



Gemeente
Amsterdam



UITGANGSPUNTENNOTA RAI

Van RAI-complex naar RAI-district

FASTGESTELD OP 16 JULI 2024 DOOR HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

Colofon

De Uitgangspuntennota RAI is opgesteld in opdracht van Directie Zuidas.

Projectteam

Anneke Gout (Projectmanagementbureau)
Aniek Derksen (Projectmanagementbureau)
Zeljka Feldsar Bojic (Projectmanagementbureau)
Eddo van der Meulen (Grond en Ontwikkeling)
Clemens Nuijens (Ruimte en Duurzaamheid)
Chris van Gent (Ruimte en Duurzaamheid)
Anneliese Fuchshuber (Ruimte en Duurzaamheid)
Robert Bergman (Ruimte en Duurzaamheid)
Thomas Bokeloh (Projectmanagementbureau)
Marlies Hulshof (Zuidas)
Nancy Westenbrink (Grond en Ontwikkeling)
Mischa Woutersen (Ruimte en Duurzaamheid)
Joris van Kuilenburg (Projectmanagementbureau)

In samenwerking met

Directie Deelnemingen
Directie Economische Zaken en Cultuur
Directie Ingenieursbureau
Directie GGD Amsterdam
Directie Grond en Ontwikkeling
Directie Kunst en Cultuur
Directie Maatschappelijke Voorzieningen
Directie Onderwijs, Jeugd en Zorg
Directie Ruimte en Duurzaamheid
Directie Sport en Bos
Directie Verkeer en Openbare Ruimte
Directie Wonen
Expertiseteam Ruimte voor de Stad
Expertiseteam Ruimtelijke Ordening
RAI Amsterdam
Stadsdeel Zuid

Dank aan alle betrokkenen

De Uitgangspuntennota RAI is middels een open en integrale werkwijze tot stand gekomen, in opdracht van de Directie Zuidas. Het projectteam heeft veel verschillende kennisvelden en directies betrokken en heeft intensief samengewerkt met RAI Amsterdam. Het projectteam dankt alle betrokkenen bij de totstandkoming van deze Uitgangspuntennota.

16 juli 2024

Figuur 1: Foto van de cover: Europaboulevard en de Rai Amsterdam aan het Europaplein.
[Siebe Swart]



Inhoudsopgave

1. Inleiding	7
2. Bestaande situatie RAI-Amsterdam	11
3. Opgave voor het plangebied	31
4. Krachtenveldanalyse, omgeving en risicoverkenning	49
5. Financiën	53
6. Opzet volgende fasen	55
7. Bestuurlijk akkoord Uitgangspuntennota	61
Bijlage A: Checklist wet- en regelgeving en beleidskader	66
Bijlage B: LIB-RAI	79
Bijlage C: Cultuurhistorische beschrijving	80
Bijlage D: Wetgeving en beleid op het gebied van water	133
Bijlage E: Geluidsonderzoek Cauberg Huygen	138
Bijlage F: Plattegrond RAI	155
Bijlage G: Logistieke routes RAI-terrein	156
Bijlage H: Beheerovereenkomst 2015-02-17	157
Bijlage I: Canvas model SOM	182
Bijlage J: Leidraad burgerparticipatie	183
Bijlage K: Coördinatieovereenkomst	184



Voorwoord

"Samen met de RAI gaan we kijken op welke wijze we het gebied kunnen herontwikkelen ten behoeve van vergroening, verduurzaming, woningbouw en het versterken van Amsterdam als congresstad."

Deze woorden zijn door het college opgenomen in het coalitieakkoord 2022-2026.

Dit onderstreept de bijzondere positie die de RAI-Amsterdam inneemt in de stad Amsterdam. De RAI is de grootste en meest veelzijdige congreslocatie in de stad en werft veel (internationale) congressen. Door de jaren heen zien we dat door uitbreiding van zowel de stad als de RAI de positie van de RAI is veranderd. Inmiddels omsluiten woonbuurten het RAI-terrein en bestaat de RAI uit een groot aantal volumes die samen een groot complex vormen maar de verbinding missen met de stad.

Zowel het college als de RAI vinden een florerende RAI in een florerende stad belangrijk en zien dat vernieuwing noodzakelijk is. Enerzijds om te blijven concurreren met andere congres- en beurscentra en anderzijds om te voldoen aan de maatschappelijke opgaven die de stad kent. Een levendige, groene en aantrekkelijke plek waar wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd en waar toonaangevende beurzen en congressen worden georganiseerd. Het RAI-terrein heeft het allemaal in zich.

In deze Uitgangspuntennota leest u welke ambities de gemeente Amsterdam heeft voor deze locatie. Ambities over onder andere vergroening, verduurzaming en verdichten, en ruimte voor woningbouw, logistiek en mobiliteit. De transformatie van het RAI-terrein biedt de kans om de RAI echt onderdeel van de stad te laten worden. De RAI als bestemmingsplek voor zowel congresbezoekers als buurtbewoners. De RAI als plek voor iedere Amsterdammer.



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De RAI heeft grote ambities voor de transformatie van het RAI-gebied waarin duurzaamheid, modernisering en digitalisering van de bedrijfsvoering belangrijke elementen zijn. De RAI heeft hier met het ontwikkelen van Masterplan 2.0 een eerste aanzet voor gegeven. Tegelijkertijd biedt het RAI-gebied kansen om een kwalitatief hoge bijdrage te leveren aan de ambities van de stad Amsterdam en om de ontwikkeling van Zuidas te versterken.

Begin 2023 is daarom gekozen voor een aanpak om in samenwerking met de RAI stappen voorwaarts te zetten, het RAI-complex om te vormen naar een RAI-district. Een transformatie van het RAI-terrein naar een meer gemengd gebied dat in verbinding staat met de directe omgeving en de stad. Trefwoorden zijn verbinden, verdichten, verduurzamen, functiemenging en het vergroten van de verblijfskwaliteit en doorgaanbaarheid van het gebied.

Uitgangspunt van deze door het Bestuurlijk Team Leefomgeving (wethouders Ruimtelijke ontwikkeling, Deelnemingen en Economische zaken) vastgestelde aanpak is dat het stedelijk beleid als kader en toetssteen dient voor deze transformatieopgave. De eerste fase is daarom ook het vastleggen van het stedelijke beleid en de gemeentelijke ambities die van toepassing zijn op het RAI-terrein in een Uitgangspuntennota.

1.2. Uitgangspuntennota

Als eerste stap heeft de gemeente deze Uitgangspuntennota voorbereid waarin de belangrijkste kaders en ambities voor de transformatie van het RAI-terrein worden geschetst. De nota is zo een eerste bestuurlijke stap richting de transformatie van de RAI maar niet de eerste aanzet van de planvorming. De planvorming voor de transformatie vindt na vaststelling van de Uitgangspuntennota onder regie en voor risico van de RAI plaats.

Het plangebied is aan de RAI in voortdurende erfpacht uitgegeven. Voor de verwezenlijking van de gezamenlijke ambities is de samenwerking tussen de gemeente Amsterdam met de RAI een vereiste om te komen tot de gewenste integrale ontwikkeling van het plangebied.

Op basis van een uitgewerkt plan door de RAI kan de gemeente met een investeringsbesluit (fase 3 besluit) een vervolgstap maken in de ontwikkeling van het RAI-terrein naar een RAI-district.

1.3. Ambitie voor het RAI-terrein

Onderdeel van de aanpak was het organiseren van ateliers waar een multidisciplinair team van de gemeente en de RAI aan deelnamen. Hierbij is een analyse en probleemstelling gemaakt van het RAI-terrein. De gezamenlijke conclusie was dat het gebied ondanks de strategische positionering en goede bereikbaarheid nauwelijks verbinding heeft met de omringende wijken; het vormt als het ware een aparte enclave in de stad. Dit wordt mede veroorzaakt doordat het gebied vrijwel monofunctioneel is, voor een niet-congresganger is het geen bestemming. Naast het voor de beurzen noodzakelijke vrachtverkeer, zorgen de 3500 parkeerplekken op het RAI-terrein voor een overmaat aan autoverkeer. Deze verkeerbewegingen hebben allerlei soorten van overlast in de omgeving tot gevolg.

Ook de direct omringende openbare ruimte functioneert niet goed. Door de grotendeels gesloten wanden met expeditie- en parkeerfuncties geeft het gebied weinig tot geen verblijfskwaliteit. Het gebied is vanwege het gebrek aan groen en de bijna volledige verharding kwetsbaar voor de gevolgen van extreme neerslag en hittestress.

Op basis van deze analyse zet de gemeente, met als vertrekpunt de Omgevingsvisie 2050 en de Gebiedsopgaven 2023-2026 stadsdeel Zuid, in op vier ambities voor de transformatie van RAI:

1. Gemengde en verdichte stadswijk RAI: functiemix met name wonen, werken en voorzieningen in een hogere stedelijke dichtheid;
2. Verbonden RAI: betere ruimtelijke verbindingen in het gebied zelf en met de directe omgeving;
3. Duurzame RAI: vergroening van het gebied ter verbetering van de leef- en verblijfskwaliteit in combinatie met een autoluw karakter;
4. RAI als Mobiliteitshub: de RAI als overstap- en overslagpunt voor de stad.

De gemeente Amsterdam en de RAI hebben ieder hoge ambities voor het RAI-terrein. Het is een gezamenlijk opgave om zowel de gemeentelijke beleidsambities in te passen, als onderdeel van de transformatieopgave van het RAI-terrein, en ook de ambities de RAI te verwezenlijken rekening houdend met de beleidsuitgangspunten en de financiële kaders van de gemeente.

1.4. Leeswijzer

De nota start met de beschrijving van de bestaande gebied (hoofdstuk 2). Daarna volgt in hoofdstuk 3 de opgave voor het plangebied, de gemeentelijke ambities en het relevante gemeentelijk beleid voor de transformatie. De krachtenveld- en risicoanalyse is te vinden in hoofdstuk 4. De gemeentelijke financiële kaders voor deze ontwikkeling staan beschreven in hoofdstuk 5. De 'hoe'-vraag komt aan bod in hoofdstuk 6 over de ontwikkelstrategie, planning, proces en organisatie. De nota sluit af met de te nemen besluiten.

Figuur 2: Gezicht op de
Europe Foyer en het
Congres Centrum aan
de achterkant - 1969
[Stadsarchief Amsterdam/
Arsath Ro'is, J.M.]





2. Bestaande situatie RAI-Amsterdam

2.1. Eigendomssituatie

2.1.1. Erfpachtsituatie

Het RAI-terrein is in voordurende erfpacht uitgegeven (zie figuur 3). In 2016 zijn onder meer de diverse erfpachtrechten waaruit het destijds bestond samengevoegd, zijn de erfpachtgrenzen aangepast, nieuwe bestemmingen en toegestane gebruik opgenomen en is een nieuwe grondwaarde en canon vastgesteld.

2.1.2. Huidig juridisch-planologisch kader

Het grootste gedeelte van het plangebied bestaat uit het terrein van Amsterdam RAI dat de bestemming “Gemengd” heeft.

Binnen de bestemming “Gemengd” zijn onder meer geen kantoren of woningen toegestaan. Ook zijn de toegestane bouwhoogtes afgestemd op de

bouwhoogtes van de huidige bebouwing. Om hogere bebouwing mogelijk te maken met kantoren- en woonfuncties zal een nieuw juridisch-planologisch kader voor dit gebied moeten worden opgesteld. Hierop zal in hoofdstuk 6 dieper worden ingegaan.

2.2. Beleid, bestuurlijke afspraken en wet- en regelgeving

De transformatie van het RAI-terrein past in de beleidsdoelstellingen van het gemeentebestuur. Het uitgangspunt van de transformatieopgave is dat het vigerende stedelijke beleid als kader en toetssteen dient. Er moet in de verdere planontwikkeling dus rekening gehouden worden met eerder vastgesteld beleid. De vigerende beleidskaders worden opgesomd in de checklist wet- en regelgeving en beleidskaders in bijlage A.



Figuur 3: Erfpachtgrens RAI.

Aandeelhouderschap gemeente Amsterdam in RAI Holding B.V.

De gemeente Amsterdam is aandeelhouder van de RAI Holding B.V. Hieronder wordt de ontwikkeling rond het aandeelhouderschap toegelicht.

1958: Start samenwerkingsverband

De RAI Holding B.V. is een samenwerkingsverband tussen de Koninklijke RAI Vereniging en de gemeente Amsterdam daterend uit 1958. De RAI Vereniging benaderde de gemeente om te investeren in een nieuw tentoonstellingscomplex. De gemeente besloot te participeren vanwege de verwachte gunstige gevolgen voor de economie van de regio.

2000: Herstructurering

Na de herstructurering is er sprake van een besloten vennootschap waarin RAI Vereniging (75%) en gemeente Amsterdam (25%) aandeel houden.

2016: Besluit om het gemeentelijk aandelenbelang te verkopen

In 2016 besloot het college na een herijking tot het verkopen van het gemeentelijk aandelenbelang in de RAI, omdat het houden van het minderheidsaandeel niet noodzakelijk geacht werd om het publieke belang van de economische spin-off te borgen.

2019: Besluit om het verkoopproces stil te zetten vanwege een nieuw publiek belang

De ligging van de RAI nabij het centrum van Amsterdam is zeer aantrekkelijk voor de bezoekers van het congrescentrum. De schaduwzijde van deze locatie is dat deze vorm van bedrijvigheid allerlei soorten van overlast tot gevolg heeft, zoals geluid-, milieu- en verkeershinder. Ook in de ambities van de onderneming zag de gemeente de aandacht voor de verbinding met de stad en het optimaliseren van de ecologische footprint steeds duidelijker terug. Dit heeft ertoe geleid dat het college het verkoopproces heeft stilgezet om RAI in de gelegenheid te stellen om toekomstplannen uit te werken voor de ontwikkeling van de RAI en de omgeving van de RAI. Over het stilzetten van het verkoopproces is de gemeenteraad op 18 april 2019 geïnformeerd.

2021: Een nieuwe visie op het aandeelhouderschap in de RAI

Vanaf 2019 heeft de gemeente Amsterdam de RAI actief ondersteund bij het uitwerken van de toekomstplannen. De gemeente Amsterdam heeft haar visie op de RAI en het aandeelhouderschap uitgewerkt in de raadsinformatiebrief van 8 oktober 2021. Daarin is vastgelegd dat de gemeente heeft besloten om aandeelhouder te blijven in de RAI en het reeds stilgezette verkoopproces formeel te stoppen. Het gemeentelijk aandeelhouderschap in de RAI staat vanaf dat moment in het belang van de ontwikkeling van de RAI en de omgeving van de RAI. Het aandeelhouderschap is tevens instrumenteel voor het vinden van investeerders voor dit doel.

Eind 2023: Herijking van de gemeentelijke deelnemingenportefeuille.

Eind dit jaar start het college conform het deelnemingenbeleid een herijking van de gemeentelijke deelnemingenportefeuille. Hoofddoel van de herijking is bekijken wat het publieke belang van de deelneming is en of het aandeelhouderschap nog steeds de beste manier is om dit publieke belang te borgen. Ten aanzien van de RAI zal het college dit proces benutten om de ingezette lijn te bevestigen.

2.2.1. Bestuurlijke context

Hieronder volgt een opsomming van de bestuurlijke besluiten met betrekking tot de transformatie van het RAI-terrein:

2011: vaststelling Structuurvisie Amsterdam 2040

Hierin is vastgelegd dat de RAI op de huidige locatie van belang is voor Amsterdam en dat de mogelijkheden voor intensivering op het RAI-terrein worden onderzocht.

2012: vaststelling Toekomstvisie Amsterdam RAI

Op basis van de Structuurvisie Amsterdam 2040 is in samenwerking met de RAI een ontwikkelstrategie opgesteld die bestuurlijk is vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Zuid.

2014: vaststelling uitvoeringsbesluit en het bestemmingsplan RAI

Op basis van de Toekomstvisie Amsterdam RAI is het Uitvoeringsbesluit en het bestemmingsplan RAI vastgesteld door de gemeenteraad.

2021: raadsinformatiebrief d.d. 7 oktober 2021

Het college heeft zich in deze brief aan de raad uitgesproken voor het scenario waarin de RAI komt tot transformatie van het RAI-gebied naast een proces gericht op modernisering en digitalisering van de bedrijfsvoering.

2022: Coalitieakkoord 2022-2026

Het huidige college onderkent het belang van een 'florerende RAI in een florerende stad'. In het coalitieakkoord is opgenomen: 'Samen met de RAI gaan we kijken op welke wijze we het gebied kunnen herontwikkelen ten behoeve van vergroening, verduurzaming, woningbouw en het versterken van Amsterdam als congresstad.'

2023: vaststelling procesaanpak transformatieopgave RAI

Het Bestuurlijk Team Leefomgeving (wethouders Ruimtelijke ontwikkeling, Deelnemingen en Economische zaken) is bestuurlijk akkoord gegaan met de procesaanpak RAI met als doel de transformatieopgave van het RAI-terrein verder vorm te geven.

Zie voor een overzicht van de ontwikkeling van het RAI-terrein hoofdstuk 2.3.1 geschiedenis.

2.2.2. Wet- en regelgeving

Bij de herontwikkeling van het RAI-terrein moet rekening worden gehouden met veel wet- en regelgeving. Een deel daarvan komt ook elders in hoofdstuk 3 naar voren. In aanvulling daarop worden hier de voor het gebied de belangrijkste wettelijke kaders genoemd. Voor een uitgebreid overzicht wordt verwezen naar de checklist in de bijlage A.

Voorheen was veel van die wet- en regelgeving vastgelegd in verschillende wettelijke regelingen zoals de Wet ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder en de Wet natuurbescherming. Sinds 1 januari 2024 zijn deze wetten (grotendeels) vervangen door de overkoepelende Omgevingswet.

Het criterium 'een goede ruimtelijke ordening' dat op grond van de voorheen geldende Wet ruimtelijke ordening werd gehanteerd valt in de Omgevingswet onder Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 4.2 Omgevingswet). Uit de onderzoeken en de toelichting bij het juridisch-planologisch besluit moet blijken dat de nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden passen in de omgeving en daarmee verantwoord zijn. Het gaat om een integrale benadering, waarbij ook veel verschillende deelaspecten een rol spelen. Een aantal van die deelaspecten die met name relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling van het RAI-terrein worden hieronder besproken.

▪ Ladder voor duurzame verstedelijking

Net als onder het voorheen geldende recht (Besluit ruimtelijke ordening) moet onder de Omgevingswet ook de ladder van duurzame verstedelijking worden doorlopen om de behoefte aan de nieuw toegevoegde (stedelijke) functies te onderbouwen. Dit volgt nu uit artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving.

▪ Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

De maximale bouwhoogte van bouwwerken mag de maximale toetshoogte die op grond van het Luchthaven Schiphol zijn toegestaan, niet overschrijden tenzij de minister een verklaring van geen bezwaar heeft afgegeven. Het gaat om de artikelen 2.2.2 en 2.2.2a van het Luchthavenindelingsbesluit. De maatgevende toetshoogte (artikel 2.2.2. LIB) bedraagt voor het RAI-terrein circa 90 meter boven NAP in de meest westelijke punt tot circa 103 meter boven NAP in het meest oostelijke deel van het terrein. Zie de bijlage B voor de tekening.

▪ Geluidhinder weg-, spoor-, metro- en industrielawaai (artikel 5.78 en verder Besluit Kwaliteit leefomgeving)

Er moet rekening worden gehouden met de geluidsbelasting door wegverkeer, spoorwegen, metro en industrie. Bij concrete plannen moet worden getoetst aan de standaardwaarden en grenswaarden die op basis van de instructieregels van het Besluit kwaliteit leefomgeving gelden. Wanneer wordt voldaan aan de standaardwaarden, dan is er sprake van een aanvaardbare geluidbelasting Is

de geluidbelasting hoger, dan kan het bevoegd gezag geluidgevoelige gebouwen zoals woningen in beginsel alsnog toestaan, mits de grenswaarden niet worden overschreden.

- **Geluidhinder bedrijven (artikel 5.55 en verder Besluit Kwaliteit Leefomgeving)**

Er moet eveneens rekening worden gehouden met de geluidsbelasting van bedrijfsactiviteiten. Het gaat om geluid van activiteiten die voorheen via het Activiteitenbesluit werden gereguleerd. Ook hier geldt dat wanneer de geluidbelasting niet hoger is dan de standaardwaarde die op grond van de instructieregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving geldt, er sprake is van een aanvaardbare geluidbelasting. Het toelaten van geluidgevoelige gebouwen waar op de gevel een hogere geluidsbelasting geldt is eveneens mogelijk, mits het geluidsniveau in die gebouwen niet hoger is dan de grenswaarden die op grond van het Besluit kwaliteit leefomgeving gelden voor geluidgevoelige ruimten binnen geluidgevoelige gebouwen.

- **Externe veiligheid (artikel 5.2 en verder Besluit Kwaliteit Leefomgeving)**

In het kader van externe veiligheid moet rekening worden gehouden met veiligheidsrisico's als gevolg van bepaalde bedrijven, transportroutes en buisleidingen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 geldt brandaandachtsgebied van 30 meter en een explosieaandachtsgebied van 200 meter. Het projectgebied ligt binnen deze aandachtsgebieden, waarbij moet worden opgemerkt dat de kwetsbare objecten niet binnen een afstand van 30 meter van de A10 geprojecteerd zullen worden. Mogelijk ligt het projectgebied ook binnen een nog vast te stellen gifwolkaandachtsgebied voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10. Om kwetsbare objecten zoals woningen binnen de hiervoor genoemde aandachtsgebieden toe te kunnen staan zal verantwoord moeten worden welke maatregelen er genomen worden ter beperking van de risico's en welke mogelijkheden er zijn voor hulpverlening en zelfredzaamheid in het geval zich een risico voordoet.

- **Erfgoedwet, erfgoed in de Omgevingswet**

Deze wet- en regelgeving gaat in op de beschermde rijksmonumenten, een eventuele aanwijzingsprocedure tot gemeentelijk monument, orde panden en de omgeving van het monument.

2.3. Geschiedenis en archeologie

2.3.1. Geschiedenis

Ontwikkelingen tot 1958: Plan Zuid

Tot in de twintigste eeuw was het RAI-terrein nog landelijk gebied en maakte het deel uit van de Binnendijkse Buitenveldertse Polder. Van oorsprong was dit het veengebied tussen de Amstel en de Schinkel, dat in de middeleeuwen werd ontgonnen. De eerste stedelijke ontwikkeling in de directe omgeving betrof de aanleg van de Rivierenbuurt, die tot stand kwam op basis van het uitbreidingsplan Plan Zuid uit 1917. In 1921 werden ten zuiden van de wandelweg (ter hoogte van het huidige Hollandcomplex) gemeentelijke sportvelden aangelegd en begon de aanleg van het dijklichaam voor de latere ringspoorbaan.

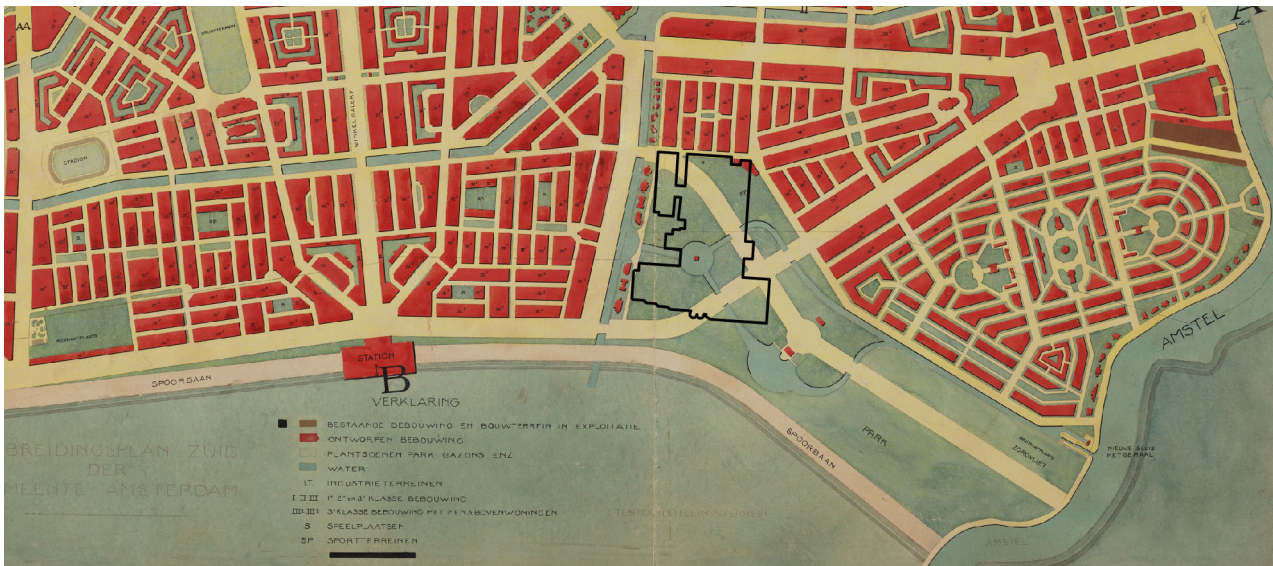
Het Algemeen Uitbreidingsplan

Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) (1935) voorzag in een uitbreidingswijk ten zuiden van de ringspoorbaan: Buitenveldert. Om de verbindingen tussen deze nieuwe wijk en de Rivierenbuurt te verbeteren, werden ook aanpassingen gedaan op Plan Zuid. Eén daarvan was de aanleg van de Rivierenlaan (nu President Kennedylaan), die onderdeel moest gaan uitmaken van de ringweg zoals die in het AUP was bedacht – van de huidige Ringweg A10 was toen nog geen sprake. Ook werd besloten om het beoogde park naar het westen te verschuiven zodat het meer in het hart van het nieuwe woongebied zou komen te liggen. In 1935 werd begonnen aan de aanleg van 'Park Zuid', in 1938 hernoemd naar de net geboren kroonprinses Beatrix. Het deel tussen dit park en de beoogde Rivierenlaan (had in het AUP een nieuwe bestemming gekregen: dat van 'bebouwing met bijzondere bestemming'. Tot na de oorlog bleef het echter nog onbebouwd.

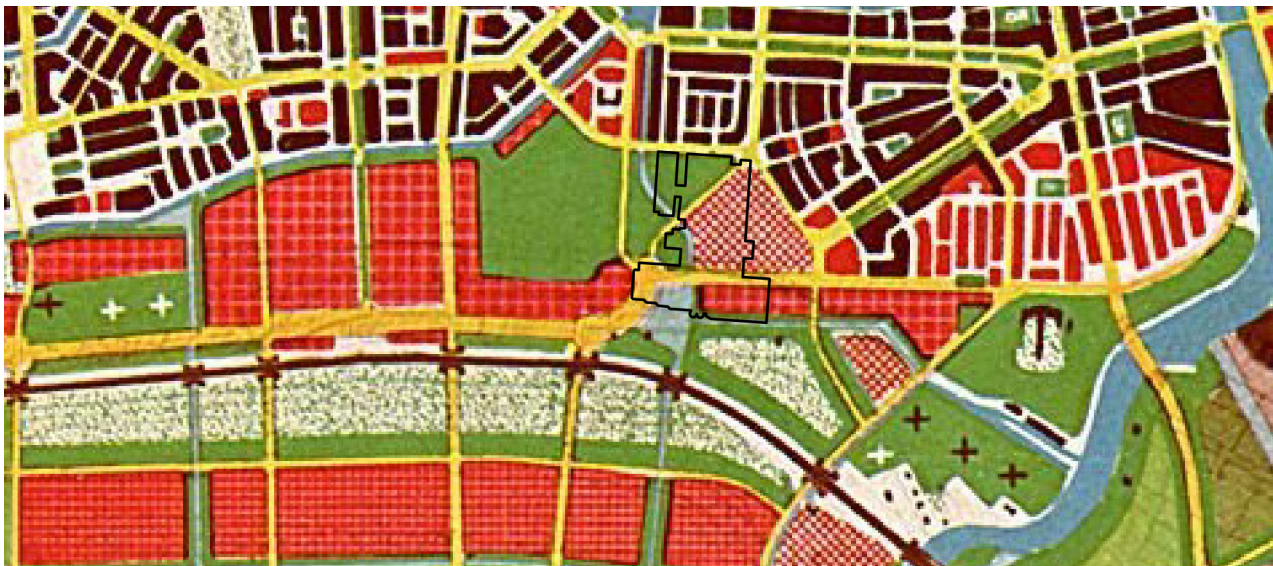
Planontwikkeling RAI

In 1950 begonnen de onderhandelingen van de toenmalige voorzitter van de vereniging de Rijwielen Automobiël Industrie (RAI) met de gemeente voor de bouw van de huidige RAI. Op dat moment was de vereniging nog gevestigd in een in 1922 gerealiseerde hal aan de Ferdinand Bolstraat. De gemeente werkte hier graag aan mee aangezien zij al langer een tentoonstellingsgebouw wilde realiseren en de stad graag positioneerde als internationaal handelscentrum.

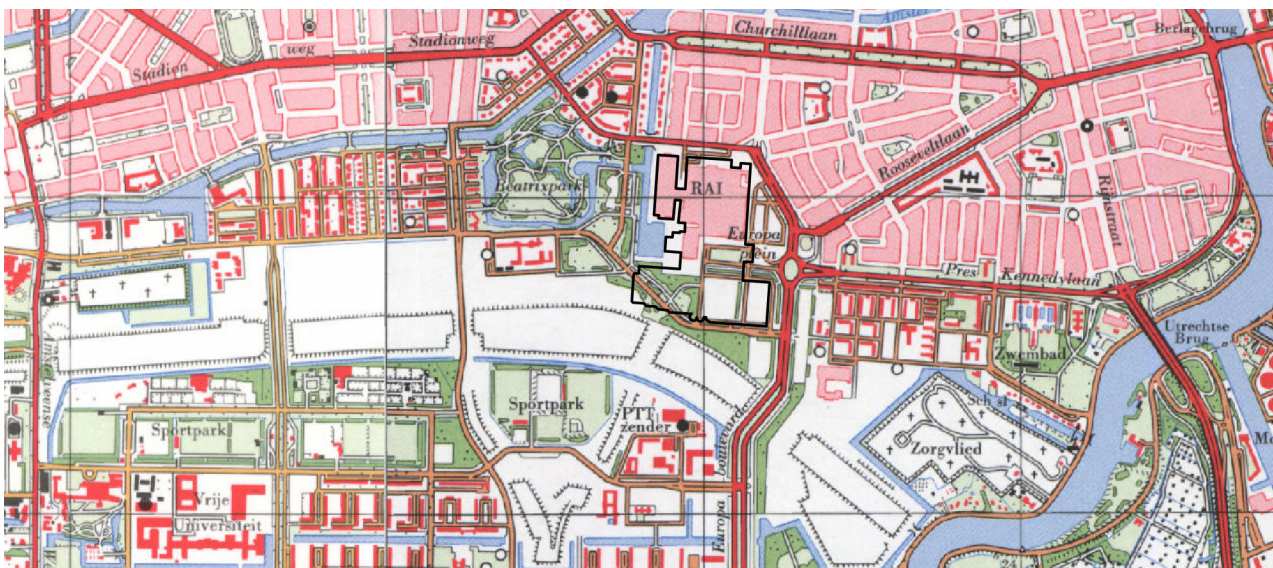
In 1955 werd een bouwvergunning aangevraagd voor de nieuwbouw. Vanwege zijn eerdere ervaring met het ontwerpen van tentoonstellingen en beurzen had de RAI A. Bodon gevraagd als architect, die in 1955 het ontwerp tekende voor de Europahal met Noord-, Oost-, en Zuidhal en het Congresscentrum.



Figuur 4: Uitsnede van Plan Zuid, waarop het huidige RAI (zwarte) nog is bestemd als park. [Stadsarchief Amsterdam/Berlage, H. P.]



Figuur 5: Uitsnede van het AUP, waarop het huidige RAI in zwarte contour is aangegeven. [Stadsarchief Amsterdam/Eesteren, C.A. van]



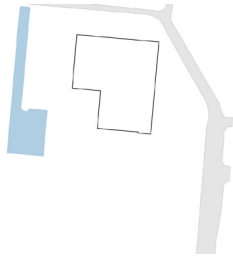
Figuur 6: Het gebied in 1969, waarop het huidige RAI in zwarte contour is aangegeven. [Toptijdreis, 1969]

Bouwgeschiedenis

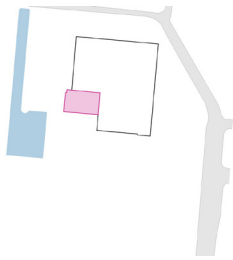
Na de bouw van het Europacomplex breidde de RAI zich verder uit met de volgende onderstaande volgordelijke ontwikkelingen.

1958: Eerste paal voor Europacomplex

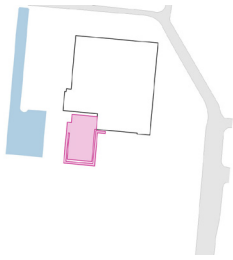
1961: Voltooiing Europacomplex met Europahal, Noord-, Oost- en Zuidhal, hoofdentree, Glazen Zaal, café-restaurant en kantoren



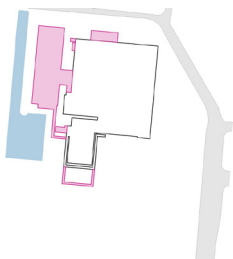
1963: Bouw Westhal



1965: Voltooiing Congrescentrum



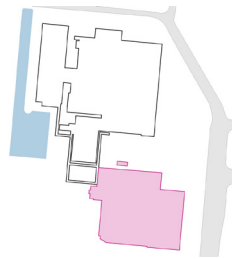
1969: Bouw Amstelhal



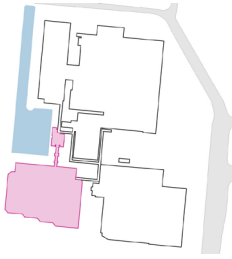
1971: Aanbouw secretariaat Congrescentrum

1979: Realisatie ondergrondse parkeergarage

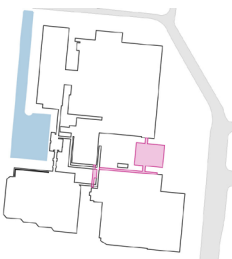
1982: Voltooiing Hollandcomplex met Holland-, Randstad- en Deltahal



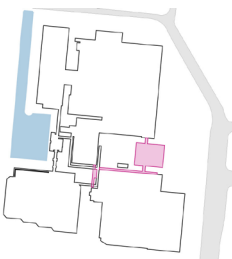
1993: Oplevering Parkhal



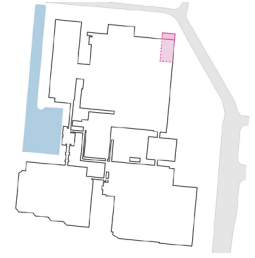
2005: Opening Strand Zuid



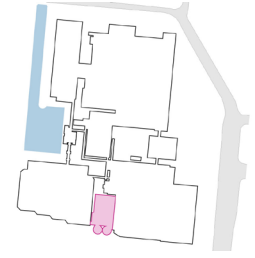
2009: Elicium



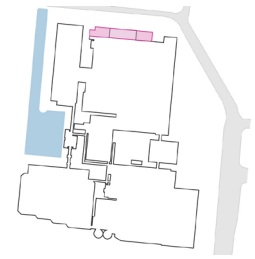
2015: Bouw Amtrium



2016: Realisatie parkeergebouw



2019: Opening hotel bij de RAI
Uitbreiding hal noordzijde



2023: huidige situatie





Figuur 7: Het slaan van de eerste paal voor de bouw van de RAI [Stadsarchief Amsterdam/ANEFO]



Figuur 8: RAI congrescentrum [Stadsarchief Amsterdam/Arsath Ro'is, J.M.]



Figuur 9: Aanleg parkeergarage RAI [Stadsarchief Amsterdam]



Figuur 10: Strand Zuid op het RAI-terrein [Stadsarchief Amsterdam/Alberts, Martin]

- 1- Europacomplex
- 2- Congrescentrum
- 3- Amstelhal
- 4- Hollandcomplex
- 5- Parkhal
- 6- Elicium
- 7- Amtrium
- 8- Parkeergebouw
- 9- Uitbreiding hal noordzijde

2.3.2. Archeologische en cultuurhistorische waarden

Monumenten en Archeologie (M&A) is door Zuidas gevraagd om een cultuurhistorische verkenning te maken van het RAI-terrein. Het volledige rapport is als bijlage opgenomen C.

Deze cultuurhistorische verkenning focust zich op de relatie tussen de bebouwing van de RAI en de directe omgeving ervan en beschrijft de impact van de uitbreidingen sinds de oprichting op de terreininrichting.

In het rapport worden de waarden beschreven van het Europacomplex, de Amstelhal en het Congrescentrum. Daarnaast geeft het een overzicht van het door de RCE (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) opgestelde redengevende beschrijving ten behoeve van de aanwijzing van de Europahal en reclamezuil als rijksmonument. Tot slot zijn hieraan enkele cultuurhistorische waarden van het RAI-terrein toegevoegd. Om uitsluitsel te krijgen welke gebiedsontwikkeling mogelijk is op het RAI-terrein is door M&A een waardestellend bouw- en architectuurhistorisch onderzoek uitgevoerd. Dit vervolgonderzoek en de uitspraak van de Commissie Aanwijzing Monumenten is binnenkort beschikbaar maar nog niet bestuurlijk vastgesteld. In ieder geval dient rekening gehouden te worden met de huidige, wel bestuurlijk vastgestelde cultuurhistorische waarden. Daarbij dient ook de omgeving van het monument betrokken te worden, zoals omschreven in de omgevingswet.

De gebiedsontwikkeling zoals mogelijk wordt gemaakt met deze nota kan cultuurhistorische waarden in het gebied accentueren en ruimtelijk centraal stellen, maar het kan er ook mee op gespannen voet komen te staan. Mogelijk kan dit laatste leiden tot een noodzakelijke bestuurlijke afweging.



Figuur 11: De Europahal en reclamezuil, beide rijksmonumenten [Stadsarchief Amsterdam/Arsath Ro'is, J.M.]

2.4. Ligging in de stad

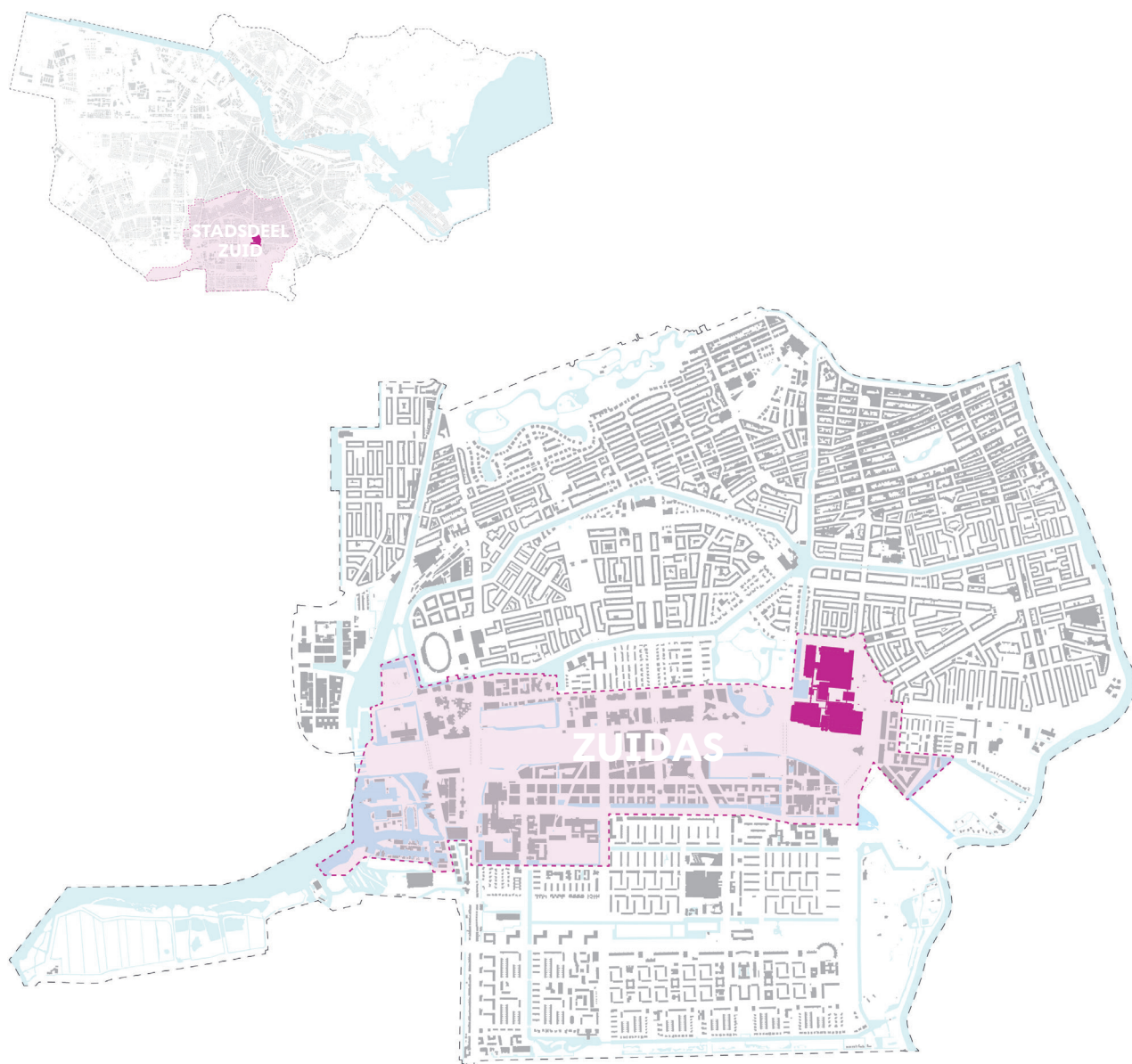
2.4.1. Locatie

Het 23 ha grote RAI-terrein is onderdeel van de Zuidas en ligt tussen verschillende buurten in. Aan de westzijde bevindt zich het Beatrixpark. Aan de noordzijde ligt de RAI aan de Wielingenstraat en de erboven gelegen Wielingenbuurt. In het noordoosten ligt de RAI aan het Europaplein met de Scheldebuurt. Aan de oostkant grenst de RAI aan de Europaboulevard en de buurt Kop Zuidas. Aan de zuidzijde grenst het gebied aan het talud van de A10 waar vanaf medio 2027 de werkzaamheden voor de ondertunneling van de A10 plaatsvinden.

De plangrens is ruim om het RAI-terrein getrokken. Dat betekent dat om de erfpachtgrens nog een zone is meegenomen van openbare ruimte die noodzakelijk is voor het maken van goede aansluitingen.

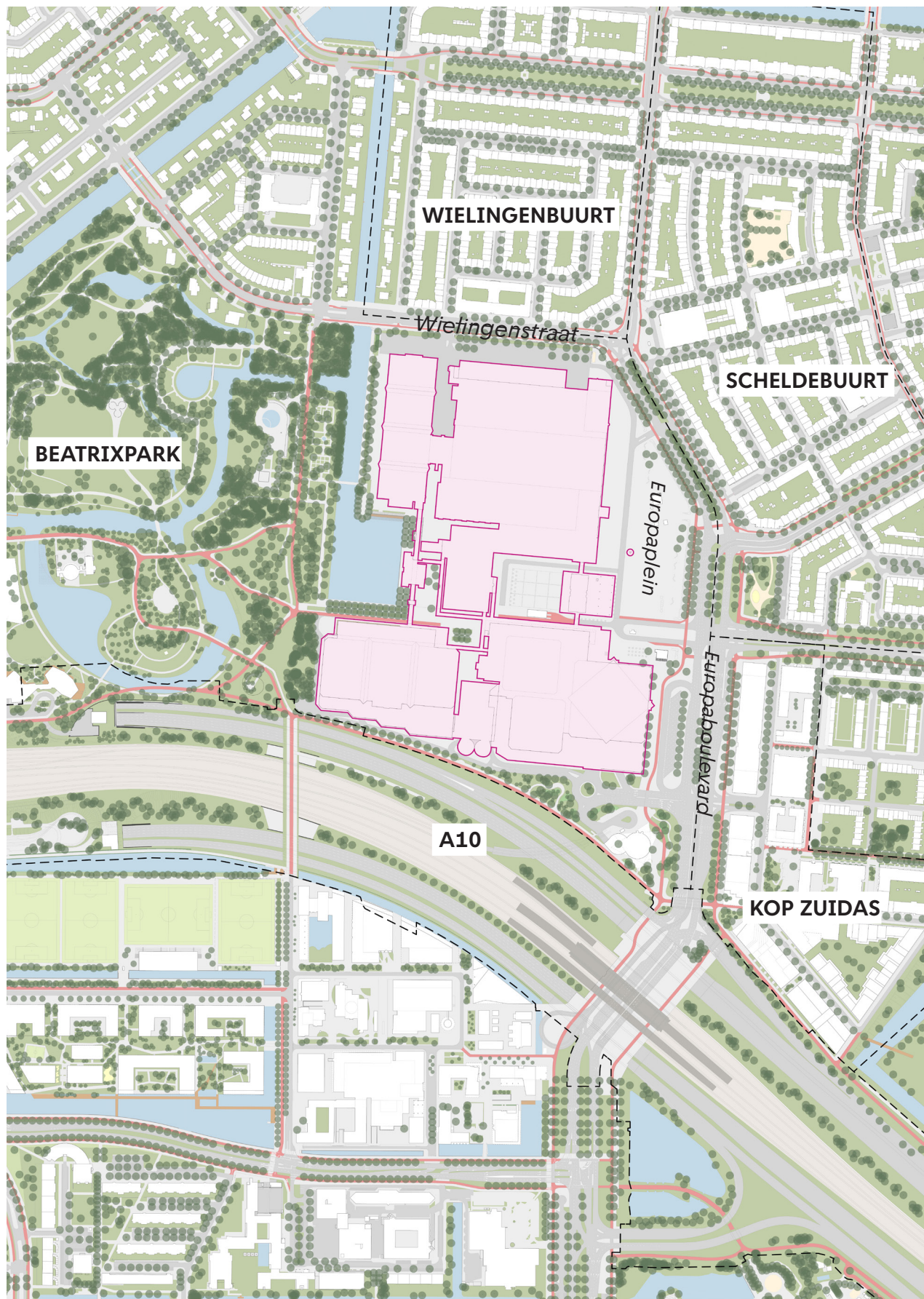
2.4.2. Ruimtelijke structuur en bebouwing

Door de groei van de stad is de positie van de RAI in de loop van de geschiedenis veranderd van een functie die aan de rand van de stad lag naar één die midden in de stad ligt. De RAI bestaat uit een aantal grote volumes die samen een groot complex vormen dat alleen door één openbaar toegankelijk fietspad wordt doorsneden. Door de aard van de functie en de logistiek van de bevoorrading is het RAI-complex veelal gesloten naar de directe omgeving. Aan de randen zijn de gevels gesloten en de bevoorrading vindt grotendeels vanaf de buitenkanten van de hallen plaats. Met name aan de Wielingenstraat en aan de parkzijde is dat een probleem. De verkeerswegen om de RAI dragen bij aan de geïsoleerde ligging. De A10 sluit de RAI aan de zuidzijde af en aan de oostzijde zijn de Europaboulevard en het Europaplein barrières.



Figuur 12: Locatie van RAI in de stad en in stadsdeel Zuid, binnen Zuidas

Locatie RAI ten opzichte van de omgeving



2.4.3. Groen- en waterstructuur

Het huidige RAI-terrein kent geen groen karakter, wel ligt er groen aan de grenzen van het gebied. Zo liggen aan de noord/-en oostzijde, langs de Wielingenstraat en de Europaboulevard, een lint aan bomen die behoren tot de Hoofdbomenstructuur van Amsterdam, zie figuur 13.

Aan de westzijde bevindt zich verreweg het meeste groen. Hier grenst de RAI aan het Beatrixpark en de Boerenwetering. Het Beatrixpark kent een hoge ecologische waarde wat gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van diverse plant- en diersoorten. Het Beatrixpark is mede daarom ook onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. De Hoofdgroenstructuur geeft een overzicht van bestaand groen en bijbehorend water dat de gemeente Amsterdam wil borgen. De groenfunctie van de Hoofdgroenstructuur wordt streng 'bewaakt': alleen plannen of initiatieven die zorgen voor een verbetering van de Hoofdgroenstructuur zijn toegestaan. Bij plannen die de Hoofdgroenstructuur 'raken' moet om de TAC (Technische Advies Commissie) worden betrokken, een adviesaanvraag van de TAC is verplicht. In het bestemmingsplan is opgenomen dat speciale aandacht is vereist voor behoud van de Julianaboom op de horecalocatie ten oosten van de havenkom.

2.4.4. Verharding

De RAI kent een hoge mate van verharding en bebouwing. Het totale oppervlakte is grotendeels bebouwd, het overige deel wordt vrijwel geheel in beslaggenomen voor verkeersdoeleinden en parkeren. Ook zijn er geen groene daken aanwezig. Dit betekent dat hemelwater op relatief weinig oppervlakte kan infiltreren in de ondergrond en dus versneld wordt afgevoerd via de riolering. De hemelwaterafvoeren van de gebouwen zijn aangesloten op het gemeentelijke riool (er zijn een paar uitzonderingen waarbij vanuit het openbare terrein rechtstreeks in de Boerenwetering wordt geloosd). Hierdoor is het gebied kwetsbaar voor de gevolgen van extreme neerslag.

De mate van verharding heeft ook gevolgen voor hittestress. Voor bewoners en bezoekers is het van belang dat de openbare ruimte plekken biedt voor verkoeling. Figuur 14 laat hoge gevoelstemperaturen tot boven 41°C zien op de pleinen rondom de gebouwen. Op plaatsen aan de rand van het gebied waar bomen staan is het beduidend 'koeler', namelijk rond de 32°C.

2.4.5. Watersysteem

De waterhuishouding van RAI valt binnen het gebied van Amstellandsboezem van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Zoals eerder genoemd bevindt aan de westzijde van de RAI zich een oppervlaktewater, de Boerenwetering. De Boerenwetering is een harde overgang tussen de RAI en het Beatrixpark en is een vaart die vanuit De Kom richting de RAI en het Beatrixpark loopt. Daar eindigt hij in een rechthoekige vijver.

Waterkeringen

Ten zuiden en westen van het plangebied bevindt zich een secundaire waterkering, zie figuur 16. De waterkering is verholen. Dat betekent dat de waterkering niet duidelijk herkenbaar is als dijklichaam maar onderdeel is van een hoger gelegen gebied of zone. Binnen de kern- en beschermzone van de kering gelden beperkingen, onder andere ten aanzien van graaf- en bouwwerkzaamheden. Deze zijn beschreven in de keur van het waterschap. Zie ook bijlage D.

Waterkwaliteit en aquatische ecologie

De bouw van nieuwe ontwikkelingen langs de Boerenwetering heeft impact op de aquatische ecologie van het water. Zo zorgt schaduwvorming en meer bladval in het water door nieuwe bomen voor een verslechtering van de aquatische ecologie. Naast deze mogelijke negatieve invloeden kan de ontwikkeling van groen en waterberging op het RAI-terrein ook tot een verbetering leiden, bijvoorbeeld wanneer hemelwater via wadi's in de grond kan infiltreren.

2.4.6. Bodem

Volgens de Amsterdamse bodemkwaliteitskaart ligt het hele gebied van de RAI in zone 2. Volgens de Nota bodembeheer (Beleidskader voor grondverzet en bodemsanering) betekent dit dat grond onder specifieke voorwaarden zonder aanvullend bodemonderzoek mag worden ontgraven en worden toegepast.

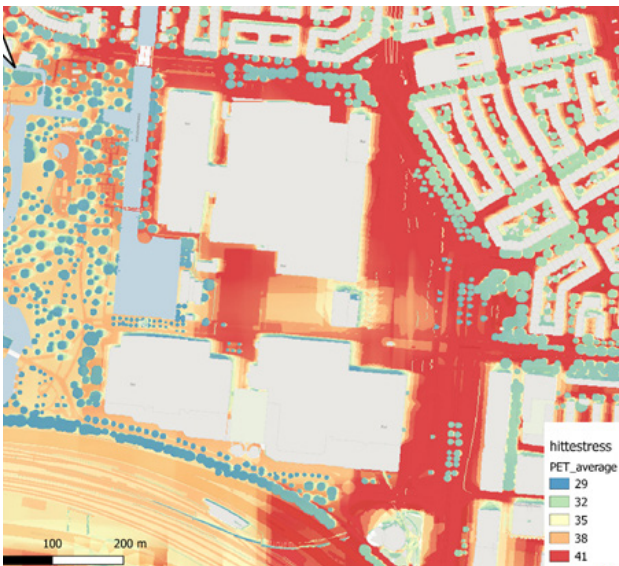
Omdat de bodemkwaliteitskaart alleen inzicht geeft in de gemiddelde kwaliteit van de bodem op gebiedsniveau is het volgens de Nota Bodembeheer minimaal verplicht om vooraf een puntbronnencheck uit te voeren. De puntbronnencheck kijkt of er in het verleden activiteiten hebben plaatsgevonden die een negatieve invloed op de bodemkwaliteit hebben gehad. Afhankelijk van het resultaat is het wellicht noodzakelijk om aanvullend bodemonderzoek uit te voeren conform de ARVO richtlijn (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek). Indien er geen bodembedreigende activiteiten bekend zijn dan kan gebruik worden gemaakt van de Bodemkwaliteitskaart en is fysiek onderzoek niet noodzakelijk.

2.4.7. Kabels en leidingen

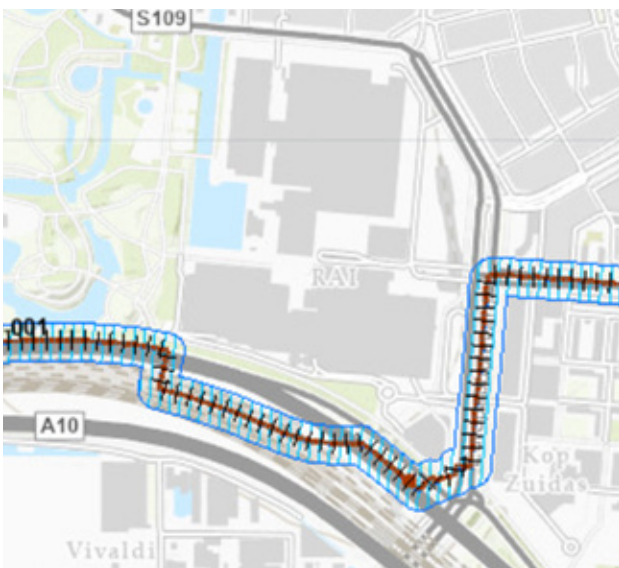
In de vervolgfases van de gebiedsontwikkeling op het RAI-terrein zal onderzocht moeten worden welke werkzaamheden nodig zijn op het vlak van ondergrondse infrastructuur. Als er kabels en leidingen verlegd moeten worden dan gaat dit via een wenstracéprocedure. Daarnaast zijn bij ondergrondse werkzaamheden bodemonderzoeken (zie ook hoofdstuk 2.4.6 Bodem) en een aantal vergunningen benodigd. Deze zullen worden toegelicht in de investeringsnota.



Figuur 13: Hoofdbomenstructuur



Figuur 14: Hittestress



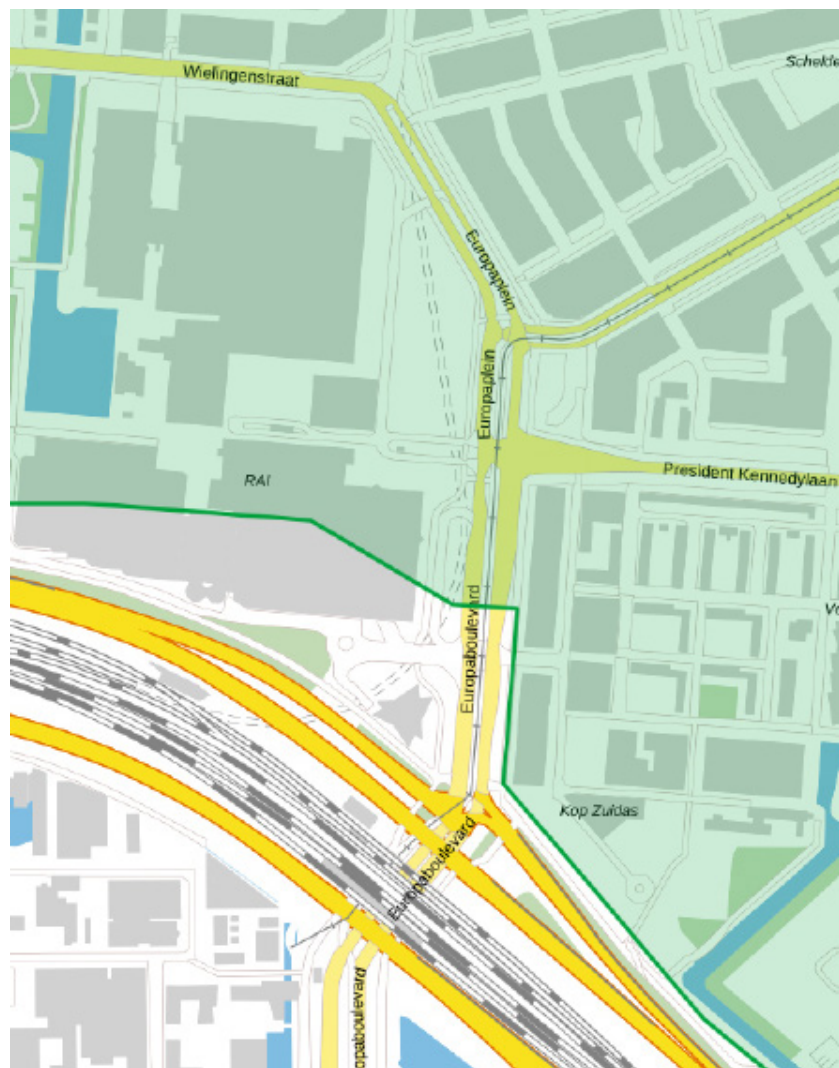
Figuur 15: Ligging waterkering

2.4.8. Milieuzone en uitstootvrije zone

Amsterdam heeft milieuzones waardoor de meest vervuilende personenauto's, vrachtauto's, bestelauto's, taxi's, autobussen en brom- en snorfietsen uit de stad worden geweerd. Sinds 2020 is de milieuzone gelijkgetrokken binnen de ring A10 waardoor de RAI binnen de milieuzone ligt.

Vanaf 2025 gelden voor taxi's, bestel- en vrachtauto's, brom- en snorfietsen en pleziervaart, passagiersvaart en transport over water uitstootvrije zones. Dat betekent dat voertuigen die per 2025 nieuw op kenteken worden gezet en pleziervaartuigen die nieuw zijn aangeschaft uitstootvrij moeten zijn als ze de zone willen betreden. De grenzen van de uitstootvrije zone is gelijk aan die van de milieuzone.

In figuur 17 is met behulp van de groene lijnen en lichtgroene kleur weergegeven welk gedeelte van de RAI binnen de milieu en uitstootvrije zone valt. Alleen verkeer dat binnen de milieu- en uitstootvrije zone mag komen, kan dan via afslag S109 van de A10 en de Europaboulevard de noordzijde van de RAI bereiken.



Figuur 16: Milieu en uitstootvrije zone

2.4.9. Geluidhinder

Het RAI-terrein is omgeven door diverse geluidbronnen: de rijksweg A10, de hoofdspoorweg Duivendrecht-Schiphol, de metrolijnen 50-52 en gemeentewegen. Daarnaast wordt op het RAI-terrein zelf geluid geproduceerd als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van RAI Amsterdam, deze omvatten (onder meer) het houden van beurzen, congressen en (muziek) evenementen. Er mogen op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal vier keer per jaar muziek-evenementen worden gehouden waarbij afwijkende (hogere) geluidsnormen gelden ten opzichte van bestaande, omliggende woningen.

In opdracht van de gemeente Amsterdam is door Cauberg Huygen een verkennend onderzoek omgevingsgeluid uitgevoerd met betrekking tot de mogelijkheden van het realiseren van nieuwe woningen op het terrein van RAI Amsterdam in Amsterdam (Zie de bijlage E, onderzoek omgevingsgeluid). Bij het onderzoek is getoetst aan de kaders die gelden op grond van de Omgevingswet.

Er zijn drie zoeklocaties voor woningen onderzocht. Uit het onderzoek kan worden opgemaakt dat wanneer de woningen op het zuidelijk deel van het RAI-terrein gerealiseerd worden, dit zal leiden tot de toepassing van dove gevels voor een aanzienlijk aantal woningen. De Omgevingswet gebruikt in plaats van 'dove gevel' de termen: 'niet-geluidgevoelige gevel' of 'niet geluidgevoelige gevel met maatregelen'. De dove gevels zijn dan nodig vanwege het geluid van de A10. Dit geldt voor de zoeklocaties 1 en 2 (zie figuren 17-19). Voor zoeklocatie 3 geldt dat er nergens dove gevels nodig zijn. Wel zijn op zoeklocatie 3 op grote schaal kunstmatige geluidluwe gevels nodig. Deze kunnen echter door middel van bijvoorbeeld geluidwerende balkons of loggia's worden gerealiseerd. Voor een deel zal het dan gaan om verdiepingshoge verglaasde balkons/loggia's. Vanuit het oogpunt van geluid van wegverkeer, spoorverkeer en de reguliere bedrijfssituatie van de RAI is het realiseren van woningen op het noordwestelijk deel van het RAI-terrein het meest kansrijk (zoeklocatie 3).

Daarnaast zorgen de incidenteel te houden muziek-evenementen waarvoor afwijkende (hogere) geluidsnormen gelden voor hoge geluidbelasting op de gevels van de beoogde woningen. Het gaat daarbij weliswaar om activiteiten die maximaal vier keer per jaar zijn toegestaan, maar om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen moet er wel sprake zijn van een aanvaardbaar geluidsniveau in de beoogde woningen. De gevels van de beoogde woningen zullen dan ook extra geluidswerend moeten zijn. Dit neemt niet weg dat de effecten van met name de zware bastonen in combinatie met het geluidsvolume waarvan bij de muziek-evenementen sprake is, niet geheel kan worden weggenomen door extra geluidswering. Om die reden

is het wenselijk om een zo groot mogelijk afstand tussen de beoogde woningen en de hallen waar de muziek-evenementen plaatsvinden te hanteren.

Muziek-evenementen (met afwijkende geluidsnormen) die in hal 9 worden gehouden vormen voor woningen op de zoeklocaties 1 en 2 een belemmering. Voor de zoeklocaties 1 en 3 vormen muziek-evenementen (met afwijkende geluidsnormen) in de hallen 2 en 3 een belemmering. Dit geldt in mindere mate ook voor zoeklocatie 2. Gezien de geluidbelasting is het van belang naar slimme stedenbouwkundige oplossingen te zoeken om het aantal kunstmatige geluidluwe gevels te beperken. Dit kan bijvoorbeeld door positionering van de woongebouwen, waardoor geluidluwe gebieden ontstaan.



Figuur 17: Zoeklocatie 1



Figuur 18: Zoeklocatie 2



Figuur 19: Zoeklocatie 3

2.4.10. Luchtkwaliteit

Bij de herontwikkeling van het RAI-terrein moet rekening worden gehouden met het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen. Dit maakt dat langs drukke wegen geen nieuwe voorzieningen mogen worden gerealiseerd voor ouderen of mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of opvang voor minderjarigen.

Voor het RAI-terrein betekent dit dat nieuwe gevoelige bestemmingen niet mogen worden gerealiseerd langs de A10 (aan weerszijde zone van 150 meter gemeten van de rand van de weg) en vanaf 25 meter van stedelijke wegen met een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal zoals de Europaboulevard en waarschijnlijk ook de Wielingenstraat.

De A10 wordt op termijn ter hoogte van de RAI deels ondertunneld. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2.4.1 Locatie. Pas na realisatie van deze tunnel mag gerekend worden met de nieuwe situatie. Maar ook als de tunnel er ligt, bevindt een groot deel van dit plangebied zich binnen de 150 meter zone gerekend vanaf de tunnelmond en binnen 25 meter van de Europaboulevard en valt dus binnen de onderzoekszone van het Besluit. Mocht er vanwege een zwaarwegende reden toch overwogen worden binnen de zone een gevoelige bestemming te realiseren dan dient er in ieder geval een advies van de GGD gevraagd te worden. Onderzocht dient te worden welke impact de ingrepen in het gebied hebben op de luchtkwaliteit en op welke wijze bepaalde bestemmingen in het gebied ingepast kunnen worden.

2.4.11. Omgevingsvisie 2050

De "Omgevingsvisie 2050, een menselijke metropool" is het integrale ruimtelijke beleid van de gemeente met strategische ambities voor de lange termijn. De stedelijke ambities uit de omgevingsvisie vormen de ruimtelijke kaders voor zowel de bestaande stad als voor de gebiedsontwikkelingen. De visie gaat uit van groei van Amsterdam aan de hand van vijf strategische keuzes: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureuze vergroenen en samen stadmaken.

De Zuidas is bestaand hoogstedelijk gebied dat belangrijk onderdeel is van de meerkernige ontwikkeling. Een aantal van de ambities uit de omgevingsvisie hebben betrekking op de RAI:

Schakelpunt RAI

Schakelpunten: Plekken waar verschillende buurten of gebieden met de ruggen tegen elkaar liggen en vaak voornamelijk een verkeersfunctie hebben. Ze hebben de potentie om een centrale en verbindende rol te spelen. De (complexe) opgave is om prettige en bij de omgeving horende plekken te maken door een

integrale benadering van bebouwing, openbare ruimte, infrastructuur en programma.

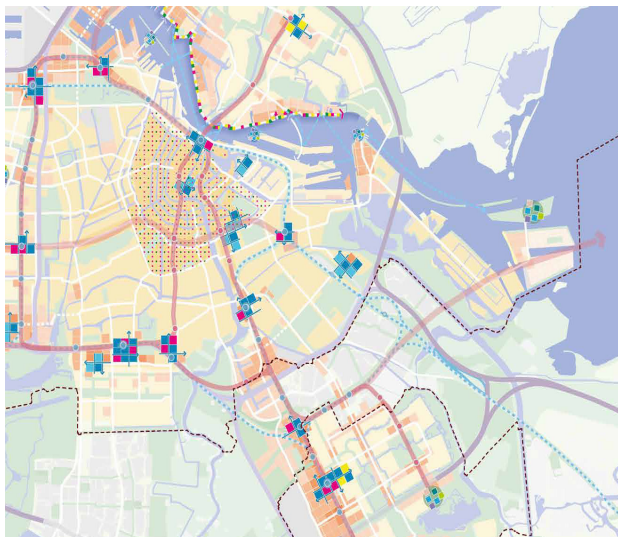
R&D voert momenteel een verkenning uit naar dit schakelpunt. In de vervolgfase moeten de conclusies en de mogelijke consequenties voor de ontwikkeling van de RAI worden meegenomen.



Figuur 20: Uitsnede van de visiekaart Amsterdam 2050, Stadsdel Zuid [Omgevingsvisie Amsterdam 2050, p. 136].

Stationskwartier

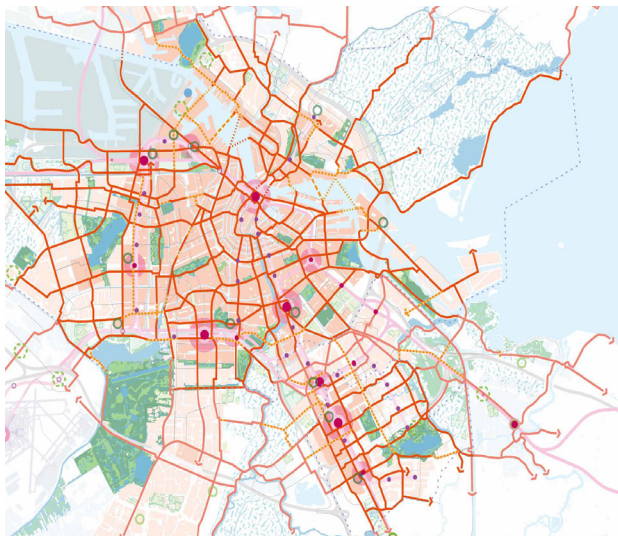
De RAI ligt op een strategische locatie en is regionaal en landelijk goed bereikbaar met het OV. Het projectgebied maakt daarom onderdeel uit van een Stationskwartier. De directe omgeving van stations worden buurten met een hoogstedelijke dichtheid en een gemengd voorzieningenaanbod, waaronder grootstedelijke voorzieningen. Ze hebben een belangrijke rol in het regionale voorzieningenaanbod en de meerkernige ontwikkeling van de stad en regio. Ze zijn via aantrekkelijke straten en langzaamverkeerroutes goed aangesloten op de omliggende buurten en het is er ook prettig wonen



Figuur 21: Uitsnede van de kaart 'Plekken met stedelijk betekenis' [Omgevingsvisie Amsterdam 2050, p. 112].

Lange lijnen fietsnetwerk

Boven op het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam ligt het lange-lijnen-fietsnetwerk. Het netwerk bestaat uit logische en hoogwaardige fietsroutes over lange afstanden door de stad en de rest van de regio. Het projectgebied van de RAI wordt doorsneden door een doorgaande fietsroute die onderdeel uitmaakt van het lange-lijnen-fietsnetwerk.



Figuur 22: Uitsnede van de kaart 'Netwerk fiets' [Omgevingsvisie Amsterdam 2050, p. 94].

Potentie stadshub

Het projectgebied van de RAI grenst aan een stadshub. Stadshubs zijn ov-knooppunten waar overstap van het (inter)nationale/regionale naar het stedelijke vervoersniveau plaatsvindt, gelegen in de (hoog) stedelijke delen van de agglomeratie. Bij stadshubs is ruimte voor grootschalig aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast zijn dit de punten die in potentie een rol kunnen spelen bij de overslag van goederen en kan het bijdragen aan het behoud van de bereikbaarheid van de stad.

Voor alle hubs geldt dat er gezocht wordt naar meervoudig ruimtegebruik. In stedelijk gebied is de ruimte schaars. Dit maakt het logisch hubs waar mogelijk te combineren met andere functies.



Figuur 23: Uitsnede van de kaart 'Netwerk openbaar vervoer' [Omgevingsvisie Amsterdam 2050, p. 96].

Hoogbouw

Het hoogbouwbeleid maakt inzichtelijk waar hoogbouw is toegestaan en onder welke voorwaarden. Bovendien geeft het beleid handvatten voor de borging van de kwaliteit van hoogbouwinitiatieven op gebouwniveau. Het geactualiseerde hoogbouwbeleid wordt naar verwachting begin 2024 door de raad vastgesteld.

Gezonde Stad

Gezonde Stad is één van de kernambities van de Amsterdamse Omgevingsvisie. Amsterdam wil een gezonde stad zijn waar mensen gezond kunnen leven. De inrichting van ruimte en gebouwen heeft invloed op de gezondheid van mensen. Een goed ingerichte leefomgeving draagt bij aan een gezondere leefstijl en aan het voorkomen van ziekten. Het ontwikkelen van een gezonde stad is een kernopgave en gezondheid is een vast onderdeel van de belangenafweging in het ruimtelijk beleid.

Om gezondheid onderdeel te maken van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, is er de Amsterdamse Gezondheidslogica (www.amsterdam.nl/gezondestad). Die bevat twaalf logische principes voor een gezonde leefomgeving. De principes bieden concrete bouwstenen voor een gezonde stad. De gezonde stad gaat onder andere over bewegen, sporten en spelen, gezonde mobiliteit, gezonde voedselomgeving, ruimte voor ontmoeting en verbinding, afwisseling tussen drukte en rust en stilte, gezond buitenmilieu (luchtkwaliteit en geluid), een groene gezonde omgeving en gebouwen en een buitenruimte die bijdragen aan gezondheid.

Figuur 24: Gezicht op Amstelhal, gezien vanaf brug Wielingenstraat - 1971
[Stadsarchief Amsterdam/
Arsath Ro'is, J.M.]



Uitgelicht: RAI

Meerwaarde voor Amsterdam

Jaarlijks faciliteert de RAI circa 500 evenementen onderverdeeld in internationale congressen, (vak)beurzen, evenementen en meer dan duizend kleinere congressen, presentaties en meetings die zo'n 1,5 miljoen bezoekers per jaar trekken.

De RAI als congres- en beurscentrum is een meerwaarde voor de stad. Congressen zijn een economisch interessant deel van de bezoekersketen. Zij genereren inkomsten en creëren een vorm van werkgelegenheid, opleidingsplekken en voorzieningen voor bewoners waar de stad en regio behoefte aan heeft. Daarnaast zijn bezoekers van congressen waardevolle bezoekers voor de stad. Zij veroorzaken relatief weinig overlast en druk op de openbare ruimte, en verblijven verspreid over de stad. Congressen vinden meestal plaats buiten het hoogseizoen van de vrijetijdsbezoeker en bovendien zijn de bestedingen van de congresbezoeker aan horeca en cultuur hoog.

Congressen bieden daarnaast een belangrijke meerwaarde voor de ontwikkeling van ecosystemen en maatschappelijke uitdagingen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, A.I. en duurzaamheid.

RAI is de grootste en meest veelzijdige congreslocatie in de stad en heeft een actieve rol in het werven van relevante congressen. Hiermee draagt de RAI bij aan de algehele reputatie van Amsterdam in de manier waarop we deze congressen verwelkomen en hiermee een verbindende rol spelen. Als grootste congreslocatie speelt de RAI een sleutelrol in het congresbeleid van de gemeente Amsterdam dat is vastgelegd in het Meerjarenplan Amsterdam Congresstad 2020-2024. Het behoud van de congres- en beursfunctie van de RAI vindt de gemeente dan ook belangrijk.

Funcities RAI

Beurs, congres en evenementen functie

De congressen, beurzen en andere evenementen worden georganiseerd in de 116.200 m² verhuurbare ruimte, verdeeld over 12 multifunctionele hallen en diverse grote en kleine zalen en lounges. Daarnaast bevinden zich op het terrein twee auditoriums en vijf restaurants. Bijlage F is een plattegrond van het RAI-terrein waarin te zien is hoe de hallen over het RAI-terrein zijn verdeeld.

De evenementen die op het RAI-terrein zijn verschillend van omvang en soort, zoals:

- Beurzen die de RAI zelf organiseert;
- Congressen en beurzen die door organisatoren worden georganiseerd (zij huren de ruimte van de RAI);
- Concerten en festivals met geluidsbelasting.

Van alle evenementen vindt 90% in de hallen plaats en de overige 10% buiten. Hiervan hebben een aantal zo'n grote omvang dat naast het gebruik van alle hallen ook paviljoens worden gebouwd. Deze paviljoens worden tijdelijk op het Europaplein en het Congresplein geplaatst. Het uitbreiden met paviljoens maakt dat de RAI ook grotere evenementen kan huisvesten.

Europaplein

Het Europaplein wordt gemiddeld 100 dagen per jaar gebruikt voor diverse functies:

- 1. Evenementen:** in 2019 werd het Europaplein 28 dagen gebruikt voor 7 verschillende evenementen. Twee daarvan komen jaarlijks terug: Kingsland en Winterparadijs.
- 2. Paviljoens:** voor een aantal evenementen worden paviljoens gebouwd zodat er meer beschikbare verhuurbare ruimte is. Deze paviljoens zijn ±10.000 m².
- 3. Laden/lossen van vrachtwagens:** tijdens de opbouw en afbraak van evenementen wordt het Europaplein gebruikt voor het laden en lossen.
- 4. Parkeren van vrachtwagens:** vrachtwagenchauffeurs helpen na het laden en lossen mee met het opbouwen van bijvoorbeeld stands. De vrachtauto wordt dan tijdelijk geparkeerd op het Europaplein.
- 5. Parkeren van auto's:** het Europaplein wordt ingezet voor extra parkeercapaciteit.
- 6. Taxi opstap- en opstelplek:** bezoekers van de RAI kunnen door elk (taxi) bedrijf naar de RAI worden toegebracht. Echter voor vertrek vanaf de RAI worden enkel TCA-taxi's toegelaten om chaos op de omliggende wegen te

voorkomen.

7. Parkeren van bussen/touringcars.

- 8. Evacuatieplek:** het Europaplein wordt op drie plekken gebruikt voor evacuaties van de RAI en de metro. Dit is tussen entree D en K, tegenover entree C en tegenover het Amtrium.

Parkeren en P+R

Op het RAI-terrein bevinden zich een aantal parkeerlocaties, zie bijlage F voor de locaties van de parkeerplekken. De RAI heeft plek voor 3.500 auto's. Voor elektrische auto's zijn er 48 oplaadplekken. De standaard openingstijden van de parkeergarages zijn van 06.00 tot 00.00. Voor sommige evenementen worden de tijden aangepast.

Daarnaast is de RAI ook één van de P+R locaties van Amsterdam. Men kan tegen een gemeentelijke bepaald standaard parkeertarief bij de RAI parkeren om vervolgens met het openbaar vervoer naar het centrum van Amsterdam reizen. In totaal heeft de RAI 660 parkeerplekken beschikbaar voor P+R en gemiddeld zijn er zo'n 1000 gebruikers van P+R per dag. De normale parkeerplekken en de parkeerplekken voor P+R zijn niet van elkaar gescheiden. Bij grote evenementen kan men niet gebruik maken van de P+R functie van de RAI. Gemiddeld is de P+R 250 dagen per jaar te gebruiken en zit hij 100 dagen per jaar dicht.

Naast het parkeren van auto's kan men ook de fiets stallen bij de RAI. De fiets kan worden geparkeerd bij Strand Zuid, bij entree K en bij P4 (ca. 100 parkeerplekken).

Logistiek

Laden en lossen

Tijdens op- en afbouw dagen van evenementen vindt er vrachtverkeer plaats op en rondom het RAI-terrein. De RAI werkt met een tijdslotsysteem voor het registreren van vrachtleveringen. Ten behoeve van de doorstroming kunnen chauffeurs alleen in het gereserveerde tijdslot hun vracht bij de RAI leveren. Een uitzondering zijn de busjes onder de 2.70 meter. Zij kunnen gratis laden en lossen in parkeerhal 4 zonder tijdslot. Soms vindt het laden en lossen ook plaats op de stoep en straat buiten het RAI-terrein. Dit geeft overlast voor de omgeving. Bijlage G is een kaart met de logistieke routes op het RAI-terrein.

Bufferzones

De RAI heeft een tweetal bufferzones tot haar beschikking die gebruikt worden voor het stallen van vrachtwagens. Het gaat om bufferterrein Westpoort en Europaboulevard/Amstelpark. De bufferterreinen worden gebruikt voor twee zaken:

1. Buffer: De RAI werkt met een tijdslot systeem voor laden en lossen om congestie bij de RAI te voorkomen. Middels de bufferterreinen kan de stroom van vrachtwagens gereguleerd worden. Vrachtwagens wachten daar totdat ze aan de beurt zijn voor het laden en lossen.
2. Lorryparking: : Sommige internationale trailers/bakwagens blijven na het lossen tijdens het gehele evenement op de RAI en gaan pas na het evenement weer volgeladen naar een volgende bestemming.

Het bufferterrein Westpoort is 12.500m² en kan maximaal 60 dagen per jaar worden gehuurd van Port of Amsterdam. Bij grote evenementen wordt het bufferterrein Westpoort ingezet om het laden en lossen van het vrachtverkeer te reguleren. Tijdens de opbouw dagen staat het bufferterrein voor 30% tot 40% vol. Bij afbouw dagen staat het terrein vaak 100% vol. Daarnaast wordt het terrein ook gebruikt voor dagparkeren. Het bufferterrein bij de Europaboulevard/Amstelpark (P17) wordt gemiddeld voor vier evenementen per jaar (max. 40 dagen in totaal) gebruikt en is eigendom van de gemeente. Het bufferterrein bij het Amstelpark wordt gebruikt om het laden en lossen te reguleren en soms als parkeerplek voor vrachtwagens die tijdens evenementdagen in Amsterdam blijven. Gemiddeld staan op dit terrein 20 tot 25 vracht- en bakwagens per keer. Begin 2024 wordt deze bufferlocatie verplaatst van 'P17' naar het zuidelijker gelegen 'P18 en P19', eveneens aan de Europaboulevard. Hiervoor wordt een gebruiksovereenkomst getekend tussen het

stadsdeel en de RAI.

Overslaglocatie

Om het verkeer van busjes en beperkte gevulde bakwagens bij op- en afbouw van diverse grote evenementen op de RAI te beperken wordt sinds een paar jaar een overslaglocatie in het Havengebied West ingezet. Deze locatie is het zogenaamd 'Extern Warehouse'. Hier worden de goederen van busjes en bakwagens overgeladen en deze goederenstroom gebundeld in trailers die als pendelverkeer onder regie naar de RAI rijden bij opbouw van een evenement. En andersom van RAI naar Extern Warehouse bij afbouw van het evenement. Hiermee zijn bijvoorbeeld circa 300 rechtstreekse busjes/bakwagenbewegingen met ruim 90% gereduceerd door ongeveer 20 trailerbewegingen.

In de nabije toekomst zal de inzet van deze overslaglocatie worden vergroot om verkeer van kleinere vrachtoertuigen naar en van de RAI verder te reduceren.

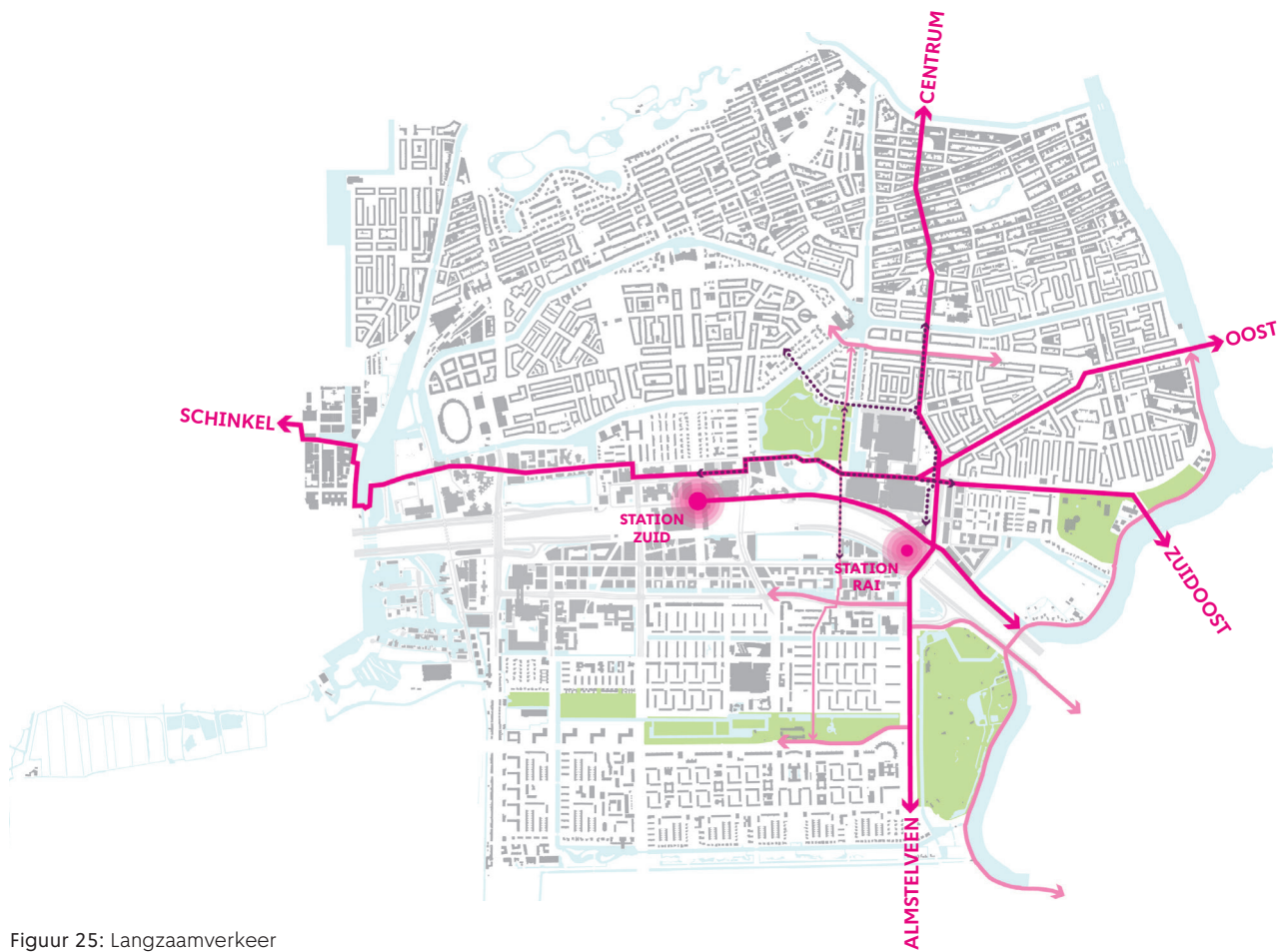
Bereikbaarheid

De RAI heeft een strategisch positie in Amsterdam en is op verschillende schaalniveaus heel goed bereikbaar. De nabijheid van Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Op landelijke schaal is RAI voor auto en trein zeer goed bereikbaar. Per auto door de aanliggende ring A10 en per trein door het op loopafstand gelegen station RAI, maar ook door het nabijgelegen station Zuid. De RAI als P+R locatie is van belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad.

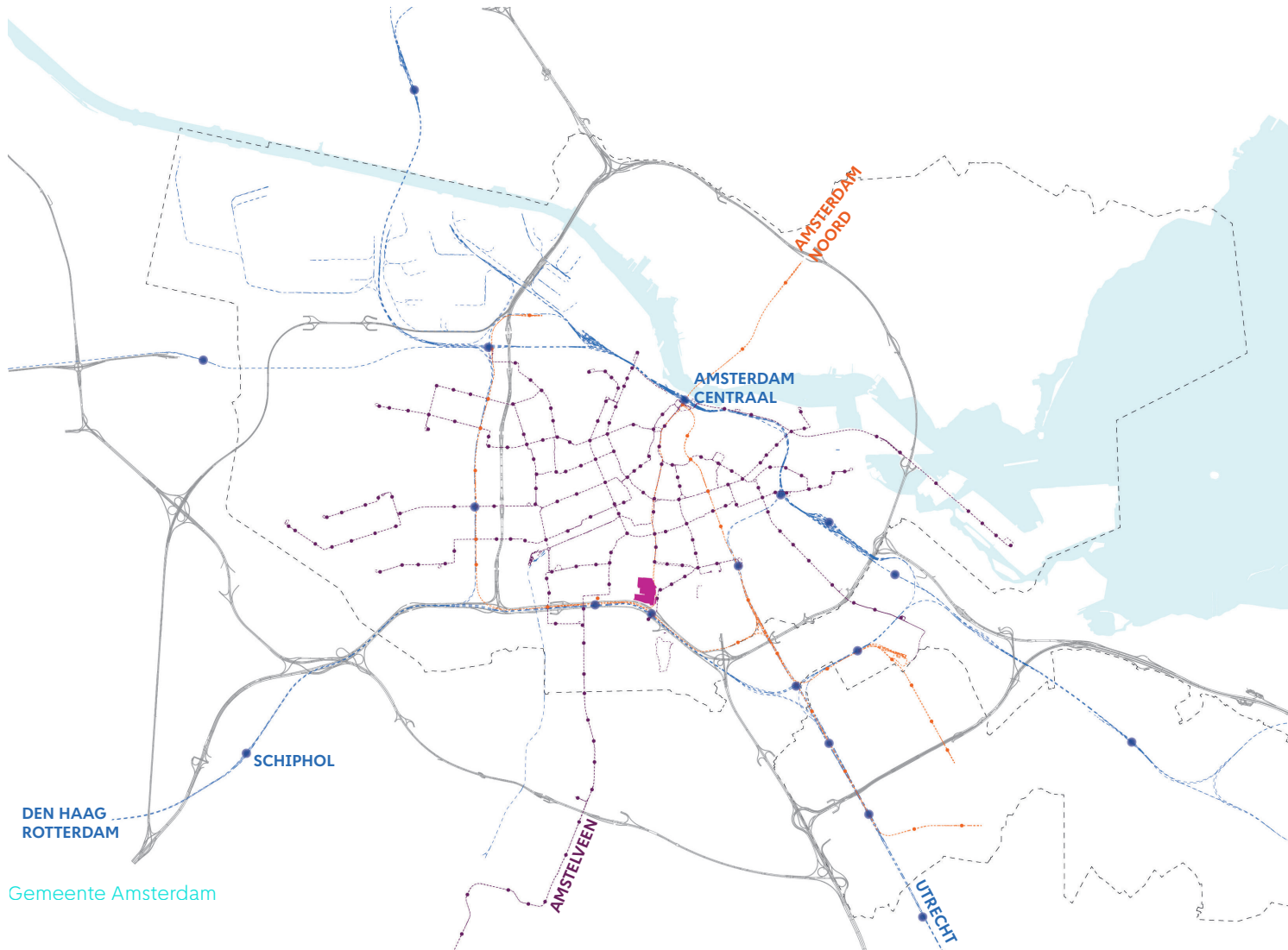
Ook de verbinding met de stad is voor de verschillende verkeerssoorten goed. Zo ligt het gebied op loopafstand van het metrostation Amsterdam RAI en het metrostation Europaplein van de Noord/Zuidlijn. Ook diverse bus- en tramhaltes liggen dicht in de buurt.

RAI ligt in een web van Plusnet-fietsroutes:

- Langs de noordzijde van de Hollandhal loopt over het RAI-terrein een fietsroute die het Beatrixpark verbindt met Kop Zuidas.
- Ten zuiden van de RAI loopt langs de A10 een belangrijke oost-west verbinding.
- Met de aansluiting op het fietspad door de toekomstige Vivaldi tunnel (9) komt een betere verbinding naar het zuidelijk deel van de Zuidas en Buitenveldert tot stand.
- De fietsroute van de Europaboulevard is een belangrijke fietsroute in noord-zuid richting.
- De RAI is met de auto goed bereikbaar vanuit de o.a. de Rooseveltlaan en de President Kennedylaan.
- Tot slot is de RAI via het water RAI goed aangesloten op een uitgebreid netwerk. Vanaf de havenkom is er directe verbinding via het Amstelkanaal met de Amstel en het Nieuwe Meer.



Figuur 25: Langzaamverkeer
 Figuur 26: Bereikbaarheid





B

3. Opgave voor het plangebied

3.1. De ruimtelijke ontwikkeling

Deze Uitgangspuntennota wordt gemaakt op een belangrijk moment in de ontwikkeling van de RAI: er ligt een grote kans om de ambities van de RAI en van de stad te bundelen en het RAI-complex te transformeren naar een geïntegreerd onderdeel van de stad: het nieuwe RAI-district. In het volgende hoofdstuk worden de opgaven vanuit de Omgevingsvisie en de Gebiedsopgave 2023-2026 Stadsdeel Zuid geconcretiseerd en de kansen voor de RAI en de omgeving van de RAI ruimtelijk vertaald en in kaart gebracht.

3.1.1. Van RAI-complex naar RAI-district

De ambities zoals verwoord in de omgevingsvisie 2050 leiden tot een aantal opgaven voor RAI en omgeving. De opgaven zijn samen te vatten onder de termen: verdichten, verbinden, vergroenen. Daarnaast heeft RAI potentie een belangrijke stadshub te worden.

▪ Verdichten:

Amsterdam staat voor de opgave om te verdichten binnen haar grenzen. RAI is een Stationslocatie en daarmee een potentieel transformatiegebied. In de omgevingsvisie worden twee woonmilieus benoemd die daarbij passen, te weten de hoogstedelijke buurt en een hoogstedelijk centrum. Deze verdichting houdt niet alleen het toevoegen van woonprogramma in, maar ook het maken van een mix aan functies en een groene openbare ruimte die nodig zijn voor een leefbare wijk. Het programma van de RAI zelf maakt daar een integraal onderdeel van uit.

▪ Verbinden:

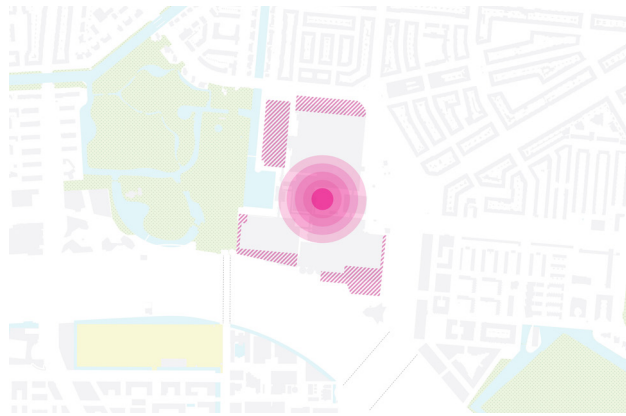
De Europaboulevard en omgeving is in de omgevingsvisie bestempeld als Schakelpunt. Door de relatie met de omliggende stad te verbeteren (Rivierenbuurt en het Beatrixpark) kan dit deel van de stad - samen met de toevoeging van stedelijk programma - veel meer een geïntegreerd onderdeel van de stad worden waarbij de overlast in de naastgelegen buurt wordt beperkt.

▪ Vergroenen:

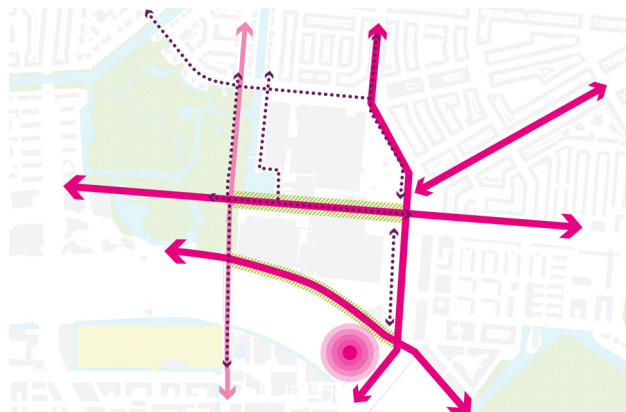
Bij verdichting hoort een kwalitatief hoogstaande buitenruimte. Waar mogelijk wordt groen toegevoegd en moet de bestaande groenstructuur worden versterkt.

▪ Potentie stadshub:

Stadshubs zijn ov-knooppunten waar overstap en overslag van het nationale/regionale vervoersniveau naar het stedelijke vervoersniveau plaatsvindt.



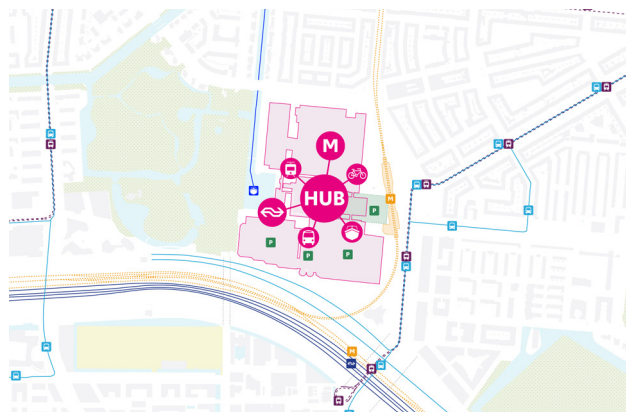
Figuur 27: Verdichten



Figuur 28: Verbinden



Figuur 29: Vergroenen



Figuur 30: Potentie stadshub

3.1.2. De ruimtelijke opgave

De bovengenoemde opgaven zijn hieronder concreet gemaakt naar ruimtelijke en kwalitatieve ambities en dienen als basis voor de nadere uitwerking van de transformatie van het RAI-terrein.

Gemengde en verdichte stadswijk RAI

Door aan RAI een mix van (nieuw) programma toe te voegen, kan het RAI-terrein transformeren naar een levendige, autoluwe buurt- een RAI- district- waar wonen een belangrijk onderdeel van uitmaakt. De kern van de verdichtingsopgave ligt in het hart van het RAI-gebied. Daar is de ruimte om structureel programma toe te voegen dat tegelijkertijd de verbinding legt met Beatrixpark en Rivierenbuurt. Op deze manier kan een nieuwe, dynamische buurt worden gecreëerd binnen de ring van Amsterdam. Uitgangspunt hierbij is dat de RAI toekomstbestendig kan blijven functioneren. Door het toevoegen van niet-RAI-programma wordt het gebied een onderdeel van de stad: minder geïsoleerd en minder monofunctioneel. Een plek om te verblijven, de RAI als bestemming voor ook anderen dan congresgangers op alle schaalniveaus, van wijk- tot internationaal niveau. Belangrijkste ontwerpogave bij de verdichting is hoe de RAI-bezoeker en de toekomstig bewoner/ gebruiker ieder hun plaats krijgen en waar synergie mogelijk is.

Naast deze verdichtingsopgave moet RAI ook beter aansluiten op haar omgeving en is het noodzakelijk dat RAI zich opent naar de stad, met voorkanten aan het openbaar gebied. De RAI heeft nu voor een groot deel gesloten wanden naar de omliggende buurten en het park. Het zijn ook vaak de zijden van waar de expeditie

plaatsvindt. Door het toevoegen van programma aan de randen kan de getransformeerde RAI-buurt zich met de voorzijde richten op de openbare ruimte. Met aantrekkelijke plinten (dat wil zeggen een open en levendige plint, waarbij het programma een verbinding zoekt met het maaiveld) wint de openbare ruimte aan verblijfskwaliteit en hecht het zich aan de omgeving (zie figuur 31).

Voor alles geldt dat nieuwe bebouwing aansluiting zoekt bij de menselijke maat en tegelijkertijd stevig genoeg is- passend bij de grootschaligheid van de RAI. Dat kan in het straatprofiel door middel van beperkte bebouwingshoogtes, waarbij terugliggend hoger kan worden gebouwd. In het noordelijk deel van het complex wordt met programma en bouwvolume aansluiting gezocht bij de schaal en het karakter van de Rivierenbuurt terwijl in het centrumgebied tot de A10 de relatie met de Zuidas gezocht moet worden- in schaal en dynamiek.

De verdichting moet toekomstbestendig zijn, dat wil zeggen flexibel zodat eventuele latere, op dit moment onvoorziene transformaties niet zijn uitgesloten. Zo is bijvoorbeeld het gebruik van de Amstelhal nu dusdanig beperkt dat nagedacht moet worden over hergebruik, multifunctioneel gebruik of mogelijk (al dan niet gedeeltelijke) sloop. Daarnaast moet het 'verledenbestendig' zijn en de waarden van het monumentale gedeelte van de RAI respecteren. Hier liggen kansen om met nieuwe ingrepen in de bouwmassa en openbare ruimte het monumentale deel beter tot haar recht te laten komen.



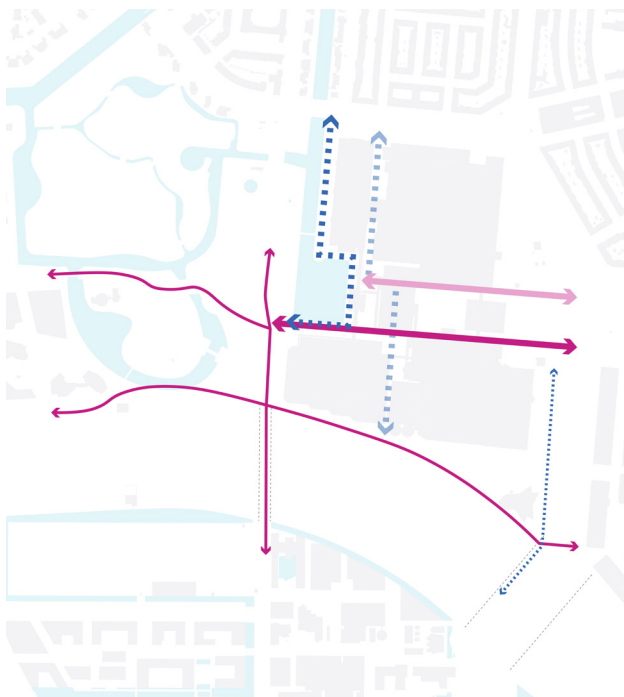
Figuur 31: Analyse bestaande plint

Verbonden RAI

De Europaboulevard vormt een fysieke en psychologische barrière tussen het RAI-terrein en de aangrenzende buurten. De gemeente is bezig met de verkenning naar dit Schakelpunt (p 21). Mochten hier aandachtspunten uit volgen die betrekking hebben op het studiegebied van de RAI dan zal dit moeten meegenomen worden in de vervolgfase.

Voor het goed functioneren van de fietsnetwerken, verbindingen met het OV en het uitnutten en daar waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, parken en groen moeten deze routes aantrekkelijker gemaakt worden, door ze een sterker profiel te geven en daar waar mogelijk te begeleiden met (plint-) bebouwing. Ook de route langs de Boerenwetering vanaf de Wielingenstraat tot en met de havenkom moet toegankelijk worden gemaakt.

Door meer mogelijkheden te creëren om het RAI-complex te doorkruisen, wordt het gebied beter verbonden met de omgeving. De nu bestaande fietsroute door RAI, die Station Zuid en het Beatrixpark met de Europaboulevard verbindt, moet een continue, helder doorgetrokken verbinding worden. Een tweede belangrijke route voor voetgangers die evenwijdig loopt aan de eerste maar ten noorden ligt van het Elycium zorgt dan voor een grotere 'doorwaadbaarheid' van het complex. Dat geldt ook voor nieuwe verbindingen door de RAI in de noord-zuid-richting. Onderzocht moet worden hoe routes vanaf de Wielingenstraat tussen de Amstelhal en de Europahal en vanaf de fiets- en voetgangersroute langs de A10 tussen de Hollandhal en de Parkhal daaraan bij kunnen dragen (zie figuur 33).



Figuur 32: Doorwaadbaarheid vergroten en verbeteren

Duurzame RAI, vergroende RAI

De huidige RAI ontbeert groen. De randen van de RAI zijn dat wel. Er liggen kansen om dat bestaande groen robuuster te maken. Zo kan de grens van het Beatrixpark dat nu stopt bij de Boerenwetering een groene sprong maken over het water door een stevig groen profiel aan de oostzijde van de Boerenwetering te maken. Aan de andere zijde moet op innovatieve wijze worden onderzocht hoe het Europaplein- nu nog uit de aard van de functie een groot verhard oppervlak- vergroend kan worden. Ook de grote lege ruimte en de schaal van het plein zijn aandachtspunt: hoe wordt dit tussengebied waar RAI zich hecht aan de Rivierenbuurt een prettig verblijfsklimaat? Wat kan groen en beschutting hieraan verbeteren?

In de oost-westrichting liggen kansen om met de twee Plusnet fietsroutes delen van de Hoofdgroenstructuur (Beatrixpark en Amstelscheg) sterker en met robuuster groen met elkaar te verbinden. Dat geldt voor de route langs de A10 maar ook dóór de RAI kan- gekoppeld aan de fietsroute- een nieuwe stevige groene verbinding gemaakt worden tussen Beatrixpark en Europaboulevard.

Verdichting gaat hand in hand met het vergroenen van de buitenruimte en van de gebouwen. Door te vergroenen zal het stadsklimaat (hitte, droogte, wateroverlast en wind) verbeteren, en daarmee ook het verblijfsklimaat. Het doel is een toekomstbestendige buitenruimte te maken door deze rainproof in te richten met meer vergroening en minder verharding. Waar mogelijk moet bebouwing natuurinclusief worden. Dat geldt ook voor de openbare ruimte.

RAI als mobiliteitshub

Er zijn veel logistieke bewegingen in Amsterdam ten behoeve van de bevoorrading van supermarkten, horeca, groothandels, detailhandel en dienstverlening. Ook blijkt uit de Logistieke Strategie (2022) dat ongeveer 7% van alle vrachtbewegingen voor levering aan huis is en dat thuisbezorging groei. Echter heeft het ladend- en lossend vracht- en bestelverkeer een grote impact op stad. De doorstroming (met name in oude stadswijken) wordt beperkt. Bestel- en vrachtverkeer is verantwoordelijk voor 30% van de uitstoot van fijnstof het zorgt voor veel onveilige situaties in het verkeer (onder andere door het rijgedrag van chauffeurs). Om dit op te lossen zet de Logistieke Strategie (2022) in op het voorkomen van onnodige vervoersbewegingen en het bundelen van goederenstromen. Gezien de beperkte ruimte in de stad om de logistieke efficiënter te maken, zou het RAI-terrein een geschikte locatie zijn om goederenstromen te bundelen. Dit kan op een aantal manieren:

- Aanbod deelmobiliteit. Het RAI-terrein is een makkelijk toegankelijke openbare locatie waar deelmobiliteitsconcepten (o.a. deelauto, elektrische scooter en deelfiets) kunnen worden gestald.
- De RAI als hub/verslagpunt. Hubs zijn hierbij een onmisbare voorziening voor bundeling, overslag en transport met verschillende voertuigen. Op het RAI-terrein kan bijvoorbeeld een horecahub of een hub voor levering aan verswinkels (mogelijk ook deels in bestaande gebouwen) komen.

Opgave voor de vervolgfase is deze kansrijke mogelijkheden op het RAI-terrein te onderzoeken en voorstellen te doen hoe de hub-functies met aandacht voor een kwalitatieve inpassing kunnen worden gerealiseerd.























Opgaven- en kansenkaart

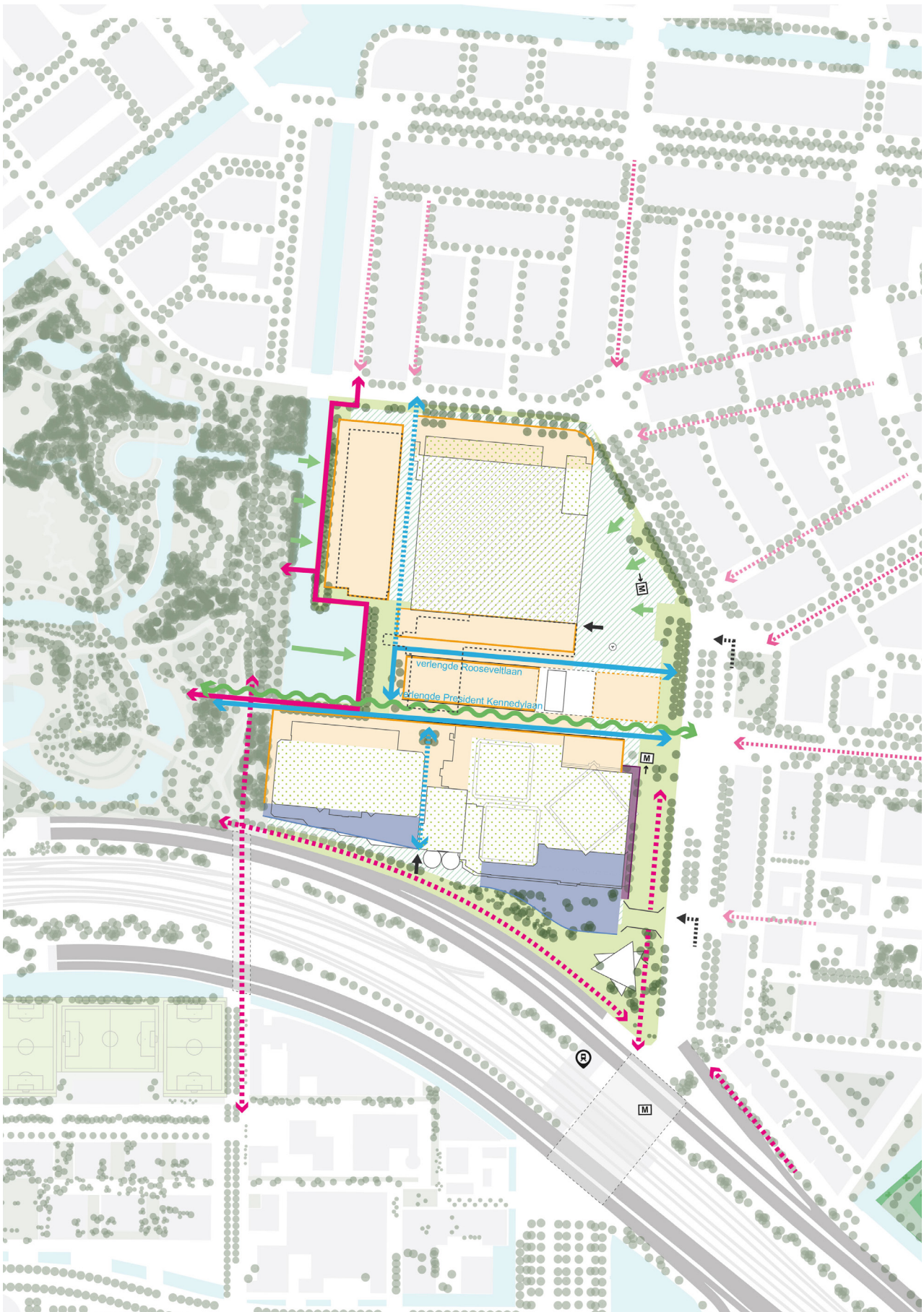
Hoe bovengenoemde ambities ruimtelijk zijn vertaald naar de locatie is te zien in de opgaven- en kansenkaart. Maar om werkelijk een geslaagde transformatie mogelijk te maken is de kaart alleen niet voldoende. Om een zekere dichtheid en voldoende 'massa' om een vitale, leefbare buurt te maken, die goed is verbonden met het Beatrixpark en Rivierenbuurt en station RAI, is gestudeerd op het minimaal benodigde programma. Het gaat om de bebouwing die gerealiseerd kan worden binnen de gele vlakken. Binnen de gele vlakken zijn 2 soorten bebouwing te onderscheiden, te weten:

- bebouwing langs de randen van de RAI (langs A10, Wielingenstraat, aan Boerenwetering). Door langs de randen van de RAI te bouwen worden verbindingen met de omgeving gemaakt en ontstaan er sociaal veilige routes.
- bebouwing in het hart van de RAI (tussen Europahal en Parkhal/ Hollandhallen)

Voor de bebouwing in het hart van de RAI is het noodzakelijk om een minimum programma te realiseren om het gewenste gemengde dynamische woonmilieu te creëren. Hier moet minimaal een FSI van circa 2 gerealiseerd worden, dat bestaat uit van een mix van wonen en niet wonen.

LEGENDA

 monumentale bebouwing	 openbare ruimte met groene inrichting	 verbindingroutes langs de RAI
 zoekgebied toe te voegen programma met zwaartepunt op woningbouw	 openbaar/ openbaar toegankelijk/ erfpachtgebied RAI met zoveel mogelijk groene inrichting	 recreatieve route langs Boerenwetering
 zoekgebied toe te voegen programma	 accent programma buitenruimte	 aanknopingspunten met omliggende wijk
 toe te voegen programma als plint	 daken verduurzamen	 verbindingroutes door RAI
 RAI- bebouwing binnen zoekgebied onderzoek naar cultuurhistorische waarde loopt, daarna: onderzoek naar mogelijkheden van (her)gebruik en behoud/ sloop	 toegang RAI voor expeditie-verkeer	 mogelijke verbindingroutes door RAI
 voorkanten/ aantrekkelijke plinten gericht op de openbare ruimte/ woningontsluiting	 ingang expeditie-verkeer	 groene verbinding door RAI
 voorkanten, programma gericht op openbare ruimte		 groen omgeving naar binnen halen
 rooilijn/ uiterste bebouwingsgrens		 metrostation



Figuur 33: Kansen- en opgavenkaart

3.2. Programma

Zoals het hoofdstuk hiervoor beschrijft is het de ambitie van de gemeente het RAI-complex te transformeren naar een gemengde en verdichte stadwijk door nieuw programma toe te voegen.

Bij deze programma-uitbreiding gericht op menging en verdichting is het cruciaal dat de kwalitatieve inpassing voldoet aan de uitgangspunten met betrekking tot leefbaarheid en verbinding met het omliggende wijken/gebied. Toevoeging van programma van met name wonen maar ook werken en recreëren betekent – in aanvulling op het beurs en congres-programma – dat het gebied multifunctioneler wordt qua gebruik wat ten gunste komt aan de levendigheid.

In het hart van de RAI en aan het Beatrixpark en de Wielingenstraat ontstaat er ruimte voor een aantrekkelijke woonbuurt in een internationale omgeving met uitzicht op groen en water. Langs het fietspad aan de A10 is er ruimte voor kantoren.

In de rijk beplante openbare ruimte is er plek voor ontspanning op een van de terrassen of bankjes en voor inspanning in de urban sportzone. De nu nog kale vlakte aan de Europaboulevard biedt kans voor een groen plein waar ruimte is voor experimentele invulling en tijdelijke initiatieven.



Figuur 34: mpressie Beurskwartier, Utrecht [Gemeente Utrecht]

3.2.1. Wonen

De ligging van de RAI vanuit de omgevingsvisie te kwalificeren als hoogstedelijk centrum of -buurt, de grote nieuwbouwpoging en de beperkte bouwlocaties maakt het toevoegen van een zo groot mogelijk aantal woningen wenselijk.

Voor het woningprogramma is het uitgangspunt 40-40-20 (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector). Een eventueel afwijkingsverzoek op 40/40/20 moet voor advies voorgelegd worden aan de directeur G&O. Dit ter voorbereiding op het voorleggen van het verzoek aan de wethouder en het College. Voor de invulling van het woningprogramma op het RAI-terrein worden onderstaand twee ontwikkel- c.q. uitwerkingsvarianten beschreven die vanuit de gemeente als wenselijk worden geacht.

Variant 'dynamische aanlandplek'

In deze variant wordt gekozen voor een woonprogramma waar bewoners in de regel relatief kort wonen. Dit woonprogramma past bij een hoogstedelijk woonmilieu met veel dynamiek. Het leven van bewoners is niet gericht op de eigen woonomgeving (RAI-gebied) of buurt (Rivierenbuurt) maar op de hele stad en daarbuiten. Hier passen kleine huurwoningen bij. De woningbehoefte voor jongeren en studenten blijft onverminderd groot. Deze woningen worden kort bewoond omdat deze groepen aan het begin staan van woon- en werkcarrière. Daarnaast kunnen woningen in het midden- en vrije segment worden gerealiseerd. Woningen in dit segment zullen op deze locatie niet heel groot zijn. Dit type woning zal passen bij een- of tweepersoonshuishoudens met een hoger inkomen. Ook voor deze groep geldt dat er sprake zal zijn van een grote doorstroom waardoor weinig binding met het gebied zal ontstaan. Huishoudens in deze categorie zitten veelal ook in levensfase waarin sprake is van veel mobiliteit. Voor het sociale huursegment kan gedacht worden aan een deel kleinere woningen voor jongeren of studenten (1 à 2 kamers, ca. 30 m²) en alleenwonenden (2 kamers, 40-45 m²).

In het middensegment kunnen tweekamerhuurwoningen plaats bieden aan vooral relatief jonge eenpersoonshuishoudens die geen toegang tot sociale huur hebben maar voor wie het dure (koop)segment (nog) niet bereikbaar is. Gemeentelijk beleid vraagt op RAI-terrein een minimale woninggrootte van 30m² voor middeldure huurwoningen. Er is wetgeving in de maak die samen met het woningwaarderingssysteem mogelijk invloed krijgt op de hoogte van de huur.

Het dure vrije sector segment zal woningen van drie kamers of meer kunnen tellen en zal tweepersoonshuishoudens bedienen. Het is mogelijk dat er ook enkele gezinnen in deze ruimere woningen gaan wonen. Er is in Amsterdam geen tekort aan vrije sector huur maar wel aan vrije sector koop.

Variant 'stedelijk verblijfsgebied'

Een andere optie is een woonprogramma dat zich richt op een bredere groep woningzoekenden. Hierin past een mix van woningen waarin, naast jonge 'mobiele' huishoudens zoals hierboven beschreven, woningen worden gerealiseerd die gezien prijs en kwaliteit passen bij andere groepen waaronder (jonge) senioren en startende of kleine gezinnen. Een mix van woningen past bij de ambitie uit het coalitieakkoord om te bouwen naar de behoeftes van de brede groep woningzoekenden in de stad.

Voor het sociale huursegment kan gedacht worden aan een deel kleinere woningen voor jongeren of studenten (1 à 2 kamers, ca. 30 m²), alleenwonenden (2 kamers, 40-45 m²) en zelfstandige geclusterde ouderenwoningen (55-60 m²). Om sociale huur voor de stad te kunnen behouden, is het raadzaam tijdig een woningcorporatie bij de planontwikkeling te betrekken. In het middensegment kunnen tweekamerhuurwoningen van ca. 50m² plaats bieden aan relatief jonge een- of tweepersoonshuishoudens die niet tot de doelgroep voor sociale huur behoren maar voor wie het dure (koop) segment (nog) niet bereikbaar is. Ook is er behoefte aan (geclusterde) ouderenwoningen in dit segment. Woningen geschikt voor en gericht op ouderen kunnen bijdragen aan de doorstroom als ouderen in omliggende buurten verhuizen naar deze locatie. Voor de kwaliteit van het gebied is het wenselijk om in te zetten op variatie in woningtypes in het middensegment met in ieder geval tweekamerwoningen en zo mogelijk ook kleine driekamerwoningen waarin ook kleine gezinnen kunnen wonen. Het dure segment zal woningen van drie kamers of meer kunnen tellen. Dit segment kan tweepersoonshuishoudens en gezinnen bedienen. Normaal gezien wordt aangeraden vrije sector in de koop te doen om buurtbinding meer kans te geven. Maar ook vrije sector huur is een optie.

Dit woonprogramma past bij een woonmilieu wat goed aansluit op de Rivierenbuurt waarin veel dynamiek is maar waarin bewoners ook langdurig in het RAI-gebied verblijven. Een deel van de bewoners zal ook meer gericht zijn op voorzieningen in de buurt (Rivierenbuurt). Een langdurig verblijf in het RAI-gebied maakt dat het RAI-terrein meer de uitstraling van een woonbuurt zal krijgen.

3.2.2. Kantoren

De locatie van RAI is in het kantorenplan 2019-2026 als verlengde van de Zuidas aangeduid als internationaal topmilieu. De RAI-locatie kan in potentie een goede locatie zijn voor het ontwikkelen van nieuwe kantoren. Er is sprake van een centrale ligging nabij het station RAI en in het verlengde van Zuidas waardoor, mede door het grote OV-knooppunt, de bereikbaarheid goed is.

Kantoren die op marktvaart kunnen rekenen, zijn kantoren met vloervelden van minimaal 1000 m² in multi-tenantgebouwen met gedeelde in pandige faciliteiten en voorzieningen. De vloeren dienen flexibel qua indeling en maatvoering te zijn. De RAI-locatie leent zich voor verschillende type kantoorgebruikers: van grote hoofdkantoren of multi-tenant kantoren, tot aan de meer traditionele kantoorgebruikers (financieel, consultancy, rechtskundig, accountancy) maar ook voor nieuwe techbedrijven zou het aantrekkelijk kunnen zijn.

De fasering/faseerbaarheid van nieuwe kantoren op de Zuidas en omgeving is een belangrijk aandachtspunt. Wanneer nieuwe kantormeters op de markt komen, is het van belang dat op andere nabijgelegen ontwikkelingen wordt afgestemd. Het is van belang om te monitoren welke doelgroepen en marktsegmenten bediend worden om te sturen op een afgewogen kantoraanbod wat aansluit bij de marktvaart.

Aandachtspunten

Voor een goed kantormilieu dient de planuitwerking van de RAI ook te voldoen aan de andere randvoorwaarden, namelijk het realiseren van een goede functiemix om de levendigheid te bevorderen. Denk hierbij aan woningen, kantoorruimte, horeca en maatschappelijke functies. Naast een goede OV bereikbaarheid vragen toekomstbestendige kantoren om een aantrekkelijke openbare ruimte, levendige plinten en voorzieningen, een goede functiemix en verbinding met de stad. Om de Zuidas blijvend bereikbaar te houden moet ook worden nagedacht op welke wijze de toevoeging van kantoren vanuit het perspectief van mobiliteit inpasbaar is. Zie hiervoor ook hoofdstuk 3.5.3 waarin toegelicht wordt waarom er geen extra auto-verplaatsingen in maatgevende spits is toegestaan.



Figuur 35: Impressie Beurskwartier [Gemeente Utrecht]

3.2.3. Detailhandel

Om winkelleegstand te voorkomen zet Amsterdam in op een selectieve groei van het aantal winkel(meters). Welke ontwikkelingen Amsterdam voor ogen heeft op het gebied van detailhandel is weergegeven in het detailhandelsbeleid. Hierin wordt aangegeven waar en onder welke voorwaarden de gemeente mogelijkheden ziet voor het toevoegen van detailhandel. Eén van de voorwaarden voor het toevoegen van (nieuwe) detailhandel, is als er sprake is van een substantiële toename van het aantal woningen. Op het moment dat er concrete plannen liggen wat betreft woningbouwontwikkeling kan met een ruimtelijke toets onderzocht worden welke mogelijkheden er zijn op het gebied van het toevoegen van detailhandel. Echter moet bij nieuwe ontwikkelingen in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het omliggende winkelgebied en gezien de locatie van de RAI leiden nieuwe ontwikkelingen naar alle waarschijnlijkheid niet tot toevoeging van het aantal meters detailhandel.

3.2.4. Horeca

De gemeente werkt aan een nieuw stedelijk beleidskader voor horeca en terrassen. Naar verwachting wordt het stedelijk beleidskader horeca en terrassen in 2024 vastgesteld. Dit nieuwe stedelijk (ruimtelijk) kader voor horeca en terrassen in Amsterdam is een overkoepelend instrumentarium waarmee lokaal gestuurd kan worden op horecavestigingen die passen bij het gebied waar ze zich vestigen. Op basis van het gemeentelijk beleid ontwikkelt het stadsdeel horeca-ambitieplannen. Horeca-ambitieplannen worden per stadsdeel opgesteld met kennis vanuit stadsdelen en stakeholders. Het horeca-ambitieplan is richtinggevend en helpt bij het maken van keuzes bij een buitenplanse afwijking en bij het wel of niet toekennen van een vergunning.

Zolang deze er nog niet zijn worden horeca-initiatieven die een aanvulling zijn op de bestaande horecavoorzieningen in de omgeving met maatwerk beoordeeld. De gemeente ziet op dit moment kansen om van het RAI-terrein een plek te maken waar de netwerken van lokale en internationale professionals kunnen worden verbonden. Daarnaast is het RAI-terrein geschikt om door middel van horeca toevoeging de leefwerelden van de RAI en de omliggende buurten met elkaar te verbinden. Hierbij is het belangrijk dat overlast voor de omgeving voorkomen wordt en het bestaande leefklimaat verbetert.

3.2.5. Maatschappelijke voorzieningen

De gewenste maatschappelijke voorzieningen op het RAI-terrein worden in kaart gebracht aan de hand van de Referentienorm maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. Daarnaast spelen de op dat moment actuele huisvestingsopgaven vanuit de betreffende beleidsdomeinen én de relatie met de bestaande voorzieningenstructuur in de omgeving een rol.

De Referentienorm maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen geeft aan wat de normen zijn voor ruimte voor onderwijs, jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen, kunst & cultuur, groen, spelen en sport. Met behulp van deze norm wordt uitgerekend hoeveel extra vierkante meters van elke voorziening nodig is bij realisatie van een x-aantal nieuwe woningen. Het gaat om zowel buurtvoorzieningen als voorzieningen met een bovenwijks bereik.

Zodra de plannen van de RAI wat betreft woningbouwprogramma concreter zijn, zal er met behulp van de referentienorm het benodigd voorzieningenprogramma nader in kaart worden gebracht en worden vertaald naar concrete ruimtevragen.

Op dit moment ziet de gemeente het toevoegen van (betaalbare) ruimte voor een kinderdagverblijf en eerstelijns zorgvoorzieningen op het RAI-terrein als mogelijke kansen omdat daar behoefte aan is in Amsterdam Zuid. Maar in het geval van een substantieel woningbouwprogramma kan ook worden gedacht aan een ontmoetingsruimte voor de nieuwe bewoners in het gebouw zelf waar eventueel de buurt, welzijn, sport en kunst & cultuur in de activiteiten bij aanhaakt.

Bij verdere planontwikkeling moet wel rekening gehouden worden met het feit dat enkele voorzieningen gevoelige bestemmingen zijn. Zie ook paragraaf 2.4.9 Geluidhinder en paragraaf 2.4.10 Luchtkwaliteit.



Figuur 36: Een zomerse dag bij Strandzuid en de Boerenwetering [Kees Winkelman]

3.2.6. Onderwijs

Qua ambitie op het gebied van onderwijs voor het RAI-terrein ziet de gemeente kansen voor huisvesting van het MBO-onderwijs. De gemeente heeft voor de huisvesting van MBO-instellingen geen wettelijke taak maar ziet wel het belang hiervan in. Het MBO is immers een krachtige speler in de stad als het gaat om beroepsgericht onderwijs en toekomstperspectief voor jongeren en volwassenen. Eén van de grotere doelen uit de MBO-Agenda 2023-2027 is de gezamenlijke investering van bedrijfsleven en onderwijs in het opleiden en begeleiden van studenten.

Begin 2023 gaven RAI en het ROC aan gezamenlijk onderzoek te gaan doen naar de mogelijkheid om het ROC (locatie Da Costastraat) integraal onderdeel uit te laten maken van de planuitwerking van de RAI. Inmiddels hebben de wethouders van Onderwijs Mbarki en stedelijke ontwikkeling, Van Dantzig, laten weten in principe positief te staan tegenover het initiatief en het nadere onderzoek. Voor het RAI-terrein zou specifiek de samenwerking tussen RAI en de ROC van Amsterdam (ROCvA) locatie Da Costastraat een logische keuze zijn gezien het type opleidingen van de Da Costastraat (hospitality).

De gemeente stimuleert de RAI om ook samenwerkingen met andere MBO-instellingen en MBO-opleidingen te verkennen. En stelt als voorwaarde om hierover met meerdere MBO-instellingen contact over op te nemen. Het MBO kan gezien worden als de motor van de stad, en met de talloze MBO-opleidingen, geeft dit de RAI de kans om op verschillende manier nog meer in verbinding te staan met de stad en de makers van morgen. Naast hospitality bij het ROCvA kan bijvoorbeeld gedacht worden aan media-opleidingen van het Mediacollege Amsterdam en/of meer en technische opleidingen van het Hout en Meubileringscollege. Tot slot zou het mooi zijn als de samenwerking plaatsvindt op verschillende MBO-niveaus (1 t/m 4), om zo zoveel mogelijk studenten met verschillende achtergronden (baan)perspectief en kansen te bieden.



Figuur 37: Groot evenement in Rai RAI [Jan Vonk]

Welke locatie geschikt is voor onderwijshuisvesting beoordeelt de gemeente met maatwerk. Om onderwijshuisvestingkeuzes te maken worden verschillende criteria meegenomen in de beoordeling. Voorbeelden van criteria zijn:

- De spreiding van scholen in een buurt en keuzevrijheid voor ouders/leerlingen. Het is belangrijk dat er een divers aanbod van scholen per buurt zit.
- Gezonde scholen, zowel in aantal leerlingen als in onderwijskwaliteit. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de omvang van de school.
- Duurzaamheid. De gemeente kijkt naar de duurzaamheid van het gebouw maar ook naar hoelang de school in het gebouw kan blijven gezien de leerlingenprognoses en het aantal verhuisbewegingen van een school.
- Impact in geval van medegebruik. De gemeente kijkt hierbij naar het mengen van verschillende leerlingpopulaties, het samen plaatsen van concurrerende concepten en het (onnodig) splitsen van een school over meerdere adressen.
- Omgevingsaspecten. Te denken valt aan de gevolgen voor het gebied en de maatschappelijke effecten. Zo zal bij de inpassing van de school rekening gehouden moeten worden met de benodigde buitenruimte voor de leerlingen. Om de Zuidas bereikbaar te houden zal vooraf aangetoond moeten worden welke maatregelen worden genomen om de maatgevende spits te ontzien.
- Nabijheid van onderwijshuisvesting. Hierbij wordt gekeken naar de afstand voor leerlingen tussen woning en school maar ook naar de (veilige) bereikbaarheid van de school.
- Tegengaan van segregatie. Onderwijshuisvesting kan ook impact hebben op de mate van segregatie in een school, gebouw of buurt.



Figuur 38: Urban Sports [Yalp]

3.2.7. Sport

Qua ambitie op het gebied van sport benadrukt de Sportvisie 2025 – De Sportieve Stad (2016) het belang van het aanbieden van sport- en beweegaanbod om de hoek, waarbij sport (en bewegen) een vanzelfsprekend en zichtbaar onderdeel van de stad is. Daarbij wordt het realiseren van een sport- en beweegvriendelijke openbare ruimte en het beter benutten van parken, groen en water voor sport ook genoemd. Om de behoefte aan ruimte voor sport- en spelvoorzieningen op het RAI-terrein te berekenen wordt er gekeken naar het woningbouwprogramma. Dit wordt in de verdere planontwikkeling gedaan aan de hand van de Referentienorm Maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen.

Op dit moment is de druk op de bestaande sportvoorzieningen in dit deel van Amsterdam Zuid groot en er is weinig ruimte om extra meters toe te voegen. Hiertoe liggen er bij de ontwikkeling van RAI kansen in het (beter) benutten van de buitenruimte voor sport, bewegen en in het verlengde daarvan ook spelen. Kansen voor het RAI-terrein zijn:

- Het verbinden van de omliggende buurten met het Beatrixpark zodat er sportieve-recreatieve routes ontstaan. Daarbij kan gedacht worden aan het versterken van de entree van RAI naar het park en het programmeren van sport en bewegen.
- De RAI kan als verbindende schakel met de Amstelscheg dienen met de inrichting van een sport- en beweegvriendelijke openbare ruimte.
- Het toevoegen van sport- en speelvoorzieningen op het Europaplein. Hierbij kan ruimte worden geboden aan nieuwe sporten en innovatieve sportconcepten. Gezien de verwachting dat de RAI het Europaplein ook tijdens evenementen wil blijven gebruiken, kan nagedacht worden over flexibele concepten of ondergronden die multifunctioneel te gebruiken zijn.
- In de agenda 'Urban Sports 2025' wordt de RAI genoemd als geschikte plek voor betere sport- & speelplekken en accommodaties voor urban sports.

Tot slot wordt in de sportvisie genoemd dat Amsterdam investeert met haar partners in de op- en uitbouw van een professioneel topsportklimaat waarin excelleren mogelijk is. De RAI is een geschikte plek waar topsportevenementen georganiseerd (kunnen) worden. Eerder zijn er verkennende gesprekken geweest tussen de RAI en de gemeente over het realiseren van een topsportevenementenhal op het RAI-terrein. Met deze kans krijgt de RAI een sportprofiel en heeft de gemeente Amsterdam er een sportevenementenhal bij.

3.2.8. Kunst en cultuur

In het Plan Kunst en Cultuur Zuidas 2021-2025 is de RAI genoemd als een complex waar culturele evenementen plaatsvinden. Zo vindt er twee keer per jaar een kunstbeurs plaats (PAN en KunstRAI) en worden in het theater incidenteel culturele voorstellingen gegeven. Bij invulling van de nieuwe plannen is het wenselijk deze functies binnen het complex te behouden.

Wat de behoefte aan vierkante meters van kunst- en cultuurvoorzieningen in het RAI-gebied is, is ook hier afhankelijk van het woningbouwprogramma. Deze wordt op basis van de Referentienorm maatschappelijke voorzieningen berekend. Invulling kan met kleinschalige buurtgerichte culturele activiteiten plaatsvinden.

Bij de realisatie van een groot nieuw openbaar toegankelijk (binnen)terrein kan de toevoeging van kunstwerken zorgen voor een aangenaam verblijfsklimaat. De werken kunnen met de bestaande werken op het RAI-terrein (Kristalpaleis van Giny Vos onder het Elicium en 'I want a permanent Wave' van Gerald van der Kaap in het metrostation Europaplein) tot een kunstexpositie in de openbare ruimte leiden.



Figuur 39: Kunst in de openbare ruimte [Spitafields Market]



Figuur 40: Mensen schaatsen in het Boerenwetering [Jan Vonk]

3.3. Duurzaamheid

Het Amsterdamse beleidskader voor duurzaamheid bestaat op hoofdlijnen uit vijf pijlers:

- **Duurzame energie:** het komen tot een duurzame energievoorziening met opwek van duurzame energie (zonder aardgas), met een nieuwe, slimme energie distributie en energie neutraal bouwen .
- **Schone lucht:** voldoen aan de wettelijke eisen plus sturen op gezonde lucht om de leefkwaliteit in de stad te verbeteren
- **Circulaire economie:** in de basis gaat het om het in stappen ontwikkelen van een circulaire economie. Aandachtsgebieden zijn circulair bouwen en afval scheiden.
- **Klimaatadaptatie:** de stad inrichten zodat hevige buien niet leiden tot overlast en in het verlengde daarvan het voorkomen van opwarming van de stad (urban heat island) en droogte.
- **Vergroening en ecologie:** de stad maximaal vergroenen en de biodiversiteit versterken en stimuleren.



Figuur 41: Groenstrook op Wielingenstraat [Jan Vonk]

3.3.1. Duurzame energie

Amsterdam wil in 2040 aardgasvrij zijn. Zuidas wil naast het actief sturen op het aardgasloos opleveren van nieuwbouw ook werken aan het systematisch afkoppelen van bestaande gasaansluitingen. Amsterdam zet in op goed geïsoleerde, energieleverende gebouwen, conform de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Lage temperaturen en collectieve warmtesystemen verlagen de CO₂-uitstoot van de gebieden. Zuidas stimuleert partijen om primair te kiezen voor warmte- en koudeopslag (WKO) op eigen terrein, eventueel in combinatie met een aansluiting op stadswarmte en/of het stadskoelingsnetwerk.

Specifiek voor koeling heeft Zuidas de ambitie het stadskoelingsnetwerk van Vattenfall door te trekken naar het RAI-complex om zo met name in tijden van piekvraag voldoende en duurzame koeling te kunnen leveren.

De nieuw te bouwen delen dienen minimaal energieneutraal en bij voorkeur energieleverend te zijn. Om dit te bereiken zullen alle bestaande en te behouden gebouwen voldoende geïsoleerd moeten zijn. De ambitie is om innovatie de ruimte te geven voor o.a. lokaal warmte en koude uitwisselen tussen gebouwen en functies.

Amsterdam zet in op het maximaal opwekken van zonne-energie, door onder meer daken, maar ook gevels te benutten voor zonnepanelen. In de huidige situatie wekt RAI een klein deel van de benodigde elektriciteit zelf op via zonnepanelen. In combinatie met groot onderhoud en vervanging van gebouwen kunnen mogelijkheden voor extra opwek gerealiseerd worden. De ambitie is om eventuele innovaties in bijvoorbeeld de vorm van stedelijke windenergie de ruimte te geven.

3.3.2. Circulariteit

In een circulaire stad zorgen we ervoor dat grondstoffen en materialen worden hergebruikt en niet verloren gaan. Slimme gebouwontwerpen voorkomen zo veel mogelijk het gebruik van grondstoffen en bij het toevoegen van materialen wordt zo veel mogelijk gekozen voor hergebruikte en biobased materialen. In het kader van toekomstbestendige gebouwen stimuleert Amsterdam adaptief ontwerpen. De circulaire ontwerpprincipes gelden ook voor de openbare ruimte.

Het sluiten van de kringloop heeft ook betrekking op het reduceren van afval. Een circulair systeem voor bedrijfsafval voorkomt in eerste instantie eenmalig gebruik en maakt gescheiden afvalinzameling en – verwerking mogelijk.

3.3.3. Klimaatadaptatie

In het extremer wordende klimaat is het aanpassen van de omgeving aan de klimaatverandering onontkoombaar. Voor de (her)ontwikkeling betekent dit dat er maatregelen getroffen worden om hittestress, droogte en wateroverlast te voorkomen. Door klimaatverandering zullen de frequentie en intensiteit van hoosbuien de komende jaren toenemen. Omgaan met extreme neerslag is een gedeelde verantwoordelijkheid en een opgave voor zowel gemeente, Waternet, bewoners en ondernemers. In het gemeentelijke Omgevingsprogramma Riolering staat de eis voor de openbare ruimte dat er geen schade mag optreden bij een bui van 70 mm in één uur (voor vitale infra geldt: moet blijven functioneren bij een bui van 90 mm in één uur). Om wateroverlast te voorkomen dient er bij nieuwe ruimtelijke (her)ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de afvoer van hemelwater. Zo stimuleert het programma Rainproof Amsterdam bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om hemelwaterbestendig te werken bij de verandering van daken, straten, tuinen, parken en pleinen. Een regenbestendige inrichting van zowel het RAI-complex als de openbare ruimte, gebruikmakend van het omliggende water en groen is daarom uitgangspunt. Groene daken of polderdaken kunnen afvoer van regenwater vertragen of bergen en zullen dan ook maximaal ingezet worden bij de (her)ontwikkeling. Met name nieuwe bouwdelen kunnen hiervoor geschikt zijn.

Maatregelen bij nieuwe ontwikkelingen

Er zijn in verschillende wettelijke – en beleidskaders regels opgenomen waaraan nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen. Hieronder volgt een korte samenvatting, in de checklist in de bijlage is dit meer uitputtend opgenomen:

1. Op grond van de Omgevingsverordening Noord Holland 2020 geldt een aanvullende motiveringsplicht ten aanzien van klimaatadaptatie. Deze motiveringsplicht houdt in dat de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.
2. Op grond van de Hemelwaterverordening (HWV) (2021) dient bij nieuwbouw op kavels een waterberging van 60 mm neerslag per m² bebouwd oppervlak vast te houden. Het water dient vertraagd afgevoerd te worden met een maximaal debiet van 1 mm/m²/uur.
3. Bij kelderbouw dienen nadelige gevolgen voor de grondwaterstand te worden voorkomen. Daarom is in oktober 2021 het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld.
4. Met betrekking tot grondwater is in het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 een ontwateringsnorm van 90 cm opgenomen voor nieuwbouw- en transformatiegebied.

3.3.4. Duurzame mobiliteit

Specifieke aandacht zal noodzakelijk zijn voor vervoer en logistiek, zie hiervoor ook hoofdstuk 3.5 Mobiliteit. Ten aanzien van verduurzaming geldt dat de slag naar een duurzamere toekomst noodzakelijk is. De ambitie van Amsterdam (Actieplan Schone Lucht) is dat al het gemotoriseerd wegverkeer op Amsterdamse wegen vanaf 2030 uitstootvrij zou moeten zijn om de uitstoot in 2030 terug te brengen naar nul.

Het benutten van zowel de logistieke hub als de parkeergarages is een kans om dit te faciliteren. Daarbij kan gedacht worden aan oplaadplekken, maar ook aan bidirectioneel laden, het terugleveren van energie op het net, mogelijk te maken. RAI kan daarbij benut worden als een locatie voor de buurt en de stad waar elektriciteit gebufferd wordt om pieken af te vangen op het net.

3.3.5. Groen en biodiversiteit

Het Beatrixpark ten westen van de RAI kent een hoge ecologische waarde. Op grond van de Wet Natuurbescherming (Wnb) dient rekening te worden gehouden met alle aanwezige dier- en plantensoorten in het projectgebied. Bij verdere ontwikkeling van de RAI is van alle onderdelen van de Wnb alleen het onderdeel 'soortenbescherming' van belang. Het is niet aannemelijk dat een ontwikkeling negatieve effecten heeft op beschermde Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebieden of beschermde houtopstanden. Echter, voor wat betreft de effecten op Natura 2000-gebieden zal te zijner tijd onderzoek moeten worden gedaan naar stikstofdepositie om dit aan te tonen. Bij de planvorming is verder bepaald dat een natuurtoets wordt uitgevoerd om te bepalen of er soorten in het projectgebied aanwezig zijn. Een eventueel aanvullend onderzoek moet uitwijzen of nadelige gevolgen ontstaan en of mitigerende maatregelen nodig zijn.



Figuur 42: Zicht op rai vanaf het Beatrixpark [Jan Vonk]

Met de Groenvisie 2020-2050 wil Amsterdam een leefbare stad realiseren voor zowel mens als dier met aandacht voor gezondheid, natuur, klimaatadaptatie en sociaal welzijn. Groen is belangrijk voor een fijne en gezonde leefomgeving en is hard nodig om de stad te beschermen tegen droogte, hitte en extreme regenval. De RAI is de meest stenige buurt uit de Zuidas. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2.4.4 Verharding. Dit heeft negatieve effecten op het stadsklimaat en verblijfskwaliteit. Toevoegen van zowel horizontaal als verticaal groen zijn van belang om een bijdrage te leveren aan een leefbare stad. De grootste onbenutte oppervlakten zijn het dak, (blinde) gevels en delen van het maaiveld. Groene oppervlakten en lijnen zijn zowel van grote waarde voor diverse soorten insecten en vogels als voor het verlagen van de omgevingstemperatuur. Inspiratie voor klimplanten aan de gevels kan worden gevonden in de Klimplantengids (2022) van de gemeente Amsterdam.

Inspiratie voor natuurinclusieve maatregelen kan worden gevonden in het Handboek Natuurinclusief bouwen (2019) van de gemeente Amsterdam en in het document Plan voor een groene Zuidas (2018). Hierin worden de ambities voor een, klimaatadaptieve, groene en natuurinclusieve Zuidas omschreven en worden ontwikkelaars aangemoedigd om een positieve bijdrage te leveren aan de biodiversiteit in de stad.

De waterpartij (Boerenwetering) aan vormt nu aan de westzijde de harde overgang tussen de RAI en het Beatrixpark. De herontwikkeling van de RAI biedt mogelijkheden om de overgang tussen het groene Beatrixpark naar het versteende RAI-complex en natuurlijke verloop te geven. Zo zou het doortrekken van een groene fietsroute van het Beatrixpark naar de Rivierenbuurt één van de mogelijkheden kunnen zijn om deze overgang te verzachten.



Figuur 43: Insectenhotel op gevel [Jan Vonk]

3.4. Logistiek

Op het gebied van logistiek ligt er voor de gemeente een grote opgave. Logistiek neemt naar verhouding veel ruimte op de wegen in en heeft een grote impact op de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. De gemeente stelt daarom steeds meer eisen aan verkeer en vervoer in de stad en zet in op het verduurzamen van logistieke stromen.

Uitstootvrije zone

In de Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026 wordt omschreven dat vanaf 2025 de milieuzone, waar de RAI gedeeltelijk in ligt, een uitstootvrije zone wordt, zie ook paragraaf 2.4.8. De uitstootvrije zone heeft impact op de logistieke routes van vrachtverkeer van en naar de RAI en betekent dat op termijn het vrachtverkeer op fossiele brandstof de RAI alleen via de zuidelijke ingang de hallen kan bereiken. De ingang bij de Wielingenstaat is dan alleen nog toegankelijk voor vrachtwagens die oplaadbaar zijn of op waterstof rijden.

Kansen logistiek RAI-terrein

Eén van de geformuleerde kansen uit de logistieke strategie (2022) is de betekenis die de RAI kan hebben als locatie voor een logistieke hub. Een logistieke hub is een knooppunt in een mobiliteitsnetwerk, waar verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende infrastructuur samenkomen. De hub fungeert als overslag- of overstappunt in de reis, waarbij dubbelgebruik op de locatie zorgt voor ruimte-efficiënte oplossingen. Vanwege de geschikte locatie van de RAI, aan de rand van de uitstootvrije zone zou met de RAI als hub, de bereikbaarheid van de stad kunnen worden behouden en verbeterd. Uit onderzoek moet blijken waarvoor de RAI-locatie zich eventueel het best zou lenen. Er zijn verschillende soorten hubs die in aanmerking komen, te denken valt aan horecahub of een hub voor beleving van verswinkels maar er zijn verschillende andere mogelijkheden.



Figuur 44: Insectenhotel op de openbare ruimte [Marcel Steinbach]

Daarnaast is en blijft de RAI ook voor veel goederen een eindpunt. Gemeente Amsterdam zet in op slimme en duurzame logistiek om de stad te belevener. Alle logistieke partners zijn nodig in deze transitie. De ambities van de RAI om de eigen logistiek waar mogelijk slimmer en duurzamer te maken, sluiten inhoudelijk aan bij de Logistieke Strategie van de gemeente. Bijvoorbeeld door gebruik van een zogenaamd 'warehouse' buiten de stad waar overslag van goederen naar bijvoorbeeld elektrisch vervoer kan plaatsvinden. Op deze wijze kan het aantal vervoersbewegingen op de ring verminderen (alleen volle vrachtwagens rijden nog naar de RAI) en het voorkomt vrachtwagens op fossiele brandstof. Hierbij kan ook onderzocht worden of duurzaam transport via water mogelijk is.

Verder ziet de gemeente op het gebied van logistiek kansen voor flexibel ruimtegebruik. De benutting van de hallen en buitenruimte verschilt van maand tot maand. Dit geldt ook voor de goederenstroom die de stad in- en uitgaat. Met de RAI zou nader onderzocht moeten worden hoe de benutting van de hallen en buitenruimte eruitziet en of tijdelijke vrije ruimte benut kan worden voor logistieke stromen.

Tot slot heeft de gemeente de ambitie om de bufferterreinen, die nu door RAI worden gebruikt om hun logistieke stromen te reguleren, voor andere doelen te gebruiken. Zo worden voor het bufferterrein Westport vanuit logistiek perspectief kansen gezien om dit terrein in te richten als (bouw)hub voor materialen die niet over water kunnen.



Figuur 45: Parkeergarage RAI [Arno Prijs]

3.5. Mobiliteit

Er zijn diverse beleidskaders vanuit de gemeente die betrekking hebben op mobiliteit (zie hiervoor de bijlage A, overzicht beleidskaders). Die kaders geven een opdracht mee voor de verdere ontwikkeling van de stad, namelijk: een Amsterdam met meer aandacht voor duurzaamheid en leefkwaliteit, waarbij ruimte-efficiënte, schone, stille en gezonde vervoerwijzen de voorkeur hebben. Dus een stad gebaseerd op lopen, fietsen en OV, waardoor er ruimte kan komen voor aantrekkelijke verblijfsgebieden. Het beleid wil dit bewerkstelligen door:

- de nabijheid van activiteiten te stimuleren;
- het autoverkeer zo veel mogelijk af te vangen op hubs aan de randen van de stad en in de regio;
- verlaging van parkeernormen auto;
- het ontwikkelen van nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen;
- het stimuleren van spitsmijden;
- het reguleren van het autoverkeer tussen stadsdelen;
- snelheidsverlaging van de auto in de stad met 30 km/u als norm;
- het tegengaan van barrièrevorming van infrastructuur.

Bereikbaarheid en mobiliteit opgave voor de RAI

De RAI is goed bereikbaar met de auto, het OV en de fiets. Dit is één van de sterke kanten van deze evenementenlocatie. Het is van belang om deze goede bereikbaarheid ook voor de toekomst te waarborgen. Om de RAI en omgeving van de RAI bereikbaar te houden bij de geplande ontwikkelingen op het RAI-terrein en in de omgeving, zijn verschillende opgaven geïdentificeerd die terugkomen in drie thema's :

- Doorkruisbaar gebied, verbinding met omgeving;
- Transitie parkeren en P+R naar lokale functie;
- Geen extra auto-verplaatsingen in maatgevende spits.

Doelen van het Plusnet en Hoofdnet fiets zijn:

- stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik;
- garanderen van de bereikbaarheid van de stad, de stadsdelen en aangrenzende gemeenten;
- garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen en de belangrijkste treinstations;
- gebruik van de plusnetroutes als recreatieve en toeristische verbindingen vanuit de stad naar de groengebieden;

door het bieden van:

- snelle en comfortabele fietsroutes;
- een logisch, herkenbaar en samenhangend netwerk;

dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- het is verkeersveilig (met name voor fietsers);
- het is sociaal veilig;
- het is goed te beheren en te onderhouden.

3.5.1. Doorkruisbaar gebied, verbinding met omgeving

Op dit moment vormt het RAI-terrein een barrière voor verkeer uit de omgeving, met name voor fietsers en voetgangers. De fietsroute die op dit moment over het RAI-terrein loopt is al onderdeel van het Plusnet fiets en in het mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar is de fietsroute beoogd als de belangrijkste oost-westfietsroute door de Zuidflank. Daarnaast zal met de komst van de Vivaldifietstunnel de fietsdruk in dit gebied alleen maar toenemen. Ook de verwachte stremmingen van het huidige fietspad langs het talud A10 als gevolg van de werkzaamheden van ZuidasDok (die naar verwachting in 2027 starten) zet nog meer druk op het fietspad door de RAI. De inrichting, herkenbaarheid en veiligheid van deze fietsroute laat echter te wensen over.

De ambitie is om het RAI-terrein beter te verbinden met de omliggende stad. Dit kan door het op een prettige manier toegankelijk te maken voor zowel doorgaande fietsers en wandelaars, als voor bezoekers van de RAI zelf. Dit wordt bereikt door een betere inrichting van de fiets- en wandelroute. De fietsroute loopt namelijk door gedeeltes van de RAI die ook een verblijfsfunctie hebben voor de bezoekers van de RAI of waar deze oversteken op momenten dat er een evenement is. Het is voor de hand liggend dat de inrichting van de route op onderdelen zal afwijken van die van een plusnet fietspad volgens de Amsterdamse Leidraad Centrale Verkeerscommissie. Maar de (afwijkende) inrichting van de route zal wel gelijkwaardig moeten zijn aan die van een Plusnet fiets en voldoen aan de doelen van een Plusnet fiets uit het beleidskader verkeersnetten zoals in het kader hieronder weergegeven. Daarnaast wordt vanuit de gemeente specifiek aandacht gevraagd voor veiligheid en oversteekbaarheid voor mensen met een fysieke beperking. Het ontwerp zal, zoals gebruikelijk, worden getoetst door het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit van de gemeente.

Behalve een betere inrichting is de permanente openstelling van de fietsroute het uitgangspunt. Op dit moment vraagt de RAI bij een aantal evenementen met een verkeersbesluit toestemming om het terrein tijdelijk af te sluiten (zie bijlage H Beheerovereenkomst van gemeente Amsterdam en Amsterdam RAI d.d. 12-12-2014). Gezien de druk op het gebied kan afsluiting in de toekomst niet meer aan de orde zijn.

De bovengenoemde knelpunten zijn al geruime tijd in zicht. Vooruitlopend op de definitieve plannen van de RAI start in 2024 de gemeente in samenwerking met de RAI met de uitvoering van tijdelijke maatregelen om de fiets- en wandelroute te verbeteren. Zo wordt uitvoering gegeven aan maatregel F8a van het mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar, de korte/middellange termijnoplossing, in afwachting van de planuitwerking van de RAI.

3.5.2. Transitie P+R en parkeren RAI en naar lokale functie

De RAI heeft een parkeergarage voor bezoekers en daarnaast P+R-plekken. Totaal zijn dit circa 3.500 parkeerplekken. Daarmee is het een belangrijke bestemming voor autoverkeer in het gebied. De beleidsambitie is om de hoeveelheid autoverkeer in de stad te reduceren.

Op termijn is het doel dat P+R functies verder buiten de stad komen te liggen en waarna de bestaande P+R locaties in de toekomst meer worden ingezet ten behoeve van de wijk en parkeren op afstand (bijvoorbeeld voor omliggende wijken en het centrum van de stad). Het is echter een lastige opgave om deze P+R capaciteit buiten de stad te realiseren. Tot de tijd dat er een alternatief buiten de stad is gerealiseerd, zijn de P+R parkeerplaatsen van de RAI van belang voor een dekkende P+R aanbod in de stad. Het afbouwen van de P+R plaatsen van de RAI zal dus het tempo volgen waarin een alternatief beschikbaar komt.

In de Zuidas is een overschot aan parkeerplekken. De ambitie van de gemeente is om dit overschot te verminderen. Met RAI is in een aantal lunchsessies al gekeken naar alternatieve toepassingen van (een deel van) de bestaande parkeercapaciteit ten behoeve van de directe omgeving en parkeren op afstand. Ook door bijvoorbeeld actief te sturen op het reisgedrag van de bezoekers zou het autoverkeer verminderd kunnen worden. Wanneer een deel van de autobezoekers wordt verleid naar alternatief vervoer zou dat deel van de parkeerplekken een andere bestemming kunnen krijgen. Voor nieuw te ontwikkelen woningen worden de bestaande parkeerplekken ingezet. Het onderzoek naar alternatief gebruik van parkeerplekken blijft een opgave voor de herontwikkelingen van het RAI-terrein.



Figuur 46: Verkeerspunt bij RAI [de Architect]

3.5.3. Geen extra auto-verplaatsingen in maatgevende spits

De verkeersnetwerken in de omgeving van de RAI zitten tijdens de spits aan hun capaciteit, met name de aansluiting met de A10 (kruispunten Europaboulevard – De Boelelaan). Het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar bevat maatregelen om de groei van de Zuidas en omgeving mogelijk te maken en bereikbaar te houden. Dit vraagt om groei van het gebied zonder substantiële groei van het autoverkeer in de spits op deze drukke plekken. Deze opgave geldt ook voor de verdere ontwikkeling van het RAI-terrein. Dit betekent bij het ontwikkelen van programma het volgende:

- 1.** Toevoegen van woonprogramma zorgt voor betere verdeling van verkeer in tijd en ruimte, en dus een betere benutting van de verkeersinfrastructuur;
- 2.** Kantoorprogramma, maar ook ander programma met verkeersaanzuigende werking, kan alleen worden toegevoegd wanneer dit geen extra auto's in de maatgevende spits veroorzaakt ten opzichte van de huidige situatie. De maatgevende spits is de drukke spitsrichting, dus 's ochtends richting RAI en 's middags vertrekkend vanaf RAI. Bij het ontwikkelen van kantoorprogramma worden ontwikkelaars gevraagd een 'mobiliteitsconcept' uit te werken met maatregelen om autoverplaatsingen in de maatgevende spits te voorkomen. Het mobiliteitsconcept bevat een berekening van het verwachte aantal spitsverplaatsingen ter onderbouwing en wordt beoordeeld door de gemeente.

Figuur 47: Reclamezuil
op Europaplein - 1970
[Stadsarchief Amsterdam/
Arsath Ro'is, J.M.]





4

4. Krachtenveldanalyse, omgeving en risicoverkenning

4.1. Krachtenveldanalyse en omgeving

In het kader van het opstellen van de Uitgangspuntennota voor de transformatie van het RAI-terrein, heeft het projectteam RAI een krachtenveldanalyse uitgevoerd met behulp van de methode 'Canvas Omgevingsmanagement'. Als onderdeel van deze methode is een brainstormsessie georganiseerd waar het projectteam Zuidas, samen met collega's van stadsdeel Zuid en de RAI de belangrijkste issues en bijbehorende stakeholders in beeld hebben gebracht. Alle resultaten zijn verwerkt in een Canvas model (zie bijlage I) en daarmee is er een gezamenlijke basis gelegd voor de stakeholdermanagement.

Na vaststelling van de Uitgangspuntennota wordt de stakeholderstrategie verder uitgebouwd. In deze vervolgfase, waarin de gebiedsontwikkeling onder leiding van de RAI verder vorm krijgt, ligt de verantwoordelijkheid voor het betrekken van stakeholders bij de RAI en zal de gemeente zich vooral focussen op het betrekken van de interne gemeentelijke stakeholders. De RAI zal dan ook moeten starten met het betrekken van bewoners. Deze krachtenveldanalyse kan als basis dienen voor het vormgeven van de participatie (zie ook paragraaf 6.3).

Tijdens de Canvas-sessies zijn diverse issues en stakeholders in kaart gebracht. De belangrijkste issues zijn:

- Financiële haalbaarheid van de transformatie opgave;
- Verdichting van het RAI terrein met nieuwe functies versus bedrijfsvoering RAI;
- Verschillende wensen/belangen/ambities bij inrichting RAI-terrein: zoals bijvoorbeeld een groene inrichting van het terrein versus een objectvrij robuust terrein dat ingezet kan worden voor evenementen;
- Bouwactiviteiten tijdens transformatie opgave versus continuering bedrijfsvoering RAI ("de winkel moet open blijven").

Een aantal belangrijke stakeholders zijn:

- RAI Holding (o.a. investeerders, aandeelhouders)
- Gemeente Amsterdam (o.a. Stadsdeel Zuid directies G&O, R&D, V&OR, OOV, Deelnemingen, EZ en Wonen)
- Beurgangers en -organisatoren
- Vervoerssector
- Direct omwonenden
- Commerciële ondernemers waaronder Motel One en Strand Zuid
- Passanten, o.a. wandelaars en fietsers door/ langs RAI
- Aannemers die de transformatie opgave uitvoeren
- Toekomstige bewoners en gebruikers
- Vereniging Vrienden van het Beatrixpark
- ZuidasDok

4.2. Omgeving

Naast het in kaart brengen van de issues en stakeholders is er gekeken naar de impact die de RAI op dit moment heeft op haar directe omgeving en welke (toekomstige) ontwikkelingen invloed hebben op het RAI-gebied.

Impact RAI op haar omgeving

Een beurs-, congres- en evenementencentrum midden in Amsterdam raakt de directe omgeving van de RAI. Om de leefbaarheid van de woonbuurten rondom de RAI te verbeteren en om de overlast te verminderen is een aantal jaar geleden door de gemeente en de RAI het RAI-beraad in het leven groepen. Daar werd met elkaar het gesprek gevoerd over de overlast en andere zaken. Eind november 2023 is de RAI gevraagd het stokje van de gemeente over te nemen en zal in een nieuwe vorm het contact met buurtbewoners organiseren.

Ontwikkelingen buiten het RAI-gebied

De komende jaren zullen bouwwerkzaamheden plaatsvinden aan de zuidkant van het RAI-gebied ten behoeve van Zuidasdok (ZAD). Omdat het RAI-gebied direct grenst aan de Tracé Besluit-grens zal de planning van de bouwwerkzaamheden voor de uitvoering van de planuitwerking van de RAI moeten worden afgestemd op de bouwwerkzaamheden van ZAD. In paragraaf 6.5 privaatrechtelijk instrumentarium wordt er verder ingezoomd op de te maken afspraken tussen de aannemer/ontwikkelaar van ZAD en RAI.

Een aantal invloedrijke ontwikkelingen op het RAI-gebied van project ZAD zijn:

- Voor project Tunnel van ZAD wordt er of een werkerterrein ter plaatse van het Beatrixpark of een werkerterrein ter plaatse van de Groene Zoom ingericht.
- Voor project Knooppunt Amstel wordt het wegdeel van de A10, direct grenzend aan de RAI, grondig aangepakt wat gepaard gaat met bouwwerkzaamheden.
- Door bouwwerkzaamheden worden in Zuidas een aantal fietswegen belemmerd waardoor meer fietsverkeer door het RAI-gebied wordt geleid. Afstemming tussen gemeente, RAI en ZAD is noodzakelijk over hoe fietsers op een veilige manier door het RAI-gebied kunnen reizen.
- Door realisatie van de Vivaldi-tunnel zal meer fietsverkeer door het RAI-gebied gaan waardoor het belang van een goede fietsroute door het RAI-gebied wordt vergroot.

Tot slot raakt op een hoge schaalniveau mogelijk de realisatie van het erotisch centrum in Zuidas het RAI-gebied alsmede de in de ontwikkelstrategie 'Bouwen aan buurten van de toekomst' genoemde verkenning van de verdichting van Buitenveldert.

4.3. Risicoanalyse

Het voorbereiden en tot uitvoering brengen van gebiedsontwikkeling op het RAI-terrein kent de nodige risico's. Op de eerste plaats kent transformatie in stedelijke gebieden in de regel allerlei financiële-, logistieke en omgevingsonzekerheden en beperkingen. Ook bestuurlijke gevoeligheden en ambities spelen een rol en in die zin is het vaststellen van de Uitgangspuntennota al een belangrijke maatregel. In de nu volgende fase zijn de risico's nog niet uit te drukken in geld of tijd: er zijn immers nog geen grondexploitatie en vastgestelde planning. Het risico is op dit moment te kwalificeren naar onzekerheden om te komen tot een transformatie van het RAI-gebied. Lukt het de RAI om vanuit de uitgangspunten en ambities in de Uitgangspuntennota te komen tot een haalbare, maakbare en financierbare transformatieopgave van het RAI-terrein?

Eén van de risico's is dat de plannen van de RAI niet worden gerealiseerd en dat daardoor de ambities van de gemeente Amsterdam op deze plek in minder dan de beoogde mate kunnen worden ingevuld, zoals:

- de realisatie van extra woningen;
- het verbeteren van duurzaamheid en kwaliteit van de openbare ruimte;
- de verbeterde oost-westverbinding voor fietsers;
- verminderen overlast expeditieverkeer;
- logistieke ambities.

Het is daarmee primair een risico met gevolgen voor (het niet of minder kunnen verbeteren van) de kwaliteit en in mindere mate financieel of tijdgebonden. Als mogelijke oorzaken voor het risico zijn benoemd:

- businesscase voor transformatie blijkt niet haalbaar;
- centrale beleidswijzigingen, bijvoorbeeld op het gebied van milieunormen of ten aanzien van de mogelijke afwaardering van treinstation RAI, die de ontwikkel-mogelijkheden beperken.

De belangrijkste maatregel om bovenstaande oorzaken en daarmee de risico's te beheersen is om als project actief in gesprek te blijven met de partners: zowel met de RAI als met de (beleids-) afdelingen binnen de gemeente.

In de vervolgfase worden de risico's concreter uitgewerkt. Dan zullen mogelijk ook andere issues spelen zoals het al dan niet aanleggen van een logistieke tunnel. Op langere termijn wordt dit doorontwikkelde risicodossier voorbereid op beheersing van een grondexploitatie.

Figuur 49: Amstelhal
gezien vanuit het
Beatrixpark - 1968
[Stadsarchief Amsterdam/
Arsath Ro'is, J.M.]



Figuur 48: INVALIDEN TERONN



5

5. Financiën

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de financiële consequenties zijn van de gebiedsontwikkeling van het RAI-terrein vanuit gemeentelijk grondbeleid en het vigerende erfpachtcontract. Daarnaast wordt aangegeven op welke manier de gemeentelijke bijdrage – als invulling van de publieke meerwaarde – wordt bepaald.

5.1. Grondbeleid en vigerend erfpachtcontract

Basis voor het waarderen van de beoogde transformatie is het vigerende erfpachtcontract met de RAI met tijdvak tot 2066. Vanuit vastgesteld Grondbeleid wordt elke bestemmings- en bebouwingwijziging door G&O vertaald naar een meerwaarde berekend vanuit het verschil van de erfpachtgrondwaarde tussen het huidige en het nieuwe programma. De erfpachtgrondwaarde per functie wordt door de gemeente genormeerd residueel bepaald en zal per saldo toenemen. De toenemende erfpachtgrondwaarde wordt vervolgens vermenigvuldigd met een canonpercentage, met een canonverhoging als uitkomst. De hogere canon wordt jaarlijks aan de gemeente Amsterdam betaald.

5.2. Bepaling gemeentelijke bijdrage

Om te kunnen bepalen wat een eventuele gemeentelijke bijdrage aan de planuitwerking van de RAI zal zijn, moet duidelijk worden gemaakt welke kosten bijdragen aan het publieke belang. Een manier om de publieke meerwaarde te bepalen is het opstellen van een maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA). De publieke meerwaarde zou in het geval van de ontwikkeling van de RAI kunnen liggen bij de inrichtingskosten van de openbare ruimte en de positieve effecten van een logistiek systeem, voor dat deel dat deze onderdelen bijdragen aan het publieke belang. Echter, voornoemde projectonderdelen zijn slechts voorbeelden. De planuitwerking door de RAI komt in de vervolgfase en daar zal blijken welke projectonderdelen een publieke meerwaarde genereren als basis voor de gemeentelijke bijdrage.

De formule ter bepaling van de gemeentelijke bijdrage is als volgt: Het aandeel maatschappelijke baten wat toe te bedelen is aan de gemeente Amsterdam gedeeld door het totaal aan maatschappelijke baten wordt vermenigvuldigd met die investeringen die een publieke meerwaarde genereren. De gemeentelijke bijdrage kan hierbij nooit hoger worden dan het totaal aan maatschappelijke baten wat aan de gemeente Amsterdam wordt toebedeeld en de totale investering die de publieke meerwaarde genereert. Arcadis heeft in 2020 in opdracht van de RAI een MKBA opgesteld. Dit MKBA 2020 zal geactualiseerd moeten worden zodra de RAI de definitieve planuitwerking heeft opgesteld

op basis van de uitgangspunten van de op te stellen Uitgangspuntennota waarna de gemeente deze kan toetsen. Een belangrijk aspect hierbij is op welke wijze staatsteun wordt voorkomen.

In het te actualiseren MKBA zal het aandeel van de maatschappelijke baten die te kwalificeren zijn als een publiek belang voor de gemeente Amsterdam berekend moeten worden. Vervolgens zal het aandeel van de maatschappelijke baten voor de gemeente als percentage van het totaal worden vermenigvuldigd met die investeringen die een publieke meerwaarde genereren om de hoogte van de gemeentelijke bijdrage (als een vast/lumpsum bedrag) te bepalen.

5.3. Investeringsbesluit

Nadat de Uitgangspuntennota door het college is vastgesteld, gaat de RAI na ondertekening van een intentieovereenkomst, verder met het ontwikkelen van de planuitwerking van het RAI-terrein. In deze fase moet er zicht komen bij welke planuitwerking en bijbehorend programma er sprake is van een haalbare businesscase. Het definitieve plan wordt in de vervolgfase als basis voor het investeringsbesluit aan de raad voorgelegd. Het bedrag behorende bij het investeringsbesluit is daarmee gelijk aan de gemeentelijke bijdrage. Het Investeringsbesluit – onderbouwd met kosten die tegemoet komen aan het publieke belang - zal na akkoord van de raad aan de RAI worden uitbetaald. De erfpacht-meerwaarde minus de gemeentelijke bijdrage worden verwerkt in een aparte gemeentelijke grondexploitatie RAI (met een positief resultaat).

In het investeringsbesluit moet ook worden bepaald onder welke condities en waarborgen (zoals een staatssteunanalyse) de gemeentelijke bijdrage wordt uitbetaald. De volgorde van de planvorming is immers bepalend voor de financieringsbehoefte van de RAI. Te verwachten is dat bij dit transformatieproject de kosten voor de baat uit zal gaan. Eerst kosten maken voor inrichting en transformatie vóór de realisatie van het vastgoed. In dat geval, uiteraard nadat de raad heeft ingestemd met een bijdrage vanwege de publieke meerwaarde, moet worden bepaald hoe de gemeente zal omgaan met de uitbetaling van de gemeentelijke bijdrage. Bij het Investeringsbesluit moeten duidelijk de garanties worden vastgelegd dat ook het vastgoed tot realisatie komt. Anders gezegd, in het Investeringsbesluit worden garanties vastgelegd waarbij de uitbetaling van een gemeentelijke bijdrage gekoppeld wordt aan de zekerheid dat de publieke meerwaarde (het publieke belang) tot stand komt. Zodra de mogelijke investeringen voor de gemeente in beeld zijn om de RAI en de stad goed op elkaar te laten aansluiten (zie ook 3.1.2) wordt dit tijdig gemeld bij de desbetreffende directies en het Stedelijk Team Investerings.

A large, bold, black number '6' is positioned in the lower-left quadrant of the page. The left edge of the number is partially cut off by a solid red vertical bar that runs from the top to the bottom of the page. The background is white.

6. Opzet volgende fasen

6.1. De ontwikkelstrategie

Het plangebied is aan de RAI in erfpacht uitgegeven, zie ook hoofdstuk 2.1.1 Erfpachtsituatie. Vanwege deze situatie is samenwerking met RAI een vereiste om te komen tot de gewenste integrale ontwikkeling van het plangebied. De eerste fase van de gebiedsontwikkeling is met deze Uitgangspuntennota vormgegeven. Na ondertekening van de intentieovereenkomst werkt de RAI vervolgens op basis van dit kader de transformatie van het RAI-terrein nader uit in een plan. Aansluitend zal met een investeringsnota het plan aan de raad worden voorgelegd.

6.2. Organisatie, proces en planning

6.2.1. Organisatie

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Bestuurlijk opdrachtgever is de portefeuillehouder gebiedsontwikkeling, wethouder Van Dantzig. De wethouders EZ en Deelnemingen worden bij raakvlakken betrokken via het Bestuurlijk Team Leefomgeving (hierna BT Leefomgeving) om ook het economisch belang van de RAI voor Amsterdam en het Amsterdamse aandeelhouderschap te borgen. Het DB van stadsdeel Zuid wordt bij bestuurlijke besluitvorming geconsulteerd. Binnen de gemeente is de ambtelijk opdrachtgever de directeur van Zuidas.

Desgewenst wordt een directeurenoverleg ingepland met als deelnemers de directeuren G&O R&D, EZC, Deelnemingen en de stadsdeelsecretaris van Zuid.

Aandeelhouderschap

Het BT Leefomgeving is op 20 april 2023 bestuurlijk akkoord gegaan om de beleidsverantwoordelijkheid voor het aandeelhouderschap neer te leggen bij de wethouder gebiedsontwikkeling. De verantwoordelijkheid voor het zeggenschapsbelang blijft ongewijzigd bij de wethouder Deelnemingen.

6.2.2. Proces en planning

Bestuurlijke besluitvorming

Op 20 april 2023 is het BT Leefomgeving bestuurlijk akkoord gegaan met de procesaanpak RAI. Hierbij is bepaald dat op basis van de vastgestelde Uitgangspuntennota de planuitwerking van het RAI-terrein onder regie van de RAI verder wordt uitgewerkt vanaf Q1 2024 en dat bij aanvang een intentieovereenkomst wordt opgesteld.

Vervolgstappen

Na het vaststellen van de Uitgangspuntennota start de planontwikkeling. De planontwikkeling van het RAI-terrein vindt onder regie van de RAI plaats, op

basis van de kaders zoals genoemd in deze nota. Conform het uitgangspunt in de raadsinformatiebrief d.d. 7 oktober 2021 (hierna RIB), ligt het risico en de verantwoordelijkheid voor de gebiedsontwikkeling van het RAI-terrein bij de RAI. Na de planuitwerking wordt door de gemeente een investeringsbesluit voorbereid.

De vervolgstappen na het vaststellen van de Uitgangspuntennota zijn aldus:

- Opstellen intentieovereenkomst en ondertekening door gemeente en RAI;
- Planuitwerking door RAI op basis van de Uitgangspuntennota;
- Opstellen investeringsnota en ter akkoord voorleggen aan de gemeenteraad.

Samenwerking en supervisie

De gemeente vindt het belangrijk goed te worden betrokken bij en tijdens de verdere planvorming van het RAI-terrein. Goede samenwerking op stedenbouwkundig, programmatisch en ruimtelijk gebied is voor de volgende fase belangrijk. In deze vervolgfase werkt RAI een stedenbouwkundig programma van eisen / Schets Ontwerp in afstemming met de gemeente verder uit. De Uitgangspuntennota is hierbij het vertrekpunt.

In deze vervolgfase zullen vanuit de gemeente behalve het gemeentelijk projectteam RAI-Zuidas, de expertise van het supervisieteam van de Zuidas en (sector-/dienst) specialisten van de gemeente worden betrokken. Daarnaast zal er door de RAI een zorgvuldig participatieproces moeten worden doorlopen. In deze fase zal ook zicht moeten komen bij welke planuitwerking en bijbehorend programma er sprake is van een haalbare businesscase. Ook zal de gemeente beoordelen of het plan van de RAI in lijn is met de kaders en ambities zoals opgenomen in de door het College vastgestelde Uitgangspuntennota transformatie RAI-terrein.

Governance

Hoe de samenwerking in de volgende fase concreet vorm krijgt, zal na de bestuurlijke vaststelling van de Uitgangspuntennota verder worden uitgewerkt in een overeenkomst die door de gemeente en RAI wordt ondertekend. Hierin zal onder andere worden vastgelegd dat de vastgestelde Uitgangspuntennota, en daarmee het stedelijk beleid, als basis dient voor de verdere planuitwerking door de RAI. Kern is dat de overeenkomst de partijen voldoende comfort en houvast biedt en tegelijk ook dwingend en sturend van karakter is om het proces van deze transformatieopgave goed te laten verlopen.

De planuitwerking in de volgende fase vindt op initiatief en voor rekening en risico van de RAI plaats. De gemeente is onder nader te benoemen voorwaarden bereid om daaraan medewerking te verlenen aan een juridisch-planologisch besluit voor de transformatie en herontwikkeling van het RAI-terrein. Deze voorwaarden zullen worden vastgelegd in een of meerdere overeenkomsten.

In de overeenkomst zal in ieder geval, maar niet uitsluitend, het volgende worden vastgelegd:

- Afspraken over de rollen, taken en verantwoordelijkheden van de gemeente en de RAI in de volgende fase(n) en de organisatie daarvan;
- Afspraken om te komen tot een Stedenbouwkundig Programma van Eisen / SO en de toetsing daarvan;
- Afspraken over het onderzoeken en uitwerken van de haalbaarheid van de transformatie van het RAI-terrein. De haalbaarheid wordt bepaald op basis van onder meer stedenbouwkundige, bouwtechnische, bouwlogistieke (waaronder afstemming met het project Zuidasdok) programmatische, (juridisch) planologische, ruimtelijke en financiële eisen en randvoorwaarden van de partijen;
- Afspraken over het proces van het sluiten van vervolgovereenkomst(-en) waarin nadere afspraken worden gemaakt over het stedenbouwkundig ontwerp, programma, planning, publieke meerwaarde en de gemeentelijke investering en planning;
- Afspraken over de planning, mijlpalen, duur en einde van de overeenkomst..

No regret maatregelen

De opbrengsten van de duurzaamheidslunches, die RAI en Arcadis gezamenlijk hebben georganiseerd, hebben een aantal zogenaamde 'no regret' maatregelen opgeleverd. Deze maatregelen kunnen evenals de digitaliserings- en moderniseringsopgave zoals benoemd in de raadsinformatiebrief direct door RAI worden uitgevoerd en hoeven uiteraard niet te wachten op een verdere planuitwerking van het RAI-terrein.

6.3. Participatie en communicatie

Het RAI-terrein is een groot gebied met veel verschillende belanghebbenden, die in meer of mindere mate worden geraakt door gebiedsontwikkeling op het RAI-terrein. Voor een breed gedragen toekomstplan met een blijvend resultaat op thema's als bebouwing, openbare ruimte, mobiliteit en duurzaamheid is intensieve samenwerking met de stakeholders belangrijk. Dit vraagt een actieve communicatie- en participatiestrategie.

Participatie tijdens fases gebiedsontwikkeling

De Uitgangspuntennota is de eerste stap in de plannen voor de ontwikkeling van een gebied. In deze verkenningsfase wordt onderzocht wat het vigerende

beleid is voor het RAI-terrein. Door middel van een Uitgangspuntennota wordt duidelijk wat de kaders zijn waar binnen de ontwikkeling van een gebied kan worden vormgegeven. De gemeente is verantwoordelijk voor het opstellen van de Uitgangspuntennota en is penvoerder. In deze fase heeft de gemeente te maken met de RAI en interne gemeentelijke stakeholders. Omdat in de verkenningsfase geen concrete plannen door de gemeente worden gemaakt, is ervoor gekozen om in deze fase omwonenden en overige stakeholders te informeren over het proces.

De RAI is in de verkenningsfase actief betrokken. Samen met de RAI is door middel van verschillende atelierbijeenkomsten verkend wat mogelijk en wenselijk is op het RAI-terrein, gelet op de ambities en het beleid van de gemeente en de ideeën van de RAI. Naast de atelierbijeenkomsten, is de RAI op verschillende manieren betrokken bij het opstellen van de Uitgangspuntennota:

- Tweewekelijks overleg RAI-Zuidas waarin het gesprek kon worden gevoerd over de laatste ontwikkelingen en stand van zaken Uitgangspuntennota;
- RAI is betrokken bij de stakeholderanalyse die in het kader van de Uitgangspuntennota is uitgevoerd;
- De RAI heeft input geleverd voor de paragrafen die betrekking hebben op het huidige gebruik en functioneren van de RAI (zie pagina's 26-27);
- Tweemaal heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden tussen RAI en Zuidas over de financiële kaders en uitgangspunten;
- Vooraf zijn verschillende paragrafen en documenten uitgewisseld, waaronder het geluidsonderzoek, de cultuurhistorische verkenning, het mobiliteitsonderzoek Zuidas duurzaam bereikbaar en de woonparagraaf (paragraaf 3.2.1) zoals in deze nota opgenomen. In deze woonparagraaf is opgenomen dat volgens het beleid voor het woningprogramma het uitgangspunt 40-40-20 (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector) geldt. De RAI heeft hierop als volgt gereageerd: "De woonprogrammaverdeling op basis 40/40/20 is wat ons betreft niet verenigbaar met de continuïteit van de beurs- en congresfaciliteit. Dit geldt ook andersom. Wij geloven niet dat het RAI gebied een logische plek is voor huishoudens die een commerciële woning in de middeldure en dure categorie zoeken en die zich op langdurige bewoning richt. Wij willen ons gaan inspannen om studentenwoningen en woningen die voor minimaal 6 maanden worden verhuurd, mogelijk te maken." Besproken is om de planuitwerking af te wachten en op dat moment te bezien of er al dan niet een afwijgingsprocedure doorlopen moet worden.

Daarnaast is in de verkenningsfase de participatie met interne stakeholders opgestart. Het projectteam heeft met verschillende collega's afgestemd over onderwerpen die de Uitgangspuntennota raken,

zoals duurzaamheid, mobiliteit, logistiek, grond en ontwikkeling en kantoren. Met de beleidsexperts van de verschillende thema's is onderzocht wat het vigerende beleid is dat van toepassing is het op RAI-terrein en welke ambities er vanuit de beleidsthema's liggen voor het plangebied. Ook is er in de verkenningsfase samengewerkt met stadsdeel Zuid. Het stadsdeel is gevraagd om input te leveren voor een aantal onderdelen van de Uitgangspuntennota. Ook is het stadsdeel betrokken bij de stakeholderanalyse en is het bestuur van stadsdeel Zuid op de hoogte gehouden van het proces met betrekking tot de transformatie van het RAI-terrein.

Na vaststelling Uitgangspuntennota

Na het vaststellen van de Uitgangspuntennota zijn de kaders waarbinnen de gebiedsontwikkeling kan worden vormgegeven bekend. In de volgende fase kunnen er binnen de gestelde kaders concrete plannen worden gemaakt. In deze fase is de RAI verantwoordelijk voor het opstellen en uitwerken van de plannen en zal de RAI keuzes maken over hoe zij het RAI-terrein willen inrichten. De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat de RAI de omgeving, waaronder bewoners en andere partijen, betreft bij het opstellen van de plannen voor de gebiedsontwikkeling. De keuzes die gemaakt worden in de plannen hebben namelijk veel impact op de omgeving. Vanwege het belang dat er goed geparticipeerd wordt, vindt de gemeente het belangrijk om betrokken te worden bij de participatieplannen van de RAI. Hierin is ook een rol weggelegd voor Stadsdeel Zuid omdat zij goed kunnen adviseren over wat er speelt in de omgeving. Ter ondersteuning voor het opzetten van de participatie is de Leidraad Burgerparticipatie (bijlage J) toegevoegd bij de Uitgangspuntennota. Dit document is in het kader van het Amsterdamse participatiebeleid opgesteld en geeft advies over de wijze waarop de omgeving betrokken moet worden in de planvormingsfase. Uiteindelijk zal in de fase waarin de plannen van de RAI door de gemeente worden getoetst ook gekeken worden naar de mate waarin er geparticipeerd is en de resultaten van het participatieproces. Gedurende de planvormingsfase zal de gemeente zelf de omgeving informeren over de algemene informatie van het planvormingstraject.

6.4. Aanpassing naar Omgevingswet

Het huidige vigerende bestemmingsplan biedt geen ruimte voor additionele uitbreidingen van de RAI. Om over een adequaat juridisch kader te beschikken is een nieuw juridisch-planologisch kader nodig, waarbij ruimtelijke en planologische aspecten zijn afgewogen.

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet maken de bestaande bestemmingsplannen van rechtswege deel uit (het tijdelijk deel) van het Omgevingsplan Amsterdam. De gemeente heeft tot 1 januari 2032 de tijd om deze bestemmingsplannen te vervangen via wijzigingen van het omgevingsplan. Om de ontwikkeling van het RAI-terrein mogelijk maken bestaat er de keuze tussen het wijzigen van het omgevingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). In dat laatste geval zal een verleende omgevingsvergunning binnen 5 jaar nadat de vergunning onherroepelijk is geworden in het omgevingsplan verwerkt moeten worden.

Vooraf in de eerste jaren na de inwerkingtreding van de Omgevingswet gaat de voorkeur uit naar het toepassen van een BOPA voor gebiedsontwikkelingen en is het toepassen van een wijziging van een omgevingsplan voor een gebiedsontwikkeling alleen aan de orde wanneer de ontwikkeling niet via een BOPA kan worden mogelijk gemaakt. Het omgevingsplan is namelijk zeker in de eerste jaren na inwerkingtreding van de Omgevingswet een minder geschikt instrument om meerdere nieuwe gebiedsontwikkelingen tegelijkertijd te faciliteren.

6.5. Privaatrechtelijk instrumentarium

6.5.1. Beheer

Het terrein van de RAI is in erfpacht uitgegeven, zie ook hoofdstuk 2.1.1 Erfpachtsituatie. Voor de terreinen van de RAI die in erfpacht zijn uitgegeven maar publiek toegankelijk zijn, is een beheerovereenkomst gesloten tussen RAI en stadsdeel Zuid. Hierin zijn afspraken vastgelegd over onderhoud en beheer van het terrein.

De huidige beheerovereenkomst stamt uit 2014 en moet worden geactualiseerd. Bij het actualiseren van de beheerovereenkomst is het beleidskader 'Amsterdam Heel & Schoon' (2016) uitgangspunt voor nadere afspraken over het beheer, onderhoud en reiniging van stad. De actualisatie heeft verder geen raakvlakken met het transformatieproces en kan parallel aan de planvorming worden opgepakt door stadsdeel Zuid en de RAI.

Naast een beheerovereenkomst heeft de gemeente een 'Wegonttrekkingsbesluit' vastgesteld. Het Wegonttrekkingsbesluit legt de verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van de wegen op het erfpachtterrein bij de RAI.

6.5.2. Beheergrenzen

In de beheerovereenkomst zijn ook afspraken gemaakt over de beheergrenzen. Het is uiteraard gewenst dat de beheer- en de erfpachtgrens overeenkomen waarbij deze herkenbaar zijn op straat zodat onduidelijkheid qua verantwoordelijkheid wordt voorkomen.

Door wijzigingen, zoals de komst van de noordzuidlijnstations, zijn verschillen ontstaan tussen de actuele erfpacht- en beheergrenzen. Het is van belang om de erfpacht- en beheergrens gelijk te trekken zodat dit ook weer aansluit bij het actuele straatbeeld en -gebruik. Het is daarom van belang de beheerovereenkomst ook op dit punt te actualiseren. Een aanpassing van de erfpachtgrens heeft echter ook financiële consequenties. Elke bestemmings- en bebouwingswijziging wordt - indien er sprake is van erfpachtmeerwaarde - financieel vertaald naar een hogere canon. Dit is zo vastgelegd in gemeentelijk Grondbeleid en het vigerend erfpachtcontract. Ook voor de transformatieopgave van het RAI-terrein moet het erfpachtcontract worden geactualiseerd. Om te voorkomen dat het erfpachtcontract tweemaal achter elkaar moet worden aangepast is de insteek van de gemeente de grenscorrectie (erfpacht en beheer) door te voeren als onderdeel van de transformatieopgave van het RAI-terrein. Anders gezegd, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling worden - gefaseerd - de grenscorrecties geëffectueerd zodat deze aansluiten bij de toekomstige gebruiks- en beheerverantwoordelijkheid.

6.5.3. Zuidasdok

De ontwikkelaar/erfpachter is nadrukkelijk bekend met het feit dat in de directe nabijheid werkzaamheden voor het project Zuidasdok (ZAD) worden uitgevoerd en dat het realiseren van ZAD (tijdelijke) gevolgen en beperkingen zal hebben voor de bouwwerkzaamheden en mogelijk ook voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het RAI-gebied. Indien nodig dienen de ontsluiting van de percelen tijdens de bouwfase van ZAD en eventuele tijdelijke maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid, nader te worden vastgelegd met ZAD. Het is nadrukkelijk niet toegestaan om de bouwwegen van ZAD te blokkeren of te stagneren. Bouwconstructies mogen de erfpachtgrenzen en de Tracébesluitgrens niet overschrijden. Kabels en leidingen (waaronder ook huisaansluitingen) mogen niet ten zuiden van de Tracébesluitgrens worden gelegd. De hijszone/bouwzone van de werkzaamheden op het RAI-gebied mag het Tracébesluit-gebied (TB-gebied) alleen overschrijden in overleg met en na toestemming van ZAD.

Er dienen tussen de aannemer van ZAD en de ontwikkelaar/ aannemer tijdig adequate afspraken gemaakt te worden. In deze afspraken dienen de werkzaamheden van de beide projecten, in tijd en ruimte aan weerszijden van de Tracébesluitgrens,

zorgvuldig op elkaar afgestemd te worden. Op beide partijen rust een inspanningsverplichting om de afstemming van de werkzaamheden zo goed mogelijk te doen verlopen. De aannemer van ZAD heeft een coördinerende taak bij aanpalende bouwprojecten toebedeeld gekregen van ZAD. Indien de aannemer van RAI gedurende een bepaalde periode gebruik wenst te maken van een deel van het aangrenzende Tracébesluit-gebied van ZAD dient daarover eerst overeenstemming te worden bereikt met de aannemer van ZAD. Deze hanteert als kader voor de eventueel te maken afspraken een coördinatieovereenkomst (zie bijlage K) waarin onder andere de periode van gebruik en voorwaarden zijn opgenomen. Binnen het TB-gebied zijn de werkzaamheden van ZAD leidend. De ontwikkelaar dient zijn aannemer van het voorgaande op de hoogte te stellen.

6.6. Projectbudget

Nadat de Uitgangspuntennota door het college is vastgesteld, gaat de RAI op basis van de Uitgangspuntennota en na ondertekening van een intentieovereenkomst, verder met de planuitwerking van het RAI-terrein. In deze fase moet er zicht komen bij welke planuitwerking en bijbehorend programma er sprake is van een haalbare businesscase. Het definitieve plan wordt in de vervolgfase als basis voor het investeringsbesluit aan de raad voorgelegd.

Bij deze transformatieopgave draagt elke partij (gemeente en RAI) elk haar eigen kosten. De dekking van gemeentelijke inzet vanuit wettelijk kostenverhaal krijgt inhoud bij een mogelijke toekomstige erfpachtmeerwaarde bij deze gebiedsontwikkeling van het RAI-terrein.

Figuur 50: Huishoudbeurs in de RAI - 1981 [Stadsarchief Amsterdam/Arsath Ro'is, J.M.]





7. Bestuurlijk akkoord Uitgangspuntennota

Het college van burgmeester en wethouders is gevraagd in te stemmen met de Uitgangspuntennota RAI waarin op basis van gemeentelijke kaders, uitgangspunten en ambities richting wordt gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling op het RAI-terrein met als kernelementen:

1. Aanleiding en urgentie

In het coalitieakkoord 2022-2026 wordt deze ambitie als volgt verwoord: 'Samen met de RAI gaan we kijken op welke wijze we het gebied kunnen herontwikkelen ten behoeve van vergroening, verduurzaming, woningbouw en het versterken van Amsterdam als congresstad'. Begin 2023 is door het Bestuurlijk Team Leefomgeving de aanpak vastgesteld om in samenwerking met de RAI te komen tot de transformatie en de ontwikkeling van het RAI-terrein. Uitgangspunt van deze aanpak is dat het stedelijk beleid als kader en toetssteen dient voor deze transformatieopgave. De eerste fase bestaat uit het vastleggen van het stedelijke beleid en de gemeentelijk ambities die van toepassing zijn op het RAI-terrein in een Uitgangspuntennota. Na vaststelling vormt deze Uitgangspuntennota de basis voor verdere planvorming en uitwerking onder regie van de RAI, dat in de volgende fase plaatsvindt.

2. Bestaande situatie van het gebied

De RAI als congres- en beurscentrum is een meerwaarde voor de stad. Het ligt op een strategische positie in de stad maar ondanks de ligging en goede bereikbaarheid heeft het nauwelijks verbinding met de omringende wijken. Dit wordt mede veroorzaakt doordat het gebied vrijwel monofunctioneel is, voor een niet-congresganger is het geen bestemming. Er is sprake van een overmaat aan vracht- en autoverkeer op en rondom het RAI-terrein, wat tot allerlei soorten van overlast leidt. Door de grotendeels gesloten wanden met expeditie- en parkeerfuncties biedt het gebied weinig tot geen verblijfskwaliteit. Het gebied is vanwege het gebrek aan groen en de bijna volledige verharding kwetsbaar voor de gevolgen van extreme neerslag en hittestress.

3. Opgave voor het plangebied

De gemeente, met als vertrekpunt de omgevingsvisie 2050, zet in op vier ambities voor de transformatie van RAI:

- a. Gemengde en verdichte stadswijk RAI: functiemix van wonen en werken, en voorzieningen in een hogere stedelijke dichtheid;
- b. Verbonden RAI: betere ruimtelijke verbindingen in het gebied zelf en met de directe omgeving;
- c. Duurzame RAI: vergroening van het gebied ter verbetering van de leef- en verblijfskwaliteit in combinatie met een autoluw karakter;
- d. RAI als Mobiliteitshub: de RAI als overstap- en overslagpunt voor de stad.

4. Krachtenveldanalyse en risicoverkenning waarvan de belangrijkste zijn:

- Stakeholders:
 - Direct omwonenden, toekomstige bewoners, gebruikers en bezoekers van het gebied;
 - RAI Holding (o.a. investeerders, aandeelhouders);
 - Gemeente Amsterdam (o.a. verschillende beleidsdirecties en stadsdeel Zuid);
 - Vereniging Vrienden van het Beatrixpark.

- Risico's:

Op dit moment zijn de risico's nog niet uit te drukken in geld of tijd. Het risico is op dit moment te kwalificeren naar onzekerheid om te komen tot een transformatie van het RAI-gebied. Lukt het de RAI om vanuit de uitgangspunten en ambities in de Uitgangspuntennota te komen tot een haalbare, maakbare en financierbare transformatieopgave van het RAI-terrein?

5. Ontwikkelstrategie

Het plangebied is aan de RAI in erfpacht uitgegeven. Vanwege deze situatie is samenwerking met de RAI een vereiste om te komen tot de gewenste integrale ontwikkeling van het plangebied. De eerste fase van de gebiedsontwikkeling is met deze Uitgangspuntennota vormgegeven. De gemeente heeft de regie op de Uitgangspuntennota om de uitgangspunten en ambities op basis van vigerend beleid als basis voor de nadere planuitwerking aan te geven. De RAI is vervolgens aan zet om op basis van deze Uitgangspuntennota het plan verder uit te werken. De gemeente zal het uitgewerkte plan op basis van de Uitgangspuntennota beoordelen en toetsen. In de vervolgfase werkt de RAI op basis van dit kader de transformatie van het RAI-terrein uit. Aansluitend zal met een investeringsnota (fase 3 besluit) op basis van een uitgewerkt plan aan de raad worden voorgelegd.

6. Planning en het proces

Na vaststelling van de Uitgangspuntennota wordt een intentieovereenkomst tussen de gemeente en RAI opgesteld en ondertekend. De Uitgangspuntennota maakt onderdeel uit van deze intentieovereenkomst waarmee ook de RAI door ondertekening de uitgangspunten en ambities zoals verwoord onderschrijft als start van de planuitwerking. De planuitwerking vindt onder regie, rekening en risico van de RAI plaats. Er wordt geen projectbesluit (fase 2 besluit) genomen aangezien de gemeente in deze fase geen penvoerder is. Na de planuitwerking wordt een investeringsbesluit (fase 3 besluit) door de gemeente voorbereid. De planning is afhankelijk van de voortgang van de planuitwerking door de RAI. Een voorzichtige inschatting is dat het Investeringsbesluit in 2025 voor akkoord aan de gemeenteraad kan worden voorgelegd.

7. Consultatie, participatie en communicatie

In deze verkenningsfase is door het projectteam van de gemeente onderzocht wat de (participatieve en communicatieve) kaders zijn waarbinnen de ontwikkeling van het RAI-terrein kan worden vormgegeven. In deze fase heeft het projectteam samengewerkt met de RAI en interne gemeentelijke stakeholders die in deze fase intensief zijn betrokken. Omdat in deze verkenningsfase geen concrete plannen door de gemeente worden gemaakt, is ervoor gekozen om omwonenden en overige stakeholders te informeren over het proces.

In de volgende fase worden wel concrete plannen gemaakt onder regie van de RAI. Dan zullen de bewoners en andere partijen met een participatietraject worden betrokken bij het opstellen van de plannen voor de gebiedsontwikkeling.

8. Organisatie van het vervolgproces

- a. de wethouder Ruimtelijk Ordening en Grondzaken aan te wijzen als bestuurlijk opdrachtgever en directeur Zuidas aan te wijzen als ambtelijk opdrachtgever voor het onder beslispunt 1e. bedoelde planproces.
- b. de projectorganisatie RAI voor de vervolgfasen van de transformatie van het RAI-terrein in te stellen en onder te brengen bij de directie Zuidas. Bij deze transformatieopgave draagt elke partij (gemeente en RAI) elk haar eigen kosten. De dekking van gemeentelijke inzet is gedekt in de grondexploitatie Zuidas.

9. Financiën

Vanuit grondbeleid wordt elke bestemmings- en bebouwingwijziging vertaald naar een meerwaarde berekend vanuit het verschil van de erfpachtgrondwaarde tussen het huidige en het nieuwe programma. De erfpachtgrondwaarde zal per saldo toenemen en leidt tot een hogere canon-betaling door de RAI aan de gemeente. De gemeentelijke inzet wordt vanuit wettelijk kostenverhaal gedekt vanuit deze toenemende erfpachtgrondwaarde.

In de Uitgangspuntennota staat beschreven wat vanuit gemeentelijk grondbeleid en het vigerende erfpachtcontract de financiële consequenties zijn op de gebiedsontwikkeling van het RAI-terrein en op welke manier de gemeentelijke bijdrage – als invulling van de publieke meerwaarde – hierbij kan worden bepaald. De gemeentelijke bijdrage wordt in de vorm van een investeringsbesluit aan de gemeenteraad voorgelegd.

Figuur 52: RAI gebouw/
Europaplein- 1974
[Stadsarchief Amsterdam/
Arsath Ro'is, J.M.]





BIJ LA GEN

BIJLAGEN

Bijlage A: Checklist wet- en regelgeving en beleidskader

Bijlage B: LIB-RAI

Bijlage C: Cultuurhistorische beschrijving

Bijlage D: Wetgeving en beleid op het gebied van water

Bijlage E: Geluidsonderzoek Cauberg Huygen

Bijlage F: Plattegrond RAI

Bijlage G: Logistieke routes RAI-terrein

Bijlage H: Beheerovereenkomst 2015-02-17

Bijlage I: Canvas model SOM

Bijlage J: Leidraad burgerparticipatie

Bijlage K: Coördinatieovereenkomst

Bijlage A: Checklist wet- en regelgeving en beleidskader

Van: ExTRO, Expertise Team Ruimtelijke Ordening
 Voor: Projectleiders Plaberum producten
 Betreft: Checklist 1: wet-, regelgeving en beleidskaders tbv Plaberumproducten
 Datum: versie 14 februari 2022

De checklist hieronder geeft wet-, regelgeving en beleidskaders waarmee rekening gehouden moet worden bij het opstellen van Plaberumproducten. Het is echter uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever om de juiste regelgeving te vinden en toe te passen. De checklist wordt actueel gehouden door het secretariaat van het SAP.

Informatieve websites op intranet zijn onder andere:

- <https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/>
- <https://intranet.amsterdam.nl/ruimte/geregeld-ruimte/ruimtelijk-beleid/>

Wet en regelgeving / beleidskaders	Na te vragen bij:	Relevant? Ja/nee	Problemen/ Bijzonderheden?
Wet- en regelgeving (landelijk en provinciaal)			
Wet Ruimtelijke Ordening: Randvoorwaarden uit vigerende WRO-plannen, Ladder voor duurzame verstedelijking (Vanaf 1-1-2024: artikel 5:129 g Besluit kwaliteit leefomgeving)	R&D, provincie	Ja	Net als onder het voorheen geldende recht (Besluit ruimtelijke ordening) moet onder de Omgevingswet ook de ladder van duurzame verstedelijking worden doorlopen om de behoefte aan de nieuw toegevoegde (stedelijke) functies te onderbouwen. Dit volgt nu uit artikel 5.129 g Besluit kwaliteit leefomgeving.
LIB, Luchthaven Indelingsbesluit	R&D	Ja	De maximale bouwhoogte van bouwwerken mag de maximale toetshoogte die op grond van het Luchthaven Schiphol zijn toegestaan, niet overschrijden. Het gaat om de artikelen 2.2.2 en 2.2.2a van het Luchthavenindelingsbesluit. De maatgevende toetshoogte (artikel 2.2.2. LIB) bedraagt voor het RAI-terrein circa 90 meter boven NAP in de meest westelijke punt tot circa 103 meter boven NAP in het meest

			oostelijke deel van het terrein.
Wet Natuurbescherming (vanaf 1-1-2024: Voor gebiedsbescherming Natura 2000: -artikel 16.53 c Omgevingswet en artikel 10.24 Besluit kwaliteit leefomgeving voor plannen en artikel 5.1, eerste lid onder e Omgevingswet en artikel 8.74b van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Voor soortenbescherming: Zorgplicht: Artikel 11.27, 11.37 t/m 11.59 van het Besluit activiteiten leefomgeving Vergunningstelsel: Artikel 5.1, tweede lid onder g van de Omgevingswet en artikel 8.74 j t/m l Besluit kwaliteit leefomgeving	R&D	Ja	Vanaf 2024 gaat deze wet op in de Omgevingswet en de daaronder hangende AMvB's. Het gaat om zowel gebiedsbescherming (stikstof) als soortenbescherming. Er zal een Aerijs-berekening moeten worden gemaakt om de stikstofdepositie in de bouw- en gebruiksfase in beeld te brengen. Daarnaast zal een ecologisch onderzoek gedaan moeten worden naar de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten in het plangebied.
Natuurnetwerk Nederland (NNN)	R&D	Nee	Het plangebied ligt niet in NNN.
Externe veiligheid (Vanaf 1-1-2024: artikel 5.2 en verder van het Besluit kwaliteit leefomgeving)	R&D	Ja	Er zal onderzoek moeten worden gedaan naar de gevolgen van transport van gevaarlijke stoffen over de A10 en de eventuele aanwezigheid van buisleidingen.
Besluit op ruimtelijke ordening art. 3.1.1. (Vanaf 1-1-2024: artikel 2.2 van de Omgevingswet)	M&A	Ja	Per 1 januari 2024 geldt op grond van de Omgevingswet geen specifieke verplichting meer tot vooroverleg. Uit artikel 2.2 Omgevingswet vloeit de algemene verplichting voort om bij de uitoefening van taken en bevoegdheden af te stemmen met andere overheden.
Inschatting of plan Milieueffectrapportage (MER)-plichtig en/of richtlijn strategische	R&D, ODNKZ	Ja	Er is voor Zuidas-Flanken in 2011 een MER opgesteld die in 2023/2024 zal worden aangevuld/geactualiseerd

<p>milieubeoordeling (SMB)-plichtig zal worden Vanaf 1-1-2024: Artikel 16.34 en verder van de Omgevingswet en artikel 11.6 van het Omgevingsbesluit, Artikel 16.53c van de Omgevingswet</p>			<p>d. Zodra het beoogde programma bekend is zal bezien moeten worden of dit binnen het kader van de (aangevulde) MER past.</p>
<p>Wet Milieubeheer, MER, SMB</p>	<p>R&D, ODNZK</p>	<p>Ja</p>	<p>Zie hierboven.</p>
<p>Wet Geluidhinder (Vanaf 1-1-2024 artikel 5.78s en verder van het Besluit Kwaliteit leefomgeving). Daarnaast: artikel 5.59 en verder van het Besluit kwaliteit leefomgeving (geluid van activiteiten).</p>	<p>Ruimte & Duurzaamheid, ODNZK</p>	<p>Ja</p>	<p>Indien plan het mogelijk maken van geluidsgevoelige functies, zoals wonen omvat, zal onderzoek moeten worden gedaan naar de effecten van de verschillende geluidsbronnen. Het gaat dan enerzijds om de geluidsbronnen die voorheen in de Wet geluidhinder werden geregeld, zoals (spoor)wegen en anderzijds om geluidsbronnen die voorheen in de Wet Milieubeheer werden geregeld (zoals inrichtingen waar evenementen worden gehouden).</p>
<p>Wet Bodembescherming (Met ingang van 1-1-2024 artikel 5.89g van het Besluit kwaliteit leefomgeving)</p>	<p>ODNZK</p>	<p>Ja</p>	<p>Bij het toestaan van (gevoelige) functies is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. Voorkomen moet worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Daarom moet voorafgaand aan de juridisch-planologische maatregel die gevoelige functies mogelijk maakt onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een</p>

			geconstateerde verontreiniging moet tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.
Wet Veiligheidsregio	Brandweer	Ja	Bij de verdere uitwerking dient rekening gehouden te worden met de risico's in het gebied en advies Brandweer m.b.t. Brandweertzorg, de rampenbestrijding en de crisisbeheersing en de geneeskundige hulpverlening.
Erfgoedwet en (vanaf 1-1-2024: artikel 5.130 Besluit kwaliteit leefomgeving)	M&A	Ja	De Europahal van de RAI is aangewezen als rijksmonument.
Monumentenwet	M&A	Ja	Zie hierboven.
Unesco verdrag Werelderfgoed, geratificeerd door Nederlandse Staat (en vanaf 1-1-2024 artikel 5.131 van het Besluit kwaliteit leefomgeving)	M&A	Ja	Niet direct van toepassing.
Wet beheer rijkswaterstaatwerken	V&OR	Ja	Nee. Het is niet waarschijnlijk dat er dichtbij de A10 bouwwerken geplaatst zullen worden ten behoeve van deze ontwikkeling. Een Wbr-vergunning van het Rijk is in dat geval niet vereist.
Wet lokaal spoor	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB)	Ja	Op grond van artikel 12 van de Wet lokaal spoor is het verboden om op, in, boven, naast of onder lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of zaken te plaatsen zonder daartoe verleende vergunning van het GVB.

Water (Rijks-, provinciaal en waterschapbeleid) Nationaal Waterprogramma 2002-2027, Regionaal Waterprogramma 2022-2027, Keur en beleid AGV	Waternet/AVG	Ja	Watertoets bij waterschap (Waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) en Waternet) Door IB zal waterparagraaf t.b.v. toelichting wijziging omgevingsplan/BOPA opgesteld worden en watertoetsproces zal met waterbeheerder (waterschap) doorlopen worden.
Artikel 76m van de Wet op het voortgezet onderwijs, artikel 102 van de Wet op het Primair Onderwijs, artikel 100 van de Wet op de expertisecentra legt vast dat de gemeente verantwoordelijk is voor het mogelijk maken van de huisvesting van scholen voor PO, (V)SO en VO. Artikel 189 van de Gemeentewet inzake het budgetrecht van de gemeenteraad.	OJZ	Ja	
BENG - Beperken risico op oververhitting nieuwbouw woningen: TOjuli		Ja	
Ruimte en Duurzaamheid			
Omgevingsvisie 2050	R&D	Ja	
<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdgroenstructuur 	R&D	Ja	Voor zover voor planvorming een deel van het Beatrixpark (HGS) nodig is, bijvoorbeeld t.b.v. ontsluiting. In dat geval advies TAC nodig.
<ul style="list-style-type: none"> • Hoogbouwbeleid 	R&D	Ja	
<ul style="list-style-type: none"> • Locatiebeleid 	R&D	Ja	
<ul style="list-style-type: none"> • Windvisie 	R&D	Ja	
<ul style="list-style-type: none"> • Watervisie 	R&D	Ja	
<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijke reservering structuurvisie 	R&D	Nee	
<ul style="list-style-type: none"> • Richtlijn voor gevoelige bestemmingen 	R&D	Ja	Onderzocht dient te worden welke impact de ingrepen in het gebied hebben op

luchtkwaliteit Amsterdam			de luchtkwaliteit en op welke wijze bepaalde bestemmingen in het gebied ingepast kunnen worden. Het gebied ligt binnen 150 meter van de (gemeten vanaf de rand van de weg) A10 en valt dus binnen de onderzoekszone van het Besluit. Pas na realisatie Zuidasdok mag gerekend worden met de nieuwe situatie waarbij de A10 hier ondertunneld zal zijn, maar ook in die situatie bevindt een groot deel van dit plangebied zich binnen de 150 meter zone gerekend vanaf de tunnelmond. Op grond van de richtlijn mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd langs snelwegen (aan weerszijde zone van 150 meter gemeten van de rand van de weg). Mocht er vanwege een zwaarwegende reden toch overwogen worden dit te doen dan dient er in ieder geval een advies van de GGD gevraagd te worden.
• Ecologische visie	R&D	Ja	
Routekaart Klimaatneutraal 2050	R&D	Ja	
Geluidbeleid	R&D	Ja	Bij hogere waarden is een advies van TAVGA verplicht. Amsterdam heeft bovenwettelijke eisen
Beleidsregel Wonen- Vliegen	R&D	Nee	
Visie Openbare Ruimte	R&D	Ja	
Rainproof	R&D	Ja	
Agenda groen	R&D	Ja	

Bewegende en Gezonde Stad	R&D / GGD	Ja	
Agenda dieren	R&D	Nee	
Stad in Balans	R&D	Nee	
Voedselvisie	R&D	Nee	
Vestigingsbeleid Datacenters	R&D	Nee	Plan heeft geen betrekking op vestiging datacenter.
Uitvoeringsplan Afval	R&D	Ja	
Welstandsnota	R&D	Ja	Indien beeldkwaliteitsplan of gebiedsgerichte welstandscriteria: advies van Commissie Ruimtelijke Kwaliteit vereist
Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen	R&D, OJZ	Ja	
Toegankelijkheid openbare ruimte voor minder validen	R&D	Ja	
Groenvisie	R&D	Ja	
Handboek Puccini Groen	R&D	Ja	
Strategie Amsterdam Circulair	R&D	Ja	
Actieplan Schone lucht en bijbehorende uitvoeringsagenda	R&D	Ja	
Amsterdams beleidskader dance events		Ja	
Grond & Ontwikkeling			
Raamwerk Grondprijzen/Handleiding grondexploitaties/Spelregels VEF	G&O	Verplicht	
Selectie woningbouwprogrammering 40-40-20	G&O / Wonen	Ja	
Selectie marktpartijen (ASM)	G&O	Ja	
Woningbouwplan 2018-2025 (voortgangsrapportages)	G&O	?	
Programma Transformaties wordt nu geactualiseerd	G&O	?	
Programma Zelfbouw. Er wordt nu een visie opgesteld.	G&O	?	

Programma Jongeren- en studentenhuysvesting 2019-2022	G&O / Wonen	?	
Actieplan Meer Middeldure Huur 2017-2025	G&O / Wonen	?	
Afwegingskader Verwervingen	G&O	?	
Beleidsregels kleine huurwoningen	G&O / Wonen	?	
Kantorenstrategie 2017 (nu nog geldig)	G&O	Ja	
Kantorenplan 2019-2026 (wordt geactualiseerd)	G&O, EZ, Zuidas	Ja	
Selectiebeleid Woningbouwcorporaties	G&O	Ja	
Spelregels bodemsanering	G&O	Ja	Dusdanige bodemverontreiniging dat sanering aan de orde is lijkt niet realistisch.
Water en klimaat			
Rijks- en provinciaal (water)beleid: Omgevingsverordening Noord Holland / Nationaal Bestuuroverleg Water (NWB)		Ja	Watertoets waarin waterhuishoudkundige belangen expliciet worden meegewogen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Waterparagraaf in bestemmingsplan waarin initiatiefnemers verantwoording afleggen over de manier waarop omgegaan is met de inbreng van de waterbeheerder. De toelichting van een ruimtelijk plan dient te beschrijven hoe rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering op het gebied van wateroverlast, overstroming, hitte en droogte.
Kader richtlijn water	Waternet	Ja	De KRW stelt concrete doelen voor elk oppervlakte- en grondwaterlichaam
Keur waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)	AGV/ Waternet	Ja	O.a. regels voor werkzaamheden bij het oppervlaktewater

			(Boerenwetering) en de secundaire waterkering ten zuiden en zuidoosten van RAI.
Omgevingsplan Riolering 2022-2027	Gemeente Amsterdam/ Waternet	Ja	Geen schade bij buien tot 70 mm in een uur. Voor vitale infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk en belangrijke toegangswegen bijvoorbeeld tot een ziekenhuis, hanteren we een hogere norm van buien van 90 mm in een uur. De ontwateringsnorm voor nieuwbouw- en transformatiegebied is 90 cm. Het uitgangspunt voor bestaand stedelijk gebied is ook een ontwateringdiepte van 90 cm, indien mogelijk.
Hemelwaterverordening	Gemeente Amsterdam/ Waternet	Ja	Regels voor afvoer van hemelwater naar een openbaar riool en/of openbare ruimte vanaf gebouwen.
Grondwaterneutrale kelder	Gemeente Amsterdam/ Waternet	Ja	Regels voor grondwaterneutraal bouwen (het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden).
Economie			
Amsterdam Detailhandelsbeleid 2018-2022	EZ / R&D	Nee	Detailhandel is uitgesloten.
Overnachtingenbeleid	EZ	Nee	-
Huisvesting creatieve ondernemingen	EZ	Nee	-

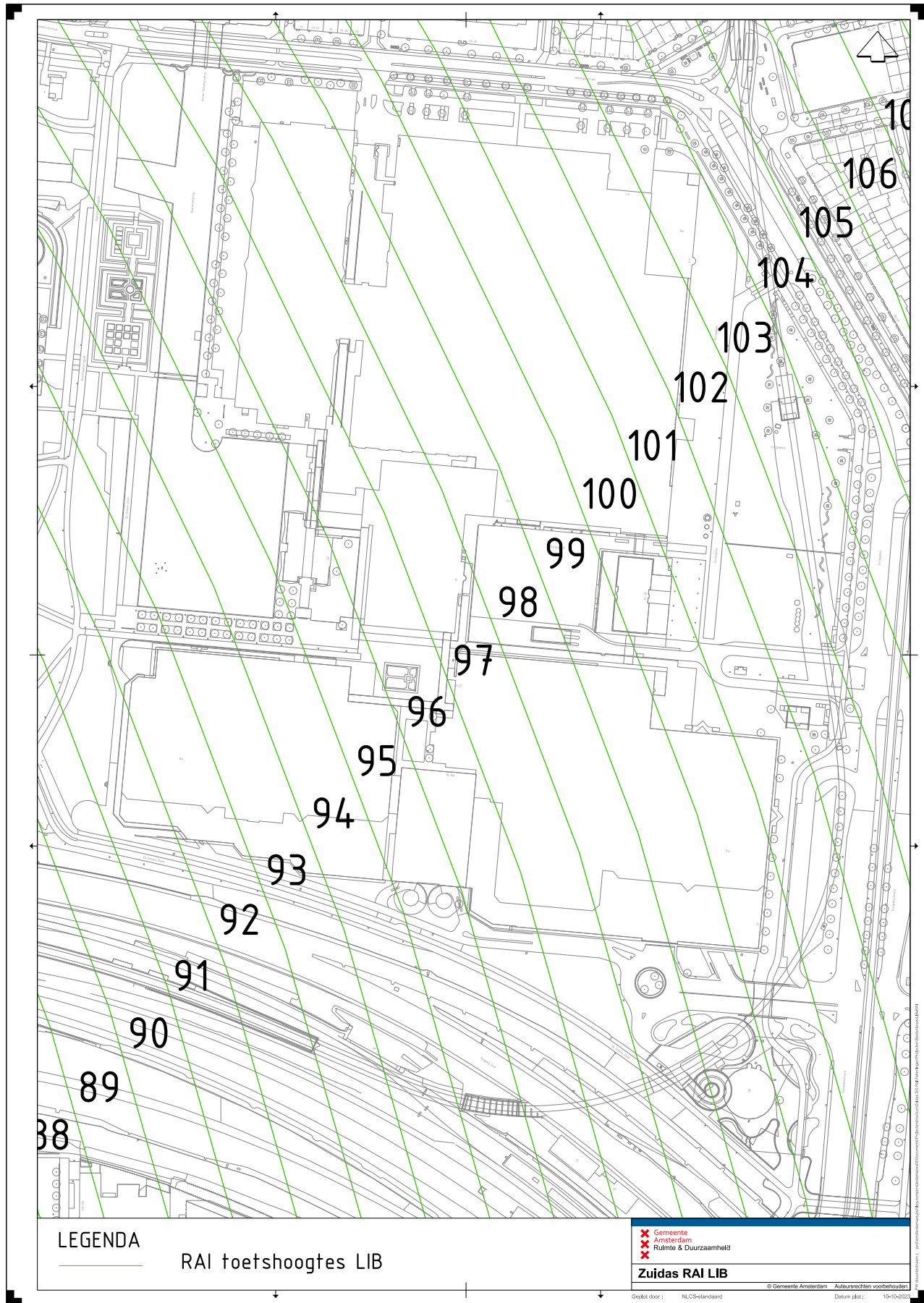
Ruimte voor de Economie van Morgen	EZ	Ja	-
Wonen			
Woonagenda 2025	Wonen	Ja	
Programma Ouderenhuisvesting 2015-2018	Wonen	Ja	
Programma Huisvesting Kwetsbare groepen 2016-2018	Wonen	Ja	
Samenwerkingsafspraken tussen huurders, corporaties en gemeente 2015-2019	Wonen	Ja	
Monumenten & Archeologie			
Beleidskader toetsing ingrepen en/of herstel van Monumenten (uitwerking van erfgoedverordening)	M&A	Ja	
Erfgoedverordening Amsterdam – bovengronds en ondergronds	M&A	Ja	
Agenda Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam	M&A	Ja	
Erfgoedwet	M&A	Ja	
Verkeer & Openbare Ruimte			
Nota Parkeernormen Auto	V&OR	Ja	
Nota Parkeernormen fiets en scooter	V&OR	Ja	
Regionale P+R visie	V&OR	Ja	
Beleidskader Hoofdnetten	V&OR	Ja	
Programma van Eisen OV-concessie Amsterdam	V&OR	Nee	
Meerjarenplan Verkeersveiligheid	V&OR	Ja	
Meerjarenplan Fiets	V&OR	Ja	
Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar	V&OR	Ja	
Beleidskader Verlichting	V&OR	Ja	
Handboek Puccini Rood	V&OR	Ja	
Logistieke Strategie	V&OR	Ja	
Uitvoeringsplan logistiek	V&OR	Ja	
Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit Amsterdam 2023-2026	V&OR	Ja	
Ruimtelijke strategie logistieke hubs	V&OR	Ja	De RAI is aangemerkt als strategische locatie van

			waaruit we de ZE zone kunnen beleveren
Hubsvisie Amsterdam	V&OR	Ja	
Beleid zone zwaar verkeer	V&OR	Ja	
Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam	V&OR	Ja	
Verstedelijkingsstrategie en Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040	V&OR	Ja	
Agenda autoluw	V&OR	Ja	
Mobiliteitsvisie 'Amsterdam Verbonden'	V&OR	Nog niet vastgesteld	
MIRT onderzoek stedelijke bereikbaarheid MRA	V&OR	Ja	
Beleidskader Verkeersnetten	V&OR	Ja	
Ruimte reserveringen, nota Ari	V&OR / R&D		
Strategie Klimaatadaptatie	V&OR / R&D / IB / Waternet	Ja	
Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie	V&OR / R&D / IB / Waternet	Ja	
Groenvisie 2020-2050	R&D / V&OR	Ja	
Visie Zuidas		Ja	
Centrale Verkeerscommissie			
Leidraad CVC	Centrale Verkeerscommissie	Ja	
Leidraad Voetgangersruimte (onderdeel van Leidraad CVC)	Centrale Verkeerscommissie	Ja	
Brandweer			
Regionaal risicoprofiel Amsterdam Amstelland	Brandweer	Ja	Bij de verdere uitwerking dienen de risico's in het gebied meegenomen te worden en deze risico's beperkt
Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam	Brandweer	Ja	
Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid	Brandweer	Specifiek fase 3 en/of 4	
Onderwijs, Jeugd en Zorg			
Integraal huisvestingsplan 2016-2022 voor primair en voor voortgezet onderwijs	OJZ / Team MV	Ja, maar waarschijnlijk wordt de essentie gedekt door Routekaart klimaatneutraal 2050	

De Verordening huisvestingsvoorzieningen Onderwijs Amsterdam 2018	OJZ / Team MV	Nee, dit is een concretisering van de wetten en geldt voor onderwijshuisvesting PO en VO	
Strategisch huisvestingsplan jeugd, zorg en basisvoorzieningen 2019-2025 (gemeenteraad 3 april 2019)	OJZ / Team MV	Ja, kennisnemen van koers	
Strategisch huisvestingsplan schooltuinen 2019-2024 (gemeenteraad 10 juli 2019)	OJZ / Team MV	Ja, kennisnemen van koers	
Ruimte voor Kunst en Cultuur, strategisch huisvestingsplan kunst en cultuur 2020-2025 (gemeenteraad 23 januari 2019)	Kunst en Cultuur / Team MV	Ja, kennisnemen van koers	
Sport en Bos			
Sportvisie 2025 en Sportaccommodatieplan 2015-2022	Sport en Bos	Ja, kennisnemen van koers	
Strategisch Huisvestingsplan Sport 2020-2023 (gemeenteraad maart 2019)	Sport en Bos / Team MV	Ja, kennisnemen van koers	
GGD Amsterdam			
Nota Volksgezondheid 2017-2020	GGD	Nee	
Tabakontmoedigingsbeleid 2016-2019 en de Notitie Op weg naar een rookvrij Amsterdam	GGD	Nee	
Meerjarenprogramma Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht	GGD	Nee	
Vastgoed			
Stedelijke vastgoedstrategie	Vastgoed	Nee	
Kunst en Cultuur			
Plan Kunst en Cultuur Zuidas 2021-2025	Kunst en Cultuur	Ja	
Participatie			
Beleidskader participatie	n.v.t.	Ja	
ODNZK, stadsdelen			
Overzicht verleende (milieu)vergunningen	ODNZK, stadsdelen	Ja	

Bouwtechnische voorschriften m.b.t. bouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken	ODNZK	Nee	Speelt in fase 4, zal bij verdere uitwerking en uitvoering en ontwerpfase rekening mee gehouden dienen te worden.
WABO/omgevingsvergunning	ODNZK, stadsdeel	Indien van toepassing	Toets aanvragen omgevingsvergunning en verlening daarvan geschiedt t.z.t. door OD. Deze aanvragen dienen te voldoen aan de toetsingskaders uit de WABO voor de aanvraag omgevingsvergunning, waaronder ook bouwtechnische eisen. Speelt in uitwerking en ontwerpfase pas. Vanaf 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking en zal deze het toetsingskader vormen.
Woningwet, Bouwbesluit, Bouwverordening	ODNZK, stadsdeel	Specifiek fase 3 en/of 4	
Algemene Plaatselijke Verordening		Ja	

Bijlage B: LIB-RAI



Bijlage C: Cultuurhistorische beschrijving



RAI-terrein

Cultuurhistorische verkenning
C23 - 092 Amsterdam

Inhoud

Inhoud.....	3
1 Inleiding.....	4
2 Samenvatting, conclusie en advies	5
2.1 Samenvatting gebiedsgeschiedenis	5
2.2 Conclusie.....	7
2.3 Vragen en advies	10
3 Beleidskader.....	19
4 Historisch-stedenbouwkundige analyse	20
4.1 Ontwikkelingen tot 1958: Plan Zuid en het AUP	20
4.2 Planontwikkeling RAI	24
4.3 Bouwgeschiedenis	28
4.4 Inrichting RAI-terrein.....	39
Bronnen	54

1 Inleiding

Monumenten en Archeologie (M&A) is door Zuidas gevraagd om een cultuurhistorische verkenning te maken van het RAI-terrein. Aanleiding zijn de ontwikkelplannen van de RAI, waarvoor een principenota wordt opgesteld als onderdeel van een gemeentelijk toetsingskader. Uitgangspunt hiervan is onderzoeken welke gebiedsontwikkeling mogelijk is op het RAI-terrein. Deze cultuurhistorische verkenning focust zich op de relatie tussen de bebouwing van de RAI en de directe omgeving ervan en beschrijft de impact van de uitbreidingen sinds de oprichting op de terreininrichting (te lezen in hoofdstuk 4). Daarnaast is aan MenA een aantal vragen voorgelegd, waarvan de antwoorden – samen met de conclusie - zijn terug te vinden in hoofdstuk 2. Dit hoofdstuk bevat tevens de gebiedsgeschiedenis, waarin de belangrijkste ontwikkelingen worden samengevat. Deze cultuurhistorische verkenning geeft geen gedetailleerde bouwhistorische beschrijving van de bebouwing. Hiervoor wordt verwezen naar de in 2010 door M&A gemaakte beschrijving van het Europacomplex, Amstelhal en Congressentrum – waarvoor ook geput is voor dit onderzoek.



Luchtfoto uit 2022 van de RAI met daarop in het rood de contouren van het plangebied. Bron: data.amsterdam.nl

2 Samenvatting, conclusie en advies

2.1 Samenvatting gebiedsgeschiedenis

Tot in de twintigste eeuw was het RAI-terrein landelijk gebied en maakte het deel uit van de Binnendijkse Buitenvelderse Polder. De eerste stedelijke ontwikkeling in de omgeving betrof de aanleg van de Rivierenbuurt, die tot stand kwam op basis van het door H.G. Berlage opgestelde Plan Zuid uit 1917. Onderdeel van dit plan was ook de aanleg van de Wielingenstraat met brug over de Boerenwetering, en de Scheldestraat (nu Europaboulevard). Ter hoogte van het RAI-terrein was in dit plan een parkstrook ingetekend die zich van de Boerenwetering uitstrekte tot aan de Amstel. In het AUP (1935) werd het beoogde park meer naar het westen verplaatst, en op basis daarvan werd het Beatrixpark aangelegd. Het noordwestelijk deel van het plangebied behoorde ook tot dit park, het zuidoostelijk deel kreeg in het AUP de bestemming 'bebouwing met bijzondere bestemming'.

Na de oorlog liet de vereniging Rijwiel- en Automobiel Industrie (RAI) haar oog vallen op deze locatie voor de bouw van een nieuw tentoonstellingsgebouw. De gemeente had hier wel oren naar omdat zij al langer een tentoonstellingsgebouw wilde realiseren om de stad te kunnen positioneren als internationaal handelscentrum. Dit leidde tot een publiek-private samenwerking tussen beide partijen voor de stichting, instandhouding en exploitatie van de beoogde nieuwbouw, waar op wens van de gemeente ook een congresgebouw in werd opgenomen. Het eerste ontwerp betrof dan ook het Europacomplex en het Congrescentrum en kwam van A. Bodon, die vanaf dat moment de rol van vaste huisarchitect van de RAI bekleedde. In 1961 werd het Europacomplex gerealiseerd, waarvoor een deel van het Beatrixpark moest wijken en het Scheldeplein werd omgedoopt tot Europaplein. In 1963 volgde de Westhal en in 1965 het Congrescentrum. De situering van de verschillende bouwwerken werd zorgvuldig gekozen en de terreininrichting rondom het complex, dat een publieke functie kreeg, werd daar ook op afgestemd. Aan de oostzijde lag de hoofdentree, waarvoor een monumentaal plein met parkeerplaatsen en groen werd aangelegd, met de door D. Elffers ontworpen reclamezuil als hoogtepunt. Ook de noordzijde kreeg een eigen plein met entree en parkeerruimte. Het Congrescentrum kwam naast de Boerenwetering te liggen, waar een havenkom werd aangelegd zodat congresgangers met boten naar de binnenstad konden worden vervoerd. Aan de oostzijde van dit water werd een plein aangelegd en aan de noordzijde een door C. Karsten ontworpen bastion. In 1969 volgde een uitbreiding in de vorm van de Amstelhal, die ook aan de Boerenwetering kwam te liggen, en waarbij langs het water een groene route naar het bastion werd aangelegd. De rolbrug over de Boerenwetering werd aangelegd voor de Floriade in 1972 met als doel de verbinding met het Beatrixpark te verbeteren. Ten zuiden van het Congrescentrum verrees een door pergola's omheinde patio met ernaast een speciaal voor de Floriade ontworpen paviljoen, vanaf waar - via het talud en viaduct van de A10/ringspoorbaan in aanleg – een tijdelijke groene route naar het

Amstelpark liep. In 1979 werd de ondergrondse parkeergarage opgeleverd, waardoor er ruimte vrij kwam voor de bouw van het Hollandcomplex. Na de oplevering in 1982 werd het Europaplein opnieuw ingericht. Het gedeelte voor de ingang van het Congrescentrum kreeg een ruitvormige groenaanleg met geometrisch patroon. Ten oosten daarvan kwam een verdiepte passage te liggen die het Europacomplex met de nieuwe hallen verbond. De nieuwe inrichting van het plein voor de hoofdentree werd groener en voetgangersvriendelijker, waarbij veel parkeerruimte verdween. Het plein aan de noordzijde werd daarentegen geheel in gebruik genomen als parkeerplaats en kreeg een logistieke functie. Ten slotte werd ook de reclamezuil van Elffers verhoogd, zodat deze ondanks het hoge Hollandcomplex boven het RAI-complex uit bleef torenen.

Met elke nieuwbouw die werd gerealiseerd, stegen de bezoekersaantallen en moest er weer worden uitgebreid. Ondanks protesten van omwonenden verdween het zuidoostelijk deel van het Beatrixpark voor de aanleg van een nieuwe hal. Wat overbleef was een smalle groenstrook met (fiets)pad tussen het RAI-complex en de ringspoorbaan/A10. De Parkhal werd in 1993 voltooid en was de laatste uitbreiding waarbij Bodon – die in hetzelfde jaar kwam te overlijden – was betrokken. Met de nieuwe hal verschoof het functionele zwaartepunt naar het zuidelijk deel van het complex, wat veel impact had op de inrichting van het RAI-terrein. De noordgevel met entree van de hal kwam vlakbij de zuidoever van de havenkom te liggen, waardoor deze een ander aanzicht kreeg. Ook de zuidzijde van het RAI-complex werd verder dichtgezet – het aanzicht van deze kant wordt sindsdien gedomineerd door werkterrassen en in-/en uitritten van parkeergarages. Daarnaast verdween de patio-aanleg ten zuiden van het Congrescentrum en werden er luchtbruggen aangelegd om de nieuwe hal met het oude complex te verbinden. Dit tastte met name de visuele openheid van het plein bij de havenkom aan - ten westen van het Congrescentrum. Door de komst van StrandZuid is dit deel van het terrein verder dichtgezet.

In 2009 werd het Elisium opgeleverd, waarmee de RAI aan het voorplein een nieuw aanzicht kreeg. Het is ontworpen door Benthem Crouwel Architecten, dat Bodon opvolgde als huisarchitect van de RAI. Het Elisium werd tussen het Europa- en Hollandcomplex gepositioneerd en daarmee verbonden. Hiermee transformeerde het open plein voor het Congrescentrum in een binnenplaats, waarvan de groene inrichting verdween en werd vervangen door asfalt. In de jaren '10 breidde het Europacomplex uit met de bouw van het Amtrium in 2015 en het vergroten van hal 5 (de voormalige noord- en oosthal) aan de noordzijde in 2019. Met de aanleg van de Noord-Zuidlijn is het gehele Europaplein op de schop gegaan en heeft het haar huidige inrichting gekregen. Hierbij is echter veel groen verdwenen. Aan de noordzijde, langs de Wielingenstraat, is recent een groenstrook aangelegd om deze kant een 'vriendelijker' aanzicht te geven. De zuidzijde van het RAI-terrein heeft er met het parkeergebouw (2016) en het nieuwe hotel (2019) twee *landmarks* bij gekregen. Tegenwoordig zijn alleen bij het gedeelte aan de westzijde - rondom de havenkom en de Boerenwetering – nog delen van de oorspronkelijke terreininrichting aanwezig.

2.2 Conclusie

Bij de bouw van het RAI-complex in de jaren '60 werd de situering van de verschillende bouwwerken zorgvuldig gekozen en de inrichting van de directe omgeving daarop afgestemd. Dit gold voor zowel het terrein aan de noord- en oostzijde (Wielingenstraat en Europaplein), die toentertijd nog voor een groot deel als parkeerplaats in gebruik was, als de zuid- en westzijde, die een meer groene inrichting kreeg. Door de continue uitbreidingen van het RAI-complex heeft het plangebied een grote ontwikkeling doorgemaakt, waarbij het functionele zwaartepunt meer naar het zuiden van het terrein is verschoven. Het plangebied raakte hierdoor dichter bebouwd, waarbij de overgebleven openbare ruimte vaak opnieuw werd ingericht en voor een steeds groter deel een logistieke functie kreeg. Dit ging ten koste van de (al dan niet oorspronkelijke) groenaanleg. Zo veranderde het aanzicht op de zuidzijde drastisch door de bouw van het Hollandcomplex en Parkhal, waardoor dit nu uitzicht biedt op werkterrassen en parkeergarage-uitritten. Ook de noordzijde kreeg door de jaren heen een steeds grotere logistieke functie, al is met de bouw van het Amtrium en recente groenaanleg geprobeerd dit deel meer met de stad te verbinden. De oorspronkelijke gevel met beeldbepalende luifel aan deze zijde is met de uitbreiding van de hal echter verdwenen. Door de recente herinrichting van het Europaplein is er nog maar weinig groen aanwezig aan de oostzijde van het Europacomplex, al heeft het plein haar open karakter door de jaren heen weten te behouden. Het plein voor het Congrescentrum is daarentegen met de bouw van het Elicium visueel dichtgezet en heeft nauwelijks nog een publieke functie. Deze ontwikkeling, maar ook de aanleg van een aantal luchtbruggen en de permanente huisvesting van StrandZuid, heeft de stedenbouwkundige waarde van het Congrescentrum aangetast. Desalniettemin is de oorspronkelijke inrichting van het terrein aan de westzijde nog het meest intact: de door strakke bomenrijen omgeven havenkom met vlaggenplastiek, de rolbrug en het nog geheel intacte bastion, dat ook vanaf de Wielingenstraat bereikbaar is via de groene route langs de Boerenwetering achter de Amstelhal.

Bouwwerken

In de door M&A gemaakte beschrijving uit 2010 worden de volgende waarden van het Europacomplex, Amstelhal en Congrescentrum beschreven:

- Het Europacomplex, het Congrescentrum, Westhal en de Amstelhal zijn stedenbouwkundig van belang vanwege de situering die verbonden is met de naoorlogse ontwikkeling van het gebied.
- Bovenstaande bebouwing is van stedenbouwkundige waarde vanwege de ruimtelijke relatie met de havenkom en de Boerenwetering.
- De bouwwerken zijn architectuurhistorisch van belang vanwege de esthetische kwaliteiten die met name zijn gelegen in de helderheid en transparantie - met een bijzondere rol voor de lichtinval – van het functionalistische ontwerp dat bovendien in

hoofdvorm en detail grotendeels gaaf is; latere aanpassingen zijn zeer zorgvuldig, in samenwerking met A. Bodon en in lijn met het oorspronkelijke ontwerp uitgevoerd.

- De bouwwerken zijn architectuurhistorisch van belang in het oeuvre van de landelijk gerenommeerde architect Bodon als significant onderdeel van zijn magnum opus, als huisarchitect van de RAI.
- De bouwwerken hebben cultuurhistorische waarde als uitdrukking van het vooruitgangsoptimisme in de wederopbouwperiode met betrekking tot de economie en vanwege de samenwerking van de RAI met de gemeente als een publiek-private samenwerking avant la lettre.

In de door de RCE (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) opgestelde redengevende beschrijving ten behoeve van de aanwijzing van de Europahal en reclamezuil als rijksmonument worden, ter aanvulling van bovenstaande, o.a. de volgende waarden benoemd:

- De Europahal is architectonisch van belang vanwege zijn esthetische kwaliteiten die met name zijn gelegen in de grote schaal van de ruimte en helderheid, lichtheid en transparantie van de constructie. Bij toekomstige ontwikkelingen dient de mogelijke impact op deze lichtinval dan ook eerst onderzocht te worden door middel van schaduwstudies.
- De Europahal heeft als onderdeel van het RAI-complex stedenbouwkundige waarde vanwege de ruimtelijke relatie met de Boerenwetering, het ten westen van het complex gelegen Beatrixpark en de prominente ligging aan het eind van de Rooseveltlaan- en President Kennedylaan.
- De op het voorplein van de RAI gelegen reclametoren van Elffers, genaamd 'het Signaal' heeft een beeldbepalende waarde en vervult (zij het in mindere mate dan in vroeger jaren vanwege het feit dat de omringende bebouwing is opgehoogd) nog altijd een landmarkfunctie.

Op basis van de in hoofdstuk 4 beschreven ontwikkelingen en de daaruit volgende conclusie, zijn hier de volgende cultuurhistorische waarden aan toe te voegen:

- De herhaling van architectonische elementen die terug is te zien in latere uitbreidingen, zoals de overeenkomsten tussen de luchtbruggen en drooglopen op het terrein, en het veelvuldig gebruik van glas.
- Het kenmerkende gevelbeeld van de oostzijde van het RAI-complex, waarin de oorspronkelijke ruimtes en functies (waaronder Europahal, hoofdentree en Glazen Zaal) ondanks alle aanpassingen nog steeds afleesbaar zijn, en het kenmerkende silhouet met het gebogen dak van de Europahal als middelpunt daarvan. Hoewel de laagbouw ten noorden van de Europahal is verdwenen, is de lijn van de voormalige hoogte voortgezet in de gevel van het (hogere) Amtrium.

- De positionering van reclamezuil 'Het Signaal', ter hoogte van de zuidoosthoek van het Europacomplex en de waarde die het heeft als beeldbepalend herkenningspunt van de RAI.
- De hiërarchie in hoogte, waarbij de reclamezuil nog steeds het hoogste punt is van het RAI-terrein (het hotel niet meegerekend). Dat het overgrote merendeel van de bebouwing van het RAI-complex aanzienlijk lager is, is kenmerkend voor het plangebied en cruciaal voor de landmarkfunctie die in de redengevende beschrijving aan de reclamezuil wordt toegeschreven. Het is wenselijk om hier bij toekomstige ontwikkelingen rekening mee te houden.

N.B. De na 1970 gerealiseerde bebouwing op het RAI-terrein heeft geen ordewaardering gekregen op de waarderingskaart stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Momenteel wordt er echter gewerkt aan een nieuwe ordekaart waarvoor havens, kantoren en bedrijventerreinen een waardering krijgen. Het Hollandcomplex (en mogelijk ook de Parkhal) zullen in het kader daarvan nog worden gewaardeerd.

Inrichting RAI-terrein

Wat betreft de inrichting van het RAI-terrein zijn op basis van de in hoofdstuk 4 gemaakte beschrijving de volgende cultuurhistorische waarden te onderscheiden:

- De speciaal voor het RAI-complex ontworpen, vierkante havenkom met de kenmerkende ronde vorm van het betonnen, modernistisch vormgegeven bastion, betonnen vlaggenplastic en de rolbrug die dit deel van het RAI-terrein verbindt met het Beatrixpark.
- De relatie tussen de havenkom en het Congrescentrum die in samenhang met elkaar zijn ontworpen en waarbij de zuidoever van de havenkom in dezelfde lijn ligt als de rooilijn van de zuidgevel van het Congrescentrum.
- De restanten die nog over zijn van het oorspronkelijke groenontwerp: de groenstrook achter de Amstelhal langs de Boerenwetering en de symmetrische, dubbele bomenrijen langs de oost- en zuidoever van de havenkom die het RAI-terrein visueel verbinden met het Beatrixpark.
- De openheid van het Europaplein, die ondanks alle herinrichtingen door de jaren heen een constante factor is, waardoor het Europacomplex vanuit verschillende hoeken goed zichtbaar en herkenbaar is en daarmee bijdraagt aan het monumentale karakter van het complex.
- De positionering van reclamezuil 'Het Signaal', ter hoogte van de zuidoosthoek van het Europacomplex en de waarde die het heeft als beeldbepalend herkenningspunt van de RAI.

- Het uitzicht vanuit het Beatrixpark over de Boerenwetering/havenkom richting de RAI, dat bestaat uit een contrast tussen de weelderige groenaanleg en de functionalistische architectuur van de bebouwing.

2.3 Vragen en advies

Aan M&A is ter aanvulling op het voorgaande onderzoek een aantal vragen voorgelegd. Ons advies wat betreft de omgang met/uitgangspunten van de cultuurhistorische waarden en mogelijke vervolgstappen volgt uit de antwoorden op onderstaande vragen.

- Wat is de waarde van het waterbassin? Kan dit bijvoorbeeld aan de zuidzijde worden verkleind ten behoeve van een fietspad?

Het bassin heeft een hoge cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde. Het is aangelegd in 1961 als havenkom voor de RAI, waarbij het in nauwe samenhang met het Congrescentrum werd ontworpen. Bezoekers konden via bootjes vanuit de binnenstad hier aanmeren en het was bovendien samen met het bastion aan de Boerenwetering en de route langs de Amstelhal onderdeel van een totaalontwerp van de openbare ruimte. Het water geeft een weids, open en ruimtelijk uitzicht vanaf de RAI op het aan de overkant gelegen Beatrixpark, wat wordt versterkt door de door Karsten ontworpen vlaggenplaat en het bastion. De oevers boden bovendien in combinatie met het bastion een geësceneerde wandelroute, die met de realisatie van de rolbrug naar het Beatrixpark compleet was. Dit is het enige deel van het RAI-terrein dat sinds de aanleg niet rigoureu op de schop is gegaan. Wel zijn de symmetrische, dubbele bomenrijen die de noord-, oost- en zuidoever van de havenkom begeleiden in 1980 opnieuw geplant, maar aan het ontwerp is in principe niets veranderd. De openheid is van grote waarde. Daarbij is het bassin in nauwe samenhang met het Congrescentrum ontworpen, waarbij de zuidoever op dezelfde hoogte ligt als de rooilijn van de zuidgevel van het Congrescentrum. Oud beeldmateriaal toont aan dat hier al eerder een fietsroute lag die op zijn vroegst na de realisatie van het Hollandcomplex is aangelegd, wat betekent dat deze route oorspronkelijk niet als rechte lijn is gerealiseerd.

Advies

Het verkleinen van het waterbassin is vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet wenselijk omdat dit de symmetrie aantast van de dubbele bomenrijen die allemaal op vaste afstand van de verschillende oevers zijn gerealiseerd en omdat dit de wandelroute, die direct langs de oevers loopt, verstoort. Bovendien heeft de verkleining van het bassin impact op de samenhang met het Congrescentrum, aangezien de zuidoever en zuidgevel van

oorsprong op dezelfde lijn liggen.

Indien er alsnog voor wordt gekozen om het bastion te verkleinen, luidt het advies om dit met niet meer dan 1 à 2 meter te doen. Het is daarbij van belang dat de symmetrie met de andere oevers, bestaande uit de wandelroute langs het water en bomenrijen die op vaste afstanden zijn geplant, niet verloren gaat. Daarnaast dient ten alle tijden te worden voorkomen dat er in de toekomst meer van het water verloren gaat en deze openheid verder wordt aangetast. Zo is het onwenselijk dat er bijvoorbeeld nog meerdere terraseilanden worden aangelegd ten behoeve van horeca en is het belangrijk dat de kenmerkende, in het water uitstulpende vorm van het bastion, afleesbaar blijft en dat het bassin aan die zijde niet wordt verkleind.

- Wat is de waarde van de zuidelijke (mogelijk te slopen) strook van het Europacomplex? Is dit een monument?

Het Europacomplex heeft een orde 1-waardering gekregen op de Waarderingskaart stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit AUP. Dit betreft monumenten of monumentwaardige bebouwing die op basis van typologie, een voor die periode bijzondere en/of karakteristieke architectonische vormgeving, de positie in een verkavelingseenheid en/of zijn bijdrage aan een verkaveling en veld de status heeft van rijks- of gemeentelijk monument of daarvoor in aanmerking komt.¹ Deze ordewaardering komt voort uit de hoogste tussenwaardering (5 punten) in de categorieën bouwtype, architectuur en tuinstadkarakter. In de categorie verkaveling scoort het Europacomplex 4 punten. Dit complex is van architectonische hoge waarde vanwege de esthetische kwaliteiten die met name zijn gelegen in de helderheid en transparantie – met een bijzondere rol voor de lichtinval – van het functionalistische ontwerp dat bovendien in hoofdvorm en detail grotendeels gaaf is. Beeldbepalend voor het complex is de Europahal, waar de esthetische waarde naast de helderheid en transparantie wordt bepaald door de kap die de grote hal met een lichtheid en gemak lijkt te overdekken.² De Europahal is samen met de reclamezuil aangewezen als Rijksmonument. De rest van het Europacomplex, de Westhal en de Amstelhal hebben een orde 1-waardering, maar zijn geen monument. Overigens staat de Amstelhal (samen met het Hollandcomplex en Beatrixpark) op een lijst waaraan momenteel door de RCE wordt gewerkt in het kader van Post 65-erfgoed. Dit betreft een selectie van objecten die mogelijk in aanmerking komen voor aanwijzing als rijksmonument. Deze lijst is echter een eerste inventarisatie en heeft nog geen status.

¹ https://www.crk.amsterdam.nl/welstandsnota/criteria-erfgoed/waarderingskaart_aup_en_postaup

² Overgenomen uit: M. Statema, *Beschrijving RAI-complex*, MenA 2010.

De zuidelijke strook van het Europacomplex bestond oorspronkelijk (gezien van oost naar west) uit de Glazen Zaal, het café-restaurant en de entree naar de Zuid- en Westhal. Daarbovenop zijn later kantoren gebouwd. Dit gedeelte is in de loop der tijd een aantal keren aangepast, onder andere ten behoeve van de entree naar de later geplaatste kantoren en de verbindingen met het Hollandcomplex en het Elicium. Desalniettemin is de oorspronkelijke Glazen Zaal nog steeds afleesbaar van de buitengevel door de twee glasgevels op de hoek en maakt deze daardoor ook deel uit van het hooggewaardeerde gevelbeeld aan het Europaplein (oostzijde). De rest van de zuidgevel wordt nog steeds gekenmerkt door een raster van betonconstructie, maar is door de bouw van het Elicium minder goed zichtbaar vanaf de openbare ruimte.

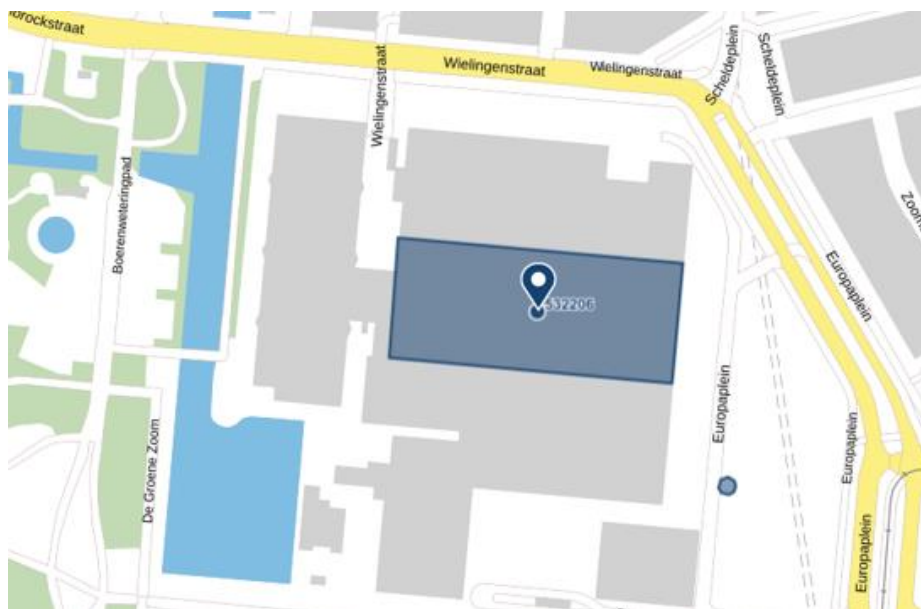
Advies

Een orde 1-status geeft aan welke panden de potentie hebben om als monument te worden aangewezen. Het gaat immers om bebouwing met de hoogste ordewaardering, waarvan behoud en herstel het uitgangspunt is. Om hierover uitsluitel te krijgen, wordt aan het gemeentelijk projectteam geadviseerd om M&A opdracht te geven tot het maken van een waardestellend bouw- en architectuurhistorisch onderzoek, waarin ook het Congrescentrum kan worden meegenomen (zie: advies over het Congrescentrum hieronder). De bestaande beschrijving is afkomstig uit 2010, maar is – mede door alle uitbreidingen die sindsdien hebben plaatsgevonden - niet meer actueel. Vervolgens kan op basis van het nieuwe onderzoek worden besloten of dit deel van het RAI-complex tevens moet worden aangewezen of kan worden afgewaardeerd naar orde 2. Daarnaast dient er bij eventuele ontwikkelingen rekening mee gehouden te worden dat het orde 1-deel behoort tot de directe omgeving van het rijksmonument (Europahal). In de Omgevingswet is daarover opgenomen dat gemeenten verplicht zijn om aantasting van de omgeving van (voorbeschermd) rijksmonumenten en monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd, te voorkomen, als die monumenten door die aantasting worden ontsierd of beschadigd. Daarbij gaat het zowel om de omgeving van (voorbeschermd) rijksmonumenten, als om (voorbeschermd) gemeentelijke monumenten en provinciale monumenten, als die laatste in het omgevingsplan worden beschermd. Naast het voorkomen van achteruitgang gaat het ook om het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving, zodat het monument beter wordt beleefd of gewaardeerd.³

³ Artikel 5.130 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).



Uitsnede van het RAI-complex op de Waarderingskaart stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit AUP. Bron: maps.amsterdam.nl



Contouren van het rijksmonument. Bron: monumentenregister.cultureelerfgoed.nl

- Wat is de waarde van het orde 2-gebouw?

Het Congrescentrum heeft een orde 2-waardering gekregen op de Waarderingskaart stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit AUP. Dit betreft een architectuureenheid van hoge waarde met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld.⁴ Deze waardering is tot stand gekomen op basis van de hoogste tussenwaardering (5 punten) in de categorieën bouwtype en architectuur en 3 punten in de categorieën verkaveling en tuinstadkarakter. In de beschrijving die in 2010 is gemaakt van het gebouw wordt de architectuur van het gebouw hoog gewaardeerd vanwege de esthetische kwaliteiten die met name zijn gelegen in de helderheid en transparantie van het functionalistische ontwerp dat bovendien in hoofdvorm en detail grotendeels gaaf is.⁵ Daarnaast wordt ook het stedenbouwkundig belang van het Congrescentrum genoemd vanwege de ruimtelijke relatie met de havenkom en de Boerenwetering. Deze stedenbouwkundige waarde is echter minder goed afleesbaar door de ontwikkelingen die op het terrein hebben plaatsgevonden en de nieuwe gevel die later tegen de voorzijde aan is geplaatst. Aanvankelijk had het Congrescentrum door de bijna losliggende positie ten opzichte van het RAI-complex en door de transparante gevels een ruimtelijke verbinding met de zorgvuldig ontworpen, directe omgeving. Deze context is echter veranderd door de aanleg van de luchtbruggen samen met de nieuw geplaatste voorgevel en de realisatie van StrandZuid en het Elicium. Hierdoor is de directe omgeving visueel dichtgezet, wat de ruimtewerking van het gebouw en daarmee de stedenbouwkundige waarde wat heeft aangetast. Wel is het oorspronkelijke interieur, waarvoor Bodon samenwerkte met interieurarchitecten Hein Salomonson, Theo Tempelman en Titia Bodon, en wat deel uitmaakt van het totaalontwerp, van grote waarde.

Advies

Omdat orde 2 een hoge ordewaardering is met behoud als uitgangspunt, luidt het advies om bij bebouwing met deze waardering altijd nader bouw- en architectuurhistorisch onderzoek te laten doen. Omdat voor het niet als monument aangewezen orde 1-deel van de RAI wordt geadviseerd om waardestellend onderzoek uit te laten voeren om uitsluitsel te geven over een mogelijke aanwijzing tot gemeentelijk monument, is het aanbevelenswaardig om het Congrescentrum hier ook in mee te nemen. In het oorspronkelijk ontwerp is het centrum immers in nauwe samenhang met het Europacomplex tot stand is gekomen. Van het Congrescentrum is al eerder een beschrijving gemaakt, maar omdat deze afkomstig is uit 2010 dient deze geactualiseerd te

⁴ Zie: https://www.crk.amsterdam.nl/welstandsnota/criteria-erfgoed/waarderingskaart_aup_en_postaup

⁵ Overgenomen uit: M. Statema, *Beschrijving RAI-complex*, MenA 2010.

worden om een goed en gedetailleerd beeld te krijgen van de nog aanwezige waarden en uitsluitel te geven over een mogelijke aanwijzing. Daarnaast dient er bij eventuele ontwikkelingen rekening mee gehouden te worden dat het Congrescentrum deel uitmaakt van de directe omgeving van het rijksmonument (Europahal). Deze beleidsregel komt uit de Omgevingswet en is onderdeel van het Omgevingsplan van Amsterdam.



Uitsnede van het RAI-complex op de *Waarderingsskaart stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit AUP*. Bron: maps.amsterdam.nl

- Wat is de waarde van het voorplein?

Het huidige voorplein is gerealiseerd na de aanleg van station Europaplein voor de Noord-Zuidlijn. De inrichting zelf heeft dan ook weinig cultuurhistorische waarde. Mogelijk zijn de kenmerkende ronde bloembakken wel van waarde, aangezien oud fotomateriaal toont dat deze ook al aanwezig waren voor de complete herinrichting van het plein. Reclamezuil 'Het Signaal' is van grote waarde omdat deze beeldbepalend is voor het complex. Daarnaast is de positionering van deze zuil ten opzichte van het Europacomplex altijd hetzelfde gebleven en dient deze hetzelfde te blijven. Ook de openheid van het plein is een constante factor in de geschiedenis van het RAI-complex en van grote waarde.

Hoewel het voorplein lange tijd voor een groot deel in gebruik was als parkeerplaats, heeft er – op een kleine (nu niet meer aanwezige) benzinepomp naast de Europaboulevard na – verder geen bebouwing gestaan. Hierdoor is de voorgevel en het kenmerkende silhouet van het Europacomplex altijd goed zichtbaar geweest vanuit verschillende hoeken van het plein, de Europaboulevard, Roosevelt- en President Kennedylaan, wat bijdraagt aan de beleving van de rijksmonumentale Europahal.

Advies

De visuele openheid is een belangrijke waarde van het plein en dient bij een eventuele herinrichting als uitgangspunt te worden genomen. Het is onwenselijk om op het plein bebouwing te realiseren omdat dit de zichtbaarheid van het hooggewaardeerde Europacomplex en rijksmonumentale Europahal aantast. Daarnaast dient er rekening mee te worden gehouden dat het Europaplein tot de directe omgeving van het deel van de RAI behoort dat is aangewezen als rijksmonument (Europahal en reclamezuil), wat met de invoering van de Omgevingswet onderdeel uit gaat maken van de bescherming van het monument. Uitgangspunt is dan ook dat aantasting van deze omgeving dient te worden voorkomen en erop ingezet zou moeten worden om de kwaliteit hiervan te verbeteren (zie ook het advies voor het Congrescentrum).

- Kan er verticaal groen worden toegevoegd en zo ja, waar is dat cultuurhistorisch gezien mogelijk?

Uit het onderzoek (hoofdstuk 4) blijkt dat de inrichting van het RAI-terrein aanvankelijk veel groener was dan nu het geval is: niet alleen is er groen verdwenen ten koste van latere uitbreidingen, maar ook het plein tussen het Elicium en Congrescentrum, het plein aan de noordzijde van de RAI en het voorplein (Europaplein) had oorspronkelijk een groenere inrichting dan nu het geval is. Vooral van het voorplein is het opvallend dat het sinds de laatste (vrij recente) herinrichting zo'n stenig uiterlijk heeft, aangezien het alle ruimte biedt voor meer groen. Het is dan ook aanbevelenswaardig om in eerste instantie in te zetten op horizontale vergroening. Deze plek biedt daar immers alle ruimte toe. Wat betreft verticale vergroening zijn er minder mogelijkheden. Zowel transparantie als de afleesbaarheid van de betonconstructie zijn belangrijke waarden voor het Europacomplex, de Amstelhal en het Congrescentrum, wat het vergroenen van deze gevels lastig maakt. De niet-transparante delen van de gevels van de Parkhal en het Hollandcomplex zouden vanuit cultuurhistorisch oogpunt wel vergroend kunnen worden. Vooral de zuidzijde (langs de A10) biedt daar alle mogelijkheden toe. Daarnaast is het aanzicht aan de Beatrixparkzijde van het RAI-complex – dat wordt gekenmerkt door het contrast tussen de functionalistische architectuur en het groen – van waarde, wat met het

toevoegen van groen op deze zijden verloren zou gaan. Dit betekent dat het vergroenen van de Parkhalgevels die grenzen aan het Beatrixpark en de groene zuidzijde van de havenkom, minder wenselijk is. De gevels van latere toevoegingen, waaronder het Elicium en Amtrium, lijken door hun transparantie ook minder geschikt. Wellicht biedt de nieuwe noordgevel van het RAI-complex mogelijkheden, al dient het vergroenen van deze gevel geen al te grote impact te hebben op de lichtinval op het orde 1-gedeelte van het Europacomplex en is het aan een monumentenadviseur om daar verder op te adviseren. Daarnaast is de precieze impact op het gevelbeeld en de openbare ruimte lastig in te schatten wegens de nog uit te werken ontwikkelplannen voor het RAI-terrein.

Advies

M&A adviseert om de horizontale vergroeningsmogelijkheden voor het terrein te onderzoeken, aangezien het gebied daar meer mogelijkheden toe biedt. Bij het Europaplein dient daarbij de openheid als uitgangspunt te worden genomen. Verticale vergroening is cultuurhistorisch gezien mogelijk op de niet-transparante delen van de gevels van recente uitbreidingen en de gevels van het Hollandcomplex en de Parkhal, zolang deze niet direct aan het Beatrixpark grenzen. Voor het vergroenen van de nieuwe noordgevel (hal 5) dient eerst onderzocht te worden wat voor impact dit heeft op de lichtinval, aangezien het oude deel van de hal een orde 1-waardering heeft. Vervolgens dient er een totaalontwerp te worden gemaakt dat samenhangt met de verdere inrichting/plannen voor de openbare ruimte en de bestaande kwaliteiten als uitgangspunt neemt.

- Wat is de waarde van de bomen die staan bij StrandZuid?

Bij StrandZuid, langs de oostoever van de havenkom van de Boerenwetering, staan twee dubbele rijen watercypressen die in 1980 zijn geplant. Deze dubbele bomenrij loopt verder langs de zuidoever van de havenkom. Het betreft niet de bomen die hier oorspronkelijk in de jaren '60 zijn geplant toen het Congrescentrum werd gebouwd. Wel zijn ze op exact dezelfde plek geplant als waar de oorspronkelijke bomen stonden. De bomen hebben dan ook vooral stedenbouwkundige waarde omdat ze de oost- en zuidoever van het bassin begeleiden en omdat hun positionering nog steeds volgens het oorspronkelijk ontwerp is. Dat laatste is bijzonder, omdat het grootste deel van de inrichting van het terrein niet meer naar oorspronkelijk ontwerp is en verscheidene keren is aangepast. Overigens wordt de koningslinde op het terrein van StrandZuid (gelegen tussen het paviljoen en de luchtbrug) in de Bomenatlas gedefinieerd als 'bijzondere boom'. Waarom precies wordt hier niet verder uitgelegd. Deze, maar ook de andere bomen die tussen het paviljoen van StrandZuid en de luchtbrug groeien, zijn allemaal geplant in de jaren '60 en begin jaren '70 en maken daardoor deel uit van (wat er nog over is van) de oorspronkelijke groenaanleg

bij het Congrescentrum.

Advies

M&A adviseert om het oorspronkelijke groenontwerp te behouden en bij aanpassingen/herinrichtingen daar waar het oorspronkelijke ontwerp nog aanwezig is, dit als uitgangspunt te gebruiken.

- Wat is het advies van M&A voor het vervolgproces?

Bebouwing

Wat betreft de bebouwing op het RAI-terrein luidt het advies aan het gemeentelijk projectteam om M&A opdracht te geven voor een waardestellend onderzoek van het orde 1-deel zonder monumentenstatus en orde 2-deel van het RAI-complex, met als doel uitsluitel te geven over een mogelijke aanwijzing tot gemeentelijk monument. Daarnaast dient er bij mogelijke toekomstige plannen rekening mee gehouden te worden dat in elk geval het Hollandcomplex nog zal worden gewaardeerd in het kader van een nieuwe ordekaart met havens, kantoren en bedrijventerreinen. Zowel de Amstelhal als het Hollandcomplex zijn bovendien opgenomen in een door de RCE opgestelde lijst met Post 65-erfgoed en komen mogelijk in aanmerking voor aanwijzing als rijksmonument. Deze lijst is een eerste inventarisatie en heeft nog geen status.

Daarnaast luidt vanzelfsprekend het advies om de in paragraaf 2.2 geformuleerde waarden als uitgangspunten mee te nemen in het toekomstige ontwikkelproces.

Openbare ruimte

Naast de eerder genoemde adviezen in deze paragraaf wat betreft de oorspronkelijke inrichting van het terrein, is het aanbevelenswaardig om de voorgenomen ontwikkelplannen te gebruiken om de openbare ruimte te verbeteren. Deze is door de verschillende uitbreidingen en gedeeltelijke herinrichtingen op sommige plekken nogal versnipperd en bovendien is er veel groen verdwenen. Met name het voorplein biedt veel ruimte voor vergroening. Hierbij dienen de kwaliteiten van het gebied (zoals geformuleerd in paragraaf 2.2) als uitgangspunt te worden genomen. Daarnaast dient er bij eventuele ontwikkelingen rekening mee gehouden te worden dat het Beatrixpark de status van gemeentelijk monument heeft en dat dit park tevens in de Post 65-lijst van de RCE is opgenomen (dus mogelijk zal worden aangewezen als rijksmonument).

Ten slotte dient M&A betrokken te blijven bij het vervolgproces zodat de cultuurhistorische waarden van het gebied ook in het vervolgtraject een plek krijgen.

3 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (vastgesteld 5 juli 2016). Bovendien is om 2021 de bestuursopdracht 'Erfgoed in een dynamische stad' vastgesteld (8 juni 2021).

4 Historisch-stedenbouwkundige analyse

Het plangebied ligt in het zuiden van de Rivierenbuurt in Amsterdam-Zuid en wordt aan de westzijde begrenst door het Beatrixpark en Boerenwetering, aan de noordzijde door de Wielingenstraat, aan de westzijde door den Europaboulevard en aan de zuidzijde door de A10 en ringspoorbaan.

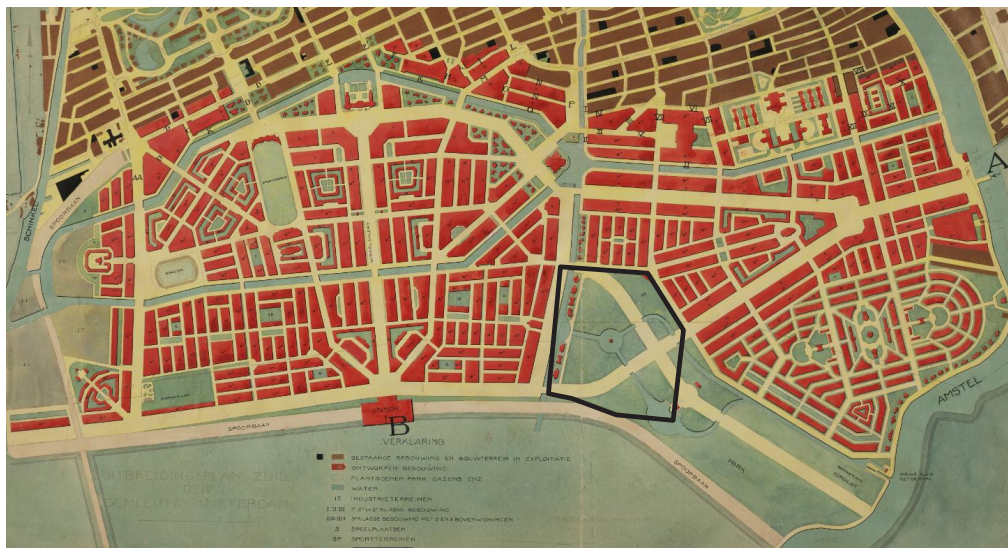


Luchtfoto uit 2022 van de RAI met daarop in het rood de contouren van het plangebied. Bron: data.amsterdam.nl

4.1 Ontwikkelingen tot 1958: Plan Zuid en het AUP

Tot in de twintigste eeuw was het RAI-terrein nog landelijk gebied en maakte het deel uit van de Binnendijkse Buitenveldse Polder. Van oorsprong was dit het veengebied tussen de Amstel en de Schinkel, dat in de middeleeuwen werd ontgonnen. De Boerenwetering was een veenstroompje dat in die tijd werd verbreed om overtollig water naar de Amstel af te voeren. De eerste stedelijke ontwikkeling in de directe omgeving betrof de aanleg van de Rivierenbuurt, die tot stand kwam op basis van het door H.G. Berlage opgestelde uitbreidingsplan Plan Zuid uit 1917. De Wielingenstraat (inclusief verbinding over de Boerenwetering) en de Scheldestraat, de huidige Europaboulevard, waren ook onderdeel van dit plan en begrepsden deze buurt aan de westzijde. Ter hoogte van het RAI-terrein was in Plan Zuid een royale parkstrook ingetekend die zich van de Boerenwetering uitstrekte tot aan de Amstel. Hierlangs liep de Zuidelijke Wandelweg: een recreatieve route tussen de Amstelveenseweg en Amsteldijk. Omdat deze een landelijke

uitstraling moest hebben, waren terreinen aan de weerszijden van deze weg dan ook bestemd voor groen, volkstuinten en sportterreinen. Nadat in 1921 door een annexatie de zuidelijke gemeentegrens opschroef naar de Kalfjeslaan, werden ten zuiden van de wandelweg (ter hoogte van het huidige Hollandcomplex) gemeentelijke sportvelden aangelegd en begon de aanleg van het dijklichaam voor de latere ringspoorbaan.



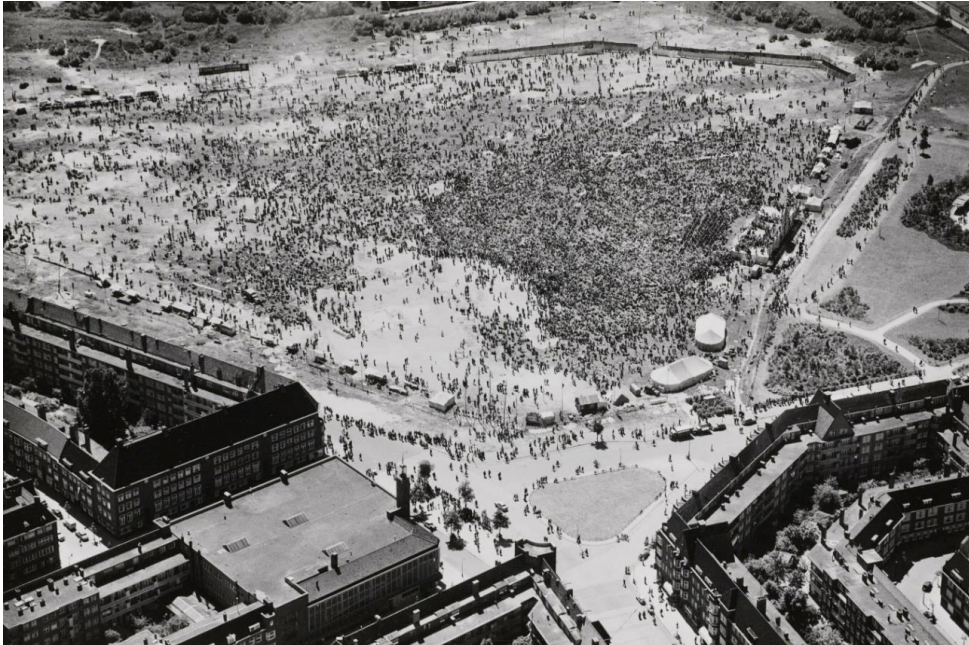
Uitsnede van Plan Zuid waarop het huidige RAI-terrein (zwarte contour) nog is bestemd als park. Ook is hierop te zien dat de geprojecteerde Zuider-Amstellaan (huidige Rooseveltlaan) verder doorloopt in zuidwestelijke richting. Dit had te maken met de verbinding van het door Berlage geprojecteerde Zuiderstation (B op de kaart) maar dit is uiteindelijk nooit op deze wijze gerealiseerd. SAA: H.P. Berlage, B0000008320, 1915-16.

Na de uitbreiding van het gemeentelijke grondgebied werd in 1928 binnen de dienst Publieke Werken de afdeling Stadsontwikkeling opgericht om onder leiding van C. van Eesteren de uitbreiding van de stad te plannen. Dit resulteerde in het Algemeen Uitbreidingsplan (1935), dat onder andere voorzag in een uitbreidingswijk ten zuiden van de ringspoorbaan: Buitenveldert. Om de verbindingen tussen deze nieuwe wijk en de Rivierenbuurt te verbeteren, werden er ook aanpassingen gedaan op Plan Zuid, waarvan het zuidelijke deel toen nog niet was gerealiseerd. Eén daarvan was de aanleg van de Rivierenlaan (nu President Kennedylaan), die onderdeel moest gaan uitmaken van de ringweg zoals die in het AUP was bedacht – van de huidige Ringweg A10 was toen nog geen sprake. Ook werd besloten om het beoogde park naar het westen te verschuiven zodat het meer in het hart van het nieuwe woongebied zou komen te liggen. In 1935 werd begonnen aan de aanleg van 'Park Zuid', in 1938 hernoemd naar de net geboren kroonprinses Beatrix, waarvan stedenbouwkundige J. Mulder het ontwerp in hoofdlijnen ontwierp. De meest oostelijke punt van het Beatrixpark kwam in het noordelijk deel van het plangebied te liggen. Het deel tussen dit park en de beoogde Rivierenlaan (die door zou lopen in westelijke

richting) had in het AUP een nieuwe bestemming gekregen: dat van 'bebouwing met bijzondere bestemming'. Tot na de oorlog bleef het echter nog onbebouwd – desondanks leende het zich toen ook al goed voor evenementen, zoals de kermis. Ook de door Piet Kramer ontworpen brug die de Wielingenstraat met de Diepenbrockstraat verbindt, is uiteindelijk pas na de oorlog, in 1951, gerealiseerd. Het ontwerp stamde echter al uit 1941 en voorzag in een sierlijke brug waarvan met name de zuidzijde in het oog springt: deze beschikt over uitzichtplateaus met zitelementen die ten tijde van de realisatie nog uitzicht boden op de landelijke omgeving ten zuiden van de stad.



Uitsnede van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), waarop het plangebied is aangegeven met een gele contour. Hierop is te zien dat het noordwestelijk deel van het plangebied (groen) onderdeel uitmaakt van het Beatrixpark en het gedeelte daaronder (fijnmazig rood/geel raster) een andere bestemming heeft gekregen. Het deel van het plangebied ten zuiden van de op het AUP ingetekende Rivierenlaan (gele oost-westverbinding, nooit zo gerealiseerd) werd bestemd voor woningbouw (rode blokjes) met ten zuiden daarvan sportvelden (groen raster). SAA: C.A. van Eesteren, STOK0100025000001, 1935.



Het plangebied gezien in zuidoostelijke richting met op de voorgrond het Scheldeplein. Op dat moment vindt er een kermis plaats. Geheel rechts boven het deel van het terrein dat dan nog bij het Beatrixpark hoort. SAA: Fototechnisch- en Cartografisch Bedrijf KLM, A04139001109, 1952.



Brug 422 over de Boerenwetering, gezien richting het RAI-terrein, waarop dan nog een deel van het Beatrixpark ligt. SAA: Wim Bont, HVVA0020900023, 1955. Auteursrechtelijk beschermd.

4.2 Planontwikkeling RAI

In 1950 begonnen de onderhandelingen van de toenmalige voorzitter van de vereniging de Rijwielen Automobiel Industrie met de gemeente voor de bouw van de huidige RAI. Op dat moment was de vereniging nog gevestigd in een in 1922 gerealiseerde hal aan de Ferdinand Bolstraat, naar ontwerp van de architecten Heineke en Kuipers. Op het moment van opening was deze hal echter al bijna te klein en ondanks de nodige uitbreidingen bleef er een ruimtekort vanwege het groeiende aantal bezoekers dat op de tentoonstellingen afkwam. Al snel liet de organisatie haar oog vallen op de huidige locatie vanwege de goede verbindingen (vlakbij uitvalswegen en de toekomstige ringspoorbaan), parkachtige omgeving en parkeerruimte. De gemeente had hier wel oren naar omdat zij al langer een tentoonstellingsgebouw wilde realiseren en de stad graag positioneerde als internationaal handelscentrum. Dit was geheel in lijn met het vooruitgangsoptimisme van de wederopbouw, waarbij het besef toenam dat tentoonstellingen en beurzen een positieve economische impact hadden. Gespecialiseerde vakbeurzen van diverse branches namen in die tijd dan ook een grote vlucht. Zo werden in de jaren '50 ook Ahoy (Rotterdam) en de huidige Jaarbeurs (Utrecht) gerealiseerd.



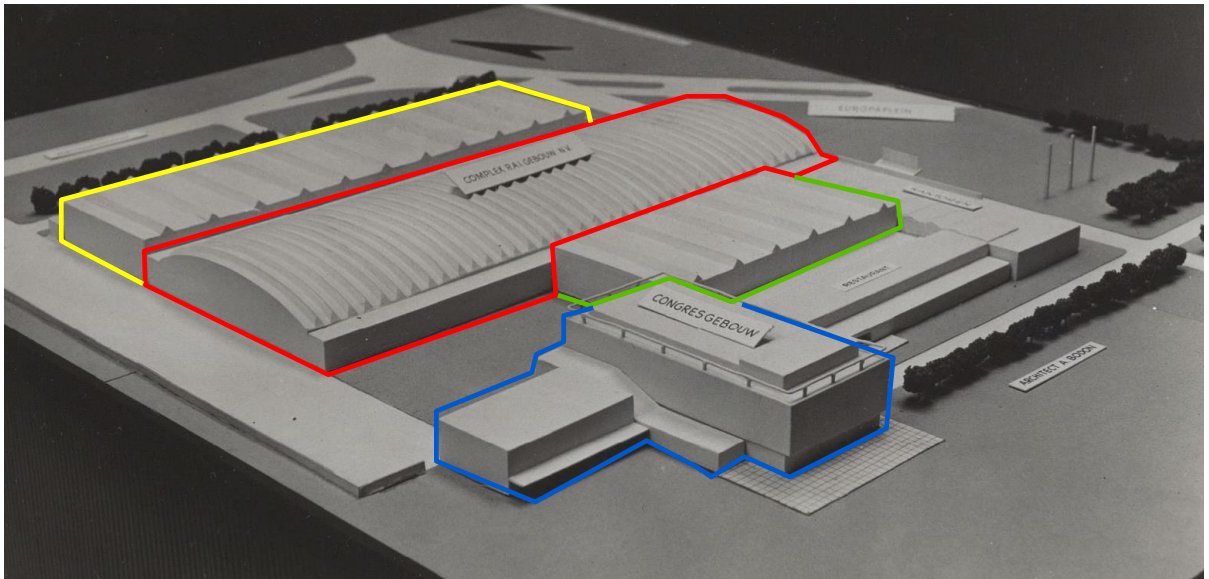
Het oude RAI-gebouw in de Ferdinand Bolstraat. SAA: A01634001532, 1937.

Na lang onderhandelen werd besloten dat de RAI 2/7 en gemeente 5/7 deel van de oprichtingskosten zou betalen en kwam er een publiek-private samenwerking tussen de twee partijen tot stand voor de stichting, instandhouding en exploitatie van het bouwwerk. Bovendien moest er tegemoet gekomen worden aan de wens van de gemeente om een congrescentrum in de

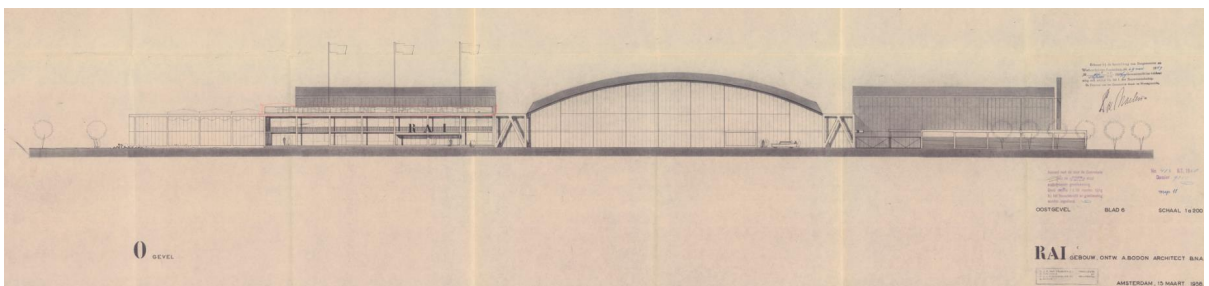
beoogde nieuwbouw op te nemen. In 1955 werd dan ook een bouwvergunning aangevraagd voor de nieuwbouw, inclusief congrescentrum én een ondergrondse parkeergarage die zou worden geëxploiteerd door de gemeente. Deze vergunning werd echter door het Rijk afgewezen omdat vanwege de naoorlogse woningnood woningbouw prioriteit had. Uiteindelijk ging de minister toch overstag onder de voorwaarde dat het congrescentrum in een later stadium zou worden gerealiseerd en de parkeergarage verviel. Een ander struikelpunt was onenigheid over de precieze positionering van de hoofdingang van de RAI ten opzichte van de stad. De RAI had deze aan de noordzijde bedacht, gericht op de oude stad. Hoofd Stadsontwikkeling Van Eesteren zag de entree liever aan de zuidzijde, zodat deze direct aan de in het AUP geplande ringweg kwam te liggen: de President Kennedylaan die aanvankelijk verder door zou lopen in westelijke richting en de vorm zou krijgen van een gelijkvloerse, monumentale parkway. Uiteindelijk viel de keuze op een tussenoplossing waarbij de ingang aan het Westerscheldeplein kwam te liggen, dat met het oog op de gewenste internationale uitstraling werd omgedoopt tot Europaplein.

Vanwege zijn eerdere ervaring met het ontwerpen van tentoonstellingen en beurzen had de RAI A. Bodon gevraagd als architect, die in 1955 het ontwerp tekende voor de Europahal met Noord-, Oost-, en Zuidhal (inclusief Glazen Zaal en restaurant) en het Congrescentrum. Vanuit de gemeente werd stadsarchitect B. Merkelbach aan het bouwteam van de RAI toegevoegd. Hij had samen met C. Karsten 'De 8' opgericht, een architectenbeweging die het Nieuwe Bouwen in de meest functionele vorm nastreefde en waar ook Bodon lid van was. Ook had Bodon voor het bureau van Merkelbach en Karsten gewerkt voordat hij in 1939 voor zichzelf was begonnen. Met zijn ontwerp voldeed Bodon aan de opdracht om een neutrale, functionele ruimte te scheppen voor uiteenlopende evenementen als vakbeurzen, tentoonstellingen, circusvoorstellingen en sportmanifestaties. Als huisarchitect van de RAI zou Bodon verantwoordelijk zijn voor een hele reeks latere uitbreidingen van het complex. Bij het ontwerp voor de interieurs van het café-restaurant en andere ruimtes werkte hij nauw samen met zijn echtgenote T. Kuipers en collega en vriend H. Salomonson. De opdracht voor de RAI zou uitgroeien tot Bodons magnum opus. Niet alleen was hij als huisarchitect voor een groot deel van zijn leven bij de ontwikkeling van de RAI betrokken, de opdracht betekende ook een doorbraak in de erkenning van zijn werk. Functionalistische ideeën als 'minder is meer' en 'vorm volgt functie' bleef Bodon zijn hele leven trouw. Daarnaast speelt lichtinval een grote rol in zijn werk, wat een heldere, transparante architectuur opleverde. Dit is terug te zien in zijn ontwerpen voor het Europacomplex en het Congrescentrum, waarin de lichtinval een grote rol speelt. De talloze glasgevels verzachten niet alleen de overgang van binnen naar buiten, maar vormen door de regelmatige structuur van aluminium stijlen en roeden een bindend element in het tentoonstellingscomplex.⁶

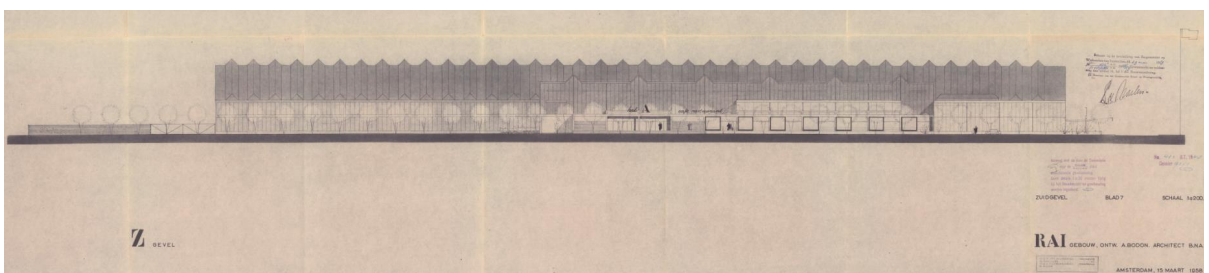
⁶ Zie ook: <https://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur/monumenten/erfgoed-week/alexander-bodon/>



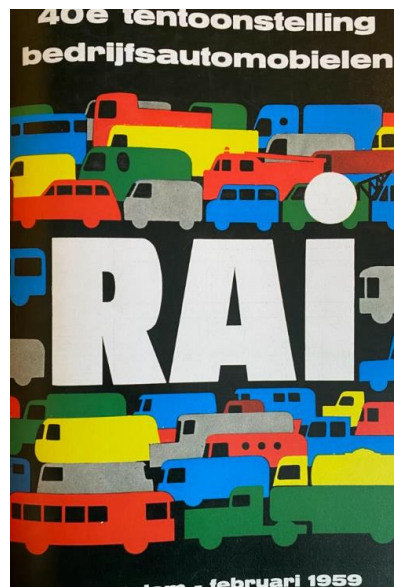
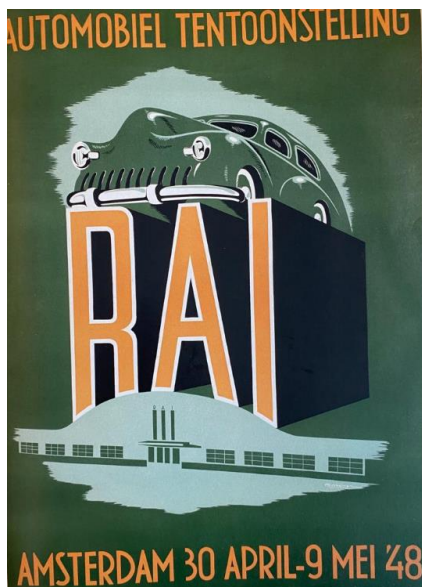
Maquette van het ontwerp voor de RAI, gezien vanuit de zuidwesthoek. De Europahal (rood) met de daaromheen gegroepeerde Noord- en Oosthal (geel), Zuidhal (groen), hoofdentree, kantoren en restaurant. Het Congrescentrum (blauw) is uiteindelijk later gerealiseerd en wat anders uitgevoerd dan op deze maquette. SAA: A. Bodon / Nationaal Foto Persbureau Stevens en Magielsen, ANWl0022900001, ca. 1964. Auteursrechtelijk beschermd.



Ontwerptekening voor de oostgevel, met in het midden de Europahal, aan de weerszijden de andere hallen en links van het midden de hoofdentree. Geheel links de Glazen Zaal. BWT-archief 00433/0102, 1958.



Ontwerptekening van de zuidgevel met van links naar rechts, de Zuidhal (voorzien van eigen ingang), het café-restaurant en de Glazen Zaal. BWT-archief 00433/0102, 1958.



Boven: Europahal tijdens de eerste autoshow in de nieuwe RAI. SAA: Jan Versnel, 010004001011, 1961.

Auteursrechtelijk beschermd. Onder: oude posters van tentoonstellingen die nog plaatsvonden in de oude RAI.

Bron: *RAI-affiches 1895-2007*, Amsterdam 2007.

4.3 Bouwgeschiedenis



Luchtfoto uit 2022 van het RAI-terrein. Bron: data.amsterdam.nl

- 1958 Eerste paal voor Europacomplex
- 1961 Voltooiing Europacomplex met Europahal, Noord-, Oost- en Zuidhal, hoofdentree, Glazen Zaal, café-restaurant en kantoren (rood)
- 1963 Bouw Westhal (geel)
- 1965 Voltooiing Congrescentrum (oranje)
- 1969 Bouw Amstelhal (groen)
- 1971 Aanbouw secretariaat Congrescentrum
- 1979 Realisatie ondergrondse parkeergarage
- 1982 Voltooiing Hollandcomplex met Holland-, Randstad- en Deltahal (donkerblauw)
- 1993 Oplevering Parkhal (paars)
- 2005 Opening Strand Zuid
- 2009 Elicium (lichtblauw)
- 2015 Bouw Amtrium (roze)
- 2016 Realisatie parkeergebouw (wit)
- 2019 Opening hotel bij de RAI
- 2019 Uitbreiding hal noordzijde (grijs)



Het RAI-complex nu, gezien in zuidoostelijke richting. Bron: Google Earth.



Het RAI-complex in 1971, gezien in zuidoostelijke richting. SAA: B0000033657, 1971.

Europacomplex

Het oorspronkelijke ontwerp van Bodon betrof het Europacomplex (zonder Westhal) en het Congrescentrum. Door de beperkende maatregelen die de rijksoverheid had gesteld, moest de bouw van dat laatste echter worden uitgesteld. Uitgangspunt van het Europacomplex was de Europahal als kern waaromheen de overige ruimten werden gegroepeerd. In 1958 werd de eerste paal geslagen voor het Europacomplex en in 1961 waren de Europahal, twee hallen ten noorden (Noord- en Oosthal) en één hal (Zuidhal) ten zuiden ervan, voltooid. In tegenstelling tot de boogspanten van de Europahal werden de andere hallen plat afgedekt. De situering van de verschillende bouwwerken op het terrein werd zorgvuldig gekozen. De Europahal kreeg aan de zuidoostzijde de hoofdingang met entreehal, en de Noord- en Oosthal werden allebei voorzien van een separate publieksingang aan de noordzijde. In de zuidoosthoek van de Zuidhal werd de Glazen Zaal gerealiseerd; een ruimte waar wat intiemere bijeenkomsten konden worden georganiseerd. Het oorspronkelijke café-restaurant lag ook aan de zuidzijde van het gebouw zodat dit voor zowel bezoekers uit de hallen als het nog te bouwen Congrescentrum goed bereikbaar was. Aan de weerszijden van de Europahal werd ook kantoorruimte gerealiseerd. Op het Europaplein was ondertussen de kenmerkende, door D. Elffers ontworpen reclamezuil verzeen. De driehoekige structuur kwam voort uit de ambitie om ervoor te zorgen dat de reclame vanuit alle richtingen te zien was.



Luchtfoto van het Europacomplex gezien in noordwestelijke richting, vlak na voltooiing. De Westhal en het Congrescentrum zijn nog niet gebouwd. SAA: KLM Aerocarto NV, HVVA00102000047, 1961.

Westhal

Al ruim voor het einde van het jaar bleek het complex te klein, wat in 1963 leidde tot een uitbreiding in de vorm van de Westhal. Nog eens twee jaar later kregen de ingangen van de Noord- en Oosthal aan de noordzijde van het complex een opvallende luifel. Dit was het resultaat van de opdracht die Bodon in 1963 had gekregen om deze zijde van het complex op te fleuren, met als richtlijn 'niet iets te ontwerpen dat zou concurreren met de hoofdingang en de hoofdgevel'.

Congrescentrum

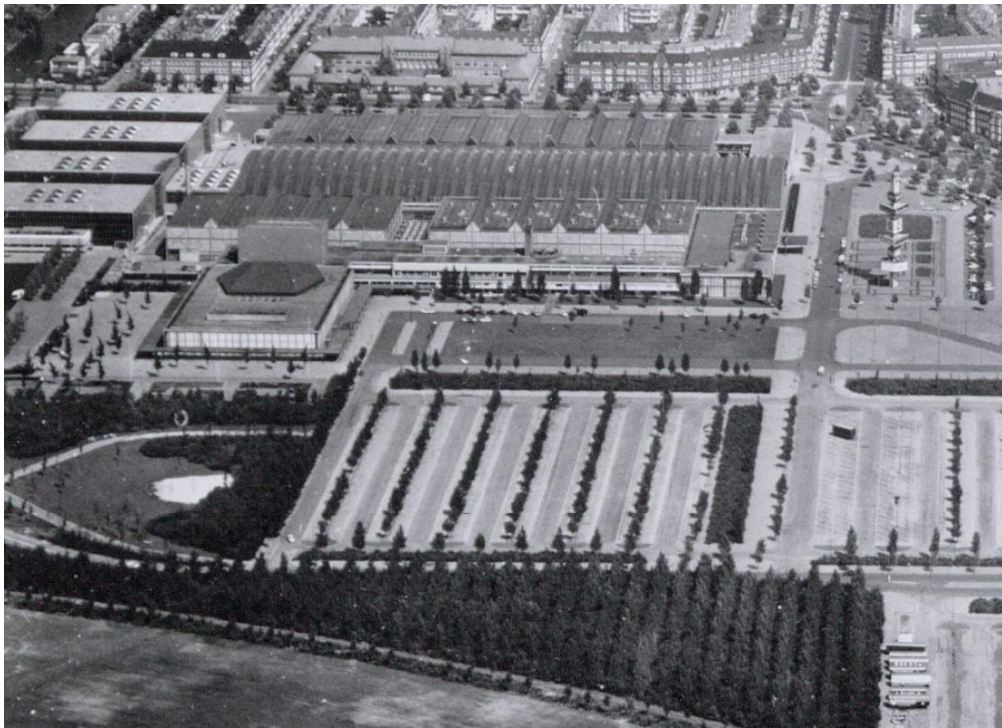
Na de oplevering van het Europacomplex in 1961 kon worden begonnen aan de bouw van het door de gemeente gefinancierde Congrescentrum, dat in 1965 werd geopend. Dat dit hét icoon moest worden waarmee de stad als internationaal handelscentrum op de kaart zou worden gezet, blijkt wel uit het feit dat voor de aanvang van de bouw al maquettes van het Congrescentrum werden geëxposeerd op exposities in het buitenland. De L-vormige aanbouw sloot direct aan op de zuidzijde van het Europacomplex en kreeg een hoofdingang aan de oostzijde. Het gebouw was van vloer tot daklijst met glas bezet, met als doel een maximale binding tussen binnen en buiten te bewerkstelligen en bezoekers niet het gevoel te geven tijdens congressen overdag afgesloten te zijn van de buitenwereld. Dit werd versterkt door de stalen, pergola-achtige drooglopen die de west-, zuid- en oostgevel van het Congrescentrum begeleidden.



Gevel Congrescentrum met droogloop. SAA: J.M. Arsath Ro'is, 010122002986, 1969.



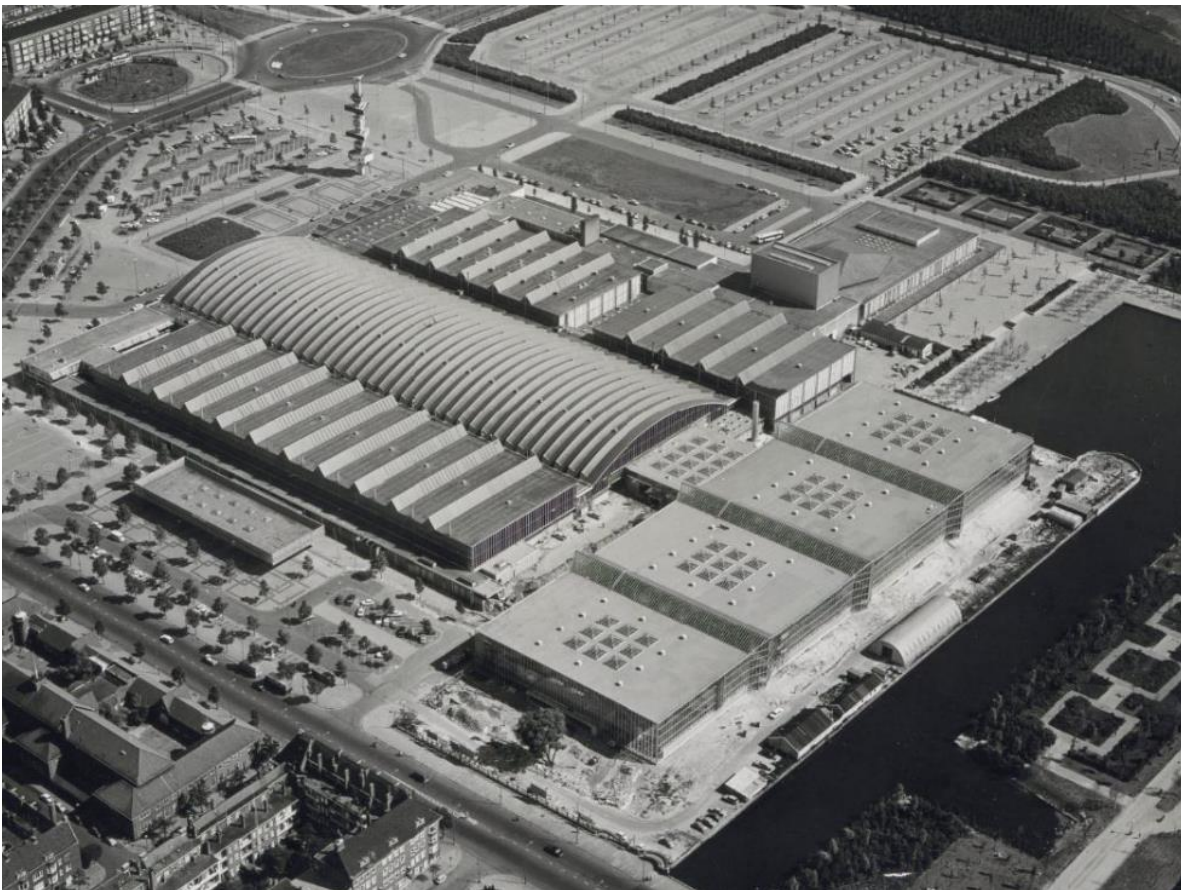
De zuid- en oostgevel van het Congrescentrum vlak na voltooiing, met drooglopen en groenaanleg. SAA: Jan Versnel, 010004001006, 1965. Auteursrechtelijk beschermd.



Luchtfoto van het RAI-complex, gezien in noordelijke richting, met het Congrescentrum op de voorgrond. Linksachter de Amstelhal, die een aantal jaar later werd gerealiseerd. SAA: Dienst der Publieke Werken, afdeling Stadsontwikkeling, 010009015708, 1970.

Amstelhal

De eerste grote uitbreiding ten opzichte van het oorspronkelijk ontwerp betrof de in 1969 gerealiseerde Amstelhal, die ten westen van het Europacomplex kwam te liggen, parallel aan de Boerenwetering. Deze hal werd via een tussenlid met de Europahal verbonden, maar kreeg ook een eigen bezoekersingang aan de noordzijde en een café-restaurant dat in een apart volume tegen de zuidzijde aan werd geplaatst, waardoor deze hal geheel zelfstandig was te gebruiken. Daarnaast werd het Congrescentrum uitgebreid met een extra volume voor het secretariaat, dat tegen de westzijde, haaks op de bestaande bebouwing, werd geplaatst.



Luchtfoto van het RAI-complex in 1969, gezien in zuidoostelijke richting. SAA: Aerophoto Schiphol B.V., HVVA00102000099, 1969. Auteursrechtelijk beschermd.

Hollandcomplex en kantoren

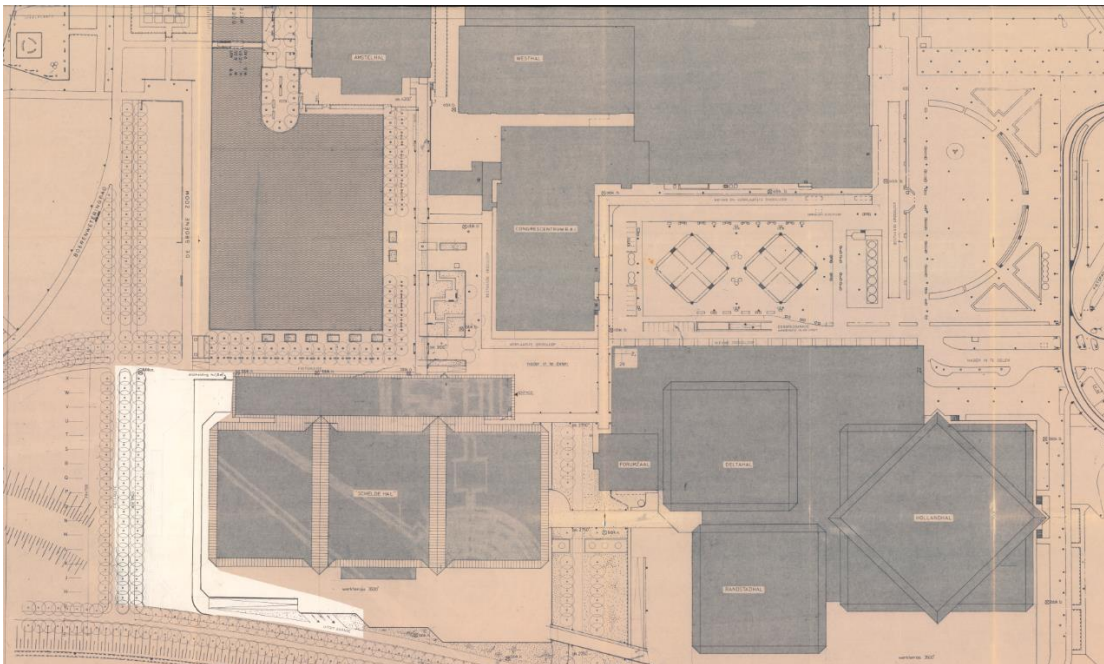
Met de nieuwbouw stegen de bezoekersaantallen explosief, wat al snel vroeg om nog meer uitbreidingen. De realisatie van een ondergrondse parkeergarage in 1979 bood hier ruimte voor, waardoor kon worden begonnen aan de bouw van het Hollandcomplex dat in 1982 werd opgeleverd. Dit bestond uit drie hallen: de Randstad-, Delta- en Hollandhal, die ten zuiden van de 'oude RAI' kwamen te liggen en waarmee het totale vloeroppervlak van de RAI met circa 40 procent toenam. De hallen kwamen boven het maaiveldniveau te liggen omdat eronder parkeerruimte werd gerealiseerd. Net als de Amstelhal was ook deze uitbreiding naar ontwerp van Bodon, maar ditmaal echter in samenwerking met J.H. Ploeger, Bodons opvolger in het Ingenieurs- en architectenbureau J.P. van Bruggen, G. Drexhage, G.J. Sterkenburg en A. Bodon (later DSVB Ingenieurs en Architecten). De bouw hiervan had ook impact op het Europacomplex: zo is de Glazen Zaal vermoedelijk in deze tijd tot de helft verkleind om vanuit de hal van de hoofdentree een doorgang te maken naar het zuidelijker gelegen Hollandcomplex. Daarnaast werd in de jaren '70 en '80 ook een extra laag kantoren toegevoegd boven op de zuidelijke strook van de oude RAI. Doordat deze lager is dan de Zuidhal en terug ligt ten opzichte van de rooilijn aan het Europaplein, blijft deze ondergeschikt aan het Europacomplex.



Uitsnede van een luchtfoto, gezien in noordwestelijke richting. Op de voorgrond de bouw van het Hollandcomplex met parkeergarage. De ondergrondse parkeergarage is op dat moment al gereed. SAA: Capital Press & Photo Productions BV, AANAo873600001, 1980.

Parkhal

In 1993 werd de Parkhal (ook wel Scheldehal) opgeleverd, waarmee de RAI de beschikking kreeg over een totaal van maar liefst 11 hallen, 22 congreszalen en 7 restaurants. Hiermee kwam het functionele zwaartepunt op het zuidelijk deel van het complex te liggen. Het is de laatste uitbreiding waar Bodon bij betrokken was, die in hetzelfde jaar kwam te overlijden. Die continuïteit valt af te lezen uit de motieven en elementen uit eerdere bebouwing die in de uitbreidingen werden herhaald. Zo zijn er grote overeenkomsten tussen het exterieur van deze hal en die van het Hollandcomplex en tussen de vormgeving van de luchtbruggen die werden aangelegd om de Parkhal met de Amstelhal, het Hollandcomplex en het Congrescentrum te verbinden, en die van de pergola-achtige drooglopen van het Congrescentrum. Een deel van de bestaande drooglopen werd overigens verplaatst om ruimte te maken voor deze nieuwe hal en daarnaast kregen de noordzijde van het Holland- en zuidzijde van het Europacomplex nieuwe drooglopen die aansloten op het ontwerp van de oorspronkelijke pergola's en de nieuwe luchtbruggen. Een andere wijziging betrof de oostgevel van het Congrescentrum, waar voor de oorspronkelijke ingangspartij een tweede gevel werd geplaatst in verband met de aanleg van een portaal met roltrappen dat aansloot op de luchtbrug richting Parkhal en Hollandcomplex. De totstandkoming van de nieuwe Parkhal ging echter niet zonder slag of stoot: de realisatie ging ten koste van een deel van het Beatrixpark, waartegen vele omwonenden tevergeefs in het verweer kwamen.



Tekening van de plattegrond van het complex ten behoeve van de bouw van de Parkhal, inclusief drooglopen en luchtbrug en fietsroute. BWT-archief, dossier 00463/0102.



De Parkhal met entree en luchtbrug en op de achtergrond het Beatrixpark en de hoogbouw van de Zuidas, gezien in zuidwestelijke richting. SAA: Doriann Kransberg, D10134003280, 2004.

Elicium

Om verder te kunnen groeien, leek het er even op dat de RAI zou uitwijken naar een nieuwe locatie buiten de stadsgrenzen. De aantrekkelijke ligging dichtbij hotels, restaurants en het stadscentrum gaf echter toch de doorslag om te blijven. Na de Parkhal vinden de uitbreidingen van de RAI dan ook plaats binnen de grenzen van het huidige terrein. Om het complex te vergroten en de status van internationaal congrescentrum te kunnen behouden, werd in 2009 het Elicium opgeleverd. Dit was de eerste nieuwbouw van de RAI die werd ontworpen door Benthem Crouwel Architecten, dat al sinds 1989 was betrokken als toezichhoudend architect en DSVB opvolgde als huisarchitect. Het Elicium is gerealiseerd op het bestaande RAI-terrein, bovenop de ondergrondse parkeergarage en tussen het Europa- en Hollandcomplex, waar het ook via loopbruggen mee is verbonden. Het futuristisch ogende gebouw bevat congres-, vergader- en kantoorruimtes en een multifunctionele ballroom, en fungeert daarnaast als nieuwe hoofdentree van het complex, dat wordt onderstreept door de verder naar voren liggende rooilijn ten opzichte van het oude RAI-complex. Doordat Benthem Crouwel overleg voerde met Titia Bodon-Kuipers, die destijds – met name voor de interieurs – met haar man samenwerkte, is ook in deze uitbreiding een aantal herkenbare elementen herhaald. Het geperforeerde staal waarmee de oostgevel aan het Europaplein is bekleed, lijkt een referentie te zijn naar de (nu niet meer aanwezige) luifel aan de noordzijde van het complex en de bekleding van de kantoorruimte in de Amstelhal. De overige drie zijden zijn grotendeels van glas, waardoor het gebouw zich daar als het ware opent naar de omliggende gebouwen. Daarmee lijkt het Elicium aan te sluiten op het veelvuldig gebruik van glas in de gevels van de omringende gebouwen.



Het Elicium vlak na voltooiing met rechts de Glazen Zaal van het Europacomplex. SAA: Doriann Kransberg, D10134002630, 2009.

Uitbreiding van het Europacomplex

In de jaren '10 werd het Europacomplex een aantal keren uitgebreid. In 2015 was dat in de vorm van het Amtrium, een multifunctioneel kantoor-, beurs- en congresgebouw dat bestaat uit twee volumes: een publieke onderbouw, die aansluit op de horizontale plint van het Europacomplex, en de bovenbouw met daarin de kantoorverdiepingen. De volumes worden van elkaar gescheiden door een iets terugliggende eerste verdieping met aanvullende ruimtes voor bezoekers en het bedrijfsrestaurant. Door deze uitbreiding veranderde het tot dat moment kenmerkende gevelbeeld van de oude RAI aan het Europaplein, bestaande uit het ronde, gebogen dak van de Europahal met aan de weerszijden de lagere, plat afgedekte kantoorbebouwing en entree. Vervolgens werd in 2019 de noordzijde van de RAI uitgebouwd, waarmee de Noord- en Oosthal (tegenwoordig samen één grote hal) flink werden vergroot. Ook in deze vernieuwde hal zijn veel karakteristieke kenmerken van Bodon's architectuur terug te zien: vliesgevels, veel glas, ruime hallen, zichtbare dakconstructies en functionele architectuur. Voor de bouw sneuvelde echter de karakteristieke luifel aan de noordzijde. Bij beide uitbreidingen was de motivatie om – naast het vergroten van het oppervlak – deze kant van de RAI meer met de stad te verbinden. Zo heeft de begane grond van het Amtrium een horecafunctie gekregen en verhuisde de hoofdingang van de vernieuwde hal ook naar het Amtrium, met als uitgangspunt dat buurtbewoners zo minder merken van de aanloop van bezoekers.

Parkeergebouw en hotel

Andere recente ontwikkelingen betreffen de oplevering van een nieuw parkeergebouw in 2016 en het in 2019 geopende Nhow Amsterdam RAI hotel. Het door Benthem Crowel ontworpen parkeergebouw met de kenmerkende twee wokkels heeft net als de andere recente uitbreidingen een multifunctioneel karakter: de eerste verdieping is ook te gebruiken voor evenementen en is daarnaast verbonden met de Parkhal en het Hollandcomplex. Het hotel is gebouwd naar ontwerp van OMA, dat is geïnspireerd op de iconische reclamemast van Elffers. Hoewel het hotel zich strikt gezien niet op het RAI-terrein bevindt, waren bij de tenderprocedure zowel de gemeente Amsterdam als de RAI betrokken. Beide gebouwen springen wegens hun opmerkelijke architectuur zeer in het oog en markeren het RAI-terrein vanaf de ringspoorbaan/A10 gezien.



Boven: foto van de twee schroeven van het parkeergebouw. M&A, 14 september 2023.
Onder: het Amtrium in aanbouw. SAA: Eric Dix, D1047900041, 2014.

4.4 Inrichting RAI-terrein

Bij het Europacomplex werd de situering van de verschillende bouwwerken zorgvuldig gekozen. De achterkant kwam volledig in dienst te staan van de leveranciers, standbouwers en dergelijke, terwijl de andere zijden een publieke functie kregen. Daar werd de openbare ruimte ook op ingericht. Hoewel een groot deel van het terrein in de eerste jaren in gebruik was als parkeerterrein (de gewenste ondergrondse parkeergarage was immers gesneuveld in de planontwikkeling), toont oud beeldmateriaal zowel aan de noord- als oostzijde een fraai aangelegde pleinruimte. Zowel de in de bestrating gelegde geometrische patronen als de rechthoekige groenaanleg en strakke bomenrijen weerspiegelen het functionele karakter van de architectuur. Middelpunt is reclamezuil 'Het Signaal', dat ter hoogte van de Glazen Zaal, links van de hoofdentree is geplaatst. Opvallend zijn de basketbalveldjes aan de noordzijde van de RAI: deze zijn aangelegd om het deel van het Beatrixpark te compenseren dat voor de bouw van de RAI moest verdwijnen.



Uitsnede van een luchtfoto van het RAI-complex, gezien in zuidoostelijke richting. Te zien is de oostgevel van de RAI, met gezien van linksboven naar rechtsonder: de Glazen Zaal, hoofdentree met erboven kantoren, Europahal, fietsenstalling met erboven kantoren. Rondom de reclamezuil en ernaast is een aantal geometrische patronen in de bestrating aangebracht. De strakke groenaanleg lijkt hier een met name structurerende functie te hebben. Ervoor ligt een parkeerterrein – de auto heeft veel ruimte gekregen in het ontwerp van de openbare ruimte. Deze rol voor de auto wordt geïllustreerd door de aanwezigheid van een benzinepomp (op de foto rechtsonder) aan de Europaboulevard. SAA, KLM Aerocarto NV, HVVA00102000001, 1954-1969. Auteursrechtelijk beschermd.



Uitsnede van een luchtfoto van het RAI-complex, gezien in oostelijke richting. Te zien is de noordgevel met het ervoor gelegen plein, met onderin de twee basketbalveldjes en ter hoogte van de entree een zelfde bestratingspatroon als bij de hoofdentree aan de oostzijde. SAA: B0000033653, 1971.



Foto van de pleinaanleg voor de noordentree met op de voorgrond het Scheldeplein. De basketbalveldjes zijn in gebruik als parkeerplaats en de luifel is nog niet gebouwd. SAA: 10009A001222, 1961.

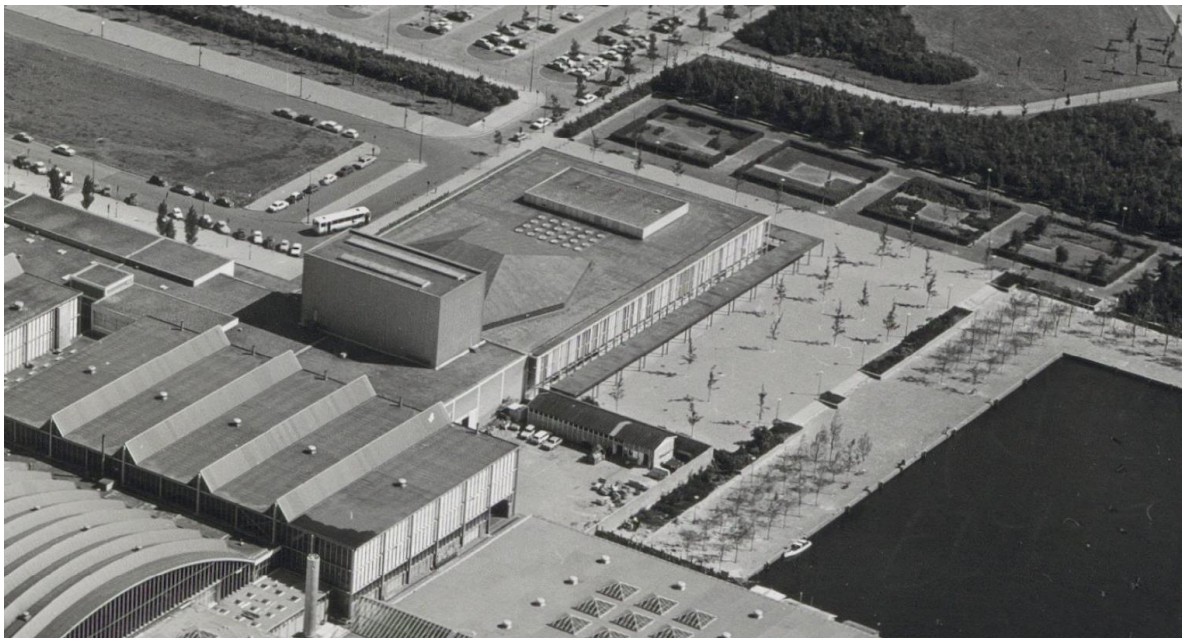


Pleininrichting voor het Europacomplex, gezien in zuidelijke richting. SAA: Arsath Ro'is, 010122003012, 1974.



Foto van het plein voor de RAI met reclamezuil en geometrisch patroon in de bestrating, gezien in noordelijke richting. SAA: J.M. Arsath Ro'is, 010122003015, 1974.

Het Congrescentrum werd aan de Boerenwetering gesitueerd met het idee dat congresgangers met rondvaartboten vanuit de binnenstad naar de RAI konden worden vervoerd en andersom. Ter hoogte van het Congrescentrum werd dan ook een speciale havenkom aangelegd waarvoor de Boerenwetering werd verbreed. Door deze ligging konden bezoekers vanuit de grote congreszaal uitkijken op het water en het aan de overkant liggende Beatrixpark. In de haven werd ook een door Karsten ontworpen bastion gerealiseerd waar de congresbezoekers konden vertoeven en wat werd ingericht met speciaal daarvoor ontworpen banken en beplant met bomen. In het zuidwestelijk deel van de havenkom werd de tevens door Karsten ontworpen vlaggenplastiek geplaatst, dat net als het bastion is uitgevoerd in beton. Doordat het Congrescentrum slechts aan de noordzijde was verbonden met het RAI-complex, lag het grotendeels vrij in de omgeving. De openbare ruimte, die door de glazen gevels zichtbaar was vanuit het gebouw, werd dan ook zorgvuldig ingericht. Het gebouw kreeg een eigen entree, bestaande uit een voorplein waarop een groot, rechthoekig plantsoen werd aangelegd. Aan de zuidzijde werd een tuin ingericht en de westzijde bood een royale, open pleinruimte aan het water van de havenkom. Langs de randen van de havenkom werden dubbele bomenrijen geplant. De verbinding tussen binnen en buiten werd versterkt door de aanleg van pergola-achtige drooglopen die de west-, zuid- en oostgevel van het Congrescentrum begeleidden. Alles was openbaar toegankelijk vanaf zowel het voorplein van de RAI als het Beatrixpark.



Uitsnede van een luchtfoto met daarop het Congrescentrum, gezien in zuidoostelijke richting. Rechtsvoor de havenkom van de Boerenwetering met plein en dubbele bomenrijen. Het plantsoen voor de entree (linksboven op de foto) is nog niet aangelegd. SAA: Aerophoto Schiphol B.V., HVVA00102000099, 1969.

De Floriade uit 1972 had grote impact op de inrichting van de (directe) omgeving van het RAI-complex. Deze internationale tuinbouwtentoonstelling werd dat jaar in Amsterdam gehouden. Hiervoor werd niet alleen een geheel nieuw park aangelegd (het Amstelpark), ook maakte een deel van het Beatrixpark deel uit van het expositie terrein, wat daar speciaal opnieuw voor werd ingericht. Een voorbeeld daarvan is de Artsenijhof, de geneeskrachtige kruidentuin bestaande uit drie achter elkaar gelegen hoven aan de westzijde van de Boerenwetering. Ook de in 1969 gerealiseerde Amstelhal maakte deel uit van dit evenement: deze veranderde in een gigantische tuinkas waar diverse bloemen werden getoond. Bovendien vertrokken er vanuit de havenkom rondvaartboten voor de Floriadebezoekers. Daarnaast werd de bijzondere rolbrug over de Boerenwetering aangelegd, zodat bezoekers gemakkelijker van de Arsenijhof in het Beatrixpark naar de tentoonstellingshal van de RAI konden lopen en andersom. Net als het bastion en de vlaggenplaat werd deze uitgevoerd in beton. Na de realisatie van de Amstelhal was de strook van het RAI-terrein direct langs de Boerenwetering niet langer in gebruik als werkterrein en kon ook hier de openbare ruimte worden aangepakt. Dit leidde tot de aanleg van een groene wandelroute naar het bastion, voorzien van een dubbele bomenrij en bankjes die uitzicht boden over de Boerenwetering. Aan de overzijde van de Boerenwetering, in het Beatrixpark, werd tegelijkertijd een zogenaamde 'zitrand' gerealiseerd die uitzicht bood vanaf de andere kant, op de RAI, wat de visuele verbinding tussen beide oevers versterkte.



Zicht op de Amstelhal langs de Boerenwetering, voorzien van groenstrook, dubbele bomenrij, wandelpad en bankjes. In de verte de rolbrug. SAA: 010122002620, 1971.

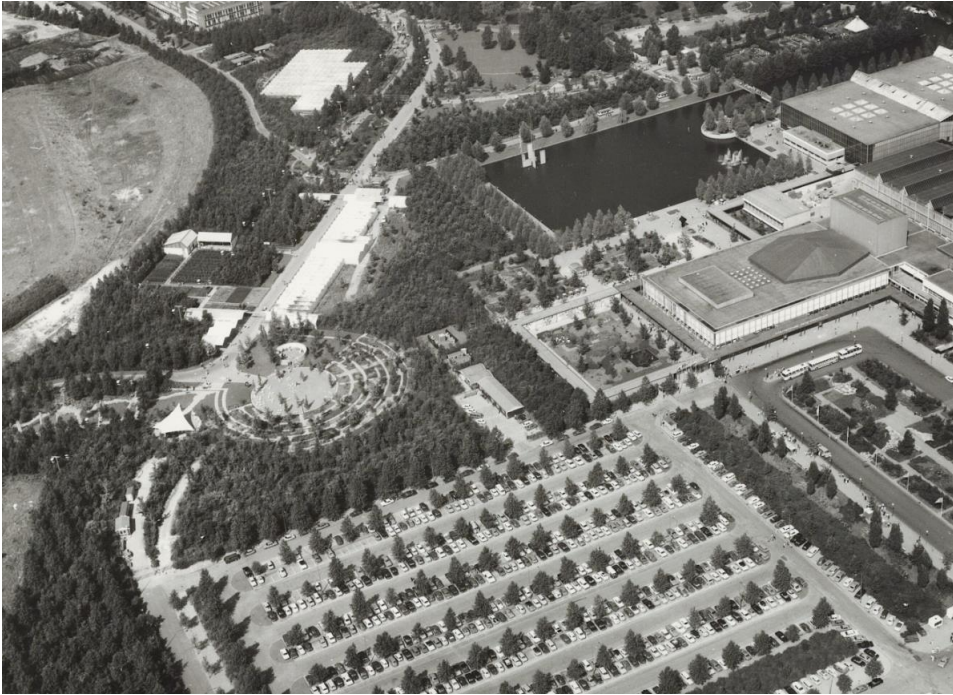
In die tijd was het Congrescentrum het meest zuidelijk gelegen deel van het RAI-complex. Ten zuiden daarvan ging de omgeving naadloos over in het Beatrixpark en liep bovendien nog de Zuidelijke Wandelweg. Dit zou echter niet lang meer duren. In het zogeheten stadsrandenplan uit

1960 was namelijk vastgelegd dat de beoogde ringweg aan de zuidzijde van de stad niet langer over de President Kennedylaan zou worden geleid (zoals bedacht in het AUP) maar langs de ringspoorbaan over de Amstel. Aan de werkzaamheden voor het talud was al begonnen, maar deze werden voor de duur van de Floriade opgeschort. In plaats daarvan was de ringdijk tijdelijk in gebruik als expositieterrein en maakte deze deel uit van een groene route, voorzien van kassen, die het Beatrixpark en RAI-terrein via het viaduct over de Europaboulevard verbond met het Amstelpark – een *high line* avant la lettre.



Luchtfoto gezien in zuidelijke richting, van rechtsonder naar linksboven de als expositieterrein ingerichte route van het Beatrixpark naar het Amstelpark over het viaduct van de Europaboulevard. Op de voorgrond de parkeerterreinen van het RAI-terrein. SAA: B0000033946, 1972.

Voor de Floriade werd ook de directe omgeving van het Congrescentrum deels heringericht, het plein aan de Boerenwetering kreeg een groenere inrichting en zogenaamde 'zitterassen'. Ook werd hier (tijdelijk) het monument 'Vas Diaz' van H. van der Heide geplaatst. Daarnaast ging de tuin aan de zuidzijde op de schop. In plaats daarvan werd er een patio, omheind door een vierkante, sierbetonnen pergola aangelegd die werd verbonden met de pergola-achtige drooglopen van het Congrescentrum. Hierlangs liep een pad dat leidde naar een rond plein, omringd door een halvemaaanvormig raster van bloemperken en een kokervormig paviljoen, dat weer in verbinding stond met de groene route over de ringspoordijk. Het zuidelijk en oostelijk deel van het RAI-terrein maakte dus deel uit van het Floriadeterrein, waarbij het een schakel vormde tussen het Beatrix- en Amstelpark.

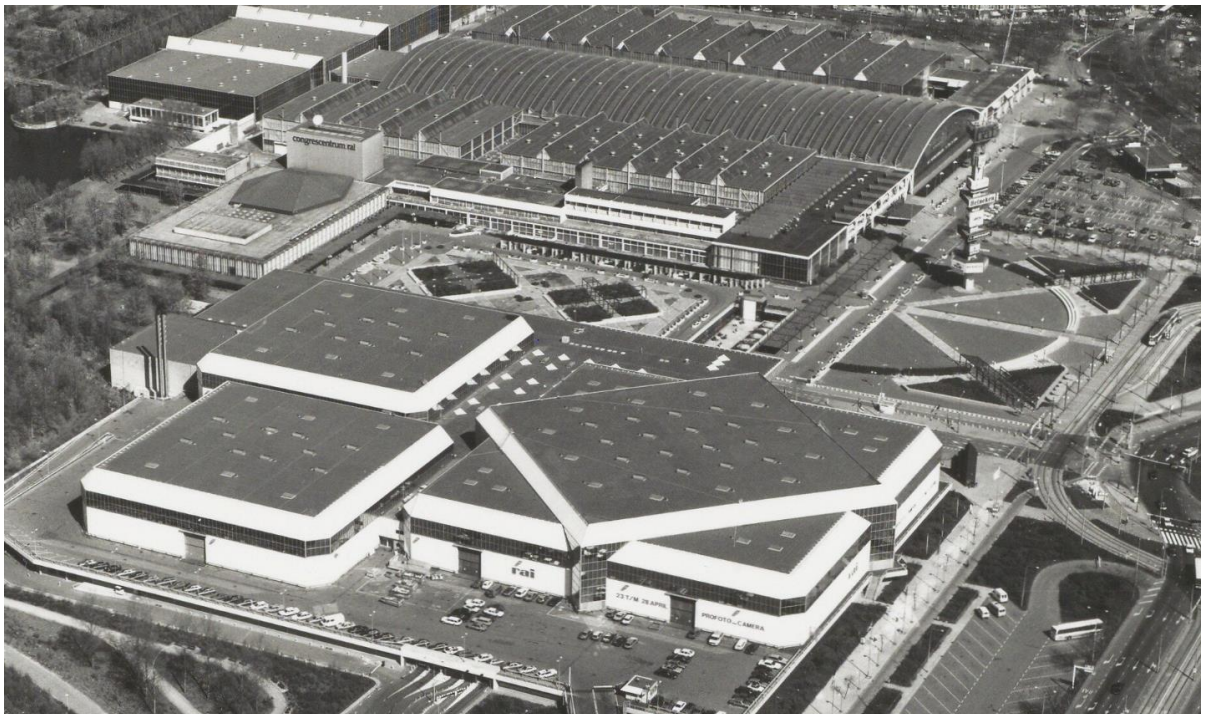


Uitsnede van een luchtfoto in noordwestelijke richting met rechts het Congrescentrum, de nieuwe van pergola voorziene patio links ervan en het verder vergroende plein aan de Boerenwetering. Links de het voor de Floriade aangelegde ronde plein met paviljoen, vanaf waar bezoekers via de Groene Zoom naar het Amstelpark konden lopen. SAA: B0000034120, 1972.

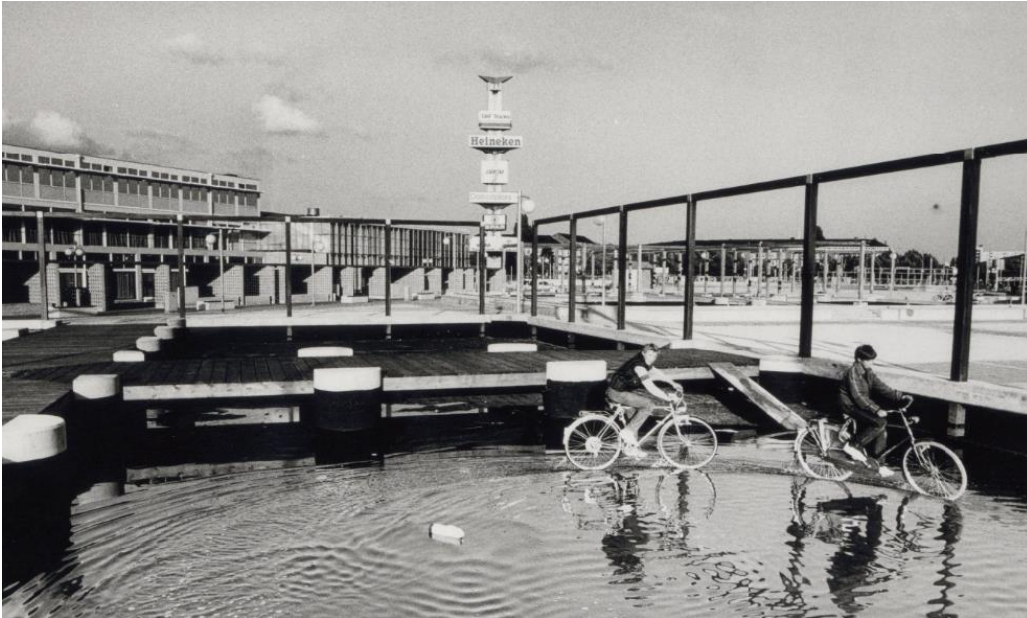


Uitsnede van een luchtfoto gezien in zuidwestelijke richting, waarop de groenaanleg langs de Boerenwetering en op het Bastion, met de rolbrug als verbinding, goed zijn te zien. Aan de westzijde van de Boerenwetering de tot het Beatrixpark behorende Artsenijtuin. SAA: B0000034107, 1972.

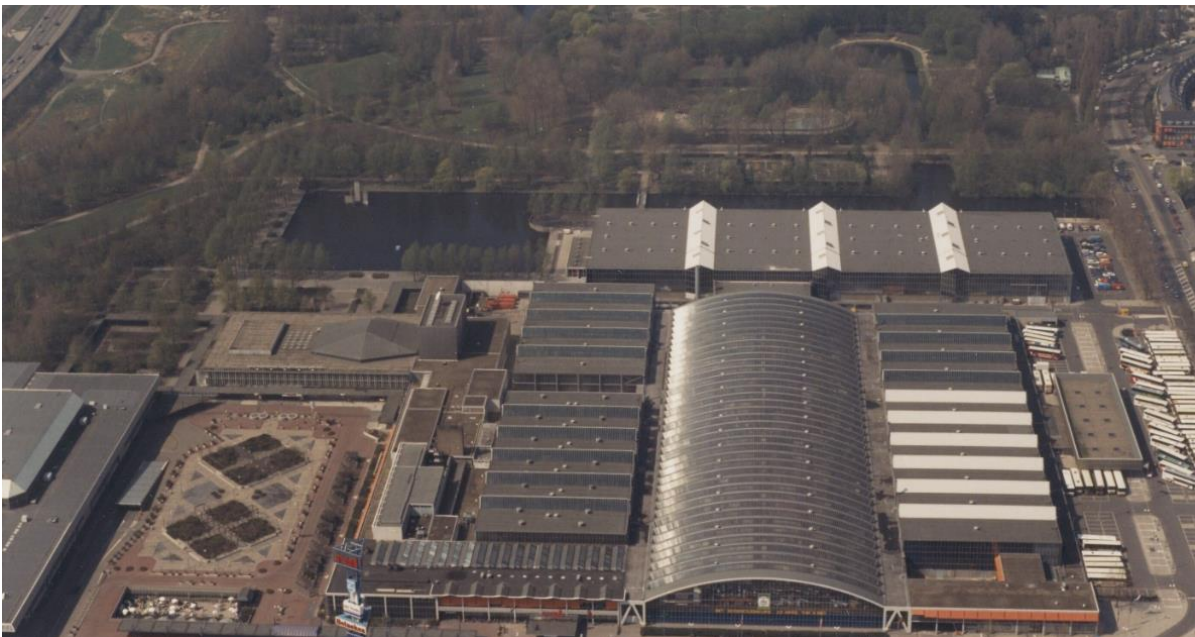
In 1979 werd de ondergrondse parkeergarage opgeleverd. Hierdoor verdween de oorspronkelijke plantsoenaanleg voor de hoofdingang van het Congressentrum. De ruimte tussen de RAI en de ringspoordijk/A10 die nu vrijkwam, werd gebruikt voor de aanleg van het Hollandcomplex. Na de oplevering daarvan in 1982 werd de openbare ruimte aan de oostzijde van de RAI opnieuw ingericht. Voor de ingang van het Congressentrum werd een nieuw plein met ruitvormige groenaanleg en geometrisch patroon gerealiseerd. Ten oosten daarvan kwam een verdiepte passage te liggen die het Europacomplex met de nieuwe hallen verbond. Het plein direct voor het Europacomplex kreeg ook een nieuwe inrichting: waar dit eerst werd gedomineerd door parkeerplaatsen, lijkt het plein zich in de nieuwe uitvoering meer te openen naar de stad en een stuk voetgangersvriendelijker te zijn. De openbare ruimte aan de noordzijde van het complex werd daarentegen geheel in gebruik genomen als parkeerplaats en kreeg een logistieke functie. Onderstaande foto toont de inrichting van het Europaplein, waarin vanaf de Europaboulevard verschillende wandelroutes in geometrisch patroon naar de hoofdentree leiden, die gedeeltelijk zijn voorzien van pergola-achtige drooglopen. Ook is te zien hoe er parallel aan de zuidgevel van het Europacomplex een bijzonder vormgegeven betonnen pergola is geplaatst. Overigens werd ook de reclamezuil van Elffers aangepast. Deze moest met de bouw van het nieuwe (hogere) complex worden verhoogd zodat deze nog steeds boven de bebouwing uit bleef torenen.



Uitsnede van een luchtfoto van het RAI-complex, gezien in noordwestelijke richting. Zowel het plein voor de entree van het Congressentrum als dat voor de hoofdentree is heringericht. Voor de zuidgevel van het Europacomplex is een bijzonder vormgegeven pergola geplaatst. SAA: B00000036748, 1985.



Het plein voor het Congressentrum, gezien in noordoostelijke richting. Op de achtergrond links de pergola met zuidzijde van het Europacomplex. Waarom er water ligt, is niet goed op te maken. Vermoedelijk omdat de inrichting van dit plein dan nog in uitvoering is. SAA: John Steenhuis, Fotoburo Ger Dijkstra & Zonen B.V., HVVA00109000055, 1981. Auteursrechtelijk beschermd.



Het RAI-complex in 1987, gezien in westelijke richting. Geheel rechts het als logistiek terrein / parkeerplaats ingerichte gebied aan de noordzijde. SAA: B00000037576, 1987.

De Parkhal nam een hap uit het zuidoostelijke deel van het Beatrixpark, waarmee het speciaal voor de Floriade ontworpen stuk groen verdween dat tussen de RAI en de (in de tussentijd voltooide) ringspoorbaan/A10 lag. Wat overbleef van de Groene Zoom was een smalle groenstrook, ingeklemd tussen de RAI ringspoorbaan/A10. De noordgevel van de nieuwe hal kwam bovendien vlakbij de zuidoever van de havenkom te liggen, waardoor deze een ander aanzicht kreeg. Om de Parkhal te verbinden met de rest van het complex, kreeg deze een luchtbrug naar het Hollandcomplex/Congrescentrum er werd er een luchtbrug aangelegd naar de Amstelhal, wat de visuele openheid van het plein achter het Congrescentrum aan de Boerenwetering aantastte. Daarnaast verdween de voor de Floriade aangelegde patio met pergola's en de betonnen pergola langs de zuidgevel van het Europacomplex. In plaats van dat laatste werd de drooglopen langs de gevels van het Congrescentrum doorgetrokken tot aan de Glazen Zaal, en kreeg ook het Hollandcomplex zo'n zelfde droogloop langs de noordgevel. Vermoedelijk is met de herinrichting van de openbare ruimte die gepaard ging met de realisatie van de Parkhal ook de fietsroute langs de zuidelijke oever van de havenkom aangelegd.



Foto van de noordzijde van de Parkhal met luchtbrug, gezien vanuit het Beatrixpark. SAA: Doriann Kransberg, D10134000585, 2004.

Door de bouw van het Hollandcomplex en de Parkhal verschoof het functionele zwaartepunt van de RAI naar het zuiden en kreeg de zuidzijde van het complex dan ook een compleet ander aanzicht. Was dit eerst visueel nog vrij open, nu werd dat steeds verder dichtgezet met bebouwing. Daarnaast bevinden zich aan deze zijde ook de in- en/of uitritten voor de

parkeergarages van deze hallen en liggen hier de werkterrassen, toegangen voor de leveranciers, standbouwers en dergelijke. Alleen tussen het Hollandcomplex en Parkhal, onder de luchtbrug die beide hallen met elkaar bevond, lag nog een groenstrook.



Luchtfoto van de RAI uit 2003, na realisatie Parkhal. Goed zichtbaar zijn de nieuwe luchtbruggen en nieuwe / verplaatste drooglopen, en de achterkantsituatie die is ontstaan aan de zuidzijde. Bron: data.amsterdam.nl



Aanzicht zuidzijde van het RAI-complex met enkel nog groen tussen het Hollandcomplex en de Parkhal. SAA: Doriann Kransberg, D10134002440, 2008.

In 2005 kreeg het plein aan de havenkom een horecafunctie met de komst van StrandZuid, waarbij een houten paviljoen aan de oostoever van de havenkom kwam te staan. Het plein werd deels volgestort met zand, de kiezelstroken die deel uitmaakten van de oorspronkelijke tuinaanleg zijn op dat moment nog steeds aanwezig. Deze verdwijnen echter definitief als dit etablissement in 2017 een permanent onderkomen krijgt. Ook wordt er dan een rond terraseiland aangelegd in de havenkom.



StrandZuid vlak na opening, met op de achtergrond de Parkhal, links een droogloop van het Congrescentrum en rechts de luchtbrug die de Parkhal met de Amstelhal verbindt. SAA: Doriann Kransberg, D10134001801, 2006.



Foto van de havenkom met terraseiland, gezien in noordelijke richting. M&A, 14 september 2023.

De realisatie van het Elysium heeft ook veel impact op de openbare ruimte. Hiermee wordt het plein voor het Congressentrum visueel dichtgezet en verliest het haar publieke functie. De ruitvormige groenaanleg maakt plaats voor asfalt. Nog meer groen verdwijnt er met de bouw van het parkeergebouw tussen het Hollandcomplex en de Parkhal.



Achterzijde van het Elysium, gezien vanaf het plein voor het Congressentrum. Links de zuidgevel van het Europacomplex, waarvan de in de jaren '90 geplaatste droogloop weer is verwijderd. SAA: Doriann Kransberg, D10134004195, 2011.



Zicht op het RAI-complex in noordelijke richting, met linksvoor de Parkhal en rechts daarvan het nieuwe parkeergebouw. SAA: Raimond Wouda, ANWZ0005900001, 2017. Auteursrechtelijk beschermd.

Voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn gaat het gehele Europaplein op de schop. Het station Europaplein komt onder de rotonde van de Europaboulevard/President Kennedylaan te liggen, die met de aanleg ervan verdwijnt. Het is het enige ondergrondse station van de Noord-Zuidlijn dat op de conventionele bouwwijze – via een bouwput – is aangelegd. Het krijgt twee ingangen op het Europaplein. Het station is net als de latere uitbreidingen van de RAI naar ontwerp van Benthem Crouwel. Hierbij krijgt de openbare ruimte aan de oost- en noordzijde (dus de op de stad gerichte zijde) van het complex haar huidige inrichting, waarbij alle parkeerplaatsen op het Europaplein verdwijnen.



Hoofdentree RAI in 2002 met de oude inrichting. Beeldbank RCE: A.J. van der Wal, 350.424, 2002.



Het voltooide Elicium met op de voorgrond de Europahal. SAA: Doriann Kransberg, D10134004039, 2011.

Het terrein ten noorden van de RAI – grenzend aan de Wielingenstraat – kreeg door de jaren heen een steeds grotere logistieke functie, waardoor hier steeds meer een 'achterkantsituatie' ontstond. Recent is er direct langs de Wielingenstraat een groene strook aangelegd om deze zijde een vriendelijker aanzicht te geven.



De nieuwe haluitbreiding aan de noordzijde van de RAI, met nieuwe inrichting en groenaanleg, gezien vanuit de Wielingenstraat. MenA, 2023.

Bronnen

Publicaties en literatuur

- Anoniem, 'Achter de groene schermen van de Floriade 1972', *Werk in uitvoering* nr. 3 november 1971, p. 231.
- Bodon, A., 'Congrescentrum RAI te Amsterdam', *Bouw* nr. 24 12 juni 1965, p. 876-883.
- Jansen, M., 'Het vernieuwde Beatrixpark', *Werk in uitvoering* nr. 4 april 1973, p. 67-69.
- Ligtelijn, M. en E. Kurpershoek, *Het Beatrixpark. Kroniek van een Amsterdams stadspark*, Leiden 2005.
- Statema, M., *Beschrijving RAI-complex*, MenA 2010.
- Steenhuis, M., P. Meurs e.a., *De nieuwe grachtengordel*, Bussum 2017.
- Werf, J. van der, M. Roosebeek e.a., *Atlas AUP Gebieden Amsterdam*, Amsterdam 2013.

Archieven en databanken

- Archief voor Bouw en Woningtoezicht (BWT)
- Beeldbank Stadsarchief Amsterdam (SAA)
- Inventaris van het Archief van de Dienst Openbare Werken, Centraal Tekeningen Archief SAA

Websites

<https://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur/monumenten/erfgoed-week/alexander-bodon/>

<https://arcam.nl/architectuur-gids/rai-elium>

<https://bouwuitvoering.nl/nieuwbouw/nieuwe-parkeergarage-rai-amsterdam/>

<https://www.rai.nl/nieuws/vernieuwde-hal-5-rai-amsterdam-in-gebruik-tijdens-ise>

Colofon

Datum: 11 december 2023
Status: definitief
Tekst: Tessa Henkes
Redactie: Sandra Guarda, André Winder

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2021 (tot 1 januari 2015 Bureau Monumenten & Archeologie)
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, erfgoed@amsterdam.nl

De teksten en informatie uit deze uitgave mogen door derden gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden mits van bronvermelding sprake is. Bij vermenigvuldiging op enigerlei wijze voor commerciële doeleinden voorafgaande schriftelijke toestemming van M&A nodig. Als een andere partij dan de Gemeente Amsterdam als rechthebbende wordt vermeld dan moet u toestemming voor hergebruik bij die partij vragen. M&A aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek. M&A doet zelf altijd haar uiterste best rechthebbende te vermelden en waar nodig om toestemming voor gebruik te vragen. Mocht u van mening zijn dat uw copyright geschaad is dan verzoeken we contact met ons op te nemen.

Bijlage D: Wetgeving en beleid op het gebied van water

1 Wetgeving en beleid of gebied van water

1.1 Wet- en regelgeving

Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening

De gemeenteraad dient bij het vaststellen van een bestemmingsplan in het kader van een goede ruimtelijke ordening de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding te beschrijven. Dit volgt uit artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Bro. Met dit artikel wordt geborgd dat het bestemmingsplan en de waterregelgeving op elkaar zijn afgestemd en er zo nodig maatregelen worden voorgeschreven. De toelichting bij het bestemmingsplan dient een beschrijving te bevatten over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen. Per 22 maart 2022 gelden geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen (sgbp's). De sgbp's zijn een wettelijke bijlage bij het Nationaal Waterprogramma 2022-2027.

Waterwet

Op 29 januari 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Waterveding. Watervedingen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

In de Waterwet is de hemelwaterzorgplicht opgenomen. Deze plicht houdt in dat de gemeente verantwoordelijk is voor het doelmatig inzamelen en verwerken van hemelwater. In een gemeentelijk rioleringsplan geven gemeenten invulling aan de hemelwaterzorgplicht. In het gemeentelijk rioleringsplan staat welke maatregelen de gemeente neemt bij het inzamelen en verwerken van het hemelwater én welke maatregelen onder de verantwoordelijkheid van particulieren vallen.

Volgens de Waterwet mag een ondergrondse ontwikkeling geen structureel nadelige effecten op de grondwaterstand hebben.

Waterbesluit

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

Keur

Op 1 november 2019 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden [1]. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan en – afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. Tegelijk met de Keur zijn beleidsregels voor het verlenen van een keurvergunning en de vrijstellingen gewijzigd en opnieuw vastgesteld.

Omgevingsverordening Noord Holland 2020

Op 17 november 2020 is door Provinciale Staten van de provincie Noord Holland de Omgevingsverordening Noord Holland 2020 vastgesteld (Omgevingsverordening). De Omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Omdat de Omgevingswet naar verwachting pas op 1 januari 2023 in werking treedt, is de Omgevingsverordening gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Tussen april en mei 2021 heeft de Ontwerp Omgevingsverordening 2022 ter inzage gelegen. Naar verwachting treedt de Omgevingsverordening NH2022 gelijktijdig met de Omgevingswet in werking.

Op grond van de Omgevingsverordening [2] geldt een aanvullende motiveringsplicht ten aanzien van klimaatadaptatie. Deze motiveringsplicht houdt in dat de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving worden in ieder geval de risico's op de volgende onderwerpen betrokken: wateroverlast, overstroming, hitte en droogte.

Er dient tevens te worden beschreven op welke manieren met de beoogde ontwikkeling maatregelen of voorzieningen worden getroffen om mogelijke klimaatrisico's te voorkomen. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Hemelwaterverordening

De Amsterdamse Hemelwaterverordening (HWV) is in april 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Op 11 mei 2021 is de HWV in werking getreden [3]. Op grond van de Hemelwaterverordening is het verboden om vanaf een gebouw hemelwater in het openbaar riool of op de openbare ruimte te lozen, tenzij een hemelwaterberging is aangebracht en in stand wordt gehouden. Bij nieuwbouw op kavels dient een waterberging 60 mm neerslag per m² bebouwd oppervlak vast te houden. Het water dient vertraagd afgevoerd te worden met een maximaal debiet van 1 mm/m²/uur. Na 60 uur is de waterberging weer volledig beschikbaar (leeg). Indien een hergebruikstelsel wordt aangelegd, is een berging van 90 mm noodzakelijk.

Deze norm zal worden aangepast naar 70 mm zodat deze aansluit bij het Omgevingsprogramma Riolerings (OPR). Een toelichting op het OPR is opgenomen in paragraaf 1.2. Vooruitlopend op deze verhoging wordt aanbevolen rekening te houden met het bergen van een bui van 70 mm (= 70 liter per m²) (op basis van een berging zonder hergebruikstelsel).

Afwijkende regels zijn van toepassing op een hemelwaterberging met een centraal besturingssysteem. Verder dient geborgen hemelwater in de ondergrond te worden geïnfilteerd. Het hemelwater dat niet kan worden geborgd, kan worden geloosd in het openbare riool of op de openbare ruimte.

Het college kan nadere regels stellen over deze vereisten in door het college aan te wijzen gebieden. Daarbij kan het college afwijken van de voorgeschreven capaciteit van de hemel- waterberging, door bijvoorbeeld een hogere norm te stellen, als dit noodzakelijk is met het oog op een doelmatige waterberging.

Grondwaterneutrale kelders

Bij kelderbouw dienen nadelige gevolgen voor de grondwaterstand te worden voorkomen. Daarom is in oktober 2021 het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld. Dit bestemmingsplan geldt voor het hele grondgebied van de gemeente Amsterdam. Onder grondwaterneutraal bouwen wordt verstaan: *'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden'*. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.

In artikel 5.3 van het paraplubestemmingsplan is beschreven dat kelders kleiner dan 300 m² en max 4 meter diep worden beoordeeld aan de hand van de beleidsregels. Deze beleidsregels zijn per buurt vastgelegd in het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders.

Bij kelders groter dan 300 m² en dieper dan 4 m geldt er maatwerk. Middels een geohydrologisch rapport wordt o.a. het gevolg van de voorgenomen activiteit en eventuele mitigerende maatregelen in beeld gebracht. De ontwikkelaar toont aan dat de gekozen maatregelen voldoende zijn om een effect op de grondwaterstand en –stroming te verhelpen.

Eventuele mitigerende maatregelen moeten worden genomen op eigen kavel. De plannen worden getoetst door de afdeling VTH bij aanvraag van een omgevingsvergunning. Voor grote kelders worden de plannen getoetst door Waternet als uitvoerende organisatie van enkele watertaken van de gemeente. Indien vooroverleg wenselijk is, kan hiervoor contact op worden genomen met planadvies van Waternet (via: ruimtelijkeplannen@waternet.nl).

Op grond van artikel 7.1 sub a, aanhef en onder 1, van het bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders, mag een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is en afwijkt van het plan gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot.

1.2 Beleid

Nationaal Waterprogramma 2022-2027

Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2016-2021 dat is opgesteld op grond van de Waterwet. Het Ontwerp Nationaal Waterprogramma 2022-2027 beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijkswaerwegen voor de periode 2022-2027. Voor het waterbeleid is het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 een uitwerking

van de Nationale Omgevingsvisie. In het Ontwerp- Nationaal Waterprogramma 2022-2027 stelt het kabinet drie hoofdambities voor 2050 en verder:

- Een veilige en klimaatbestendige delta;
- Een concurrerende, duurzame en circulaire delta; en
- Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027

In het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 van het waterschap staan de plannen beschreven voor de komende zes jaar; wat de doelen zijn en op welke manier we dat willen bereiken. In het gebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht staat het huidige watersysteem onder druk. Met elkaar maken we steeds meer gebruik van de schaarse ruimte wat grote gevolgen heeft voor de waterkwaliteit en kwantiteit. Het watersysteem, de waterkwaliteit en de dijken worden zwaarder op de proef gesteld. Om weerbaar te blijven hebben we robuuste systemen nodig. Zo moeten we erop aan kunnen dat onze stuwen en gemalen hun werk doen tegen redelijke kosten en een acceptabel risico. Daarbij maken we gebruik van verdere digitalisering.

Er is ook steeds meer samenhang tussen alle plannen op het gebied van ruimtelijke ordening. Dit vereist een andere manier van samenwerking met onze omgeving. Wat deze ontwikkelingen betekenen voor het waterschap is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Daarin schetsen we een beeld van de keuzes waar we voor staan en hoe wij het waterbeheer in onze regio toekomstbestendig maken. Het Waterbeheerprogramma is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht.

Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 (OPR)

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken, deze zijn opgenomen in het Omgevingsprogramma riolering 2022-2027 (OPR) [4]. Het OPR is op 25 maart 2022 vastgesteld. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het OPR staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Een belangrijke doelstelling is de inrichting van de openbare ruimte met hemelwaterverwerkende voorzieningen zodat het de extreme neerslag die eens per 100 jaar voorkomt, zonder schade kan verwerken. In de programmaperiode gaat Amsterdam ervan uit dat geen schade mag voorkomen bij een bui van 70 mm in één uur. Daarnaast moet de inrichting waarborgen dat vitale infrastructuur blijft functioneren bij een hoosbui die eens per 250 jaar voorkomt, wat nu overeenkomt met een bui van 90 mm in één uur.

Met betrekking tot het grondwater is in het OPR een ontwateringsnorm van 90 cm opgenomen voor nieuwbouw- en transformatiegebied. Het uitgangspunt voor bestaand stedelijk gebied is ook een ontwateringsdiepte van 90 cm, indien mogelijk. Het betreft hier een inspanningsverplichting. Deze 90 cm ontwateringsdiepte is voldoende voor het realiseren van bomen, wegen en bebouwing. In gebieden met te hoge grondwaterstanden kunnen duurzame ontwateringsmiddelen worden aangelegd in openbaar gebied om overtollig grondwater af te voeren en structurele grondwateroverlast te voorkomen. Dit gebeurt alleen als deze aanleg doelmatig is, er geen andere maatregelen (bouwkundig, maaiveldverhoging) mogelijk zijn en als dit niet nadelig is voor nabijgelegen houten funderingen of een zettingsgevoelige bodem of objecten.

Amsterdam Rainproof

De gemeente is verantwoordelijk voor een doelmatige inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. Daarbij gaat het niet alleen om het buizenstelsel in de grond, maar in toenemende mate ook om de openbare ruimte waarin hemelwater wordt opgevangen en zodoende wateroverlast wordt beperkt. De gemeente stemt af met waterschappen, is aanspreekpunt voor de burger en behandelt hemelwatermeldingen.

Rainproof motiveert, informeert en activeert bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om hemelwaterbestendig te werken bij de verandering van daken, straten, tuinen, parken en pleinen. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad meer hemelwaterbestendig en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken.

Op het platform Amsterdam Rainproof (www.rainproof.nl) worden rainproof maatregelen nader toegelicht en ter inspiratie worden verscheidene voorbeelden aangereikt. Een verscheidenheid van oplossingen is hierbij mogelijk (dak, gevel, waterzuilen, waterkelders), waarbij een combinatie met andere opgaven voor de hand ligt (koeling gebouw, benutting hemelwater voor bevloeiing groenvoorzieningen of toiletspoeling).

Op de digitale kaart van Amsterdam Rainproof is te zien waar belangrijke knelpunten zijn gelegen voor wateroverlast. Deze kaarten geven een duidelijk beeld van de huidige risicogebieden in de stad.

1.3 Bronnen

- [1] Keur en beleidsregels voor de Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2019, Waterschapsblad 2019, 11545, 01-11-2019
- [2] Afdeling 6.6 Omgevingsverordening Noord Holland 2020
- [3] Hemelwaterverordening: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2021-144493.html>
- [4] Omgevingsprogramma riolering (OPR) 2022-2027, Gemeente Amsterdam, 15 februari 2022

Notitie 02563-58378-02
Onderzoek inpassing nieuwe woningen op terrein RAI Amsterdam in Amsterdam;
eerste onderzoek omgevingsgeluid

Bezoekadres:
Gatwickstraat 11
1043 GL Amsterdam
Postadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberg Huygen.nl
W <http://www.cauberg Huygen.nl>

K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Datum	Referentie	Behandeld door
5 december 2023	02563-58378-02	F.P. van Dorresteyn/LCr

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Amsterdam is door Cauberg Huygen een eerste onderzoek van het omgevingsgeluid uitgevoerd met betrekking tot de mogelijkheden van het realiseren van nieuwe woningen op het terrein van RAI Amsterdam in Amsterdam.

Gewenst is om inzicht te hebben in de haalbaarheid van het realiseren van woningen op of nabij de bestaande bedrijfsgebouwen van RAI Amsterdam aan het Europaplein. De voorliggende notitie omschrijft de hoogte van het omgevingsgeluid ter plaatse van de nieuwe woningen.

Het RAI-terrein is omgeven door diverse geluidbronnen: de rijksweg A10, de hoofdspoorweg Duivendrecht-Schiphol, de metrolijnen 50-52 en gemeentewegen. Daarnaast wordt op het RAI-terrein zelf geluid geproduceerd als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van RAI Amsterdam, deze omvatten (onder meer) het houden van beurzen, congressen en evenementen.

De hoogte van het geluid ter plaatse van de nieuwe woningen als gevolg van diverse geluidbronnen is berekend, waarna de te treffen geluidmaatregelen aan de woningen (oplossingsrichtingen) zijn bepaald.

Bij het bepalen en het beoordelen van het geluid zijn de normstelling en de rekenmethoden conform de toekomstige Omgevingswet gehanteerd; de Omgevingswet treedt op 1 januari 2024 in werking.

2 Toetskaders omgevingsgeluid

2.1 Geluidnormering Omgevingswet

2.1.1 Geluidnormering geluidbronsoorten

In het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl) - een van de vier Algemene Maatregelen van Bestuur van de Omgevingswet - zijn standaardwaarden (voorheen: de voorkeursgrenswaarde) en grenswaarden (voorheen: de maximale ontheffingswaarden) opgenomen voor geluidbronsoorten, zoals gemeentewegen, rijkswegen en hoofdspoorwegen. De standaardwaarden en grenswaarden zijn als volgt:

– Gemeentewegen:	standaardwaarde 53 L_{den}^1	grenswaarde 70 L_{den}^1
– Rijkswegen:	standaardwaarde 50 L_{den}^1	grenswaarde 60 L_{den}^1
– Hoofdspoorwegen:	standaardwaarde 55 L_{den}^1	grenswaarde 65 L_{den}^1
– Lokale spoorwegen:	standaardwaarde 55 L_{den}^1	grenswaarde 65 L_{den}^1
– Industrierreinen:	standaardwaarde 50 L_{den}^1	grenswaarde 55 L_{den}^1
	standaardwaarde 40 L_{night}^1	grenswaarde 45 L_{night}^1

Conform het Bkl worden per bronsoort (gemeentewegen, rijkswegen enzovoorts) de geluidbijdragen van alle wegen, rijkswegen enzovoorts eerst gesommeerd, waarna de beoordeling aan de betreffende standaard- of grenswaarde plaatsvindt. Met betrekking tot wegverkeerslawaai wordt de aftrek volgens het huidige artikel 110g van de Wet geluidhinder niet meer toegepast.

Boven de grenswaarde(n) moeten zogenaamde “niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen” worden toegepast. De bouwkundige maatregel kan zijn een gevel zonder te openen delen (de oude dove gevel volgens de Wet geluidhinder) of een gevel met een voorziening voorlangs een te openen deel, waar geheel wordt voldaan aan de grenswaarde. Naar verwachting zal de niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen in het gewone spraakgebruik een “dove gevel” genoemd blijven worden. In deze notitie wordt het een “nieuwe dove gevel” genoemd.

In principe zal een woning met een dergelijke nieuwe dove gevel ook moeten beschikken over een geluidluwe gevel, zie paragraaf 2.3. Ook woningen met een hogere geluidwaarde moeten in principe beschikken over een geluidluwe gevel.

In dit verkennend onderzoek is nog niet het gecumuleerde geluid berekend of beoordeeld. Ook is het gezamenlijk geluid nog niet berekend. Het gezamenlijk geluid is een nieuwe geluidgrootheid, waarbij het gaat om de cumulatie van het geluid van alle geluidbronsoorten en andere activiteiten (zoals bij gecumuleerd geluid), maar zonder toepassing van de correcties voor de verschillen in hinderlijkheid (hinder door wegverkeerslawaai wordt anders ervaren dan hinder door spoorgeluid of industriegeluid). De waarden voor gezamenlijk geluid vormen de basis voor de beoordeling van de gevelgeluidwering van woningen of andere geluidgevoelige functies.

In dit eerste onderzoek wordt wel de gevelgeluidwering beschouwd, maar op basis van (voornamelijk) het bedrijfsgeluid.

¹ In de Omgevingswet is de term “de geluidbelasting” vervangen door “het geluid”. Achter een geluidwaarde wordt alleen “ L_{den} ” of “ L_{night} ” geplaatst, en niet meer “dB”.

2.1.2 Geluidnormering (bedrijfs-)activiteit

Met betrekking tot bedrijfsgeluid (hier: de RAI Amsterdam) wordt in het Bkl gesproken over geluid door een activiteit, en niet meer over geluid door een inrichting. In veel situaties zullen meerdere activiteiten op hetzelfde (bedrijfs)perceel als één activiteit worden aangemerkt, die vergelijkbaar is met de “oude” inrichting.

In het Bkl zijn toelaatbare waarden opgenomen voor het geluid door een bedrijfsmatige activiteit, voor twee type locaties:

- Standaardwaarden *op* (gevels van) geluidgevoelige functies en
- Grenswaarden *in* geluidgevoelige ruimten binnen die geluidgevoelige gebouwen.

In beginsel zijn de volgende geluidwaarden toelaatbaar (deze tabellen zijn ontleend aan artikel 5.65 van het Bkl):

Tabel 5.65.1 Standaardwaarde toelaatbaar geluid op een geluidgevoelig gebouw

	07.00 – 19.00 uur	19.00 – 23.00 uur	23.00 – 07.00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ als gevolg van activiteiten	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door aandrijfgeluid van transportmiddelen	--	70 dB(A)	70 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door andere piekgeluiden	--	65 dB(A)	65 dB(A)

Tabel 5.65.2 Grenswaarde toelaatbaar geluid in geluidgevoelige ruimten binnen in- en aanpandige geluidgevoelige gebouwen

	07.00 – 19.00 uur	19.00 – 23.00 uur	23.00 – 07.00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)

Er kunnen andere waarden dan de standaardwaarden (*op* gevels), bedoeld in tabel 5.65.1 worden toegestaan, mits wordt voldaan aan de grenswaarden (*in* geluidgevoelige ruimten) volgens tabel 5.66 (van het Bkl):

Tabel 5.66 Grenswaarden toelaatbaar geluid in geluidgevoelige ruimten binnen geluidgevoelige gebouwen, anders dan binnen in- en aanpandige geluidgevoelige gebouwen

	07.00 – 19.00 uur	19.00 – 23.00 uur	23.00 – 07.00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door aandrijfgeluid van transportmiddelen	--	55 dB(A)	55 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door andere piekgeluiden	--	45 dB(A)	45 dB(A)

Aan het toestaan van een andere waarde dan de standaardwaarden (*op* gevels) zijn geen uiterste onder- of bovengrenzen gesteld. De (nieuwe) dove gevel is niet van toepassing op geluid door een activiteit, tenzij ook een of meerdere grenswaarden van de geluidbronsorten (paragraaf 2.1) worden overschreden.

Bij het toestaan van hogere geluidwaarden *op* de gevel moeten de grenswaarden *binnen* geluidgevoelige ruimten van woningen worden opgevolgd. De gevelgeluidwering van die woningen (door geluidisolatie van gevel, beglazing en dergelijke) dient dan te worden onderzocht.

2.2 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

In het huidige omgevingsrecht is een goede ruimtelijke ordening/ruimtelijke onderbouwing een vereiste. In de Omgevingswet wordt dit vervangen door een “evenwichtige toedeling van functies aan locaties”. Een evenwichtige toedeling wordt onder meer aangetoond door het voldoen aan het wettelijk normstelsel dat in paragraaf 2.1 is omschreven. Onduidelijk is nog op welke aanvullende beoordelingen nodig zijn, om bijvoorbeeld voor woonfuncties een goed of aanvaardbaar woon- en leefklimaat aan te tonen. Vooral nog wordt in Amsterdam ingestemd met het toepassen van de beoordelingswijze volgens de bestaande VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

In dit eerste onderzoek is met betrekking tot het geluid behorende bij reguliere bedrijfssituaties van RAI Amsterdam getoetst aan de geluidrichtwaarden voor langtijdgemiddelde geluidniveaus ter plaatse van woningen volgens de VNG-publicatie:

- Richtwaarde van langtijdgemiddelde 50 dB(A) etmaalwaarde.
- Verhoogde richtwaarde van langtijdgemiddelde 55 dB(A) etmaalwaarde.

Gelet op het zeer incidentele karakter van het houden van activiteiten met muziek binnen de gebouwen van RAI Amsterdam, zijn de geluidniveaus door deze incidentele activiteiten niet getoetst aan de bovenvermelde geluidrichtwaarden. Wel wordt geadviseerd met betrekking tot deze activiteiten, die ook in de nachtperiode plaatsvinden, een aanvaardbaar geluidniveau tot en met langtijdgemiddeld 35 dB(A) etmaalwaarde binnen geluidgevoelige ruimten van woningen te realiseren.

2.3 Geluidbeleid gemeente Amsterdam

Op 17 oktober 2023 is het Interim Amsterdams geluidbeleid 2024 vastgesteld. Het interim geluidbeleid treedt inwerking op 1 januari 2024. Het interim beleid is een eerste beleidsfase onder de Omgevingswet waarin zo goed als mogelijk beleidsneutraal het bestaande geluidbeleid is aangepast aan de regels en begrippen van de Omgevingswet. In een vervolgfase worden verbeteraspecten overwogen.

Het interimbeleid stelt opnieuw regels aan het hebben van geluidluwe gevels en bij voorkeur ook geluidluwe buitenruimten.

De in het interimbeleid gestelde toetswaarden voor geluidluwe gevels zijn gelijk gesteld aan de standaardwaarden voor geluidbronsorten volgens het Bkl:

- Geluid van rijkswegen: toetswaarde 50 L_{den}
- Geluid van gemeentewegen: toetswaarde 53 L_{den}
- Geluid van hoofd- of lokale spoorwegen: toetswaarde 55 L_{den}
- Geluid van industrieterreinen: toetswaarde 50 L_{den}

Aanvullend geldt met betrekking tot bedrijfsgeluid een toetswaarde 's nachts van langtijdgemiddeld 40 dB(A).

Bij voorkeur worden geluidluwe gevels gerealiseerd door een gunstige positionering van gevels ten opzichte van de geluidsbron(nen). Indien dat niet mogelijk is, kunnen gebouwmaatregelen worden ingezet waardoor ter plaatse van te openen delen toch wordt voldaan aan de toetswaarden. Bij voorkeur worden slaapkamers aan de geluidluwe gevels gesitueerd.

Met betrekking tot (nieuwe) dove gevels is volgens het interimbeleid de onderbreking van een dove gevel door middel van een geluidwerend balkon, loggia of serre toegestaan.

2.4 Resumé toetskader en gevolgen (maatregelen)

Er gelden verschillende toegestane geluidwaarden op de gevels van woningen en binnen geluidgevoelige ruimten van woningen. Overschrijding van een of meerdere toetswaarden leidt tot een van de volgende soorten gebouwmaatregelen, of een combinatie ervan:

1. (Nieuwe) dove gevel, bij overschrijding van een grenswaarde van een van de geluidbronsoorten (hier: de rijkswegen).
2. Kunstmatige geluidluwe gevel, bij overschrijding van een standaardwaarde van een van de geluidbronsoorten (maatgevend hier zijn: de rijkswegen en de gemeentewegen), of van de toetswaarde in het geluidbeleid voor regulier bedrijfsgeluid van 40 dB(A) 's nachts (hier: bedrijfsgeluid RAI).
Kunstmatige geluidluwe gevels worden bijvoorbeeld gerealiseerd door balkon- of loggia's die zijn voorzien van dichte balkonhekken of geluidabsorberende plafonds:
 - Balkons of loggia's met glazen balkonhek (of vergelijkbaar): geluidreductie tot 2-3 dB.
 - Verdiepingshoog verglaasde balkons/loggia's: geluidreductie van 7-12 dB, zie voorbeeld in figuur 2.1 op de volgende pagina.
3. Gevelgeluidwering, waarbij het gezamenlijk geluid wordt beschouwd (weg, spoor, bedrijfsgeluid, ook bedrijfsgeluid van incidenteel bedrijfsgeluid). In dit eerste onderzoek is het gezamenlijk geluid nog niet berekend. Wel is een indicatieve analyse gedaan van de benodigde gevelgeluidwering bij het bedrijfsgeluid gedurende incidentele bedrijfssituaties (evenementen binnen met muziekgeluid) berekend. Het bedrijfsgeluid met muziekgeluid is op bepaalde gevels – gevels die dicht op een bedrijfshal waarbinnen een dergelijke activiteit wordt gehouden - veruit maatgevend voor de bepaling van gevelmaatregelen. Overigens geldt voor een (nieuwe) dove gevel een 3 dB zwaardere geluidweringseis ten opzichte van een "gewone" gevel.

In hoofdstuk 4 worden voor de woninglocatievarianten overzichten gegeven van de (nieuwe) dove gevels en benodigde kunstmatige geluidluwe gevels (hierboven omschreven punt 1 en 2) en van de benodigde gevelgeluidwering (punt 3).

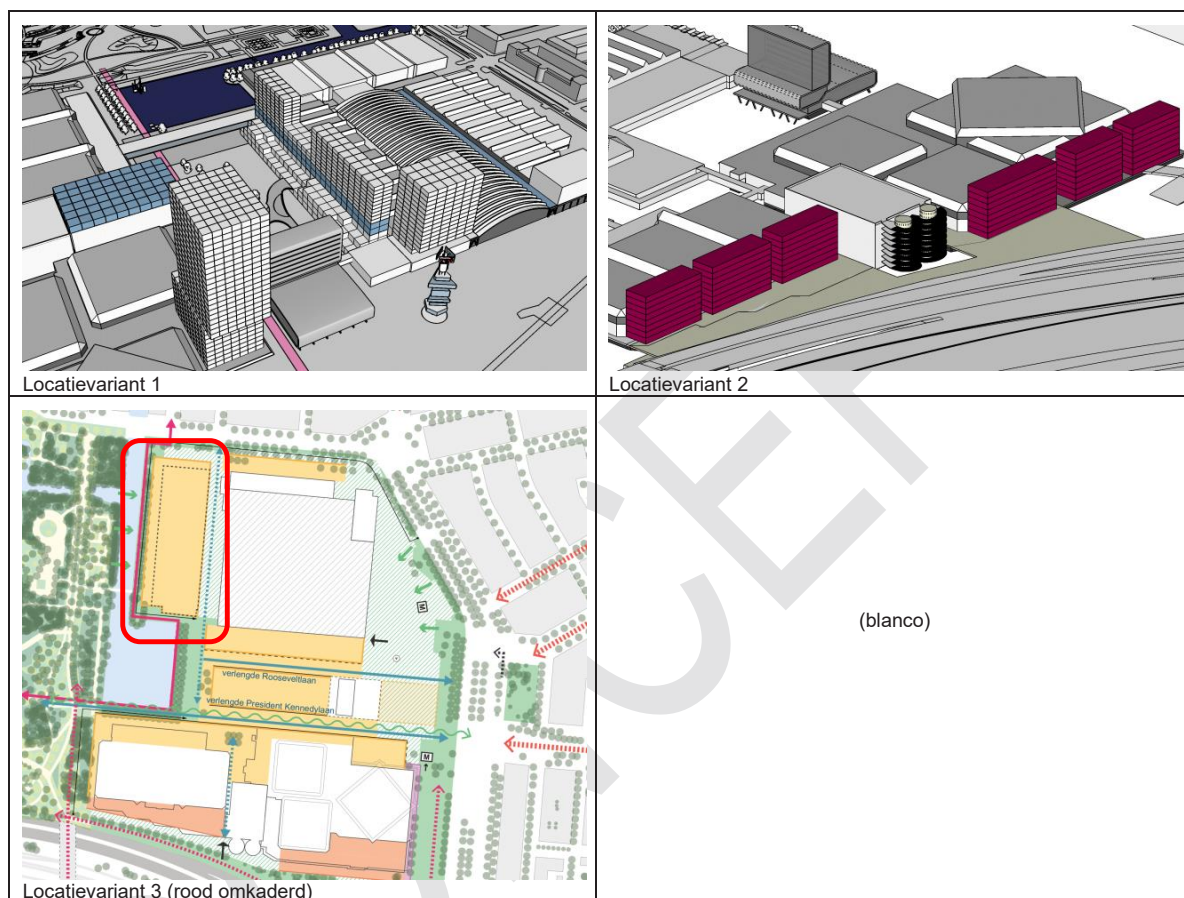


Figuur 2.1: Verdiepingshoog verglaasde balkons in project DeFred020 in Amsterdam

3 Invoergegevens berekeningen

3.1 Zoeklocaties nieuwe woningen

Er zijn drie locatievarianten onderzocht, zie figuur 3.1.



Figuur 3.1: Varianten zoeklocaties

3.2 Verkeersgegevens

Gemeentewegen

De verkeersgegevens zijn ontleend aan eerder uitgevoerde geluidonderzoeken, waarbij het Verkeersmodel Amsterdam is geraadpleegd.

Rijkswegen

De geluidbeheersingssystematiek met referentiepunten en geluidproductieplafonds van rijkswegen wordt in de Omgevingswet voortgezet. Bestaande referentiepunten en geluidproductieplafonds, zoals hier bij de A10, blijven ongewijzigd. De verkeers- en weggegevens van de rijksweg A10 zijn daarom ontleend aan het nu vigerende geluidregister van Rijkswaterstaat.

Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen

In dit eerste onderzoek is het geluid door hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen (metrolijnen) niet berekend. De praktijk is dat (de beoordeling van) het geluid van de A10 – het A10 geluid komt uit dezelfde richting als het spoor- en metrogeluid - veruit maatgevend is.

Ook het luchtvaartgeluid is in dit eerste onderzoek niet berekend of beoordeeld.

3.3 Amsterdam RAI

Adviesbureau TAUW heeft eerder voor RAI Amsterdam in het kader van de vroegere omgevingsvergunning Wet milieubeheer (RAI Amsterdam valt nu onder het Activiteitenbesluit milieubeheer) onderzoeken van het bedrijfsgeluid uitgevoerd. De invoergegevens van de geluidmodellen die daartoe door TAUW zijn gebruikt zijn in bijlagen van twee onderzoeksrapporten van TAUW opgenomen.

De geluidmodellen hebben betrekking op verschillende bedrijfssituaties, waar onder het houden van een congres of beurs, de dagen voor en na deze congressen of beurzen (op- of afbreken) en het houden van feesten. Totaal zijn er negen bedrijfssituaties.

Vier van de negen bedrijfssituaties zijn onderzocht:

- Representatieve bedrijfssituatie (RBS) 1: het houden van een groot congres of beurs,
- RBS 3: de dagen voor en na een groot congres of beurs (op- of afbreken)
- Afwijkende bedrijfssituatie (ABS) 5A: het houden van een feest in hal 9, zie ook figuur 3.2.
- Afwijkende bedrijfssituatie (ABS) 5E: het houden van een feest in hal 2-3.

Aanvullend is een bedrijfssituatie onderzocht met 's avonds en 's nachts meer vervoersbewegingen van zware en lichte vrachtwagens, bestelwagens en vorkheftrucks. Voor deze bedrijfssituatie zijn maatwerkvoorschriften (verhoogde geluidgrenswaarden) gesteld.



Figuur 3.2: Halnummering RAI Amsterdam

3.4 Rekenmethoden geluid

Het geluid door wegen en door bedrijfsactiviteiten is berekend volgens de Omgevingsregeling, het nieuwe rekenvoorschrift onder de Omgevingswet.

CONCEPT

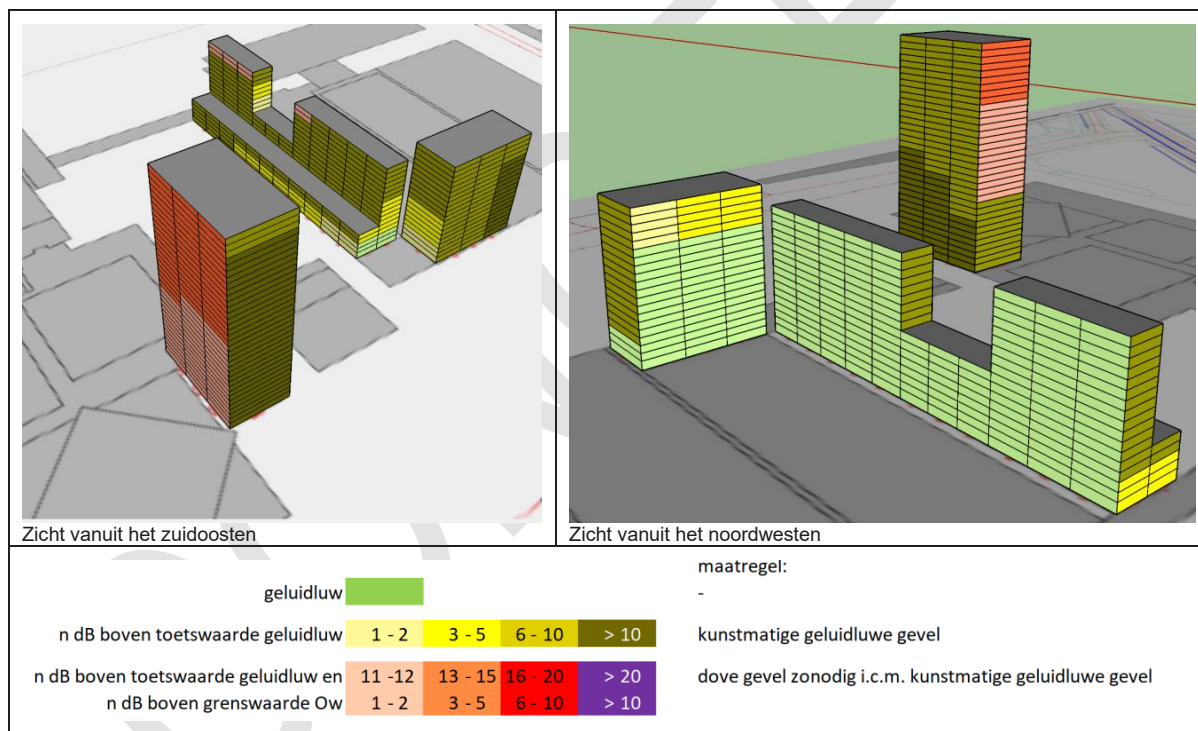
4 Integraal overzicht geluidssituatie, per woninglocatievariant

4.1 Locatievariant 1

In onderstaande figuur worden voor locatievariant 1 integraal (verkeersgeluid en regulier bedrijfsgeluid gezamenlijk beschouwd) de benodigde (nieuwe) dove gevels benoemd en worden locaties aangegeven waar kunstmatige geluidluwe gevels moeten worden gerealiseerd. De kleurcoderingen geven de maatgevende overschrijding door het geluid van de toetswaarden voor geluidluwe gevels of overschrijding door het rijksweggeluid van de grenswaarde (van 60 L_{den}).

Overschrijding van die grenswaarde leidt tot het toepassen van (nieuwe) dove gevels (roodachtige tinten in de figuur). De geel/bruinachtige tinten geven de locaties waarvoor kunstmatige geluidluwe gevels nodig zijn. De met lichtgroen aangegeven gevels zijn direct geluidluw voor wat betreft het verkeersgeluid en de reguliere bedrijfsactiviteiten van RAI Amsterdam.

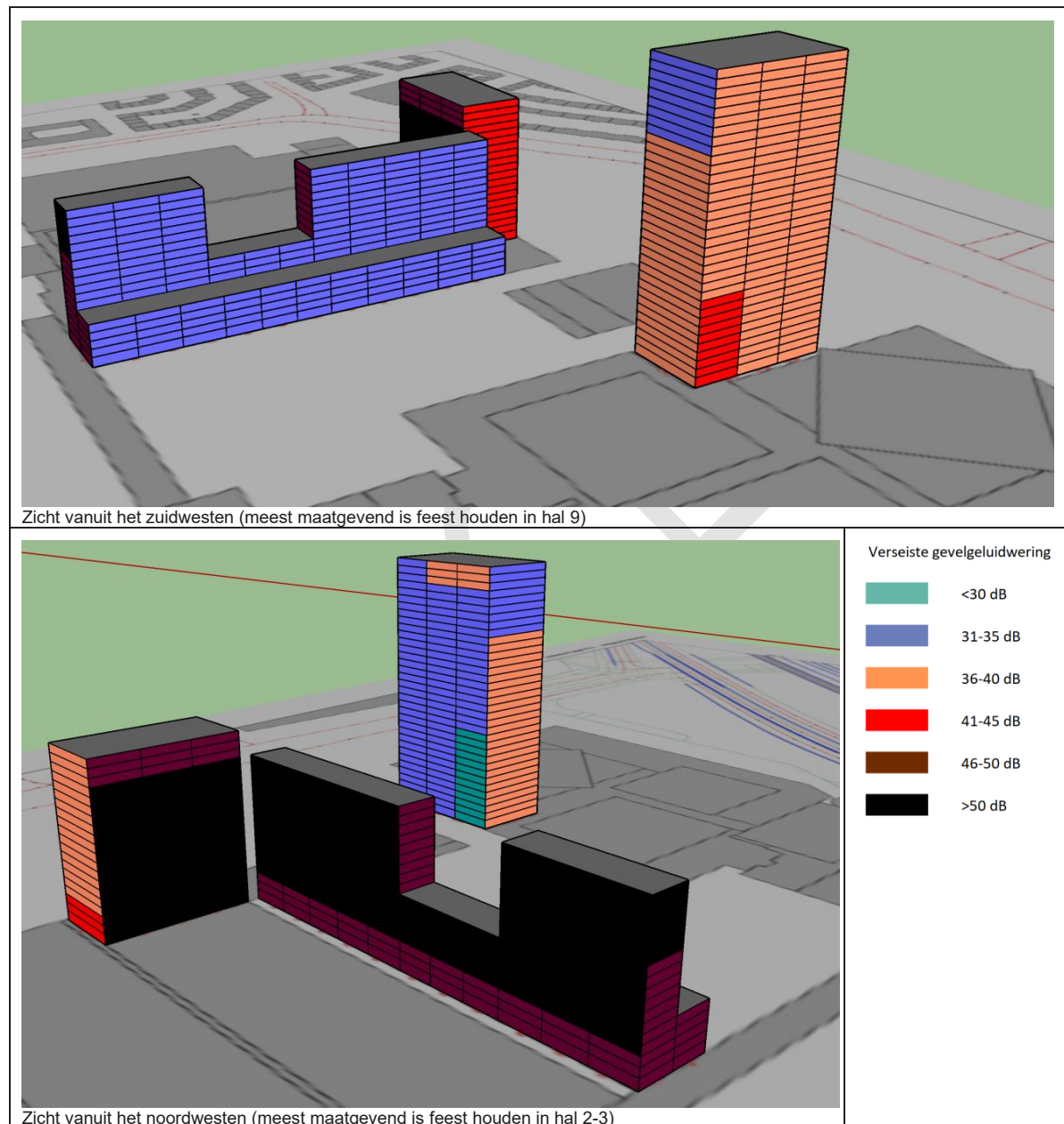
Het geluid door reguliere bedrijfssituaties (RBS1 en RBS3) in RAI Amsterdam voldoet overwegend aan de geluidrichtwaarde langtijdgemiddeld van 50 dB(A) etmaalwaarde.



Figuur 4.1: Zoeklocatie variant 1: overzicht (nieuwe) dove gevels en kunstmatige geluidluwe gevels (integrale beoordeling verkeersgeluid en bedrijfsgeluid)

In figuur 4.2 op de volgende pagina is de benodigde geluidwering van de gevels aangegeven voor de afwijkende bedrijfssituaties met muziekgeluid binnen een van de hallen (onderzocht zijn festiviteiten in hal 9 of in hal 2-3). In de bepaling van de gevelgeluidwering is overeenkomstig de Omgevingsregeling rekening gehouden met een muziekgeluidcorrectie van 10 dB, vanwege de herkenbaarheid van het geluid als muziek.

De weergegeven benodigde gevelgeluidweringwaarden zijn erg hoog, en op bepaalde locaties te hoog. Mede gelet op de opbouw van het geluid, met voornamelijk bastonen, zijn de benodigde geluidweringwaarden vanaf 41-45 dB en wellicht al vanaf 36 dB moeilijk tot niet te realiseren, ondanks inzet van zeer zware gevels (400-600 kg/m²) en het beste geluidsisolerende glas.



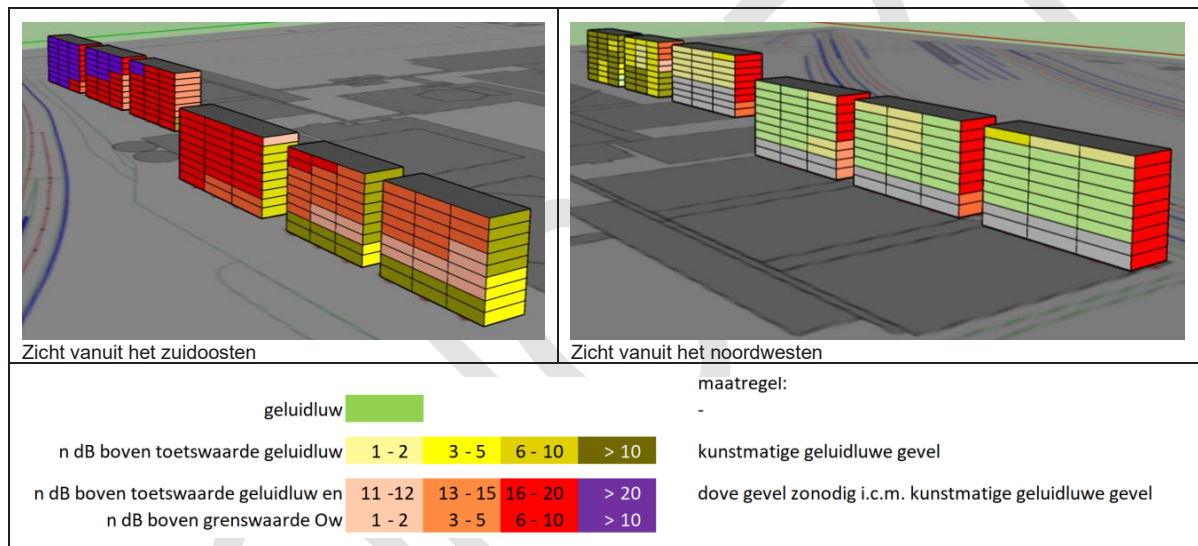
Figuur 4.2: Zoeklocatie variant 1: overzicht benodigde gevelgeluidwering tegen incidenteel bedrijfsgeluid met muziek.

4.2 Locatievariant 2

In onderstaande figuur worden voor zoeklocatie 2 integraal (verkeersgeluid en regulier bedrijfsgeluid gezamenlijk beschouwd) de benodigde (nieuwe) dove gevels benoemd en worden locaties aangegeven waar kunstmatige geluidluwe gevels moeten worden gerealiseerd. De kleurcoderingen geven de maatgevende overschrijding door het geluid van de toetswaarden voor geluidluwe gevels of overschrijding door het rijksweggeluid van de grenswaarde (van 60 L_{den}).

Overschrijding van die grenswaarde leidt tot het toepassen van (nieuwe) dove gevels (roodachtige tinten in de figuur). De geel/bruinachtige tinten geven de locaties waarvoor kunstmatige geluidluwe gevels nodig zijn. De met lichtgroen aangegeven gevels zijn direct geluidluw voor wat betreft het verkeersgeluid en de reguliere bedrijfsactiviteiten van RAI Amsterdam.

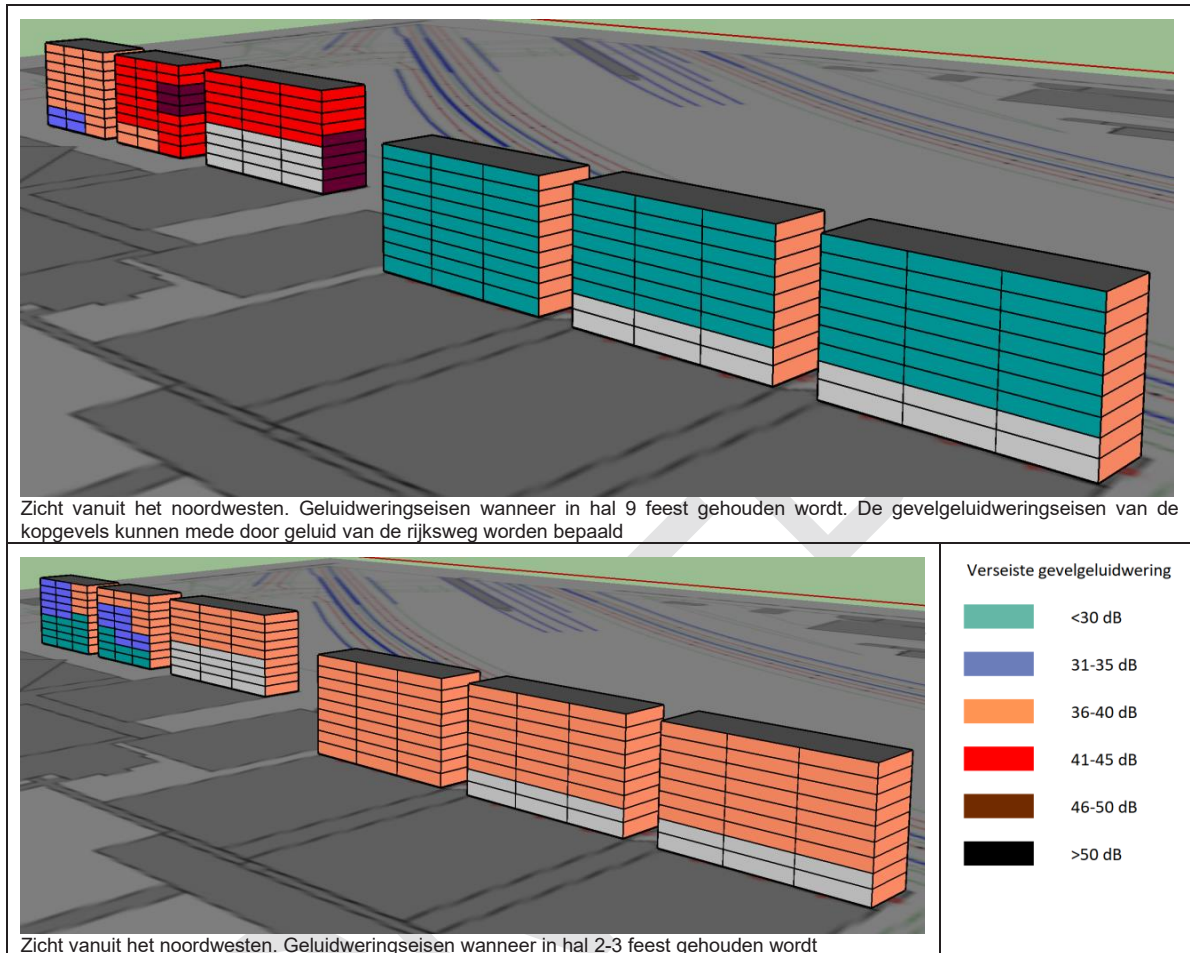
Het geluid door reguliere bedrijfssituaties (RBS1 en RBS3) in RAI Amsterdam voldoet overwegend aan de geluidrichtwaarde langtijdgemiddeld van 50 dB(A) etmaalwaarde.



Figuur 4.3: Zoeklocatie variant 2: overzicht (nieuwe) dove gevels en kunstmatige geluidluwe gevels (integrale beoordeling verkeersgeluid en bedrijfsgeluid)

In figuur 4.4 op de volgende pagina is de benodigde geluidwering van de gevels aangegeven voor de afwijkende bedrijfssituaties met muziekgeluid binnen een van de hallen (onderzocht zijn festiviteiten in hal 9 of in hal 2-3). In de bepaling van de gevelgeluidwering is overeenkomstig de Omgevingsregeling rekening gehouden met een muziekgeluidcorrectie, vanwege de herkenbaarheid van het geluid als muziek.

De weergegeven benodigde gevelgeluidweringwaarden nabij hal 9 zijn erg hoog, of te hoog. Mede gelet op de opbouw van het geluid, met voornamelijk bastonen, zijn de benodigde geluidweringwaarden vanaf 41-45 dB en wellicht al vanaf 36 dB moeilijk tot niet te realiseren, ondanks inzet van zeer zware gevels (400-600 kg/m²) en het beste geluidsisolerende glas.

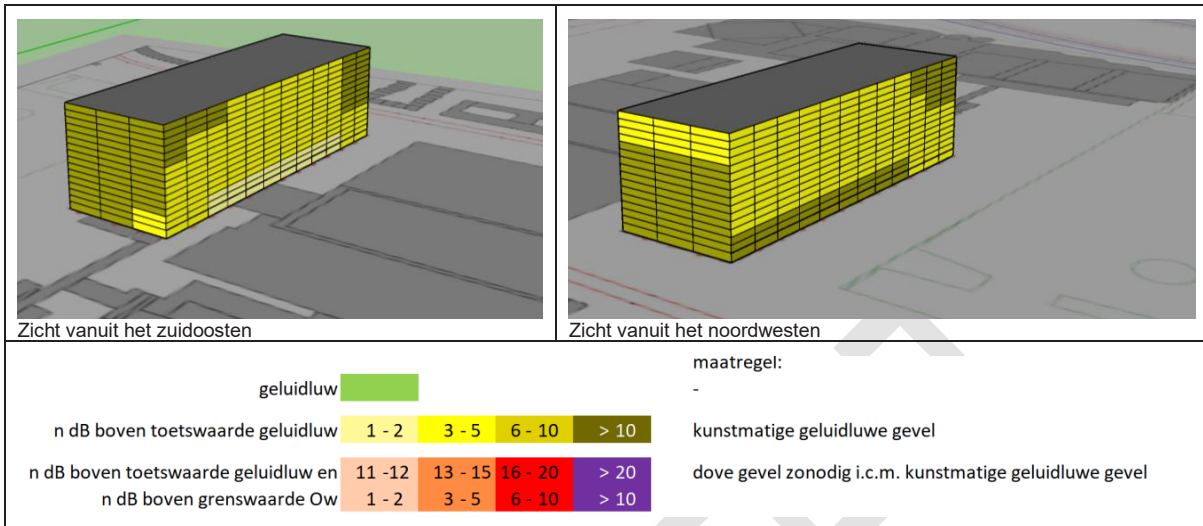


Figuur 4.4: Zoeklocatie variant 2: overzicht benodigde gevelgeluidwering tegen incidenteel bedrijfsgeluid met muziek.

4.3 Locatievariant 3

In de figuur op de volgende pagina worden voor zoeklocatie 3 integraal (verkeersgeluid en regulier bedrijfsgeluid gezamenlijk beschouwd) de locaties aangegeven waar kunstmatige geluidluwe gevels moeten worden gerealiseerd. De kleurcoderingen geven de maatgevende overschrijding door het geluid van de toetswaarden voor geluidluwe gevels. (Nieuwe) dove gevels zijn op deze locatie niet nodig. Geluidluwe gevels zijn echter nergens direct aanwezig.

Het geluid door reguliere bedrijfssituaties (RBS1 en RBS3) in RAI Amsterdam voldoet overwegend aan de geluidrichtwaarde langtijdgemiddeld van 50 dB(A) etmaalwaarde.

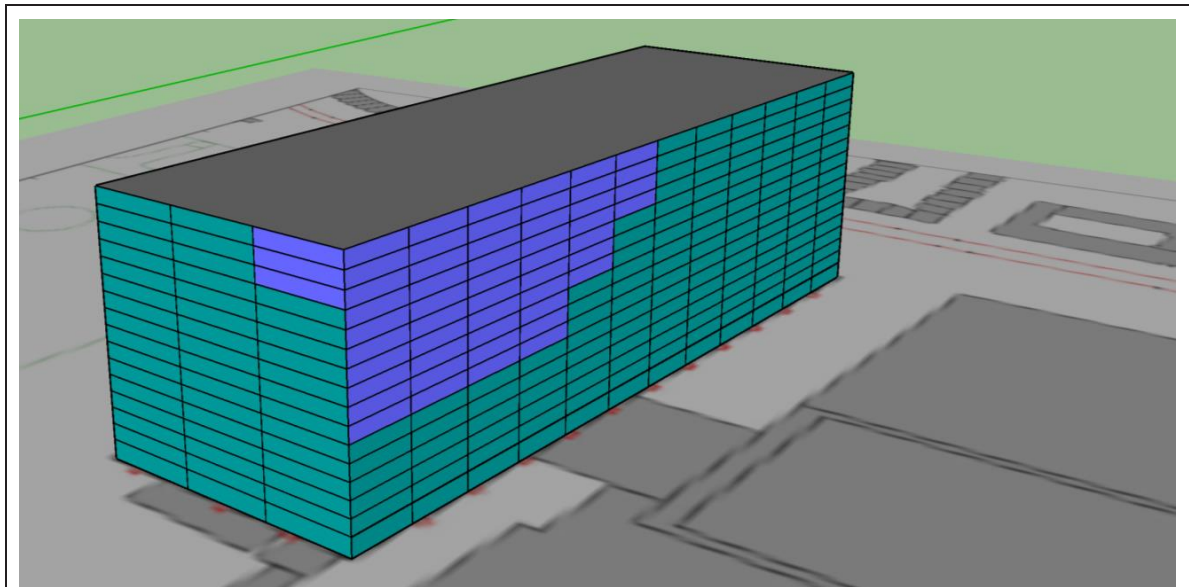


Figuur 4.5: Zoeklocatie variant 3: overzicht kunstmatige geluidluwe gevels (integrale beoordeling verkeersgeluid en bedrijfsgeluid)

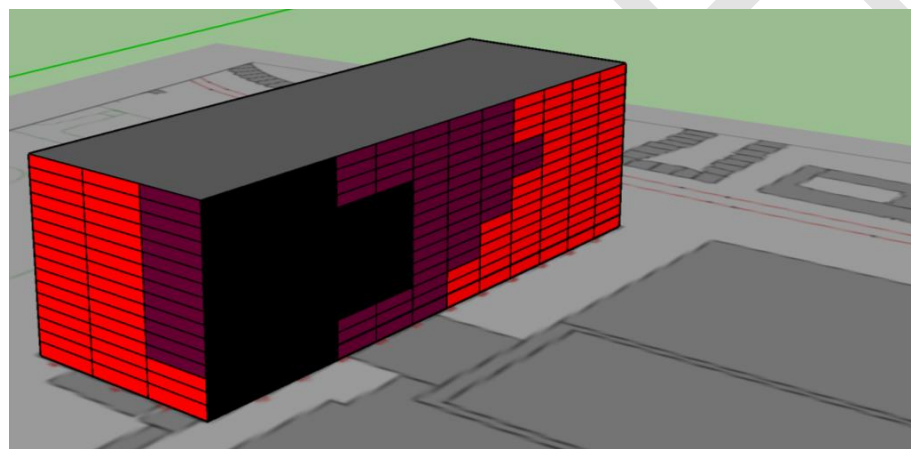
In figuur 4.6 op de volgende pagina is de benodigde geluidwering van de gevels aangegeven voor de afwijkende bedrijfssituaties met muziekgeluid binnen een van de hallen (onderzocht zijn festiviteiten in hal 9 of in hal 2-3). In de bepaling van de gevelgeluidwering is overeenkomstig de Omgevingsregeling rekening gehouden met een muziekgeluidcorrectie, vanwege de herkenbaarheid van het geluid als muziek.

De weergegeven benodigde gevelgeluidweringwaarden nabij hal 2-3 zijn, wanneer in die hal een activiteit met muziekgeluid wordt gehouden, erg hoog tot te hoog. Mede gelet op de opbouw van het geluid, met voornamelijk bastonen, zijn de benodigde geluidweringwaarden vanaf 41-45 dB en wellicht al vanaf 36 dB moeilijk tot niet te realiseren, ondanks inzet van zeer zware gevels (400-600 kg/m²) en het beste geluid-isolerende glas.

Wanneer activiteiten met muziekgeluid op meer afstand tot de woningen worden gehouden, bijvoorbeeld in hal 8, 9 of 10, kan wel een voldoende gevelgeluidwering worden gerealiseerd. Aandachtspunt blijft wel de gevelopbouw: de gevel kan niet zondermeer met uitsluitend lichte materialen worden uitgevoerd.



Zicht vanuit het zuidoosten. Geluidweringseisen wanneer in hal 9 feest gehouden wordt.



Zicht vanuit het noordwesten. Geluidweringseisen wanneer in hal 2-3 feest gehouden wordt

Verseiste gevelgeluidwering

■	<30 dB
■	31-35 dB
■	36-40 dB
■	41-45 dB
■	46-50 dB
■	>50 dB

Figuur 4.6: Zoeklocatie variant 3: overzicht benodigde gevelgeluidwering tegen incidenteel bedrijfsgeluid met muziek.

5 Conclusie

In een eerste onderzoek is voor drie zoeklocaties voor woningen op het terrein van RAI Amsterdam het geluid door wegverkeer (rijkswegen en gemeentewegen) en door bedrijfsactiviteiten berekend en beoordeeld. Onderstaand volgt per zoeklocatie een beknopte samenvatting van de resultaten en adviezen.

Zoeklocatie variant 1:

- De woningen in variant 1 zijn gelegen rondom hal 2-3 en in een toren, dichterbij de A10.
- In met name de toren zijn (*nieuwe*) *dove gevels* nodig vanwege te hoog geluid door de rijksweg, aan twee zijden van de toren. Voor het ontwerpen van woningen aan enkel die zijden zijn veel geluidwerende balkons of loggia's nodig: iedere verblijfsruimte moet via dat balkon of die loggia kunnen worden gespuid. De geluidwerende balkons/loggia's hebben een groot ruimtebeslag: 6-9 m². De geluidwerende balkons zijn verdiepingshoog verglaasd, op een wijze zoals dat in project DeFred020 is toegepast (figuur 2.1). Geadviseerd wordt om meerzijdig georiënteerde woningen te realiseren: twee gevels met een tegenovergestelde oriëntatie van elkaar.
- Met name in de toren zijn op grote schaal kunstmatige *geluidluwe gevels* nodig. Deze dienen door middel van bijvoorbeeld geluidwerende balkons of loggia's te worden gerealiseerd, vergelijkbaar met de in vorig punt genoemde geluidwerende balkons/loggia's.
- Woninggevels die nabij een bedrijfshal van RAI Amsterdam worden gesitueerd, worden door te hoog geluid belast, wanneer in die bedrijfshal een activiteit met muziekgeluid wordt gehouden. Omwille van een goed of aanvaardbaar woon- en leefklimaat is het nodig om, ondanks het incidentele karakter van deze activiteiten met muziekgeluid, deze woningen een zeer goede *gevelgeluidwering* te geven. Het berekende muziekgeluid op de meest nabijgelegen gevels is echter zodanig hoog en omvat zoveel bastonen, dat met de huidige stand der techniek niet voldoende geluidwering kan worden geboden. Bij verplaatsing van alle activiteiten met muziekgeluid naar bijvoorbeeld hal 8 kan mogelijk wel voldoende gevelgeluidwering worden geboden.

Zoeklocatie variant 2:

- De woningen in variant 2 zijn aan de zuidzijde van het terrein van RAI Amsterdam in zes blokken, kort op de A10.
- Aan de zijde van de A10 zijn (*nieuwe*) *dove gevels* nodig vanwege te hoog geluid door de rijksweg, ook aan de kopse zijden van de blokken. Het geluid is op een aantal plaatsen te hoog om verblijfsruimten aan die zijden te oriënteren, ondanks het toepassen van een geluidwerende balkon of loggia.
- Woninggevels die nabij een bedrijfshal van RAI Amsterdam worden gesitueerd, worden door te hoog geluid belast, wanneer in die bedrijfshal een activiteit met muziekgeluid wordt gehouden. Dit betreffen net de gevels die geluidluw tot bijna geluidluw zijn vanwege verkeersgeluid of regulier bedrijfsgeluid. Het berekende muziekgeluid is zodanig te hoog en omvat zoveel bastonen, dat met de huidige stand der techniek geen afdoende geluidwering kan worden geboden. Woonblokken met aan de ene zijde *dove gevels* en aan de andere zijde te hoog bedrijfsgeluid door muziek geven geen goed of aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

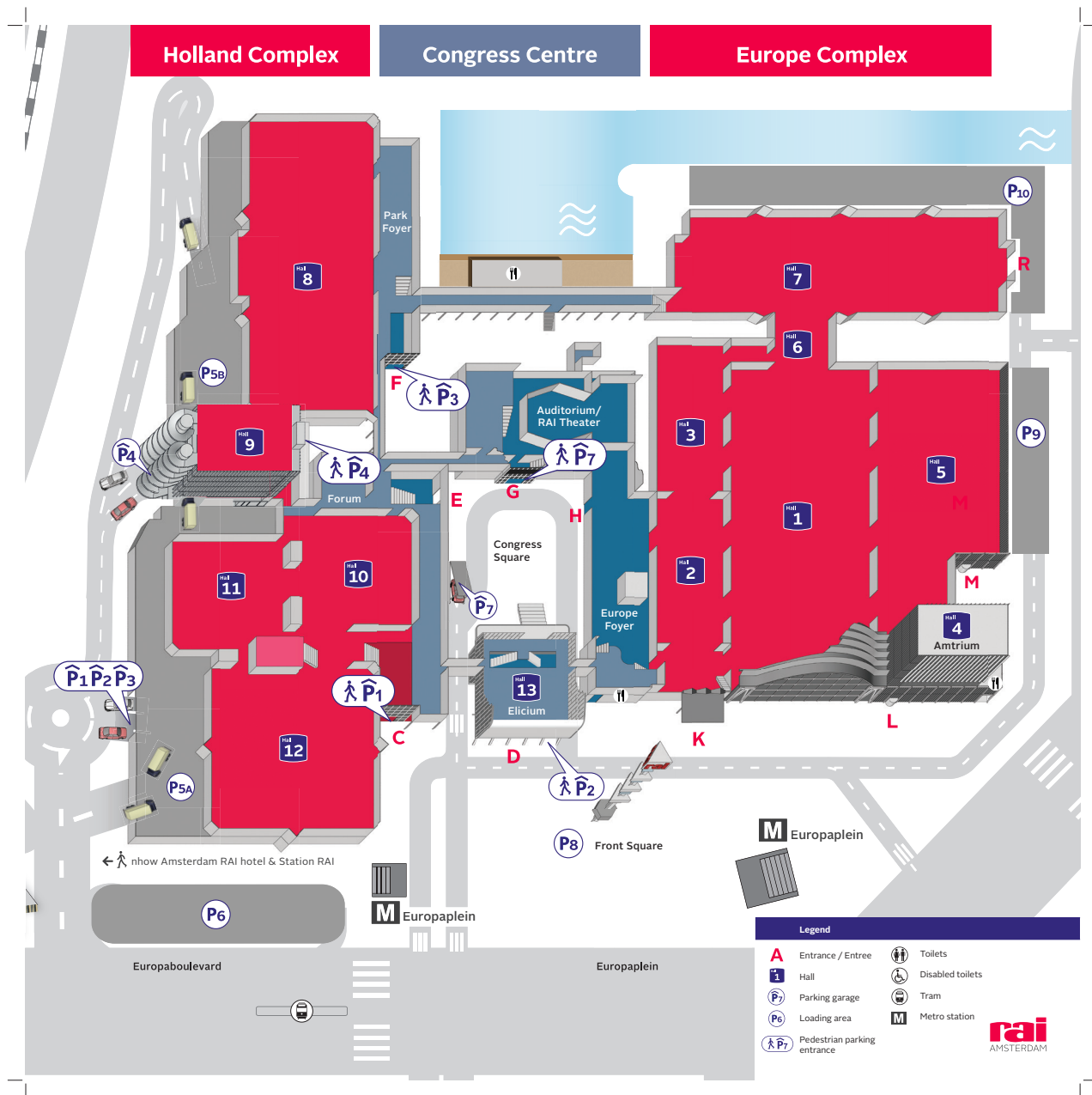
Zoeklocatie variant 3:

- De woningen in variant 3 zijn gelegen aan de noordwestzijde van hal 2-3.
- Op deze locatie zijn nergens (nieuwe) dove gevels nodig.
- Wel zijn op grote schaal kunstmatige *geluidluwe gevels* nodig. Deze kunnen door middel van bijvoorbeeld geluidwerende balkons of loggia's worden gerealiseerd, waarvan een deel verdiepingshoog verglaasde balkons/loggia's.
- Wanneer in bedrijfshal 2-3 een activiteit met muziekgeluid wordt gehouden, worden de woningen aan de zijde van hal 2-3 door te hoog geluid belast. Het berekende muziekgeluid is zodanig te hoog en omvat zoveel bastonen, dat met de huidige stand der techniek geen afdoende geluidwering kan worden geboden. Bij verplaatsing van alle activiteiten met muziekgeluid naar bijvoorbeeld hal 8, 9 of 10 kan wel voldoende gevelgeluidwering worden geboden.
- Zoeklocatie variant 3 is in akoestisch opzicht de meest gunstige locatie van de drie onderzochte locaties. Op deze locatie zijn de geluidmaatregelen het minst. Voorwaarde is wel dat voor een goed of aanvaardbaar woon- en leefklimaat de (incidentele) activiteiten met muziekgeluid te worden verplaatst naar de verder gelegen hallen 8, 9 en 10.

Cauberg Huygen B.V.

ing. F.P. van Dorresteyn
Senior adviseur

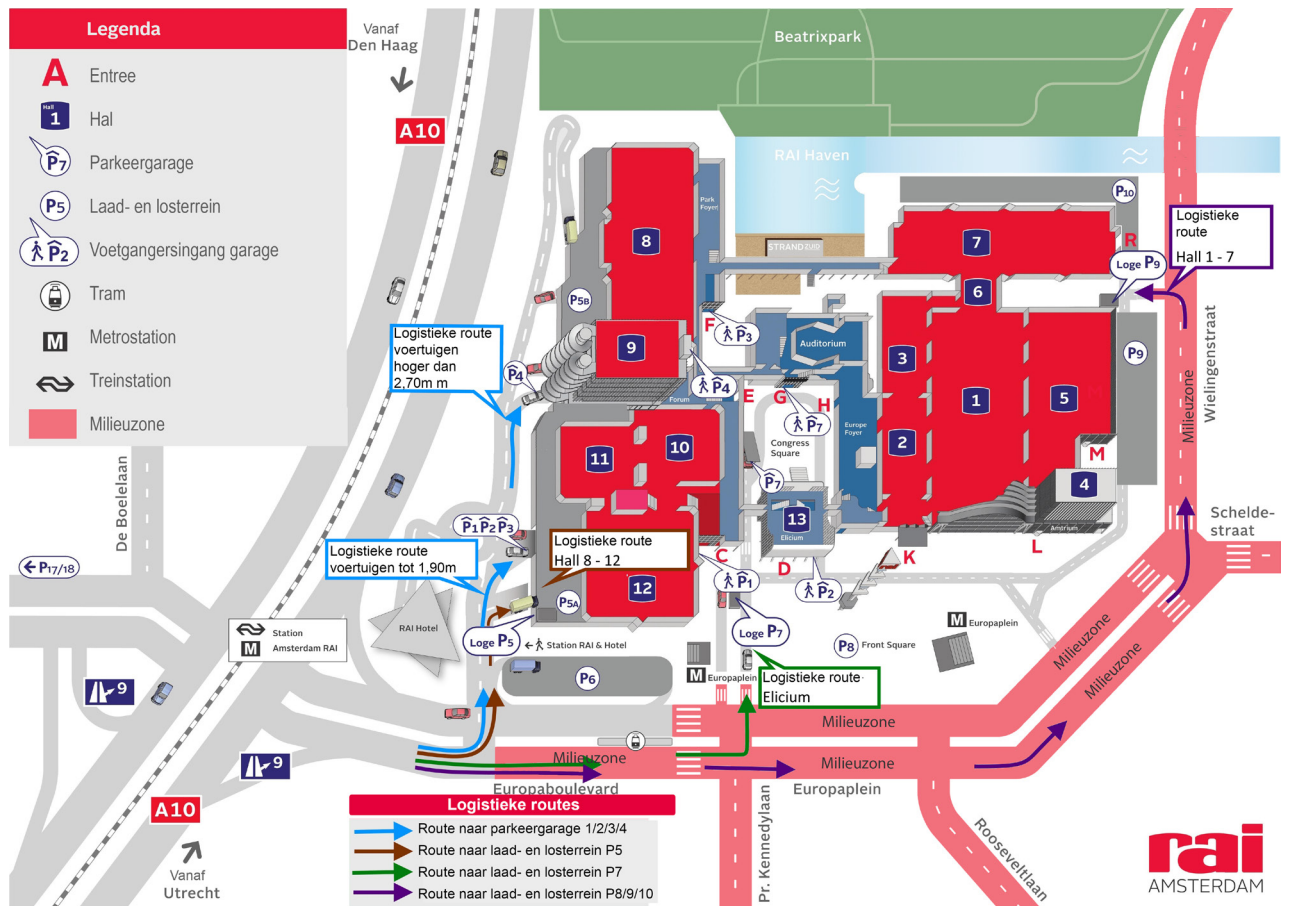
Bijlage F: Plattegrond RAI



Legend

A Entrance / Entree	Toilets
1 Hall	Disabled toilets
P Parking garage	Tram
P6 Loading area	M Metro station
P1 Pedestrian parking entrance	rai AMSTERDAM

Bijlage G: Logistieke routes RAI-terrein



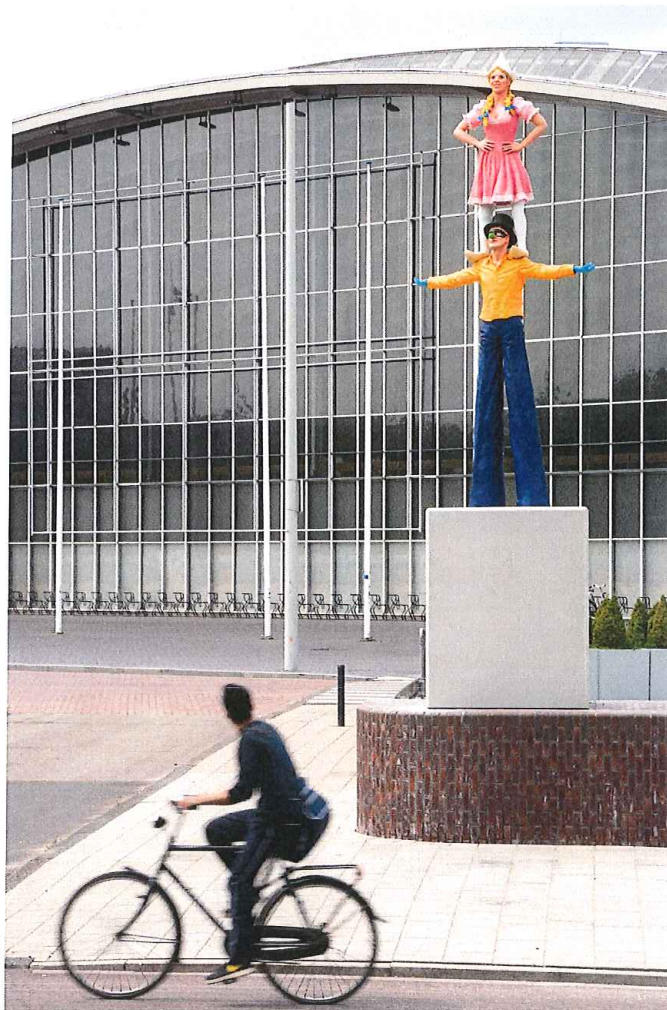
Bijlage H: Beheerovereenkomst 2015-02-17

✘ Gemeente
✘ Amsterdam
✘ Zuid


AMSTERDAM RAI

KUNSTBEHEEROVEREENKOMST RAI

AMSTERDAM RAI - GEMEENTE AMSTERDAM, STADSDEEL ZUID



Beheerovereenkomst van Gemeente Amsterdam en Amsterdam RAI

Versie 12 december 2014

INHOUDSOPGAVE

Beheervereenkomst RAI	1
Amsterdam RAI - Gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuid	1
Inhoudsopgave	2
Partijen.....	3
1. Aanleiding	3
2. Inleiding	3
3. Doel.....	4
4. Verantwoordelijkheid van beheer en onderhoud	4
5. Uitgangspunt.....	4
6. Beheergebied.....	5
7. Beheeronderdelen	5
8. Partijen komen overeen	6
9. Aanspreekpunten en overleg.....	7
10. afspraken omtrent oplevering	8
11. Kwaliteitsniveaus	8
12. Gebruik van het Beheergebied	8
13. nietjesovereenkomst	9
14. Aanpassingen aan erfpachtgrens.....	10
15. Monitoren	10
16. Beheer- en onderhoudskosten	10
17. Ingangsdatum, evaluatie en looptijd	11
18. Basisinformatie	12
19. Betalingsvoorwaarden	12
20. Ondertekening	12
Bijlage 1. Kaart Openbare Ruimte RAI; openbaar of in erfpacht	13
bijlage 2. gebieden en verantwoordelijkheden	14
Bijlage 3. openbare ruimte	15
Bijlage 4. tijdelijk gebruik van openbaar gebied tot in gebruikneming NZLijn	16
Bijlage 5. voorstel tot erfpachtwijziging	17
Bijlage 6. Monitoren en evalueren	18
Bijlage 7. Onderbouwing van de jaarlijkse beheerkosten op basis van "Raming Beheerkosten RAI-terrein (Grontmij, 25 augustus 2014)"	19
Bijlage 8. Berekening reinigingsvergoeding voetgangers en fietsers over niet-openbaar deel van het Europaplein.....	20
bijlage 9. nulmeting verharding	21
bijlage 11. nietjesovereenkomst.....	23

PARTIJEN

1. Gemeente Amsterdam, hierna te noemen de "**Gemeente**";
2. Amsterdam RAI, gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende aldaar aan Europaplein 24, 1078 GZ (handelsregisternummer 34192575), rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. A.J. Bakker, algemeen directeur, en mr. J. van den Bosch, directeur Convention Centre, Productie & Gebouw, hierna te noemen "**RAI**"

Partijen 1 en 2 hierna gezamenlijk te noemen "**Partijen**" en ieder afzonderlijk "**Partij**".

1. AANLEIDING

Door vaststelling van (i) de erfpacht tussen de Gemeente en RAI bij akte van 1 juli 2013 (de "**Erfpacht**") die tot wijziging heeft geleid in o.a. de erfpachttuitgiften, (ii) het toekomstig bestemmingsplan RAI en (iii) de al dan niet openbare status van het gebied rond de evenementenhallen van RAI (het "**RAI Gebied**"), is de situatie omtrent beheer en onderhoud aan de openbare weg rondom RAI gewijzigd.

De veranderingen zijn als volgt, samengevat;

- het gebied dat in erfpacht is uitgegeven aan RAI is zodanig veranderd zodat het stationsgebied van de NoordZuidlijn (de "**NZlijn**") niet langer binnen de grenzen van de Erfpacht valt;
- het bestemmingsplan RAI zal worden aangepast aan de nieuwe grenzen van de Erfpacht;
- in aansluiting op deze wijzigingen in Erfpacht en bestemmingsplan RAI worden de wegen¹ die in erfpacht zijn uitgegeven, met de fietsroute als uitzondering, onttrokken aan de openbare weg.

Gelet op bovengenoemde veranderingen, wensen Partijen in deze overeenkomst (de "**Overeenkomst**") afspraken te maken omtrent het beheer van het RAI Gebied. Het RAI Gebied is in kleur weergegeven op de kaarten welke aan deze Overeenkomst zijn gehecht als **Bijlagen 1 en 3** (de "**Kaarten**").

2. INLEIDING

In de Erfpacht is opgenomen dat de wegen in het RAI Gebied (zie in roze aangegeven op de Kaarten, de "**Wegen**") ten dienste staan aan RAI, maar dat deze openbaar toegankelijk zijn op de dagen dat RAI deze niet nodig heeft voor activiteiten. Uit de huidige praktijk blijkt dat de Wegen voor een zeer groot deel van het jaar door RAI worden gebruikt. Om aan te sluiten op deze feitelijke situatie is de Gemeente een procedure gestart ter vaststelling van een wegonttrekkingsbesluit voor de Wegen (het "**Wegonttrekkingsbesluit**"). Het concept Wegonttrekkingsbesluit wordt gelijktijdig met het vaststellen van deze Overeenkomst aangeboden aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid van de Gemeente (het "**stadsdeel Zuid**") en wordt vastgesteld door het

¹ **Weg**: de definitie uit de Wegenverkeerswet 1994: 'alle voor het openbaar verkeer opstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten'. Hiertoe behoren ook trottoirs, voetpaden, voetgangersgebieden, rijwielpaden en parkeerplaatsen/-terreinen.

algemeen bestuur van stadsdeel Zuid². Gelet hierop zijn de rechten en verplichtingen van Partijen zoals opgenomen in deze Overeenkomst onder voorbehoud van het ongewijzigd vaststellen van voormeld wegottrekkingsbesluit door het algemeen bestuur van stadsdeel Zuid. Door het in werking treden van het wegottrekkingsbesluit zal de verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van de Wegen toekomen aan de RAI. Echter, het gedeelte van de Wegen dat onttrokken wordt aan de openbare weg (en in erfpacht aan RAI uitgegeven is) wordt niet duidelijk gemarkeerd of omheind waardoor toegankelijkheid van voetgangers en fietsers mogelijk blijft.

Het gebied langs de rand van het RAI Gebied, dat direct grenst aan het daarin gelegen voorplein, alsmede rond de stations van de NZlijn, is niet langer in de nieuwe Erfpacht opgenomen (zie in geel aangegeven op de Kaarten). Voornoemde gebieden zijn na vaststelling van de Erfpacht onderdeel van de openbare weg geworden.

Een uitzondering op het wegottrekkingsbesluit is de oost-west fietsroute die gedeeltelijk binnen het RAI Gebied valt (zie in blauw aangegeven op de Kaarten). Dit gedeelte van de Wegen blijft openbaar toegankelijk.

Om de kwaliteit en veiligheid van het RAI Gebied in stand te houden wil de Gemeente met RAI afspraken maken over het beheer, onderhoud en gebruik van het RAI Gebied.

3. DOEL

Het doel van de Overeenkomst is om afspraken vast te leggen tussen de Gemeente en RAI over het dagelijks beheer³, klein⁴ en groot⁵ onderhoud, de financiering van het dagelijks beheer en het gebruik van het RAI Gebied.

In deze Overeenkomst worden geen afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheden omtrent vervanging⁶ of herinrichting. Tegen het einde van het bestaande tijdvak van de Erfpacht beoordelen beide Partijen of de inrichting van het RAI Gebied volstaat. Op basis van afspraken over de waarde van de aan RAI in erfpacht uitgegeven grond, zullen dan ook de afspraken over inrichting, gebruik en beheer worden hernieuwd.

4. VERANTWOORDELIJKHEID VAN BEHEER EN ONDERHOUD

De Gemeente is op grond van de wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van alle openbare wegen. De Gemeente is derhalve ook verantwoordelijk voor het RAI Gebied voor zover dat openbaar toegankelijk is. RAI is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het RAI Gebied dat niet-openbaar toegankelijk is. Een overzicht is bijgevoegd in *bijlage 2*.

5. UITGANGSPUNT

Uitgangspunt is dat het RAI Gebied op een zo efficiënt mogelijke wijze een eenduidige en hoogwaardige uitstraling heeft en behoudt. Het is daarom wenselijk dat het beheer en onderhoud uitgevoerd wordt door één Partij.

² De bevoegdheid voor het onttrekken van wegen aan het openbaar verkeer is na 19 maart 2014 gedelegeerd (van de gemeenteraad) aan het stadsdeel Zuid

³ Dagelijks beheer is het dagelijks onderhoud en klein onderhoud: het schoonhouden en uitvoeren van kleine reparaties in verband met veiligheid. Voor de verhardingen is dit als het oppervlak van herstraten kleiner is dan circa 10 m².

⁴ Klein onderhoud: Onderhoud aan een wegvakonderdelen met een kleiner oppervlak dan 10m² worden gezien als klein onderhoud. Onderdeel van het dagelijks beheer.

⁵ Groot onderhoud: Alle onderhoud dat meer is dan klein onderhoud. Dat kan dus ook totaal verstraten zijn.

⁶ Vervanging is totale vernieuwing van de constructie waarbij de inrichting gehandhaafd wordt.

Hoewel de verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud niet bij één Partij ligt, en niet overgedragen kan worden, kan uitvoering van het beheer en onderhoud wel worden overgedragen.

Omdat RAI een direct belang heeft bij een hoogwaardig onderhoudsniveau en weet wanneer haar klanten het RAI Gebied bezoeken, kiezen Partijen ervoor dat RAI de uitvoerende beheerpartij wordt voor zowel het openbaar toegankelijke- als niet openbaar toegankelijke deel van het RAI Gebied (hierna ook te noemen het "Beheergebied"), onafhankelijk of het aan RAI in erfpacht is uitgegeven. Afspraken hierover worden in deze Overeenkomst geregeld.

6. BEHEERGEBIED

Het Beheergebied beslaat het gebied begrensd door:

- Aan de noordkant de Wielingenstraat
- Aan de oostkant de Europaboulevard
- Aan de zuidkant de groene zoom
- Aan de oostkant de havenkom en het Beatrixpark.

Binnen het Beheergebied hebben verschillende delen een verschillende juridische status (zie met kleur aangegeven op de Kaarten) en kan aldus onderscheid gemaakt worden tussen:

- a) gebied niet in erfpacht uitgegeven en openbaar (zie aangegeven met geel op de Kaarten). Het betreft hier o.a.
 - de stationsomgeving van de twee in-/uitgangsbouwen van de Noord/Zuidlijn
 - het station Europaplein
 - nooduitgang van de Noord/Zuidlijn
 - route voor fiets- en voetgangersverkeer tussen station RAI en RAI complex
 - trap langs Europaboulevard
 - kunstwerken op sokkel

Juridisch wegbeheerder⁷: Gemeente
Hierna te noemen "Gebied Geel".
- b) gebied in erfpacht uitgegeven en openbaar (blauw). Het betreft hier o.a.
 - doorgaande fietsroute oost/west

Juridisch wegbeheerder: Gemeente
Hierna te noemen "Gebied Blauw".
- c) gebied in erfpacht uitgegeven en niet-openbaar (zie aangegeven met roze op de Kaarten). Het betreft hier
 - voorplein Europahal
 - voorplein theater Parkeerterrein P9 aan de kant van de Wielingenstraat
 - touringcarparkeerterrein aan de Europaboulevard
 - rangeerterrein aan zuidzijde van RAI complex
 - terrein aan westzijde van hal 7 (Europahallen, exclusief strook langs de kade en de brug)

Juridisch wegbeheerder: RAI
Hierna te noemen "Gebied Roze".

7. BEHEERONDERDELEN

De te beheren en onderhouden onderdelen van het RAI Gebied betreffen, limitatief;

- verhardingen;

⁷ Juridisch wegbeheerder is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud en derhalve aansprakelijk.

- straatmeubilair (ook fietsnietjes en afvalbakken); en
- groenvoorzieningen, exclusief bomen.

Bovengenoemde onderdelen hierna te noemen de “Beheeronderdelen”

Uitzonderingen

Van de Beheeronderdelen maken geen deel uit:

- de beheeronderdelen van Dienst Metro (o.a. de stations, kolken/lijngoten, roosters, luchtkokers en liften (aangegeven met blauwe omlijning op de kaart in *Bijlage 3*. openbare ruimte)
- openbare verlichting, welke wordt beheerd en onderhouden door dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de Gemeente;
- de zes kunstwerken op sokkel bij de entree van het RAI terrein in eigendom van de Gemeente worden beheerd en onderhouden door de Gemeente. Onderhoudscontract voor 10 jaar (tot en met 2024) is beschikbaar bij afdeling Beheer Openbare Ruimte, Rayon Zuid, stadsdeel Zuid, gemeente Amsterdam. Één van deze zes kunstwerken (de steltloper) is gesitueerd op het terrein dat in erfpacht is uitgegeven aan RAI. De Gemeente is hiervoor verantwoordelijk en vrijwaart RAI voor alle aanspraken op vergoeding als gevolg van schade veroorzaakt door of aan het kunstwerk. RAI is voor dit kunstwerk niet aansprakelijk in de zin van artikel 6:174 BW.

8. PARTIJEN KOMEN OVEREEN

Ten aanzien van de openbare gebieden in het RAI Gebied (Gebied Geel en Blauw):

- a) dat RAI het dagelijks beheer en groot onderhoud van de wegverharding, beplanting, afvalbakken, afrastering en het (straat-) meubilair uitvoert op minimaal CROW⁸ B niveau en de daarbij horende schouwen en inspecties om te voldoen aan de wettelijke regels;
- b) dat het beheer door RAI van Gebied Geel en Blauw uitsluitend is beperkt tot maaiveldniveau;
- c) dat er een nulmeting van het RAI Gebied is gedaan door het kwaliteitsteam van stadsdeel Zuid waarin Partijen aangegeven hebben wat een acceptabel kwaliteitsniveau is (naast de CROW norm) voor enkele Beheeronderdelen (zie *Bijlage 9*. Nulmeting verharding en *Bijlage 10*. Nulmeting onkruid);
- d) dat RAI voor de uitvoering van het dagelijks beheer en groot onderhoud van de Beheeronderdelen in deze openbare gebieden een vergoeding ontvangt van de Gemeente (zie *16. Beheer- en onderhoudskosten*);
- e) dat RAI zich verbindt aan de afspraken omtrent het gebruik van de openbare ruimte (zie *12. Gebruik van het Beheergebied*);
- f) dat RAI redelijke medewerking (toegang etc.) verleent zodat de Gemeente haar plicht kan vervullen tot het uitvoeren van schouwen en inspecties van de openbare gebieden;

⁸ De naam CROW is een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. De non-profitorganisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. Dit gebeurt in samenwerking met alle belanghebbende partijen, waaronder: Rijk, provincies, gemeenten, adviesbureaus, uitvoerende bouwbedrijven in de grond-, water- en wegenbouw, toeleveranciers en vervoersorganisaties.

- g) dat RAI moet gedogen dat de Gemeente kabels en leidingen en andere objecten voor de openbare dienst legt, heeft en houdt van de openbare gebieden en dat diensten en bedrijven toegang krijgen voor werkzaamheden, een en ander onder voorbehoud van voorafgaand overleg tussen Partijen waarbij de Gemeente rekening zal houden met de evenementenkalender van RAI;
- h) dat RAI en/of derden dient/voor het uitvoeren van werken c.q. aanbrengen van objecten op of aan het Beheergebied in het bezit dienen te zijn van een WIOR vergunning (werken in de openbare ruimte vergunning);
- i) dat Herstel van opbrekingen door derden geschiedt door de Gemeente op kosten van de betreffende derden conform de herstraat tarieven binnen de Gemeente.

voor de niet-openbare gebieden in het RAI Gebied (Gebied Roze):

- j) dat RAI het dagelijks beheer en groot onderhoud (als gedefinieerd in de Overeenkomst) op een acceptabel niveau maar minimaal op CROW C niveau uitvoert en de daarbij horende schouwen en inspecties om te voldoen aan de wettelijke regels;
- k) dat het beheer door RAI van Gebied Roze uitsluitend is beperkt tot maaiveldniveau;
- l) dat de Gemeente een reinigingsvergoeding betaalt voor het potentiële gebruik van het Europaplein door publiek (zie 16. *Beheer- en onderhoudskosten*);
- m) dat RAI zelf verantwoordelijk is voor de uitvoering van het dagelijks beheer en groot onderhoud aan de Beheeronderdelen in Gebied Roze en hier geen vergoeding voor ontvangt;
- n) dat RAI redelijke medewerking (toegang etc.) verleent zodat de Gemeente haar plicht kan vervullen tot het uitvoeren van schouwen en inspecties aan Gebied Roze (zie 15. *monitoren*);
- o) dat RAI gedooft dat de Gemeente kabels en leidingen en andere objecten voor de openbare dienst legt, heeft en houdt in Gebied Roze en dat diensten en bedrijven toegang krijgen voor werkzaamheden, een en ander onder voorbehoud van voorafgaand overleg tussen Partijen waarbij de Gemeente rekening zal houden met de evenementenkalender van RAI;
- p) dat RAI en/of derden voor het uitvoeren van werken c.q. aanbrengen van objecten in het bezit dienen te zijn van een WIOR vergunning (werken in de openbare ruimte vergunning);
- q) dat herstel van opbrekingen op of aan Gebied Roze door derden geschiedt door de Gemeente op kosten van de betreffende derden conform de herstraat tarieven binnen de Gemeente.

9. AANSPREEKPUNTEN EN OVERLEG

- a) Partijen zorgen voor een aanspreekpunt met betrekking tot beheer, onderhoud en gebruik van het RAI Gebied. Vanuit de Gemeente zal aanspreekpunt zijn de wijkmanager van Stadsdeel Zuid. Voor de RAI is dat de manager Bouw en Techniek.
- b) Partijen zullen tenminste één keer per jaar samenkomen voor een beheeroverleg (het "Beheeroverleg") met als doel (i) elkaar op de hoogte te houden van ontwikkelingen en agenda's, (ii) het kwaliteitsniveau van het RAI Gebied te borgen, en (iii) te monitoren en waar nodig bij te sturen. Daarnaast worden bij het Beheeroverleg afspraken met betrekking tot controle op naleving, looptijd, gebruik, aansprakelijkheid en schade ten aanzien van het RAI Gebied getoetst. Een overzicht van de wijze van monitoren en evalueren is aan deze Overeenkomst gehecht als *Bijlage 6*.

- c) Voor afstemming over de stations en andere Beheeronderdelen van Dienst Metro wordt assetmanager Metro, Afdeling eigendom en beheer van Dienst Metro bij het Beheeroverleg uitgenodigd.

10. AFSPRAKEN OMTRENT OPLEVERING

In het kader van de correcte oplevering van het Beheergebied door de Gemeente, zijn Partijen als volgt overeengekomen omtrent de verantwoordelijkheid van de Gemeente:

- a) De Gemeente (Dienst Zuidas in samenwerking met Noord-Zuidlijn) zal voor eigen rekening en risico doch in goed overleg met RAI zorgdragen voor adequate bescherming van de bomen op het Europaplein in het Beheergebied;
- b) In het kader van aanhoudende wateroverlast op het Europaplein in het Beheergebied zal RAI foto's nemen van situaties waar wateroverlast bestaat en aan de hand waarvan RAI een aantal mogelijke oplossingen zal voorstellen en deze met de Gemeente (Dienst Zuidas) zal bespreken. RAI zal voor rekening en risico van de Gemeente (Dienst Zuidas) een aannemer aansturen die de oorzaak van de wateroverlast zal verhelpen.
- c) In het kader van de beschadiging aan de trottoirbanden van de rij- cq dienstweg over het Europaplein in het Beheergebied zullen RAI en de Gemeente (Dienst Zuidas) overleggen over een oplossing daarvoor. RAI zal voor rekening en risico van de Gemeente (Dienst Zuidas) een aannemer aansturen die de beschadiging zal repareren.
- d) Om zettingen ten gevolge van de bouw van de NZlijn onder het Europaplein te kunnen verminderen of te voorkomen is door IBA een inschatting gemaakt van de oorzaak van de bestaande zetting. De bevindingen en oplossingen zijn beschreven in het rapport Concept notitie Zettingen Europaplein opgesteld (29-11-2013), in opdracht van Dienst Metro, en zijn geaccordeerd door stadsdeel Zuid en RAI.

In overleg tussen RAI, stadsdeel Zuid, en Dienst Metro is besloten dat:

- a) In het RAI Gebied aan de zuidzijde van het voorplein, ingesloten door station Europaplein en parkeergarage P3, is door de Gemeente een gefundeerde plaat toegepast. De weg in het RAI Gebied wordt intensief bereiden en herhaaldelijk afsluiten voor herstraten is niet acceptabel.
- b) In het overige deel van het RAI Gebied langs en boven de tunnel van de NZlijn is gekozen voor herstraten. Er is in de zomer van 2014 herstraat. De verwachting is dat de grootste zettingen hebben plaatsgevonden. Het toepassen van stootplaten bemoeilijkt het toekomstig onderhoud en stootplaten zijn door montagepunten van RAI-tenten niet overal toepasbaar.
- c) Mochten na het in gebruik nemen van de metro opnieuw zettingen ontstaan dan zal er ca. één jaar na start exploitatie van de metro nogmaals worden herstraat. Daarna zijn Partijen verantwoordelijk zoals vastgelegd in deze Overeenkomst.
- d) Indien na deze maatregelen toch rondom het tracé van de tunnel van de NZlijn substantieel meer verzakkingen optreden dan verwacht kan worden van normale gezette grond, zal dit door Gemeente worden opgelost.

11. KWALITEITSNIVEAUS

Om het beheer van het Beheergebied in technische zin vast te leggen wordt de CROW methodiek gehanteerd. Het betreft altijd de meest recente CROW-publicatie met de kwaliteitscatalogus openbare ruimte.

12. GEBRUIK VAN HET BEHEERGEBIED

- a) RAI plaatst anders dan uit veiligheid of openbare orde overwegingen geen hek of andere afscheiding rondom het RAI Gebied, noch ter afscheiding van de daarvan deel uitmakende openbare- en niet openbare gebieden, omdat het vanuit stedenbouwkundige kwaliteit niet wenselijk is.
- b) Voertuigen en objecten van RAI en bezoek van RAI dienen op eigen terrein geplaatst te worden. Gebied Geel en Blauw dienen vrij te blijven van gebruik door RAI. Het tijdelijk opstellen van objecten, voertuigen

en kranen is ook niet toegestaan tenzij anders overeengekomen. Gebied Geel en Blauw moeten om technische redenen vrij blijven voor het functioneren van het metrostation en beschikbaar zijn als openbaar gebied voor omwonenden en andere gebruikers.

- c) Dienstvoertuigen van Dienst Metro hebben een vaststaande aanrijdroute naar en parkeerplekken bij de toegangen van het metro station. RAI houdt deze routes te allen tijde vrij. Tijdens het International Broadcasting Convention (IBC het jaarlijks terugkerende evenement met meer dan 50.000 internationale bezoekers) of in overleg tijdens een ander dergelijk groot evenement mag de route uit het oogpunt van veiligheid of openbare orde gestremd zijn en wordt gebruik gemaakt van de alternatieve aanrijdroute (zie kaart in *Bijlage 3. openbare ruimte*).
- d) RAI zorgt dat de oost-west fietsverbinding in het RAI Gebied ten alle tijden open en toegankelijk is. Tijdens de IBC, of in overleg tijdens een ander dergelijk groot evenement, kan RAI de fietsroute uit het oogpunt van veiligheid of openbare orde afsluiten. Dit moet worden aangevraagd bij de Gemeente door het nemen van een verkeersbesluit. Voorwaarde voor het afsluiten van deze fietsverbinding is de aanwezigheid van een goede omleidingsroute. Indien RAI om andere redenen dan de IBC het fietspad gedeelte op het voorplein in het RAI Gebied nodig heeft voor activiteiten, wordt de fietsverbinding niet afgesloten, maar kan het fietsverkeer naar de naastgelegen rijbaan verplaatst worden. Hierbij geldt de voorwaarde dat deze veilig en gescheiden van autoverkeer wordt uitgevoerd.
- e) RAI staat toe en werkt in overleg met de Gemeente mee met redelijke aanpassingen aan de huidige oost-west fietsroute. Op lange termijn werkt RAI in overleg mee aan een veilige en volwaardige oost-west fietsroute.
- f) Het gebruik van het voorplein in het RAI Gebied (m.u.v. het openbare gebied) als evenemententerrein is mogelijk maar er dient rekening gehouden te worden met de maximale belasting, nl. verkeerklasse 60 (puntbelasting 5 kn/m²). Bij het plaatsen van stempels, kranen en objecten dient met berekeningen een plan gemaakt te worden voor rijplaten, stempelplaten e.d. en deze voor te leggen aan de wegbeheerder van stadsdeel Zuid om aan deze eis te voldoen.
- g) Ten behoeve van een goede verkeersdoorstroming, zijn Gemeente en RAI overeengekomen dat RAI afspraken met een of meerdere TTO's zal maken omtrent het gebruik van het terrein rond de RAI. Gelet op de aanbeveling van de ombudsman in zijn rapport d.d. 31 mei 2011, zal RAI alle taxibedrijven (ook wel TTO's) een faire kans geven om mee te doen aan dergelijke afspraken. Hiertoe zal RAI in de loop van 2015 een tender voorbereiden.

13. NIETJESOVEREENKOMST

Plaatsen van de fietsnietjes

Op verzoek van RAI wordt plaatsing van een deel van de fietsnietjes bij de stationsingangen uitgesteld tot net voor in gebruikname van de NZlijn. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen Dienst Metro, RAI en Stadsdeel Zuid in de 'nietjesovereenkomst' waarvan een kopie aan deze Overeenkomst is gehecht als Bijlage 11.. Onderdeel van deze afspraken is dat RAI:

- a) het gebied achter de stationsingangen van de NZlijn kan gebruiken voor haar activiteiten tot net voor in gebruikname van de NZlijn (zie *Bijlage 4. tijdelijk gebruik van openbaar gebied tot in gebruikneming NZLijn*);
- b) het gebied oplevert met nietjes voor in gebruikname van de NZlijn;
- c) dat oplevering geschiedt conform de gestelde eisen in de Overeenkomst (opleveren conform CROW A)

14. AANPASSINGEN AAN ERFPACHTGRENS

Nu de Noord/Zuidlijn bijna gereed is wordt duidelijk dat het gebied dat niet in erfpacht is uitgegeven ten behoeve van de Noord/Zuidlijn stations groter dan noodzakelijk is. Dit belemmert het functioneren van RAI tijdens grote evenementen. Derhalve wordt voorgesteld het RAI Gebied te vergroten rond de noordelijke stationsingang en te verkleinen rond de zuidelijke stationsingang. Deze wijzigingen worden meegenomen zodra door andere ontwikkelingen erfpachtwijzigingen worden doorgevoerd. Deze Overeenkomst gaat alvast uit van de in deze Overeenkomst voorgestelde erfpachtwijziging op het Europaplein. Zie *Bijlage 5. Voorstel tot erfpachtwijziging*.

15. MONITOREN

Uitgangspunt is dat het RAI Gebied op een zo efficiënt mogelijke wijze een hoogwaardige uitstraling heeft en behoudt. Het RAI Gebied moet schoon, heel en veilig gehouden worden zodat monitoring wenselijk is (zie *Bijlage 6. Monitoren en evalueren*). Partijen hebben de huidige kwaliteit middels een nulmeting /verwijzing-vastgelegd en accepteren deze kwaliteit. Zie *bijlage 9 en bijlage 10*.

De openbare gebieden (Gebied Geel en Blauw):

- Voor Schoon geldt de afspraak dat het stadsdeel maandelijks de onderhoudskwaliteit monitort aan de hand van kwaliteitsbeelden op vijf meetpunten als uiteengezet in Bijlage 6. De schouw wordt door de Gemeente verwerkt in een kwartaalrapportage en besproken tijdens het Beheeroverleg;
- Voor de onderdelen Heel en Veilig geldt de afspraak dat RAI jaarlijks het gebied schouwt en inspecties uitvoert conform de wettelijke regelgeving; Deze schouw wordt ook door de Gemeente jaarlijks uitgevoerd en besproken tijdens het Beheeroverleg;
- Voor de onderdelen Heel en Veilig geldt de afspraak dat de gemeente twee keer per jaar de openbare gebieden schouwt op de onderdelen 'Heel' en 'Veilig'. Deze schouw wordt uitgevoerd in opdracht van de wijkmanager van stadsdeel Zuid en besproken tijdens het Beheeroverleg.

De niet-openbare gebieden (Gebied Roze):

- Voor Schoon geldt de afspraak dat het stadsdeel maandelijks de onderhoudskwaliteit monitort aan de hand van kwaliteitsbeelden op een vijftal punten. Deze schouw wordt verwerkt in een kwartaalrapportage en besproken tijdens het Beheeroverleg;
- Voor de onderdelen Heel en Veilig geldt de afspraak dat RAI voldoet aan de schouwen en inspecties om te voldoen aan de wettelijke regelgeving. Deze schouw wordt uitgevoerd in opdracht van RAI en besproken tijdens het Beheeroverleg;
- Stadsdeel Zuid controleert of RAI zich aan de landelijke richtlijnen van veiligheid houdt.

16. BEHEER- EN ONDERHOUDSKOSTEN

Beheer en onderhoud van de openbare gebieden (Gebied Geel en Blauw)

Voor een objectieve benadering van de beheer-en onderhoudskosten van het RAI Gebied is Grontmij gevraagd een analyse daarvan te maken. Hierbij is enerzijds gekeken naar de kosten voor het dagelijks beheer (Schoon) en onderhoud (Heel), maar ook naar de vervangingskosten (op verzoek van RAI). Het rapport geeft weer welke beheer- en onderhoudsmaatregelen nodig zijn om het gebied op het gewenste niveau te houden. Dit behelst het dagelijks beheer, klein en groot onderhoud.

Beheerovereenkomst Amsterdam RAI versie 12 december 2014.doc

De tabel in *Bijlage 7. Onderbouwing van de jaarlijkse beheerkosten op basis van "Raming Beheerkosten RAI-terrein (Grontmij, 25 augustus 2014)"* is gemaakt aan de hand van gegevens uit het rapport "Raming beheerkosten RAI" van Grontmij. Hierbij zijn de kleine wijzigingen in erfpachtgebied reeds meegenomen.

Reinigingsvergoeding

Gebied Roze blijft potentieel toegankelijk voor langzaam verkeer, daar er geen permanente omheining rond Gebied Roze geplaatst wordt en de scheiding tussen het openbare deel en het niet-openbare deel niet duidelijk aangegeven staat. Het langzaam verkeer dat gebruik kan maken van de Wegen kan voor verontreiniging zorgen. De Gemeente vergoedt deze potentiële verontreiniging middels een reinigingsvergoeding. Zie *bijlage 8* voor de berekening van deze reinigingsvergoeding. De berekening van bovengenoemde reinigingsvergoeding is gebaseerd op het aantal vierkante meters Gebied Roze en de kosten uit de "Raming beheerkosten RAI" (tabel in *Bijlage 7. Onderbouwing van de jaarlijkse beheerkosten op basis van "Raming Beheerkosten RAI-terrein (Grontmij, 25 augustus 2014)"*).

De reinigingsvergoeding bedraagt € 3.674 per jaar (prijspeil 2014).

Onderhoud fietsnietjes

Onderhoud aan fietsnietjes kost jaarlijks €11,11 per fietsnietje (prijspeil 2014).

In het ontwerp van het gebied rond de stations van de NZlijn zijn een groot aantal fietsnietjes (306 stuks) voorzien. Een deel hiervan (70 stuks) wordt in 2014 geplaatst, en op verzoek van RAI een deel net voor in gebruikname van de NZlijn. Doordat het plaatsen van een deel van de fietsnietjes rond de metro stations uitgesteld is, wordt de totale vergoeding voor het onderhoud van de fietsnietjes evenredig uitgesteld totdat deze zijn geplaatst. Na plaatsing van fietsnietjes overeenkomstig de Nietjesovereenkomst zal de Gemeente voor het onderhoud van de fietsnietjes aan RAI de volledige onderhoudskosten voor fietsnietjes betalen van €3.400.

In 2014 zijn 70 fietsnietjes geplaatst. Hierbij hoort een onderhoudsbudget van [€777].

Totaal beheer en onderhoudsbudget

Gelet op bovenstaande komt het totaal door de Gemeente aan RAI jaarlijks te betalen bedrag aan beheer en onderhoudsbudget op $(€35.100 - €3.400 \text{ (fietsnietjes)} + €777 + €6.900) + €3.674 = €42.274$ (prijspeil 2014). Na plaatsing van de laatste fietsnietjes, zal het totaal door de Gemeente aan RAI jaarlijks te betalen bedrag aan beheer en onderhoudsbudget komen op $(€35.100 + €6.900 + €3.674) = €45.674$ (prijspeil 2014).

Partijen komen overeen dat het te betalen bedrag aan beheer en onderhoudsbudget jaarlijks zal worden geïndexeerd conform het CPI.

17. INGANGSDATUM, EVALUATIE EN LOOPTIJD

Ingangsdatum

De Overeenkomst gaat in per 1 januari 2015 onder voorbehoud van (i) vaststelling van de Overeenkomst door het DB van bestuurscommissie van Stadsdeel Zuid, (ii) vaststelling van het ongewijzigde wegonttrekkingsbesluit ten aanzien van de Wegen door de bestuurscommissie van Stadsdeel Zuid en (iii) ondertekening van de Overeenkomst door beide Partijen.

Looptijd

Deze Overeenkomst wordt aangegaan voor een periode van één jaar vanaf de ingangsdatum, tot 1 januari 2016. De Overeenkomst zal steeds automatisch stilzwijgend worden verlengd met een periode van één jaar

tenzij een van de Partijen de Overeenkomst opzegt middels een schriftelijke mededeling aan de andere Partij tenminste twee maanden vóór de afloop van de lopende termijn.

Partijen gaan in deze Overeenkomst uit van de huidige bestemming en inrichting van het RAI Gebied en maken geen afspraken over eventuele functieaanpassingen en daarmee samenhangende herinrichting of vervanging van het RAI Gebied. Eén jaar voor het einde van de bestaande Erfpacht beoordelen Partijen of de huidige inrichting van het RAI Gebied volstaat. Op basis van de afspraken over de waarde van het RAI Gebied worden ook afspraken over herinrichting, gebruik en beheer en daarbij horende financiële verantwoordelijkheid hernieuwd.

Evaluatie

Partijen zullen hun afspraken zoals vastgelegd in deze Overeenkomst jaarlijks evalueren middels een gezamenlijk overleg dat zal worden gehouden tenminste drie maanden voorafgaand aan het einde van een lopende termijn. In deze eerste evaluatie wordt de evaluatie frequentie voor volgende jaren bepaald. Indien hierover geen nadere afspraken worden gemaakt, wordt een jaarlijkse evaluatie bepaald.

18. BASISINFORMATIE

Voor deze Overeenkomst is de volgende basisinformatie gebruikt:

- Rapport evaluatie Europaplein, Grontmij, 23-05-2012
- Raming beheerkosten RAI terrein, Grontmij, 25-08-2014
- Concept notitie Zettingen Europaplein, IBA, 29-11-2013
- Erfpachtovereenkomst, OGA, 08-04-2013
- Nietjesovereenkomst, Dienst Metro, 01-08-2014

19. BETALINGSVOORWAARDEN

De Gemeente zal het jaarlijkse beheer en onderhoudsbudget als genoemd in 16. *Beheer en onderhoudskosten* hierboven steeds aan RAI voldoen vóór 31 januari van het lopende jaar waarop het budget betrekking heeft.

20. ONDERTEKENING

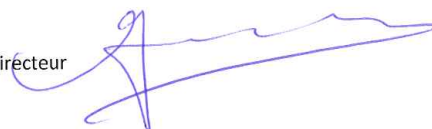
Dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid

S. Capel
de voorzitter van het dagelijks bestuur
Datum:



Bestuur/Directie RAI

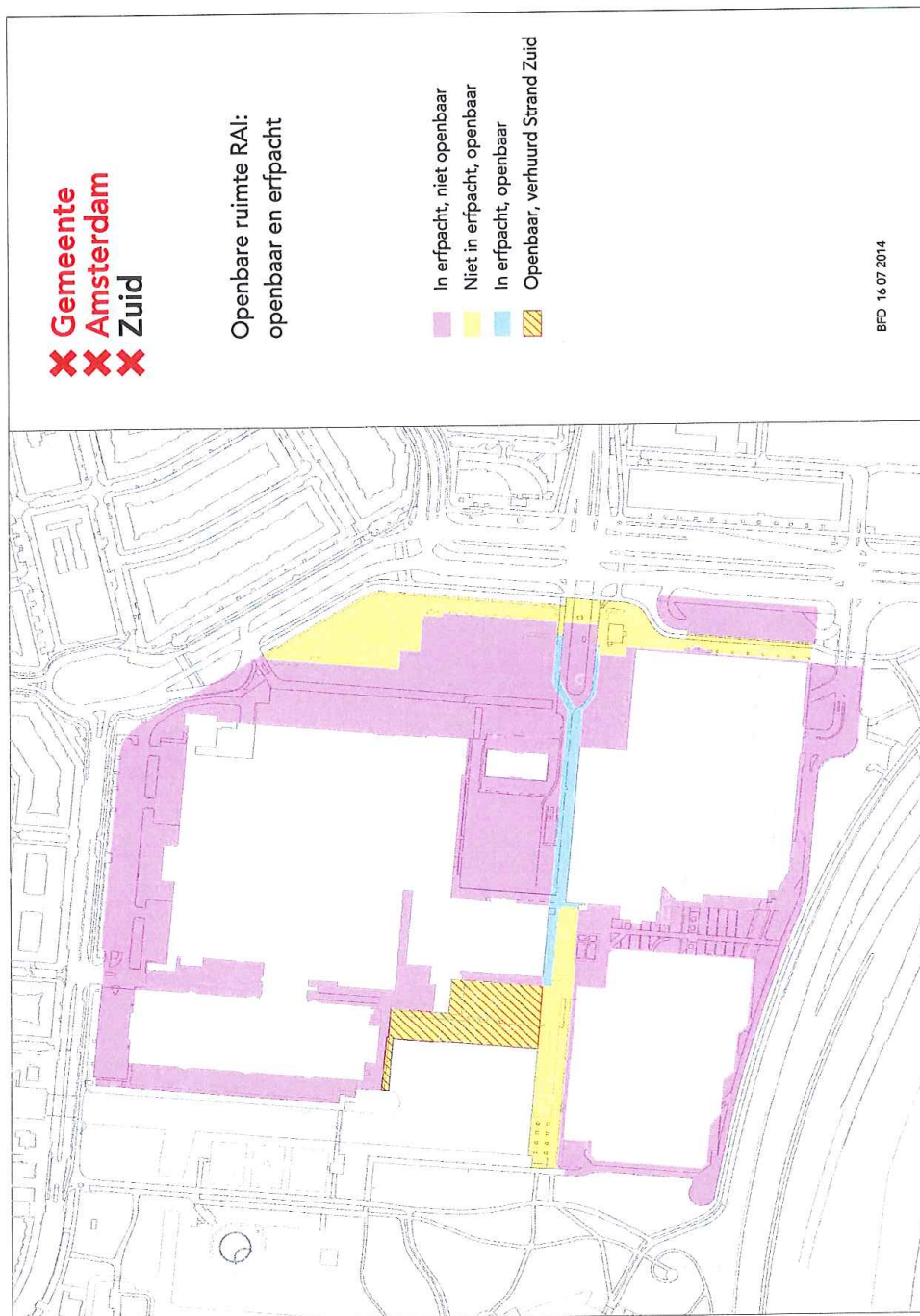
A.J. Bakker
Algemeen directeur
Datum:



J. van den Bosch
Directeur Procuratie en Gebouw
Datum: 17/2/2015



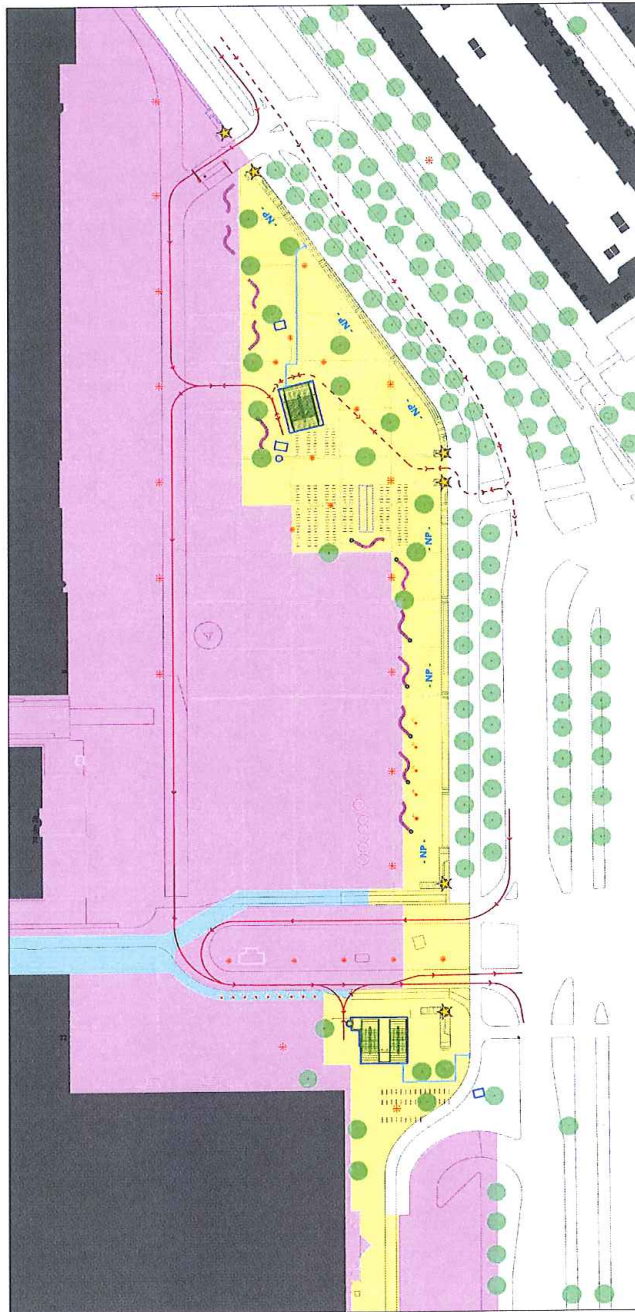
BIJLAGE 1. KAART OPENBARE RUIMTE RAI; OPENBAAR OF IN ERFPACHT



BIJLAGE 2. GEBIEDEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

Gebied	Juridische aansprakelijkheid ligt bij	Uitvoering van het dagelijks beheer en groot onderhoud	Financieel verantwoordelijk voor dagelijks beheer en groot onderhoud
In erfpacht, openbaar	Gemeente	RAI	Gemeente
Niet in erfpacht, openbaar	Gemeente	RAI	Gemeente
In erfpacht, niet openbaar	RAI	RAI	RAI

BIJLAGE 3. OPENBARE RUIMTE



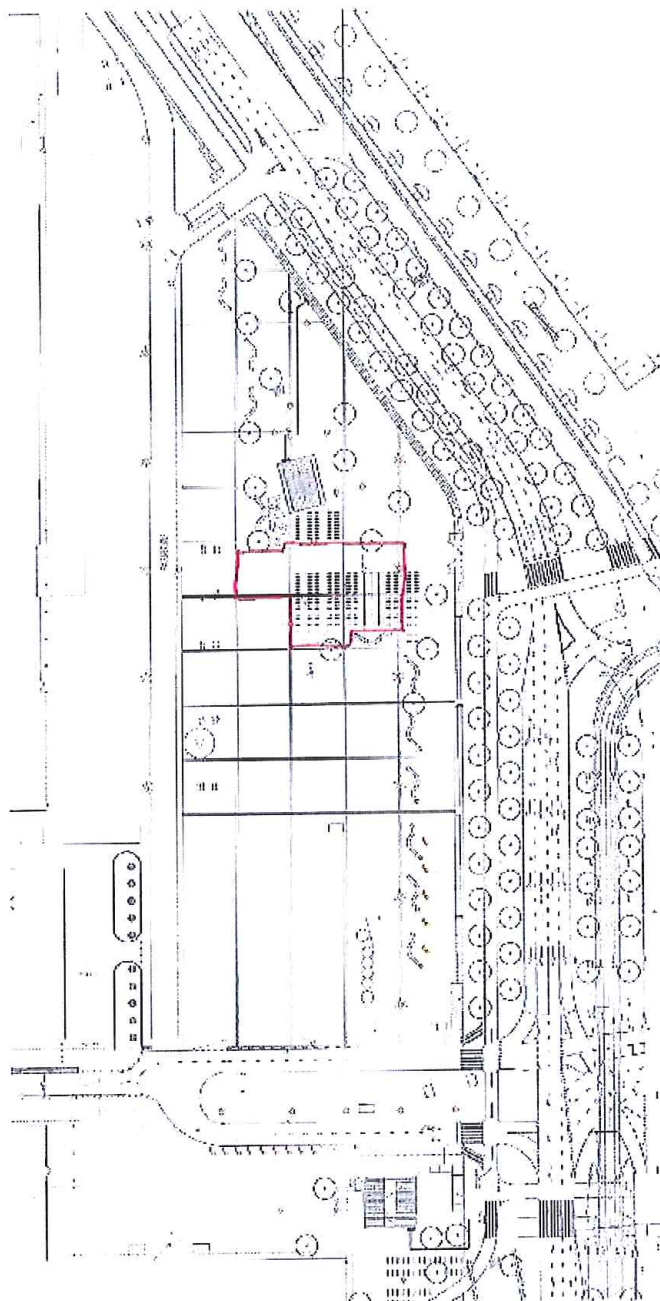
**Gemeente
Amsterdam
Zuid**

Openbare ruimte RAI:
voorplein

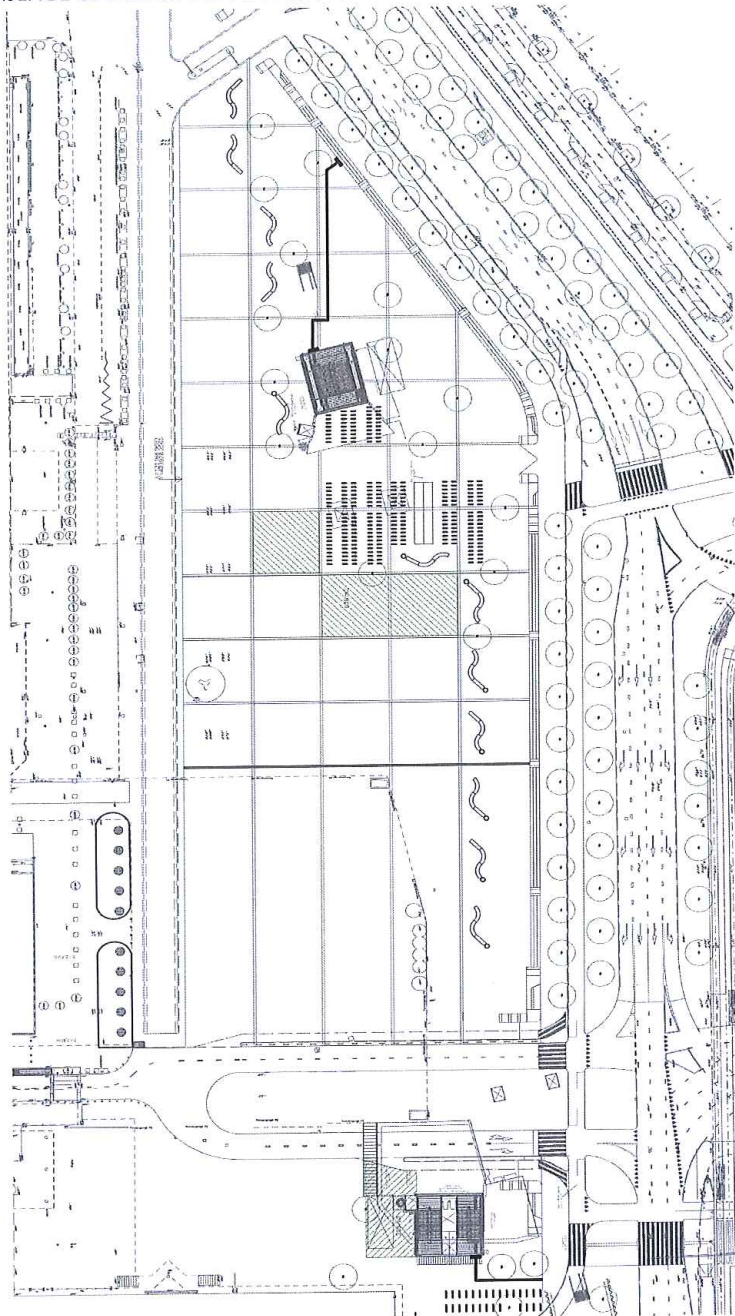
- ☆ Kunstwerk van G. Bijl
- Handzieren bankje
- Afvalbak
- ☀ Lichthouten
- ☀ Vlaggenmaat
- ☀ Fietsschildje
- ☐ Fietsparenoek
- Geleidelijn met gidsreep

- Niet in erfacht, openbaar
- In erfacht, niet openbaar
- In erfacht, openbaar
- NP - In deze zone mag niet worden geparkeerd
- ☐ Objecten te behoren door Dienst Metro
- Aanrijroute dienstvoertuigen Dienst Metro
- - - - Alternatieve aanrijroute dienstvoertuigen Dienst Metro tijdens IBC

BIJLAGE 4. TIJDELIJK GEBRUIK VAN OPENBAAR GEBIED TOT IN GEBRUIKNEMING NZLIJN



BIJLAGE 5. VOORSTEL TOT ERFPACHTWIJZIGING



BIJLAGE 6. MONITOREN EN EVALUEREN

Tabel. Monitoren en evalueren tijdens Beheeroverleg

Onderdeel	Frequentie	Opsteller rapportage	rapportagevorm	Overleg met/verzending aan
Schoon, heel, veilig en Groen	1 x per maand	Kwaliteitscoördinator stadsdeel Zuid	Maandelijkse kwaliteitsmeting (email verspreiding)	Verzenden aan: 1. Wijkmanager, Stadsdeel Zuid 2. Beheerfunctionaris, RAI
Schoon, heel, veilig en Groen	1 x per jaar	Kwaliteitscoördinator stadsdeel Zuid beheerfunctionaris RAI	Schouwrapport RAI (1 x per jaar) Schouwrapport Stadsdeel Zuid (2 x per jaar) VTA maandelijkse kwaliteitsmeting Stadsdeel Zuid	Overleg met: 1. Wijkmanager, Stadsdeel Zuid 2. Manager Bouw en Techniek, RAI 3. Afd. eigendom & beheer Dienst Metro

Functie	2014 in functie
Wijkmanager Stadsdeel Zuid	Peter Smit
Kwaliteitscoördinator stadsdeel Zuid	Anita Peperkamp
Assetmanager Metro, Afdeling eigendom en beheer Dienst Metro	Bauke Hoogzand
RAI, manager Bouw en Techniek	Wilco van den Born

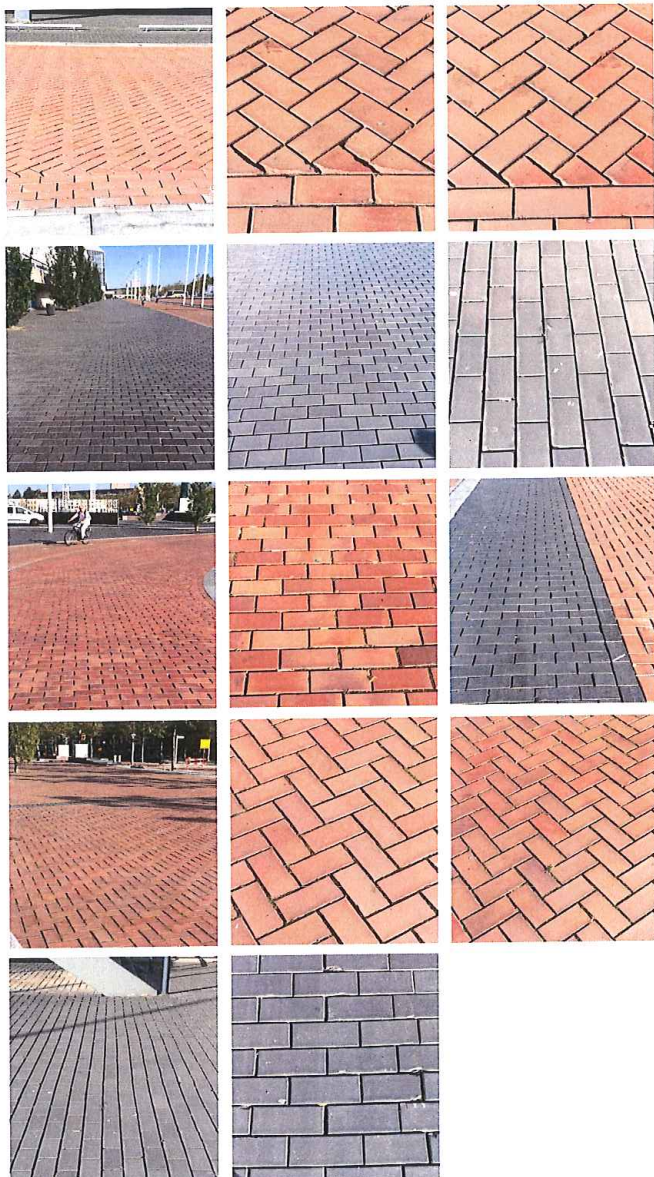
BIJLAGE 7. ONDERBOUWING VAN DE JAARLIJKSE BEHEERKOSTEN OP BASIS VAN
"RAMING BEHEERKOSTEN RAI-TERREIN (GRONTMIJ, 25 AUGUSTUS 2014)"

heel en veilig	CROW	Niet openbaar	openbaar	fietspad	Totaal
wegbeheer					
klein onderhoud		14.000	1.600	200	15.800
groot onderhoud		31.800	3.300	400	35.500
	som	45.800	4.900	600	
schoon					
	CROW	Niet openbaar	openbaar	fietspad	totaal
verhardingen					
elementenverharding	B	9.900	3.800	400	14.100
elementenverhardingen	C	2.000	600	200	2.800
Gesloten verharding/ beton	B	100	100		200
Gesloten verharding/ beton	C	3.000		100	3.100
Gladheidsbestrijding			2.000	2.400	4.400
Afwatering					
lijngoot	n.v.t.	600	700	200	1.500
Groen					
Gazon	B	600			600
Gazon	C	1.500			1.500
Sierheesters	C	11.100			11.100
Meubilair					
Prullenbak	B	2.200	7.800		10.000
Prullenbak	C	4.400	1.500		5.900
Zitbank	B	1.700	4.400		6.100
Zitbank	C	600	200		800
Fietsnietjes	B		3.400		3.400
Afzetpalen/boombeugels/hekjes	B	9.100		2.400	11.500
Afzetpalen/boombeugels/hekjes	C	800			800
Overig					
Halfverharding/kiezels	C	2.600	200	600	3.400
trap	B	400	5.500		5.900
	som	52.800	32.700	6.300	
	totaal	€ 96.400	€ 35.100	€ 6.900	

BIJLAGE 8. BEREKENING REINIGINGSVERGOEDING VOETGANGERS EN FIETSERS OVER NIET-OPENBAAR DEEL VAN HET EUROPAPLEIN

Oppervlaktes		
CROW niveau B in erfpacht	38.496 m ²	100%
In erfpacht	28.390 m ²	73%
Kosten reiniging		
CROW niveau B in erfpacht	€10.000	100%
Deel in erfpacht	€7.349	73%
Aantal dagen dat Europaplein voor publiek toegankelijk is		50%
Vergoeding voor reiniging voor publiekstoegankelijkheid	€3.674	50%

BIJLAGE 9. NULMETING VERHARDING



NB. Voor de afronding van de werkzaamheden van Dienst Zuidas en de NZ zijn nog enkele restpunten die opgelost dienen te worden. Hierbij bevestigt de Gemeente dat deze restpunten in goed overleg dienen te worden opgelost overeenkomstig de gemaakte lopende afspraken, waarbij
a)RAI een voorstel doet over een verbetering van de afwatering en dit ter goedkeuring voorlegt aan Dienst Zuidas, en
b)Dienst Zuidas voor het eind van 2014 een voorstel doet over aanpassingen ter verbetering van losliggende trottoirbanden.

Bijlage 10. nulmeting onkruid

CROW A

CROW B

CROW C



BIJLAGE 11. NIETJESOVEREENKOMST

Bezoekadres
Stationsplein 7
1012 AB Amsterdam

Postbus 2181
1000 CD Amsterdam
Telefoon 020 556 5080
Fax 020 556 5708
www.amsterdam.nl/metro



Gemeente Amsterdam
Dienst Metro

Retouradres: Dienst Metro, Postbus 2181, 1000 CD Amsterdam

RAI BV Amsterdam
De heer J. van den Bosch
Postbus 77777
1070 MS AMSTERDAM



Datum	1 augustus 2014
Ons kenmerk	SOMGR/UIT/00033
Uw kenmerk	
Behandeld door	Delmar, Holte
Doorkiesnummer	020 556 5488
E-mail	H.delmar@metro.amsterdam.nl

Kopie aan

Bijlage

Onderwerp

Tekening ontwerp nummer F53V_717

Uitstel plaatsen nietjes bij de Noordingang van station Europaplein (RAI)

Geachte heer Van den Bosch,

Stadsdeel Zuid en de Zuidas hebben in overleg met de RAI een plan gemaakt voor de inrichting van het Europaplein. Namens Dienst Metro zouden in de zomer van 2014, als onderdeel van dit plan, circa 650 fietsparkeerplaatsen bij de noord- en de zuidingang van het station Europaplein gerealiseerd worden. Tussen de directies van de RAI en de Dienst Metro is afgesproken om het plaatsen van de nietjes ten behoeve van de fietsparkeerplaatsen bij de noordingang van het station Europaplein uit te stellen tot eind 2016 en dat de plaatsing door Amsterdam RAI worden verzorgd. In dat kader hebben de Dienst Metro en de RAI de volgende afspraken gemaakt, vooruitlopend op de beheerovereenkomst die de RAI binnenkort met stadsdeel Zuid zal sluiten.

De RAI zal ervoor zorgdragen dat uiterlijk op 31 december 2016 in totaal 257 nietjes – die reeds door Dienst Metro zijn aangeschaft – en het fietsparkeervak bij de noordingang van het metrostation Europaplein gerealiseerd worden volgens bijgaande tekening conform CROW A niveau (CROW publicaties 145 en 288). De RAI is bekend met de bijzondere omstandigheden in verband met deze werkzaamheden. De nietjes moeten worden aangebracht op een speciale constructie, waarbij meerdere nietjes op metalen strips worden bevestigd, omdat het dak van het metrostation ter plaatse van de noordingang hoog ligt. Voorts zal in verband met het plaatsen van de strips en de nietjes (een deel van) de bestrating verwijderd moeten worden, waardoor deze kapot kan gaan. Omdat de stenen geen standaard product zijn en alleen in grote hoeveelheden geproduceerd en

1 augustus 2014
SOMGRUIT/00033
Pagina 2 van 2

~~Stadsdeel Amsterdam~~
~~Dienst Metro~~



afgenomen kan worden is de RAI verantwoordelijk een strategische voorraad stenen aan te houden voor deze werkzaamheden.

Dienst Metro zal omstreeks 15 augustus de benodigde nietjes aan Amsterdam RAI leveren op een nog nader te bepalen locatie binnen of nabij Amsterdam RAI. Deze nietjes zullen vervolgens door Amsterdam RAI – voor eigen rekening – op adequate wijze (veilig en voldoende droog) worden opgeslagen. De RAI ontvangt in verband met de werkzaamheden die benodigd zijn voor het plaatsen van de nietjes, de tijdelijke opslag en in mindering hierop eventuele kosten voor uitstel een totaalbedrag van € 36.024,-; dit bedrag zal worden voldaan door Dienst Metro nadat de werkzaamheden naar tevredenheid van stadsdeel Zuid zijn verricht ~~(eenform het beheeroverleg)~~ en de nietjes aan stadsdeel Zuid zijn overgedragen.

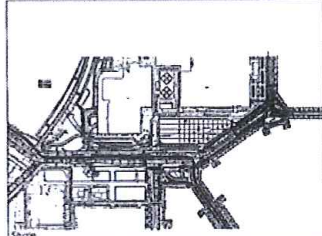
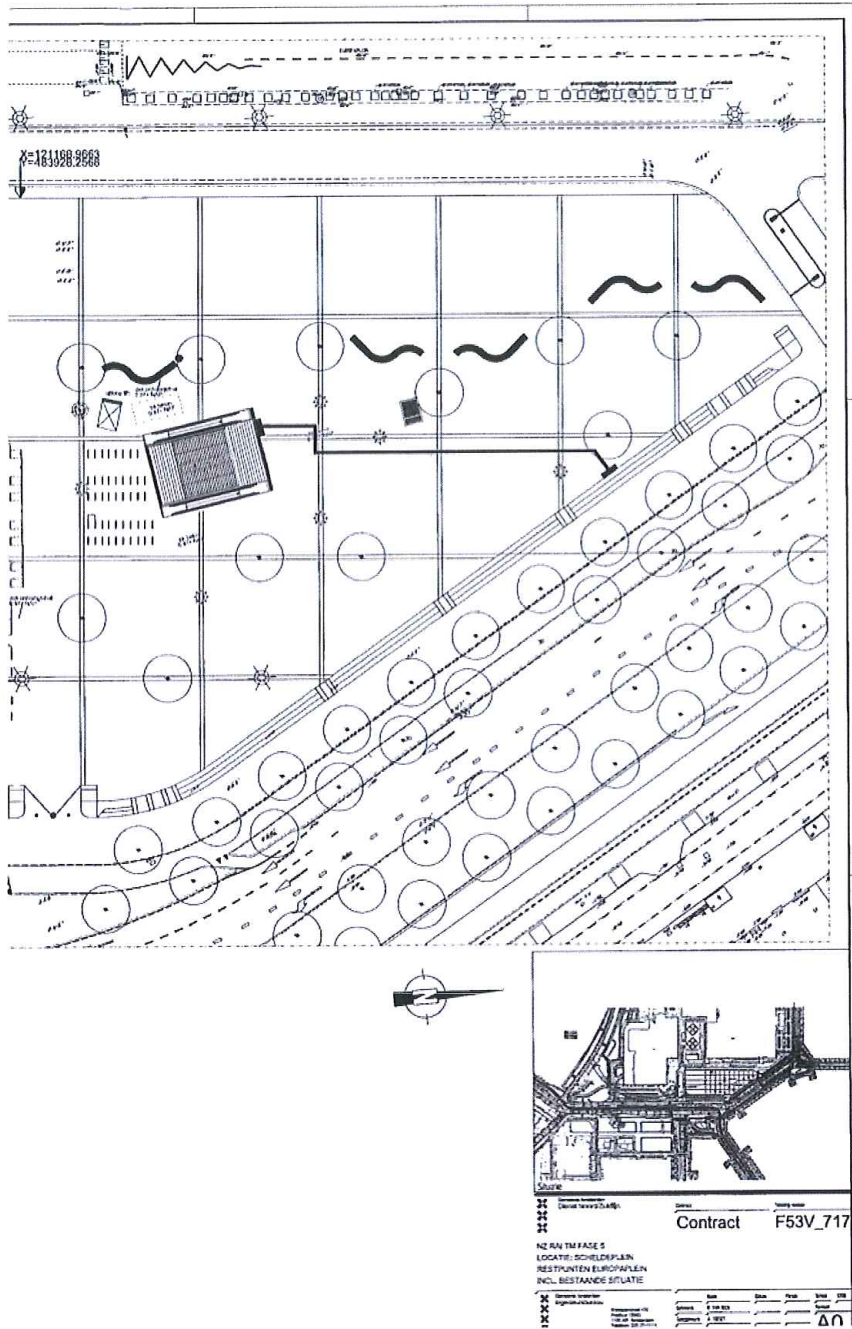
Ter bevestiging van bovenstaande afspraken verzoek ik u deze brief te ondertekenen en mij een ondertekend exemplaar toe te sturen.

Met vriendelijke groet,
Namens Dienst Metro,

Hoite Detmar
Directeur Omgeving en Reizigers

voor akkoord,
namens Amsterdam RAI

Jan van den Bosch
Directeur Convention Centre, Productie & Gebouw



Contract F53V_717

NO RM TM FASE 5
LOCATIE: SCHELDPLAN
RES PUNTEN EUROPLANEN
INCL. BESTANDS SITUATIE

№	omschrijving	toestand	toelichting	toelichting	toelichting	toelichting	toelichting	toelichting	toelichting
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Bijlage I: Canvas model SOM

SOM canvas

Naam: _____
Datum: _____

OPGAVE

- Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

wat willen we bereiken?

gemeenschappelijke opgave
- Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

Locatie handhaven

Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

waarom is dit nodig?

Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

WETIS om te verdienen (collablab (ORD))

Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

MOMENTEN

Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

DOEL OMGEVINGSMANAGEMENT

Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

UITGANGSPUNTEN

Wat is de opgave?
- Waarom is dit nodig?
- Wat gaat de omgeving hiervan merken (kort en lange termijn)?

CONTEXT

- Wat zijn de invloeden in deze omgeving?
- Zijn er beperkingen (wetgeving) kaders waarmee rekening moet worden gehouden?
- Zijn er mogelijkheden (wetgeving) kaders waarmee rekening moet worden gehouden?

STAKEHOLDERS

- Hoe kijken stakeholders aan tegen de organisatie?
- Welke belangen hebben zij?
- Hoe kunnen we hun belangen behouden?
- Welke belangen hebben zij?
- Hoe kunnen we hun belangen behouden?

ISSUES

- Welke problemen heeft de organisatie?
- Welke problemen heeft de organisatie?
- Welke problemen heeft de organisatie?

STRAATEGIE

- Waar liggen de kansen en bedreigingen in deze omgeving?
- Welke strategieën zijn er om deze kansen te benutten en bedreigingen te vermijden?
- Welke strategieën zijn er om deze kansen te benutten en bedreigingen te vermijden?

ORGANISATIE

- Hoe is de organisatie opgezet?
- Welke functies heeft de organisatie?
- Welke functies heeft de organisatie?



Gemeente Amsterdam

Deze leidraad gaat over hoe Amsterdammers betrokken kunnen worden bij het opstellen van beleid, en bij de uitvoering daarvan. Daarbij is het belangrijk om vroeg in het proces, bewust na te denken over hoe je Amsterdammers op een betekenisvolle manier kunt betrekken. Het vroeg en bewust stilstaan bij de wijze waarop je burgers betreft, helpt om betere resultaten te bereiken, maar ook om teleurstelling achteraf te voorkomen. Neem de vragen door met de project-, proces-, of programmamanager. Of met de

1. Formuleer het gezamenlijke doel van de participatie

Eigenaarschap
Vergroten van eigen verantwoordelijkheid; wat kunnen en willen inwoners, maatschappelijke partners en mede overheden zelf?

Zeggenschap
Macht en invloed van burgers vergroten.

Kwaliteit van aanpak en beleid
Kennis en ervaringen (col-lectieve wijsheid) aanboren, doordenken scenario's of NB. Als de belangen van de bewoners onvoldoende in beeld zijn, organiseer een verkennende sessie

Ontplooiing
Burgerschapsovername of democratische vaardigheden van betrokkenen versterken.

Legitimititeit
Acceptatie op genomen beslissingen vergroten of onbehagen verminderen.

2. Procesfase

Bepaal per fase wat de participatie gaat zijn (kan per fase verschillen), en wees helder over welke fase de participatie gaat. Het doel kan per fase verschillen, alsmede de mate van invloed. Leg ook per fase vast wat de beleidskaders zijn en wat na het doorlopen van iedere fase vast komt te liggen.

agendavorming

beleidsvorming

uitvoering

evaluatie

voortraject

natraject

3. Niveau van participatie

Kies het niveau van participatie. Bepaal vooraf de rol en verantwoordelijkheid van alle deelnemers (Amsterdammers en gemeente).

Meebepalen
Amsterdammers beslissen mee over het beleid of het project. Of nemen zelf initiatief. Amsterdammers en/of maatschappelijke partners maken deel uit van een gemeentelijk projectteam of de stuurgroep en hebben beslissingsmacht.

Samenwerken (cocreatie)
Amsterdammers werken mee aan het beleid of project. Amsterdammers staan dicht bij het gemeentelijk apparaat.

Meedenken (raadplegen en adviseren)
Amsterdammers geven de gemeente nuttige ideeën of suggesties.

Informeren
Amsterdammers hebben behoefte aan informatie. Of de gemeente wil Amsterdammers ergens over informeren. Amsterdammers hebben een meer passieve rol. Dit is de meest minimale vorm van participatie.

Bijlage J: Leidraad burgerparticipatie

Leidraad burgerparticipatie

hele projectgroep. We spreken in deze leidraad van Amsterdammers. Daarmee bedoelen we alle deelnemers die bij een participatieproces kunnen worden betrokken: inwoners, ondernemers, maatschappelijke instellingen en overige belanghebbenden.

4. Voorwaarden

Commitment bestuurders
Het bestuur (dagelijks bestuur van stadsdeel tot en met college van B&W) verbindt zich uitdrukkelijk aan het participatieproces. Bij meebepalen committeert het bestuur zich op voorhand aan de uitkomsten van dat proces, mits deze uitkomst binnen de vooraf gestelde (beleids-)kaders blijft.

Juridische ruimte
Past de ambitie binnen de bestaande wet- en regelgeving?

Beleidsruimte
Staat het bestaande beleid deze participatieruimte toe? Zo niet, dan kan daar bestuurlijk van afgeweken worden. Is die bereidheid of beleidsruimte er niet, dan dient er een ander participatieniveau gekozen te worden.

Is er voldoende kennis, ervaring en/of betrokkenheid in de organisatie en bij de bewoners?

Is er voldoende tijd, geld, middelen en ambtelijke capaciteit?

Aan alle bovenstaande punten moet worden voldaan. Is dat niet het geval, dan dient het participatieniveau en mogelijk ook het doel aangepast te worden.

5. Participatieplan

Stel het participatieplan op. In het participatieplan wordt het doorlopen van de bovenstaande stappen weergegeven. In dit plan worden ook de instrumenten weergegeven waarmee de participatie wordt uitgevoerd. Voor elk gekozen niveau zijn verschillende instrumenten en methoden toepasbaar, zie daarvoor de bijgevoegde Richtlijn. Leg het participatieplan voor aan de deelnemers van de verkennende versie, indien dit heet plaatsgevonden.

Het participatieplan maakt deel uit van het project- / beleidsplan, en wordt gepubliceerd. In de participatieparagraaf wordt een samenvatting gegeven van het participatieplan.

6. Evaluatie

Stel na het uitvoeren van de participatie een evaluatie op. Zijn de geformuleerde doelstellingen bereikt? Koppel aan de deelnemers altijd terug wat met hun inbreng is gebeurd. Naarmate is gekozen voor meer betrokkenheid, is ook meer input van burgers bij de evaluatie logisch.

Betrek in alle stappen het gebiedsgericht werken
Maak bij bovenstaande stappen gebruik van de kennis en ervaring van de gebiedsteams. In elk stadsdeel zijn gebiedsteams en gebiedspools. Deze teams werken in de buurten en wijken van Amsterdam. Gebiedsmakelaars signaleren wat er in een wijk/buurt gebeurt en agenderen dit binnen de gemeente. De gebiedsmakelaars zijn daarmee de ogen en oren op straat. Ze staan fysiek dicht bij de Amsterdammers.

Bijlage K: Coördinatieovereenkomst

Model Coördinatieovereenkomst derden

Coördinatieovereenkomst

ONDERGETEKENDEN;

- a) De Staat der Nederlanden, gevestigd te 's-Gravenhage, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, hierna te noemen 'de Opdrachtgever' ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Functie opdrachtgever van Rijkswaterstaat, DIENST_NAAM te Dienst plaats, Naam opdrachtgever;
- b) [naam OG Derde] gevestigd te Amsterdam hierna te noemen 'de Opdrachtgever Derden' ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door.....
- c) Opdrachtnemer bij overeenkomst met betrekking tot het werk: [naam ON]. onder zaaknummer [zaaknummer], gevestigd te [plaat], ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer [naam], hierna te noemen 'de Coördinerend Opdrachtnemer',
- d) [naam Derde] gevestigd te ..., ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door ..., opdrachtnemer bij overeenkomst met betrekking tot het werk: ..., contractnummer ...; hierna te noemen 'Derde'

waarvan de partijen sub c) en d) gezamenlijk worden aangeduid als de 'Gezamenlijke Opdrachtnemers'.

OVERWEGENDE:

- a) dat de doelstelling van de Opdrachtgever en opdrachtgever Derde de tijdige en doelmatige realisatie van de werken is op de voor de Opdrachtgever en opdrachtgever Derde economisch meest verantwoorde wijze;
- b) de Derde werkzaamheden verricht die geen onderdeel uitmaken van de projectscope Zuidasdok, maar wel raakvlakken hebben met het werk van Zuidasdok.;
- c) dat de Gezamenlijke Opdrachtnemers zich bereid verklaren alles te doen dat in hun vermogen ligt ter vervulling van de gemeenschappelijke doelstellingen;
- d) dat, de Gezamenlijke Opdrachtnemers erkennen dat het van cruciaal belang is dat de uitvoeringswerkzaamheden en de bouwlogistiek ter uitwerking van de Overeenkomsten die de Opdrachtgever en de opdrachtgever Derde zijn aangegaan dan wel nog aan zal gaan, tijdig en zorgvuldig op elkaar worden afgestemd;
- e) dat de Opdrachtgever, de opdrachtgever Derde en de Gezamenlijke Opdrachtnemers het kader wensen vast te leggen waarbinnen de afstemming zal plaatsvinden, een en ander met inachtneming van het bepaalde in de afzonderlijke overeenkomsten.

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

Artikel 1 Definities

De hierna aangeduide begrippen als volgt gedefinieerd en met een hoofdletter aangeduid:

Coördinerend Opdrachtnemer:	De Opdrachtnemer belast met de coördinatie.
Gezamenlijke Opdrachtnemers:	Coördinerend Opdrachtnemer en Derde.
Derde:	Aannemer die werkzaamheden verricht die geen onderdeel uitmaken van de projectscope Zuidasdok, maar die wel raakvlakken hebben met het werk van Zuidasdok.
Opdrachtnemerscoördinator:	De vertegenwoordiger van de Coördinerend Opdrachtnemer, belast met de leiding over de coördinatie van de werken.

Artikel 2 Doelstelling en reikwijdte van de coördinatieovereenkomst

1. De coördinatieovereenkomst geeft het kader aan waarbinnen activiteiten met betrekking tot coördinatie zullen plaatsvinden, aan welk kader nader invulling zal worden gegeven door de Gezamenlijke Opdrachtnemers.
2. De coördinatieovereenkomst omvat de raakvlakken in de uitvoeringswerkzaamheden die op enig moment kunnen bestaan tussen activiteiten welke onderdeel vormen van de in de afzonderlijke overeenkomsten bepaalde Werken.
3. Zowel de Opdrachtgever en opdrachtgever Derde als de Gezamenlijke Opdrachtnemers zullen, zowel afzonderlijk als gezamenlijk, zorg dragen voor het vroegtijdig signaleren van knelpunten die op enig moment kunnen bestaan.
4. De Gezamenlijke Opdrachtnemers zijn verplicht om, zowel afzonderlijk als gezamenlijk, initiatieven te nemen tot het identificeren en uitwerken van mogelijke verbeteringen ter bevordering van de coördinatie, mede met het oog op de overwegingen, alsmede tot implementatie van de beslissingen die ter uitvoering van de coördinatieovereenkomst door de ter zake betrokken partijen worden genomen en daarbij alle middelen aanwenden die hen ten dienste staan. Indien Gezamenlijke Opdrachtnemers geen consensus bereiken over de aan te wenden middelen besluit de Opdrachtnemerscoördinator op basis van redelijkheid en billijkheid.

Artikel 3 Duur van de coördinatieovereenkomst

1. Verplichtingen van Coördinerend Opdrachtnemer inzake de coördinatieovereenkomst vangen aan op de datum van ondertekening van deze overeenkomst en eindigen op schriftelijk aangeven van Opdrachtgever dan wel wanneer de werkzaamheden van de

Coördinerend Opdrachtnemer door Opdrachtgever zijn aanvaard en er slechts een Derde werkzaam is.

2. Verplichtingen van de Derde inzake deze coördinatieovereenkomst eindigen van rechtswege zodra de werkzaamheden van de Derde door de Opdrachtgever Derde zijn aanvaard.

Artikel 4 Opdrachtnemerscoördinator

1. De Coördinerend Opdrachtnemer benoemt, voor de duur van de coördinatieovereenkomst, bij aanvang van de werkzaamheden de Opdrachtnemerscoördinator, die hij belast met de leiding over de coördinatie, en stelt daarvan schriftelijk in kennis.
2. De Coördinerend Opdrachtnemer vervangt op verzoek van de Opdrachtgever de Opdrachtnemerscoördinator indien deze onbekwaam dan wel ongeschikt blijkt voor de juiste invulling van de taken.

Artikel 5 Onderwerpen van coördinatie

1. De coördinatie omvat de uitvoeringscoördinatie omschreven in lid 2.
2. Onder uitvoeringscoördinatie wordt verstaan:
 - a) het inventariseren, actualiseren en vormgeven van de raakvlakken tussen de werkzaamheden en de resultaten van werkzaamheden van de Gezamenlijke Opdrachtnemers;
 - b) het opstellen en beheren van de coördinatieplanning voor de uitvoeringsfase;
 - c) het bouwplaatsbeheer;
 - d) het coördineren van de uitvoeringsfaseringen op de geïnventariseerde raakvlakken;
 - e) het coördineren van het V&G plan-uitvoering op de geïnventariseerde raakvlakken;
 - f) het borgen van de bepalingen uit het BLVC-kader;
 - g) het coördineren van de bouwlogistiek en het – indien van toepassing – afstemmen van de benodigde verkeersmaatregelen op de geïnventariseerde raakvlakken;
 - h) het gericht uitwisselen van overige relevante informatie op de geïnventariseerde raakvlakken.

Artikel 6 Coördinatie-informatie

1. Ter uitvoering van het bepaalde in de coördinatieovereenkomst zijn de Gezamenlijke Opdrachtnemers ieder voor zich afzonderlijk gehouden binnen 4 weken na ondertekening van de coördinatieovereenkomst tot het opstellen van overzichten, die tenminste de volgende elementen bevatten:
 - a) een planning van alle eigen uitvoeringsactiviteiten die naar mening van de desbetreffende opdrachtnemer relevant zijn voor de coördinatieplanning;
 - b) alle informatie die de desbetreffende opdrachtnemer (nog) nodig heeft om zijn verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst en deze coördinatieovereenkomst te kunnen nakomen, zoals in het coördinatieoverleg bepaald.

2. De Derde zendt het door hem opgesteld overzicht (c.q. de aangepaste versies) ter coördinatie aan de Opdrachtnemerscoördinator.

Artikel 7 Taken van Opdrachtnemerscoördinator

1. Op basis van de ontvangen overzichten zoals genoemd in artikel 6 stelt de Opdrachtnemerscoördinator onder meer de Coördinatieplanning op, dan wel past hij de coördinatieplanning aan, indien dat naar zijn mening noodzakelijk mocht blijken te zijn, zulks uitsluitend ter beoordeling van de Opdrachtnemerscoördinator.
2. Indien de ontvangen overzichten naar mening van de Opdrachtnemerscoördinator onvolledig zijn dan wel dat de planning van de Derde conflicteert met de dan vigerende Coördinatieplanning, treedt de Opdrachtnemerscoördinator in het kader van de uitvoering van de coördinatieovereenkomst in overleg met de Derde teneinde de ontbrekende informatie te verkrijgen dan wel het conflict met de vigerende Coördinatieplanning op te lossen. De Derde neemt desgevraagd aan een dergelijk overleg deel en zijn gehouden de aanwijzingen van de Opdrachtnemerscoördinator ten aanzien van artikel 5 en 6 op te volgen.
3. Met het oog op de coördinatie van een raakvlak stelt de Opdrachtnemerscoördinator met de Derde een onderling afgestemd tijdschema op dat aangeeft op welke momenten in relatie tot de Coördinatieplanning welke informatie door de Derde aan de Opdrachtnemerscoördinator ter uitvoering van de coördinatieovereenkomst moet worden aangeleverd.

Artikel 8 Taken en verplichtingen van de Gezamenlijke Opdrachtnemers

1. De Gezamenlijke Opdrachtnemers dragen zorg voor het op elkaar afgestemd houden van de eigen uitvoeringsplanningen, zodat voldaan wordt aan de Coördinatieplanning en de tijdsbepalingen in het tijdschema zoals beschreven in artikel 7 lid 3. Indien Gezamenlijke Opdrachtnemers geen consensus bereiken over de afstemming van de uitvoeringsplanningen besluit de Opdrachtnemerscoördinator op basis van redelijkheid en billijkheid.
2. De Gezamenlijke Opdrachtnemers verplichten zich tot naleving van hetgeen in de op enig moment voor hen van toepassing zijnde en vigerende tijdschema's is overeengekomen.

Artikel 9 Coördinatieoverleg en organisatie

1. De Opdrachtgever en de Opdrachtgever Derde wijzen binnen hun organisaties een coördinator aan die ter uitvoering van het bepaalde in de coördinatieovereenkomst het aanspreekpunt voor de Opdrachtnemerscoördinator is en stelt de Coördinerend Opdrachtnemer daarvan schriftelijk op de hoogte.

2. De Derde wijst één lid van haar projectleiding als coördinator aan, die verantwoordelijk is voor de uitvoering door de Derde van het bepaalde in de coördinatieovereenkomst en als aanspreekpunt dient voor de Opdrachtnemerscoördinator en de coördinator(en) van de Opdrachtgever(s). De aan te wijzen coördinator dient over voldoende ervaring te beschikken om de uitvoering van het in de coördinatieovereenkomst bepaalde ter hand te kunnen nemen.
3. De Opdrachtnemerscoördinator zal ter uitvoering van de coördinatie uiterlijk 4 weken na ondertekening van de coördinatieovereenkomst een regelmatig en gestructureerd coördinatieoverleg inrichten waarvoor de coördinator(en) namens de Opdrachtgever respectievelijk de opdrachtgever Derde worden uitgenodigd. De Opdrachtnemerscoördinator draagt zorg voor de verslaglegging van het coördinatieoverleg en verspreiding naar de Derde, de opdrachtgever Derde en de Opdrachtgever.
4. De Opdrachtgever en de Opdrachtgever Derde kunnen afzonderlijk dan wel gezamenlijk de Gezamenlijke Opdrachtnemers verzoeken om nadere toelichting en informatie als opgesomd in deze coördinatieovereenkomst aan te leveren. De Gezamenlijke Opdrachtnemers zullen deze informatie onverwijld aanleveren.

Artikel 10 Gevolgen van coördinatie

1. Hetgeen tussen de Gezamenlijke Opdrachtnemers wordt overeengekomen ter uitvoering van het bepaalde in de coördinatieovereenkomst zal op generlei wijze directe gevolgen hebben op het bepaalde in enige overeenkomst dan wel op de uitvoering daarvan.
2. Een gevolg op enige overeenkomst ten gevolge van de uitvoering van de coördinatieovereenkomst is slechts geldend indien deze als Wijziging op de desbetreffende overeenkomst tussen de Opdrachtgever en de Coördinerend opdrachtnemer respectievelijk tussen de Opdrachtgever Derde en de Derde is overeengekomen.

Artikel 11 Niet-nakoming van de coördinatieovereenkomst

1. In geval blijkt dat Coördinerend Opdrachtnemer en/of een Derde de verplichtingen voortvloeiende uit deze coördinatieovereenkomst niet nakomen, wordt binnen 3 dagen na het constateren daarvan door de partij die deze constatering heeft gedaan melding gemaakt bij de Opdrachtgevers. De betreffende Opdrachtgever zal de betreffende partij die het aangaat aanmanen tot nakoming van de verplichtingen en het treffen van de vereiste maatregelen om vertraging en of schade te voorkomen en/of de regelmatige voortgang van de realisatie van de afzonderlijke werken te verzekeren.
2. Het, ondanks de aanmaning van de betreffende Opdrachtgever, niet nakomen van de in deze Coördinatieovereenkomst opgenomen taken en verplichtingen, levert een tekortkoming in de nakoming van een partij op en geeft de betreffende Opdrachtgever het recht op de uitoefening van alle rechten die haar in de afzonderlijke overeenkomsten toekomen.

3. Indien Coördinerend Opdrachtnemer schade lijdt ten gevolge van handelen of nalaten door de Derde, zal hij aanspraken terzake indienen bij die Derde. In geval de Derde de schade van Coördinerend Opdrachtnemer niet vergoedt, zal deze worden vergoed door de Opdrachtgever.

Artikel 12 Geschillen

1. Geschillen, voortvloeiend uit dan wel samenhangend met de uitvoering van de coördinatieovereenkomst zullen, voor zover deze niet in onderling overleg kunnen worden opgelost, voor beslechting aan het Nederlands Arbitrage Instituut worden voorgelegd.
2. De plaats van arbitrage is Den Haag. De procedure wordt gevoerd in het Nederlands.
3. Het scheidsgerecht zal worden benoemd volgens de lijstprocedure.
4. In afwijking van het bepaalde in artikel 51 van het arbitragereglement van het Nederlands Arbitrage Instituut, mag de uitspraak (geanonimiseerd) worden gepubliceerd.

Artikel 13 Algemene Bepalingen

1. De Gezamenlijke Opdrachtnemers staan tegenover elkaar en tegenover de Opdrachtgever en opdrachtgever Derde in voor de juistheid van de informatie en van de documenten die zij ter uitvoering van het bepaalde in de coördinatieovereenkomst zullen opstellen c.q. zullen aanleveren, alsmede voor de tijdige terbeschikkingstelling daarvan overeenkomstig de afspraken die daartoe ter uitvoering van het bepaalde in de coördinatieovereenkomst worden gemaakt.
2. De Gezamenlijke Opdrachtnemers zijn gehouden, indien zij voor bijeenkomsten worden uitgenodigd ter uitvoering van de coördinatieovereenkomst, bij deze bijeenkomsten aanwezig te zijn, dan wel zich rechtsgeldig te laten vertegenwoordigen.
3. De Opdrachtgever respectievelijk Opdrachtgever Derde kunnen besluiten, indien zij dit noodzakelijk achten om vertraging of onderbreking in de uitvoering van het werk te voorkomen, dan wel in geval van calamiteiten, het bepaalde in de coördinatieovereenkomst, dan wel de ter uitvoering van het bepaalde in de coördinatieovereenkomst tussen één of meer van de Gezamenlijke Opdrachtnemers overeengekomen afspraken, geheel of gedeeltelijk aan te passen. De betrokken opdrachtnemer(s) worden door de Opdrachtgever respectievelijk Opdrachtgever Derde onverwijld van een voornemen tot een dergelijk besluit op de hoogte gesteld.
4. De Opdrachtgever en Opdrachtgever Derde kunnen bijeenkomsten organiseren met één of meer van de Gezamenlijke Opdrachtnemers ter zake van aspecten met betrekking tot de coördinatie van de werkzaamheden.
5. De kosten die de Opdrachtgever, de Opdrachtgever Derde en de Gezamenlijke Opdrachtnemers maken ter uitvoering van de coördinatieovereenkomst zullen door iedere partij zelf worden gedragen.

Model Coördinatieovereenkomst derden

Aldus overeengekomen en in tweevoud opgemaakt en ondertekend te <Vul plaatsnaam in> op <Vul datum in>.

a) de Opdrachtgever

.....

b) [Coördinerend Opdrachtnemer]

.....

c) [de Opdrachtgever Derde]

.....

d) [Derde]:

.....

VOORBEELD

