nu geen beslissing over de uitbreiding op lange termijn wordt genomen — de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan daarvan de geest nog wel degelijk ademt (19).

Beantwoording.

Adressanten zijn van mening, dat niet tot vaststelling van het thans aan de orde zijnde ontwerp-bestemmingsplan moet worden overgegaan zolang niet is beslist over de locatie waarop in de toekomstige behoefte tot uitbreiding van de RAI zal worden voorzien.

Onderschreven wordt, dat zowel op korte als lange termijn beleid moet worden gemaakt. Dit houdt evenwel niet noodzakelijkerwijze in, dat voor de korte en lange termijn het beleid in dezelfde mate van concreetheid gelijktijdig in vergelijkbare produkten tot uitdrukking moet komen. Ook ten aanzien van de uitbreiding van het RAI-complex gaat dit op. Er bestaat zeker een relatie tussen de uitbreiding op korte termijn en die op langere termijn; echter de besluitvorming kan zonder bezwaar worden losgekoppeld, mits de consequenties van het in de tijd gezien eerst genomen besluit — in dit geval over het ontwerp-bestemmingsplan — in volle omvang duidelijk zijn.

Uit het op verzoek van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening en Bestuursinformatie verrichte onderzoek naar het elders realiseren van een tweede RAI blijkt, dat dit niet realistisch is.

Het idee van een tweede RAI vloeit voort uit de wens om de overlast voor de omliggende buurten te beperken door de grote publieksbeurzen en tentoonstellingen naar elders te verplaatsen. Daartoe zou circa 80.000 m² tentoonstellingsoppervlak moeten worden gerealiseerd. In de huidige RAI blijven dan de gespecialiseerde vakbeurzen en congressen.

In principe voldoen de locaties Geuzenveld en Duivendrecht aan de eisen die aan een dergelijk project moeten worden gesteld. Stedebouwkundig zijn er vooral ten aanzien van Geuzenveld, maar ook met betrekking tot Duivendrecht, vraagtekens betreffende de geïsoleerde ligging en het ontbreken van voldoende aanvullende voorzieningen in de nabije omgeving. Doorslaggevend is echter, dat een tweede RAI van 80.000 m² tentoonstellingsoppervlak bedrijfseconomisch niet realistisch is, aangezien het een enorme overcapaciteit oplevert, die op geen enkele wijze exploiteerbaar is te maken. De bedrijfsexploitatie levert hooguit de helft van de kapitaallasten die met een dergelijke investering zijn gemoeid.

Aangezien het idee van een tweede RAI niet aansluit op de verwachte marktontwikkelingen, is ook een scenario onderzocht dat wel is gebaseerd op de door de RAI getaxeerde groeimogelijkheden op lange termijn, zijnde

28.000 m² tentoonstellingsoppervlak. De grote publieksbeurzen blijven dan op de huidige locatie. Voor dit uitbreidingscenario komt naast Geuzenveld en Duivendrecht ook Buitenveldert in aanmerking, dat wil zeggen de kop van de reservering voor rijksweg nr. 3. Zowel stedenbouwkundig als bedrijfseconomisch verdient de locatie kop rijksweg nr. 3 de voorkeur. Ook de uitstralingseffecten zijn daar het grootst. De beide andere locaties liggen naar verhouding geïsoleerd. In Geuzenveld is vooral de bereikbaarheid met het openbaar vervoer onvoldoende. Bovendien zijn er in de directe omgeving onvoldoende aanvullende voorzieningen, zoals hotels, horeca en detailhandel. De locatie kop rijksweg nr. 3 benadert de „alles onder een dak“-formule zo dicht mogelijk, zeker indien een hoogwaardige verbinding met het huidige complex wordt gerealiseerd. In dat geval kan onzes inziens ook van het bestaande congrescentrum gebruik worden gemaakt. In Geuzenveld en Duivendrecht zal een nieuw congrescentrum moeten worden gebouwd vanwege de toenemende verwevenheid tussen vakbeurzen en congressen.

Uit het vorenstaande kan worden afgeleid, dat, indien te zijner tijd uit de marktontwikkelingen voor beurzen en congressen mocht blijken dat een verdere uitbreiding van de RAI noodzakelijk is, deze uitbreiding bij voorkeur in de directe nabijheid van het bestaande complex zal moeten worden gerealiseerd. De locatie kop rijksweg nr. 3 in Buitenveldert is daarvoor dan de meest geschikte locatie. In dat licht bezien bestaat er nu geen reden ten behoeve van de uitbreiding op korte termijn een andere locatie dan die bij het huidige complex te overwegen. Deze conclusie is de meest vergaande relatie die thans bestaat tussen de nu aan de orde zijnde uitbreiding van het RAI-complex en de uitbreiding op langere termijn. Met nadruk wijzen wij erop, dat thans nog niet vaststaat in welke richting de markt voor beurzen en congressen zich zal ontwikkelen, zodat concrete besluitvorming over uitbreiding op langere termijn op dit moment prematuur zou zijn. De feitelijke noodzaak voor een uitbreiding van de RAI op langere termijn zal pas in de jaren negentig blijken.

De mening van de adressant, vermeld onder 8, dat de huidige investering in de uitbreiding op korte termijn onaanvaardbaar is, omdat reeds nu vaststaat dat de RAI op termijn naar elders zal moeten vertrekken, aangezien de stadsdeelraad Buitenveldert niet bereid is, medewerking te verlenen aan het realiseren van een uitbreiding van het complex in Buitenveldert, delen wij niet. Bij een reservering van de locatie kop van rijksweg nr. 3 is de relatie structuurplan/bestemmingsplan aan de orde. Momenteel heeft de kop van rijksweg nr. 3 in het structuurplan de bestemming stedelijk groen. De uitbreiding van de RAI is niet in overeenstemming met deze bestemming, zodat een afwijkingsprocedure zal moeten worden gevolgd, indien te zijner tijd feitelijke realisering van de uitbreiding aldaar wenselijk blijkt. Daarbij zal alsdan uiteraard uitgebreid overleg met het stadsdeel Buitenveldert noodzakelijk zijn; de juridische mogelijkheden van reservering van de locatie kunnen daarbij zo nodig onderwerp van gesprek zijn.

Indien uitbreiding van de RAI op de kop van rijksweg nr. 3 zou plaatsvinden, betekent dat, dat de AFC-terreinen dienen te verdwijnen. Dat

dit, zoals de adressante, vermeld onder 14, stelt, schadelijk is voor de sportbeoefening in geheel Zuid komt ons niet aannemelijk voor. Uiteraard zal in dat geval moeten worden gezocht naar een voor alle partijen aanvaardbare alternatieve locatie.

Ad f. Overige bezwaren

1. De adressant, vermeld onder 4, voert aan, dat uitbreiding van de RAI ten koste van het groen de RAI op zich onaantrekkelijker maakt voor bezoekers van het complex. Adressant acht uitbreiding van de RAI niet goed voor de gemeentelijke economie en meent dat de voorkeur moet worden gegeven aan uitbreiding in Zuidoost.

Beantwoording.

Ten aanzien van het bezwaar van de adressant, dat de RAI door de uitbreiding onaantrekkelijker wordt voor bezoekers, merken wij op, dat wij noch de NV RAI die verwachting hebben. De uitbreiding van de RAI is juist bedoeld om ervoor te zorgen, dat het complex blijft voldoen aan de hoge eisen die de gebruikers en bezoekers aan dergelijke accommodaties stellen.

De mening van adressant, dat uitbreiding van de RAI niet goed zou zijn voor de gemeentelijke economie delen wij niet. De RAI is onzes inziens in economisch opzicht buitengewoon belangrijk voor Amsterdam en zal de mogelijkheid moeten hebben die economische betekenis te blijven vervullen, onder meer door de uitbreiding van het complex zoals thans aan de orde.

2. De adressante, vermeld onder 5, heeft bezwaar tegen de voor de uitbreiding van het RAI-complex gekozen locatie, omdat deze niet goed bereikbaar is per openbaar vervoer en er onvoldoende adequate parkeergelegenheid is. Bovendien acht zij het benutten van een deel van het Beatrixpark en — op langere termijn — de sportvelden te Buitenveldert een gemakzuchtige keuze. Volgens haar zou het gemeentebestuur een creatievere oplossing moeten bedenken, bij voorbeeld door de uitbreiding te doen plaatsvinden aan de oostzijde van het huidige complex.

Beantwoording.

De stelling van adressante, dat de locatie van de RAI-uitbreiding niet goed bereikbaar is per openbaar vervoer, kunnen wij niet delen. Naar ons oordeel is deze locatie goed bereikbaar per openbaar vervoer en deze bereikbaarheid zal de komende jaren overigens nog verbeteren door de lijn 15 als trambaan te realiseren, de voltooiing van de zuidelijke tak van de ringspoorbaan en de aanleg van de sneltram naar Amstelveen. Door de infrastructurele werken aan de ringspoorbaan wordt de RAI na 1994 vanuit de richtingen Utrecht en Centraal Station met één keer overstappen bereikbaar en vanuit de richting Weesp/Amersfoort zonder overstappen. Na voltooiing van de Amstelveenlijn zal bij grootschalige evenementen in de

RAI extra sneltrammaterieel worden ingezet tussen het Centraal Station en het RAI-complex (Evenementenlijn). De opmerking van adressante inzake een metrolijn van het Centraal Station naar de RAI kunnen wij niet plaatsen; gemeentelijke plannen in die richting zijn ons niet bekend.

Adressante is van mening, dat aan de oostzijde van het complex nog voldoende ruimte aanwezig is voor de thans aan de orde zijn uitbreiding van het RAI-complex. Zij doelt daarbij op het voormalige eindpunt van lijn 4. Deze locatie is evenwel te klein van afmetingen om aldaar een tentoonstellingshal met werkterrassen te realiseren, nog afgezien van de problemen die spelen ten aanzien van de bereikbaarheid van de locatie en de verbinding met het huidige complex.

3. De adressant onder 6, maakt bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan omdat hem niet is gebleken dat de door hem in het kader van het zogenaamde art. 10-overleg gemaakte opmerkingen inzake het park-and-ride (P+R)-parkeren in de toelichting bij het plan zijn verwerkt. Voor de behoefte van 350 P+R-plaatsen is volgens adressante nog geen bevredigende oplossing gevonden. Met name op tentoonstellingsdagen is de thans beschikbare capaciteit op het HTS-terrein op termijn ontoereikend.

Beantwoording.

In genoemde correspondentie en het overleg dat destijds heeft plaatsgevonden, is door de adressant de behoefte aan het aantal parkeerplaatsen geraamd op 350. Op tentoonstellingsdagen zijn maximaal 130 plaatsen beschikbaar. Het blijkt echter, dat deze plaatsen de afgelopen jaren lang niet volledig zijn benut. Een sterke toename van dit gebruik in de toekomst wordt niet verwacht. Dat het terrein op termijn ontoereikend zal zijn, is dan ook onwaarschijnlijk.

Overigens maakt de ligging van het HTS-terrein dit terrein minder geschikt voor P+R; het ligt vrij ver de stad in. De P+R-functie zou meer aan de rand van de stad nabij invalswegen moeten worden gesitueerd, opdat het rijden met de auto vanuit de stad naar het station niet wordt gestimuleerd. In die gevallen namelijk behoort het stedelijk vervoer de P+R-functie over te nemen, met name wanneer het gaat om regelmatige reizen. Voor individuele ritten per auto naar het station is een beperkt aantal plaatsen voor lang- en kortparkeerders aanwezig.

Het in de toelichting genoemde aantal van 668 parkeerplaatsen op het HTS-terrein is inclusief de 130 plaatsen die op tentoonstellingsdagen voor P+R beschikbaar zijn. Gezien het beperkte gebruik dat men van het P+R-terrein maakt, zijn deze plaatsen gerekend bij de totale parkeercapaciteit voor de RAI, omdat de plaatsen in veel gevallen worden bezet door bezoekers en exposanten van de RAI. De toelichting bij het bestemmingsplan is in dit opzicht aangevuld.

4. De verwachting dat de RAI ook na uitbreiding een blijvend negatief bedrijfseconomisch resultaat blijft houden in combinatie met de gemeenschappelijke kosten en maatschappelijke lasten van de uitbreiding,

maken naar het oordeel van de adressant, vermeld onder 8, verplaatsing van de RAI minder kostbaar dan de thans voorgestelde uitbreiding in het Beatrixpark plus een uitbreiding op langere termijn te Buitenveldert. Voorts acht adressant de uitbreiding van de RAI niet in overeenstemming met het streekplan en het structuurplan.

Beantwoording.

De verwachting, of de RAI al dan niet een blijvend negatief bedrijfseconomisch resultaat houdt, is in het kader van het bestemmingsplan niet relevant. Het bestemmingsplan legt de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden vast. Opgemerkt wordt, dat de uitbreiding geen nadelig saldo in de grondexploitatie tot gevolg heeft. De maatschappelijke kosten zijn moeilijk kwantificeerbaar en nauwelijks af te zetten tegen de maatschappelijke baten. Het is een onbewezen stelling, dat de met gedeeltelijke verplaatsing van de RAI gepaard gaande maatschappelijke kosten lager zijn dan die van de thans voorgestelde uitbreiding. Voor het overige commentaar of de bezwaren van adressant inzake gedeeltelijke verplaatsing van het RAI-complex wordt verwezen naar het hiervoor gestelde ad *d*.

Bij de vaststelling van het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied door Provinciale Staten van Noord-Holland is de RAI uitgebreid onderwerp van discussie geweest. In die discussie speelde met name fase I van de uitbreiding van het RAI-complex (uitbreiding op korte termijn), alsmede de compensatie van het Beatrixpark en de destijds aangelegde groene zoom een rol. Uit de discussie blijkt, dat Provinciale Staten de uitbreiding op korte termijn aanvaardbaar achtten. Daarbij is gesteld, dat de uitbreiding fase I mogelijk moet zijn; Provinciale Staten achtten dit een zaak van de gemeente Amsterdam. Tevens hebben Provinciale Staten zeker willen stellen, dat daardoor verloren gegaan groen wordt gecompenseerd. Bovendien hebben Provinciale Staten bepaald, dat de fase II-uitbreiding (op langere termijn) niet in het Beatrixpark zal plaatsvinden. De neerslag van deze discussie is verrat in een door de Provinciale Staten aangenomen voorstel. Onzes inziens kan derhalve niet worden gesteld, dat het bestemmingsplan RAI e.o. in strijd is met het streekplan.

Wij achten het bestemmingsplan evenmin in strijd met het Structuurplan voor Amsterdam, de stad centraal. Het Structuurplan voor Amsterdam geeft voor de desbetreffende vlek de bestemming dienstverlening aan; het bestemmingsplan past binnen deze bestemming. Indien door adressant wordt bedoeld, dat de begrenzing van die vlek en de begrenzing van het bebouwingsvlak voor de uitbreiding op korte termijn niet overeenkomen, merken wij op dat dit geen wezenlijke aantasting van het Structuurplan betekent. Overigens speelt een dergelijke detaillering op structuurplanniveau geen rol.

5. De adressant, vermeld onder 10, maakt bezwaar tegen het dichtstraten van toegang nummer 22 en meent voorts, dat toegang nummer 29 kan worden vervangen door een rising step.

Beantwoording.

Voor de beantwoording van de bezwaren die verband houden met de wijze van uitvoering van de parkeermaatregelen in de woonbuurten verwijzen wij naar het hiervoor gestelde ad *b*. De detaillering zoals door adressant in zijn bezwaarschrift naar voren is gebracht, lijkt ons niet opportuun in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

6. De adressanten, vermeld onder 11 en 14, hebben bezwaar tegen de in de kennisgeving opgenomen omschrijving van het plangebied, omdat daaruit zou kunnen worden afgeleid, dat het in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen parkeerterrein aan de Prinses Irenestraat buiten het plangebied valt.

Beantwoording.

In de kennisgeving is de volgende omschrijving van het plangebied opgenomen: het gebied, ongeveer begrensd door de Wielingenstraat, het Europaplein, de Europaboulevard, rijksweg nr. 10 en de Boerenwetering. Wij menen dat deze beschrijving van het plangebied voldoende duidelijk is en voldoet aan datgene wat ermee wordt beoogd, namelijk inzicht verschaffen in de globale begrenzing. Het is overigens niet de kennisgeving, maar het ter visie gelegde bestemmingsplan waaruit de planbegrenzing ondubbelzinnig moet blijken. Ter zijde merken wij nog op, dat de in de kennisgeving opgenomen beschrijving van het plangebied kennelijk niet tot onduidelijkheden heeft geleid, gelet op het grote aantal bezwaren dat is ingebracht tegen de in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen parkeerterrein ten zuiden van het St. Nicolaaslyceum.

7. De adressant, vermeld onder 13, maakt bezwaar tegen:

- a* het voetpad langs de vijver van de Boerenwetering, dat te gebruiken is door auto's;
- b* het feit dat het bestemmingsplan uitsluitend betrekking heeft op de RAI, terwijl samenhang bestaat met nabijgelegen hotels, het World Trade Center (WTC) e.d.;
- c* de wijze van voorbereiding, behandeling en verdediging van het bestemmingsplan;
- d* het niet opnemen van de voor de RAI aangewezen parkeerterreinen en de sneltram in het bestemmingsplan.

Beantwoording.

- Ad *a* Het is noodzakelijk, dat in geval van calamiteiten een afvoermogelijkheid beschikbaar is voor de Brandweer en het vrachtverkeer. Met het oog daarop heeft het voetpad langs de vijver van de Boerenwetering een zwaardere fundering gekregen. Het is geenszins de bedoeling, het voetpad voor de reguliere afvoer van het vrachtverkeer te gebruiken.

- Ad b Voor de gebieden waarin de door adressant bedoelde complexen zijn gelegen, heeft uw Vergadering in het verleden al bestemmingsplannen vastgesteld en later zo nodig herzien. Verwezen wordt naar de bestemmingsplannen Buitenveldert en Prinses Irenestraat e.o. De onderlinge samenhang tussen deze bestemmingsplannen wordt bewaakt door het Structuurplan voor Amsterdam.
- Ad c Wij menen dat ons wat betreft de voorbereiding van het bestemmingsplan RAI e.o. en de daarmee samenhangende besluitvorming geen onzorgvuldigheid kan worden verweten. Het overleg met buurtbewoners en belangengroeperingen uit de buurten is juist in dit geval zeer uitgebreid en intensief geweest. Een en ander moge blijken uit het verslag dat van de inspraak is gemaakt.
- Ad d Voor zover de parkeerterreinen van de RAI vallen binnen het plangebied zijn deze in het bestemmingsplan opgenomen. De relatie tussen de verder van de RAI af gelegen parkeerterreinen en de sneltram die ook buiten het plangebied valt met dit bestemmingsplan, is in de toelichting uiteengezet.

8. De adressant, vermeld onder 17, meent, dat er behoefte is aan een studie naar de ontwikkeling van het centrumgebied rond het WTC te zamen met de RAI. De huidige situatie belemmert het functioneren van het bedrijfsleven in de omgeving van het complex. De thans gepresenteerde oplossingen zijn te beperkt en houden onvoldoende rekening met de omgeving. Gepleit wordt voor verhoging van het aantal parkeerplaatsen op en onder de terreinen van de RAI en een goede elektronische bewegwijzering. Parkeervoorzieningen aan de Van Leijenberghlaan en de Prinses Irenestraat schaden de bereikbaarheid van andere economische activiteiten.

Beantwoording.

Wat betreft de behoefte aan een studie naar de ontwikkeling van het centrumgebied rond het WTC te zamen met de RAI verwijzen wij naar de behandeling van het bezwaar van adressant, vermeld onder 13.

Het verhogen van het aantal parkeerplaatsen op en onder de terreinen van de RAI lost de door adressant gesignaleerde problemen niet op. Opgemerkt wordt, dat de capaciteit van de toeleidende wegen ontoereikend is voor de verwerking van dit extra aanbod, zodat de kans op stremmingen daardoor ernstig zou toenemen. Het nut van een goede bewegwijzering kunnen wij onderschrijven. Afhankelijk van de ervaring met verkeersgeleiding door middel van oranje verrijdbare klapporden zal worden onderzocht of elektronische bewegwijzering de voorkeur verdient.

Dat de aanwezigheid van de RAI het functioneren van het bedrijfsleven in de omgeving van het complex zou belemmeren, kunnen wij niet onderschrijven. Wij verwijzen voor de beantwoording van dit bezwaar naar het gestelde onder ad a.

Ten aanzien van het gestelde met betrekking tot de bereikbaarheid van andere economische activiteiten dan de RAI, merken wij op, dat het bedrijfengebied dermate dicht bij de afslag van de rijksweg is gelegen, dat onzes inziens in dit opzicht nauwelijks verbetering mogelijk is. Of het parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan deze bereikbaarheid zal aantasten, betwijfelen wij. Naar onze mening zijn het niet zozeer de bezoekers van de RAI als wel de eigen werknemers en bezoekers die de parkeerproblemen veroorzaken. Mede met het oog hierop wordt het aantal parkeerplaatsen in het bedrijfengebied aan de De Boelelaan met circa 100 uitgebreid.

9. Adressant, vermeld onder 19, is van mening, dat in de toelichting ten onrechte is gesteld, dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Naar zijn oordeel dient een tentoonstellings- c.q. congresruimte als de RAI als geluidsgevoelige bebouwing in de zin van genoemde wet te worden aangemerkt.

Beantwoording.

Het Besluit grenswaarden binnenzones langs wegen bevat in art. 4 een regeling voor andere geluidgevoelige gebouwen dan woningen en merkt onder andere als zodanig aan gebouwen voor sociaal-cultureel of maatschappelijk gebruik en kantoren. Art. 10 van voormeld besluit geeft de geluidgevoelige binnenruimten aan van gebouwen voor sociaal-cultureel of maatschappelijk gebruik, tot welke ruimten behoren: leeszalen, expositieruimten, vergaderzalen, toneel- en andere zalen.

De adressant stelt zonder meer, dat daaruit blijkt, dat onder een gebouw voor sociaal-cultureel of maatschappelijk gebruik ook aangemerkt dient te worden een tentoonstellings- of congresgebouw als de RAI. Naar ons oordeel is enige nuancering, gelet op de strekking van de regeling in de Wet geluidhinder, noodzakelijk.

Doel van de Wet geluidhinder is het beschermen van het milieu en de volksgezondheid tegen geluidshinder waartoe aan de hand van objectieve normen waarden zijn bepaald, primair gericht op het bereiken van een aanvaardbare geluidsbelasting voor woningen. In het verlengde daarvan zijn normen ontwikkeld voor andere geluidsgevoelige bestemmingen, waarbij de mate van geluidgevoeligheid van de in die gebouwen plaatsvindende activiteiten een rol speelt. Zoals uit de toelichting op art. 4 van het Besluit grenswaarden binnenzones langs wegen kan worden afgeleid, moet bij gebouwen voor sociaal-cultureel of maatschappelijk gebruik worden gedacht aan bibliotheken, musea e.d.; derhalve aan activiteiten waarbij een zekere rust is vereist.

In het RAI-complex vindt een scala van activiteiten plaats van een zodanig karakter, dat niet kan worden volgehouden, dat sprake is van een sociaal cultureel en/of maatschappelijk gebruik, dat bescherming behoeft tegen geluidshinder. In dit verband is een vergelijking te maken met gebouwen voor sociaal-cultureel en maatschappelijk gebruik welke tevens zijn bestemd om als horeca- of recreatie-inrichting te worden gebruikt en

waarop het Besluit grenswaarden binnenzones langs wegen niet van toepassing is. De reden daarvoor is, dat in het gebouw plaatsvindende activiteiten een zodanige geluidsproductie met zich brengen, dat geen overlast vanwege het lawaai van de omgeving zal worden ondervonden.

Ten aanzien van het RAI-complex is sprake van een dergelijke situatie.

Overigens is het beheer van het complex zodanig, dat daar waar zulks noodzakelijk is, de nodige rust is gewaarborgd.

Met betrekking tot kantoren merken wij op, dat deze als onderdeel van de nevenruimten mogelijk zijn, maar dat deze verspreid zijn over het gehele complex en ten dienste staan van de bedrijfsvoering, zodat geen behoefte bestaat aan bescherming uit een oogpunt van geluidgevoeligheid.

Op grond van het vorenstaande moet worden geconstateerd, dat het RAI-complex dermate uniek is, dat dit niet is onder te brengen in de categorie sociaal-cultureel of maatschappelijk gebruik volgens de strekking van meergenoemd besluit. Volgens datzelfde besluit dient de milieuhygiënische afweging in dat geval per bestemmingsplan plaats te vinden. Een dergelijke afweging leidt tot de conclusie, dat een complex als de RAI uit oogpunt van geluidshinder volkomen verantwoord is.

10. De adressant, vermeld onder 21, maakt bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan, omdat de verkeers- en parkeeroverlast schadelijk is voor zijn bedrijfsvoering. Aangezien zijn zaak aan het Europaplein op tentoonstellingsdagen niet bereikbaar is voor klanten, loopt zijn omzet terug.

Beantwoording.

Het is duidelijk, dat adressant op bepaalde dagen moeilijk bereikbaar is voor bezoekers met de auto. Dat zijn omzet als gevolg daarvan terugloopt, is, nog daargelaten dat dit niet is aangetoond, geen zaak die in het bestemmingsplan zelf kan worden geregeld of die in de bestemmingsplanprocedure ter beoordeling staat. Indien adressant deze aspecten aan de orde wil stellen, kan hij een beroep doen op art. 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

11. De adressant, vermeld onder 23, is bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan, noch bij het art. 10-overleg over het concept daarvan, betrokken geweest. Adressant maakt bezwaar tegen de bestemming parkeerterrein voor een deel van de berm en het talud van rijksweg nr. 10. Voorts maakt adressant bezwaar tegen art. 5 van de ontwerp-voorschriften, omdat dit artikel ten onrechte niet voorziet in het plaatsen van noodzakelijke voorzieningen in de berm van de weg, zoals vangrail, wegverlichting e.d.

Beantwoording.

Wat betreft het in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen parkeerterrein, verwijzen wij naar de behandeling van de bezwaren van de

adressanten, vermeld onder 8, 9, 11, 20 en 28 tot en met 1313, vermeld onder ad c. Voorgesteld wordt het bezwaarschrift van de adressant, vermeld onder 23, voor zover dit betrekking heeft op het parkeerterrein gegrond te verklaren.

Het bezwaar van de adressant tegen art. 5 van de ontwerp-voorschriften delen wij niet. Onzes inziens biedt art. 11 van de ontwerp-voorschriften (algemene vrijstellingen) voldoende mogelijkheden te voorzien in het plaatsen van de door adressant vermelde voorzieningen in de berm van de weg.

12. Volgens de adressanten, vermeld onder 24 tot en met 27, kan de uitbreiding van de RAI andere economische belangen, zoals Schiphol, frustreren.

Beantwoording.

Wij achten het niet reëel te veronderstellen, dat de RAI de economische belangen van Schiphol zou schaden. Naar onze mening is eerder het tegendeel het geval; de nabijheid van Schiphol is aantrekkelijk voor de RAI, terwijl de aanwezigheid van de RAI op zijn beurt aantrekkelijk is voor Schiphol. Overigens hebben wij nimmer signalen in vorenstaande zin van de directie van de luchthaven of van aldaar gevestigde bedrijven ontvangen.

Conclusie.

De inhoud en de strekking van de bezwaarschriften overziende, zijn wij van mening, dat de bij u tegen het ontwerp-bestemmingsplan ingediende bezwaarschriften ongegrond zijn, met uitzondering van de bezwaarschriften van de adressanten, vermeld onder 2, 8, 9, 11, 20, 23 en 28 tot en met 1313, die voor zover ze betrekking hebben op het in het ontwerp-bestemmingsplan geprojecteerde parkeerterrein ten zuiden van het St. Nicolaaslyceum gegrond zijn. De gedeeltelijke gegrondverklaring leidt tot wijzigingen in de voorschriften en op de plankaart, zoals bij de behandeling van de desbetreffende bezwaarschriften is aangegeven. Bovendien is de toelichting op dit punt bijgesteld.

Voorts hebben wij nog enkele onjuistheden in het plan geconstateerd die hebben geleid tot correcties in de voorschriften, de plankaart en de toelichting.

Gelet op het vorenstaande geven wij u in overweging, het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan vast te stellen, met dien verstande, dat, in afwijking van het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen, de onderdelen Ia (kaart) en II (voorschriften) worden vastgesteld met inachtneming van de wijzigingen zoals geformuleerd in het hierna volgende ontwerp-besluit onder II, sub a en b.

Tijdens een hoorzitting van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening en Bestuursinformatie van 12 oktober 1988, zijn adressanten in de gelegenheid gesteld, hun bezwaren nader toe te lichten.

Op grond van het vorenstaande stellen wij, na raadpleging van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening en Bestuursinformatie, u voor, het volgende besluit te nemen:

De Gemeenteraad van Amsterdam,

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 25 oktober 1988;

Overwegende, dat hij zich verenigt met de beoordeling door Burgemeester en Wethouders van de ingediende bezwaarschriften zoals deze is geformuleerd in hun genoemde voordracht, deze beoordeling tot de zijne maakt en in dit besluit als ingelast beschouwt;

Overwegende voorts, dat het gewenst is, kaart Ia, alsmede de voorschriften op die punten te wijzigen, zoals geformuleerd in dit besluit, respectievelijk onder II, sub *a* en *b*, en in verband daarmee het bestemmingsplan op de desbetreffende punten, in afwijking van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen, vast te stellen;

Gelet op het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening,

Besluit:

I de in de voordracht vermelde adressanten in hun bezwaren te ontvangen en de bezwaren van deze adressanten ongegrond te verklaren, met uitzondering van de bezwaren van adressanten, vermeld onder 2, 8, 9, 11, 20, 23 en 28 tot en met 1313, welke gegrond zijn voor zover deze, zoals ter plaatse in de voordracht is vermeld, aanleiding hebben gegeven tot het aanbrengen van wijzigingen zoals deze zijn geformuleerd in dit besluit onder II, sub *a* en *b*;

II vast te stellen een bestemmingsplan voor het gebied, ongeveer begrensd door de Wielingenstraat, het Europaplein, de Europaboulevard, rijksweg nr. 10, de Beethovenstraat, de Prinses Irenestraat en de Boerenwetering, overeenkomstig het door Burgemeester en Wethouders bij hun vorengenoemde voordracht overgelegde ontwerp, behoudens de wijzigingen zoals hierna vermeld onder *a* en *b* en vevat in:

- a* het bij dit besluit behorende onderdeel Ia (kaart) waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden worden aangewezen en onderdeel Ib (kadastrale gegevens), met dien verstande, dat in afwijking van het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen in onderdeel Ia:
 - 1° de bestemming Parkeerterrein (Vap) van het terrein gelegen aan de Prinses Irenestraat ten zuiden van het St. Nicolaaslyceum, uitgezonderd de daarin gelegen werf van de Dienst Openbare Werken, in de bestemming Openbaar Groen (G) is gewijzigd;
 - 2° de bestemming Parkeerterrein (Vap) van de werf van de Dienst Openbare Werken aan de Prinses Irenestraat in de bestemming Openbaar Groen (G) met als nadere aanduiding „werf ten behoeve van doeleinden van openbaar nut toegestaan” is gewijzigd;

- 3° de nadere aanduiding „werf ten behoeve van groenvoorzieningen toegestaan” in de nadere aanduiding „werf ten behoeve van doeleinden van openbaar nut toegestaan” is gewijzigd;
 - 4° de noordwesthoek van de bestemming Tentoonstellings- en congresruimte (Bx), gelegen ten zuiden van de vijver van de Boerenwetering, in de bestemming Openbare ruimte, behorende bij tentoonstellings- en congresruimte [E(Bx)], is gewijzigd;
 - 5° de figuratie aan de oostzijde van de bestemming Tentoonstellings- en congresruimte (Bx), gelegen ten zuiden van de vijver van de Boerenwetering, is gewijzigd;
- b het hierna volgende onderdeel II: de voorschriften als bedoeld in art 12 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, met dien verstande, dat in afwijking van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen:
- 1° in art. 3, lid 4, de zinsnede „In” is gewijzigd in „In, op of onder”;
 - 2° in art. 4:
 - in lid 1, na „overdekte voetpaden” is toegevoegd „fietspaden”;
 - in lid 4, na „overbouwingen” is toegevoegd „alsmede aansluitende trappen en liften” en de zinsnede „minimaal 3 meter” is gewijzigd in „minimaal 2,75 m”;
 - in lid 6 de zinsnede „maximaal 1350” is gewijzigd in „minimaal 1350”;
 - 3° in art. 5:
 - in lid 2 het woord „mag” is gewijzigd in „vragen” en tussen „gebouwd” en „ten dienste van” de zinsnede „bouwwerken, geen gebouwen zijnde”, is gevoegd;
 - in lid 4 het woord „geen” is gewijzigd in „een”;
 - in lid 5, de zinsnede „werf ten behoeve van groenvoorzieningen” is gewijzigd in „werf ten behoeve van doeleinden van openbaar nut toegestaan” respectievelijk „openbare nutsvoorziening toegestaan”;
 - 4° in art. 7, lid 4, na „bebouwd en gebruikt worden” is toegevoegd „met uitsluiting van LPG-afl levering en LPG-opslag” en de zinsnede „Een en ander met dien verstande ... 350 m²” is gewijzigd in „Voor de bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 6 m en een maximaal bebouwd oppervlak van 350 m²”;
 - 5° art. 8 is vervallen;
 - 6° de artikelen 9 tot en met 13 (oud) zijn vernummerd tot 8 tot en met 12 (nieuw) en dienovereenkomstig de verwijzingen in art. 3, art. 6 en art. 12 (nieuw) zijn aangepast;
 - 7° aan art. 10 (nieuw) is toegevoegd een nieuw sub f, luidende als volgt:

„f de in de voorschriften toegestane maximumbouwhoogte ten behoeve van loopbruggen en overbouwingen, alsmede aansluitende trappen en liften met niet meer dan 5 m wordt overschreden ten behoeve van delen van de constructies.”,

zodat de voorschriften (onderdeel II) als volgt luiden:

Voorschriften als bedoeld in art. 12 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, deel uitmakende van het bestemmingsplan RAI e.o.

A. Inleidende bepalingen.

Art. 1

Begripsomschrijvingen.

- | | | |
|-----|-----------------------|---|
| 1. | het plan: | het bestemmingsplan RAI e.o. van de gemeente Amsterdam; |
| 2. | de kaart: | de tekening (in 1 blad) van het plan; |
| 3. | bestemmingsvlak: | een op de kaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming; |
| 4. | bestemmingsgrens: | een op de kaart aangegeven lijn die de grens vormt van een bestemmingsvlak; |
| 5. | hoogtescheidingslijn: | een op de kaart aangegeven lijn die de scheiding vormt tussen de gedeelten van een bestemmingsvlak waarop verschillende hoogten zijn toegelaten; |
| 6. | bouwhoogte: | de hoogte van de bebouwing, met inbegrip van lift- en trappehuizen, centrale verwarmings-en ventilatie-inrichtingen, lichtkappen, schoorstenen en dergelijke ondergeschikte delen van gebouwen; |
| 7. | bouwen: | het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk; |
| 8. | bouwwerk: | elke constructie van enige omvang welke hetzij direct of indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond; |
| 9. | gebouw: | elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt; |
| 10. | bebouwing: | één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde; |

- | | | |
|-----|-----------------------|--|
| 11. | bebouwingspercentage: | een op de kaart of in de voorschriften aangegeven percentage dat de grootte van het deel van een terrein aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd; |
| 12. | bouwlaag: | een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren is gegrensd, met uitzondering van bijzondere bouwlagen; |
| 13. | bijzondere bouwlaag: | kelders, souterrains, kappen en dakopbouwen; |
| 14. | kelder: | een bijzondere bouwlaag waarbij de vloer van de bovengelegen bouwlaag maximaal 0,50 m boven het gemiddelde aangrenzende straatpeil is gelegen; |
| 15. | souterrain: | een bijzondere bouwlaag waarvan de vloer onder het gemiddelde aangrenzende straatpeil is gelegen en waarbij de vloer van de bovengelegen bouwlaag maximaal 2 m boven het gemiddelde aangrenzende straatpeil is gelegen; |
| 16. | woonschip: | een vaartuig, hoe ook genaamd en van welke aard ook, uitsluitend of hoofdzakelijk gebezigd als of bestemd tot woon- of nachtverblijf van een of meer personen. Onder woonschip wordt mede verstaan een woonschip in aanbouw, alsmede een casco dat tot woonschip kan worden opgebouwd of verbouwd; |
| 17. | bedrijfsschip: | een vaartuig, hoe ook genaamd en van welke aard ook, dat wordt gebruikt als of is bestemd tot opslagruimte en/of voor de uitoefening van enig bedrijf dan wel uitsluitend of hoofdzakelijk voor de uitoefening van enig beroep. |

Art. 2

Wijze van meten.

1. De begrenzing van de onderscheidene bestemmingen, voor zover niet op de kaart in maten vastgelegd, wordt vastgesteld door middel van meting op de kaart met een nauwkeurigheidsgraad van 1 m.

2. De bouwhoogte van bouwwerken wordt gemeten in meters boven het gemiddelde aangrenzende straatpeil tot aan het hoogste punt van het betrokken bouwwerk, tenzij in deze voorschriften anders is bepaald.

3. De goothoogte van bouwwerken wordt bepaald door de snijlijn tussen verticaal gevelvlak en hellend dakvlak.

4. De bebouwde oppervlakte wordt gemeten als het produkt van de afstand tussen de gevelvlakken en de afstand hart op hart van de bouwmuren, niet inbegrepen balkons, loggia's, erkers en galerijen.

5. De vloeroppervlakte van een bouwwerk wordt bepaald door de bebouwde oppervlakte te vermenigvuldigen met het aantal bouwlagen en bijzondere bouwlagen.

B. Bepalingen met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen.

Doeleinden van handel en bedrijf.

Art. 3

Tentoonstellings- en congresruimte (Bx).

1. De gronden, op de kaart bestemd voor tentoonstellings- en congresruimte, zijn aangewezen voor gebouwen, bevattende ruimten waarin tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals en dergelijke kunnen worden georganiseerd, met inbegrip van restaurants, kantoren, parkeervoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten.

2. Op de in lid 1 vermelde gronden mag slechts worden gebouwd ten dienste van de aldaar genoemde bestemming.

3. Voor de in de leden 1 en 2 vermelde gronden en bebouwing gelden de volgende maxima:

gebouwen

maximumbouwhoogte: zoals op de kaart is aangegeven;

maximumbebouwingspercentage: zoals op de kaart is aangegeven;

bouwwerken, geen gebouwen zijnde

maximumbouwhoogte: 8 m.

4. In, op of onder de in lid 1 vermelde bebouwing dienen ten minste 1840 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

5. In afwijking van het bepaalde in art. 9, lid 1, onder a, mogen de onbebouwd blijvende gedeelten van de in lid 1 vermelde gronden worden gebruikt als erven, behorend bij de in lid 1 bedoelde bestemming.

Art. 4

Openbare ruimte behorende bij tentoonstellings- en congresruimte (EBx).

1. De gronden, op de kaart bestemd voor openbare ruimte behorende bij tentoonstellings- en congresruimte, zijn aangewezen voor openbare ruimte ten behoeve van de in art. 3 vermelde tentoonstellings- en congresruimte, met inbegrip van al dan niet overdekte voetpaden, fietspaden, pleinen, toegangswegen, laad- en losplaatsen, ondergrondse doorgangen, kelders, ongebouwde parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

2. Op de in lid 1 vermelde gronden mag slechts worden gebouwd ten dienste van de aldaar genoemde bestemming.

3. Voor de in de leden 1 en 2 vermelde gronden en bebouwing gelden de volgende maxima:

gebouwen

maximumbouwhoogte: 4 m;

maximumbebouwingspercentage: 1;

bouwwerken, geen gebouwen zijnde

maximumbouwhoogte: 4 m;

maximumbebouwingspercentage: 10.

4. In afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2 geldt dat ten dienste van de in art. 3 vermelde bestemming loopbruggen en overbouwingen, alsmede aansluitende trappen en liften mogen worden gebouwd en gebruikt met inachtneming van de volgende maxima:

maximumbouwhoogte: 10 m;

maximumbebouwingspercentage: 5,

een en ander met dien verstande dat de doorganghoogte ten opzichte van het maaiveld minimaal 2,75 m bedraagt.

5. In afwijking van het bepaalde in lid 3 mag daar waar zulks op de kaart nader is aangeduid als „reclamezuil toegestaan”, een bouwwerk, geen gebouw zijnde, worden gebouwd met een maximumbouwhoogte van 50 m, ten behoeve van reclamedoeleinden.

6. Op de in lid 1 vermelde gronden dienen ten minste 1960 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, waarvan minimaal 1350 parkeerplaatsen in de vorm van parkeerkelders.

Recreatieve doeleinden.

Art. 5

Openbaar groen.

1. De gronden van de kaarten bestemd voor openbaar groen zijn aangewezen voor parkeerplantsoenen, speelplaatsen en water, met inbegrip van daarbij behorende fiets- en voetpaden.

2. Op de in lid 1 vermelde gronden mogen slechts worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de aldaar genoemde bestemming.

3. Voor de in de leden 1 en 2 vermelde gronden en bebouwing gelden de volgende maxima:

bouwwerken, geen gebouwen zijnde

maximale bouwhoogte: 3 m;

maximale bebouwingspercentage: 1.

4. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd, vrijstelling te verlenen van het bepaalde in de leden 1 en 2, in die voege, dat ten dienste van de bestemming een gebouw mag worden opgericht met een maximale bouwhoogte van 5 m en een maximumvloeroppervlakte van 100 m².

5. In afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2 mogen de gronden, op de kaart nader aangeduid met „werf ten behoeve van doeleinden van openbaar nut toegestaan” respectievelijk „openbare nutsvoorziening toegestaan” dienovereenkomstig worden bebouwd en gebruikt. Een en ander met dien verstande dat voor de bebouwing een maximumbouwhoogte geldt van 4 m en een maximumbebouwingspercentage van 50.

6. Als verboden gebruik in de zin van art. 10, lid 1, onder a, wordt in ieder geval aangemerkt het gebruik van de in lid 1 genoemde gronden ten behoeve van parkeren, met uitzondering van de gronden als bedoeld in lid 5.

Art. 6

Water.

1. De gronden op de kaart bestemd voor water zijn aangewezen voor sierwater, waterberging en afwateringskanalen.

2. Op de in lid 1 genoemde gronden mogen slechts bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

3. Voor de in de leden 1 en 2 genoemde gronden en bouwwerken gelden de volgende maxima:

bouwwerken, geen gebouwen zijnde:

maximumbouwhoogte: 3 m;

maximumbebouwde oppervlakte: 25 m².

4. Als verboden gebruik in de zin van art. 9, lid 1, onder a, wordt in ieder geval aangemerkt het gebruik van de in lid 1 genoemde gronden voor ligplaatsen van woonschepen en bedrijfsschepen.

Verkeersdoeleinden.

Art. 7

Verkeersareaal.

1. De gronden op de kaart bestemd voor verkeersareaal zijn aangewezen voor rijwegen, fiets- en voetpaden en gebouwde parkeervoorzieningen, met inbegrip van daarbij behorende bermen en recreatieve voorzieningen.

2. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd ten dienste van de aldaar genoemde bestemming.

3. Voor de in de leden 1 en 2 genoemde gronden en bebouwing gelden de volgende maxima:

bouwwerken geen gebouwen zijnde:

maximumbouwhoogte: 5 m;

maximumbebouwde oppervlakte: 10 m².

4. In afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2 mogen de gronden op de kaart nader aangeduid met „tankstation toegestaan” dienovereenkomstig bebouwd en gebruikt worden, met uitsluiting van LPG-aflevering en LPG-opslag. Voor de bebouwing geldt een maximale bouwhoogte van 6 m en een maximaal bebouwd oppervlak van 350 m².

C. Bepalingen met betrekking tot het gehele plangebied.

Art. 8

Overgangsbepalingen.

1.
 - a Bebouwing welke op de eerste dag van de tervisielegging van het ontwerp-plan bestond of nadien kon worden gebouwd krachtens een eerder verleende of nog te verlenen bouwvergunning die wat betreft bestemming en/of omvang niet overeenstemt met het plan, mag — tenzij een raadsbesluit tot onteigening is genomen — gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits daardoor geen grotere afwijking van het plan ontstaat.
 - b Bebouwing als bedoeld onder a mag — tenzij een raadsbesluit tot onteigening is genomen — in geval van teniet gaan ten gevolge van een calamiteit, worden herbouwd, mits de bouwvergunning binnen twee jaar na teniet gaan is aangevraagd en mits daardoor geen grotere afwijking van het plan ontstaat.
2.
 - a Het gebruik van gronden en bouwwerken dat afwijkt van het plan op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet, met uitzondering van het gebruik dat reeds in strijd was met de tot dat tijdstip geldende bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bebouwing.
 - b Het is verboden, het afwijkende gebruik te veranderen in andere vormen van gebruik, tenzij daardoor geen grotere afwijking van het plan ontstaat.

Art. 9

Algemene gebruiksbepaling.

1.
 - a Het is verboden, de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bebouwing te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of de daarbij behorende voorschriften.

b Onder verboden gebruik als bedoeld in lid 1, onder a, wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van bedrijven die vallen onder de categorie A-inrichtingen, zoals vermeld in het Besluit categorie A-inrichtingen Wet geluidhinder van 15 oktober 1981 (Staatsblad 1981, nr. 671), laatstelijk gewijzigd bij besluit van 10 september 1985 (Staatsblad 1985, nr. 551), met dien verstande, dat bij verdere wijziging het besluit moeten worden gelezen met inachtneming daarvan.

2. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, onder a, wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Art. 10

Algemene vrijstellingen.

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze voorschriften vrijstelling kan worden verleend, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd, vrijstelling te verlenen van de desbetreffende bepalingen van het plan, in dier voege dat:

- a in het plangebied worden gebouwd: gebouwen ten behoeve van de openbare dienst (maximumbouwhoogte 3,5 m en maximumvloeroppervlakte 15 m²), alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, vrijstaande muren, straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen, tunnels, viaducten, bruggen, steigers, duikers en andere waterbouwkundige constructies, mits hiertoe gezamenlijk niet meer dan 1% van de totale oppervlakte van het plangebied wordt aangewend;
- b geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, worden toegestaan, mits de afwijking in situering niet meer dan 2 m bedraagt;
- c de in de voorschriften toegestane maximale bouwhoogten in geringe mate worden overschreden, doch de betrokken bouwhoogte met niet meer dan 2 m wordt vergroot;
- d de in de voorschriften toegestane maximale bouwhoogten, anders dan bedoeld onder c, met ten hoogste 5 m worden overschreden ten behoeve van lift- en trappehuizen en centrale verwarmingsinstallaties en ten hoogste 8 m worden overschreden ten behoeve van schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes en reclametoestellen;
- e de bebouwingsgrenzen en/of bestemmingsgrenzen worden overschreden met ten hoogste 2 m ten behoeve van balkons, bordessen, galerijen, luifels, buitentrappen en lift- en trappehuizen en andere ondergeschikte delen van gebouwen;

- f* de in de voorschriften toegestane maximumbouwhoogte ten behoeve van loopbruggen en overbouwingen, alsmede aansluitende trappen en liften met niet meer dan 5 m wordt overschreden ten behoeve van delen van de constructies.

Art. 11

Toegelaten overschrijdingen.

Het is toegestaan, de in dit plan aangegeven bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen te overschrijden:

- a* ten behoeve van stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, pilasters, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 m;
- b* ten behoeve van gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1/10 van de breedte van de aangrenzende straat met een maximum van 1 m en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,2 m boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 m langs een rijweg, 2,4 m boven een rijwielpad en 2,2 m boven een voetpad voor zover dit rijwielpad of voetpad geen deel uitmaakt van bedoelde strook van 1,5 m;
- c* ten behoeve van hijsinrichtingen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 m en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,2 m boven het aangrenzende straatpeil.

Art. 12

Strafbepaling.

Overtreding van het bepaalde in art. 8 lid 2, onder *b*, en art. 9, lid 1, onder *a*, wordt aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in art. 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Afschrift van dit besluit zal aan Burgemeester en Wethouders worden gegeven.

<i>Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,</i>	
K. Kooiker	Ed. van Thijn
<i>secretaris</i>	<i>burgemeester</i>

Verschenen 31 oktober 1988.