



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.

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Nota van Beantwoording zienswijzen

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 (onderbouwning 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 muziek evenementen). 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 muziek evenementen 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 wegverkeerslawaaai 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 behoeft 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 muziekefeesten, 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 opstuwning 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. Kortheidshalve 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. Kortheidshalve 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 ruggen 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 zijnde 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. Korthedshalve wordt naar de daar gegeven reactie verwezen.*
- ii. *Onder e is reeds uitgebreid ingegaan op het geluidsaspect van de betreffende horeca. Korthedshalve 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 asfalt, 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-dansmuziekfeesten 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 gemeentegrond 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-isolerende 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 dieselwalmende boten), 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.

l. 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 verviervoudigd, 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 erfpachtkaart 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 nachtfeesten 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) muzikevenementen 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.

- iv. *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. Korteheidshalve 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**