
TOELICHTING OP HET ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN RAI E.O.**1. Inleiding.**

Toen in het midden van de jaren zeventig de plannen werden uitgewerkt voor de bouw van het Hollandcomplex, de laatste uitbreiding van het RAI Tentoonstellings- en Congrescentrum, werd verwacht dat deze capaciteitsvergroting voor een lange periode toereikend zou zijn. De groei van het beurs- en tentoonstellingswezen sinds 1982, heeft echter tot gevolg gehad dat de RAI thans wederom over onvoldoende ruimte beschikt om aan de vraag van de markt te voldoen. Het aantal vakbeurzen en tentoonstellingen in de RAI is de laatste jaren belangrijk toegenomen. Bestaande beurzen zijn in veel gevallen gegroeid door uitbreiding van het aantal exposanten en voor een aantal evenementen is de behoefte aan ruimte sterk toegenomen.

Uit vergelijking met buitenlandse complexen blijkt voorts dat het RAI-complex een zeer hoge bezettingsgraad heeft.

Als direct gevolg van dit tekort aan ruimte ontbreekt bovendien in toenemende mate de mogelijkheid om nieuwe projecten in de RAI te accommoderen, waardoor interessante kansen voor een vergroting van het beurzenprogramma in Amsterdam onbenut blijven. Het ruimtetekort heeft er reeds toe geleid, dat betrokken branche-organisaties oplossingen buiten de RAI zoeken.

De ontwikkeling van de RAI in de achterliggende periode is niet alleen te danken aan het feit dat het RAI-complex tot één van de fraaiste en meest praktische tentoonstellingscentra ter wereld kan worden gerekend. De nationale en internationale aantrekkingskracht van Amsterdam speelt hierbij een grote rol. Een belangrijke factor is voorts, dat bij het bedrijfsleven de belangstelling voor tentoonstellingen en beurzen de laatste jaren verder is toegenomen.

Naar aanleiding van deze ontwikkeling heeft het internationaal tentoonstellingscentrum RAI Gebouw BV in 1986 bij het College van Burgemeester en Wethouders een principe-aanvraag ingediend voor de uitbreiding van het RAI-complex. Men verzocht in te stemmen met een uitbreiding van circa 12.000 m² tentoonstellingsruimte. De RAI verwacht namelijk dat de groei van het medium vakbeurzen zich in de komende jaren zal voortzetten en wil zijn vooraanstaande positie als internationaal beurs- en tentoonstellingscentrum behouden.

Over de uitbreidingsbehoefte, de mogelijkheden en de gevolgen voor de omgeving heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en de RAI en met vertegenwoordigers en belanghebbenden uit de omliggende buurten.

Parallel aan het overleg is een aantal studies verricht om het inzicht in het functioneren van de RAI en de consequenties van de uitbreiding te vergroten. Deze studies hebben geleid tot voorstellen voor een aantal ruimtelijke maatregelen, vast te leggen in een stedenbouwkundig plan voor de RAI e.o. en een plan om de parkeer- en verkeershinder in omliggende buurten te beperken.

Het onderhavige bestemmingsplan legt het huidige RAI-complex vast en beoogt voorts de uitbreiding mogelijk te maken.

Alle overige maatregelen in omliggende buurten worden genomen op grond van vigerende plannen en regelingen.

Met het oog op een samenhangend gemeentelijk beleid vindt naast besluitvorming door het gemeentebestuur over dit bestemmingsplan ook meningsvorming plaats over de te nemen verkeers- en parkeermaatregelen in de buurten rond het huidige RAI-complex.

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 wordt ingegaan op de meer algemene ontwikkelingen met betrekking tot de RAI.

In de hoofdstukken 6 tot en met 10 wordt dieper ingegaan op het huidige complex, de uitbreiding op korte termijn en de daarmee samenhangende problematiek.

In de hoofdstukken 11 tot en met 13 wordt op de meer technische en procedurele aspecten van het bestemmingsplan ingegaan.

2. Overzicht verrichte studies.

2.1. Notitie uitbreiding RAI-gebouw; RAI, december 1985.

In deze notitie wordt door de RAI de ruimtebehoefte nader uiteengezet.

2.2. Stedebouwkundig plan voor de RAI en omgeving; Dienst Ruimtelijke Ordening.

Om een geïntegreerd pakket voor ruimtelijke maatregelen te kunnen opstellen is voor het gebied van de RAI en omgeving een stedebouwkundig plan gemaakt, op grond waarvan ook een financiële afweging heeft plaatsgevonden. Ten behoeve van dit plan is een aantal deelstudies verricht, waaronder bereikbaarheid en inrichting van station RAI en omgeving, mogelijkheden voor aanpassing van kruispunten en dergelijke, verbetering aan de inrichting van de openbare ruimte rond de RAI, uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, inrichting van het zuidelijke deel van het Beatrixpark en mogelijkheden van ondertunneling of overbrugging van rijksweg nr. 10 en de spoorbaan ten behoeve van een eventuele uitbreiding van de RAI ten zuiden van de ringweg.

2.3. Parkeren rond de RAI; Dienst Ruimtelijke Ordening 22 mei 1987.

Door de Dienst Ruimtelijke Ordening is aan de hand van basismateriaal van de RAI de parkeerbehoefte gekwantificeerd. Vervolgens is nagegaan wat de gevolgen met betrekking tot het parkeren zijn van een uitbreiding van het huidige RAI-complex met circa 12.000 m² tentoonstellingsoppervlak en een vergroting van het aantal parkeerplaatsen met 1650.

2.4. Verkeer rond de RAI; Dienst Ruimtelijke Ordening 20 mei 1987.

Eveneens door de Dienst Ruimtelijke Ordening is onderzoek verricht naar het huidige verkeersbeeld rond de RAI en de invloed van de uitbreiding van de tentoonstellingsruimte hierop.

2.5. RAI en omgeving, verkeersaspecten met betrekking tot de aanliggende buurten; secretariaafdeling Verkeer en Vervoer 1 oktober 1987.

Een werkgroep Verkeers- en parkeeroverlast omgeving RAI onder leiding van de secretariaafdeling Verkeer en Vervoer en bestaande uit vertegenwoordigers van belanghebbenden, onder wie bewoners en bedrijven uit de omliggende buurten en de RAI, heeft zich gebogen over de mogelijkheden de parkeeroverlast in de omliggende buurten tegen te gaan en de verkeersbegeleiding en de bewegwijzering op de hoofdinfrastructuur te verbeteren.

2.6. Onderzoek naar gestapelde tentoonstellingsruimte; RAI, 23 mei 1986.

Naar aanleiding van de behoefte, het bebouwde oppervlak waar mogelijk te beperken, is de mogelijkheid van stapeling van tentoonstellingsruimte onderzocht.

2.7. Het perspectief voor beurzen en tentoonstellingen; Instituut voor commerciële beleidsvorming, 1987.

In opdracht van de Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs te Utrecht en RAI Gebouw BV te Amsterdam is door de Erasmus Universiteit te Rotterdam een verkennende studie verricht naar de wijze waarop de belangstelling van de deelnemers en bezoekers aan beurzen zich de komende tien jaar in West-Europa ontwikkelt.

2.8. Economische betekenis van de RAI; secretariaafdeling Economische Zaken en Havenaangelegenheden, november 1986.

In dit onderzoek wordt een beeld geschetst van de bestedingen van de RAI zelf, de organisaties die beurzen en tentoonstellingen organiseren en de bezoekers.

3. Ontwikkeling van de RAI tot nu toe (bron: RAI, Dienst Ruimtelijke Ordening).

De geschiedenis van de RAI begint in 1893. In dat jaar werd de Vereniging De Rijwiel-Industrie opgericht, die besloot tot een eerste tentoonstelling in 1895 in het Paleis voor Volksvlijt in Amsterdam.

In 1900 wordt de naam van de Vereniging De Rijwiel-Industrie uitgebreid met de „A” van automobiel.

Voor de Eerste Wereldoorlog vonden er elf exposities plaats in het Paleis voor Volksvlijt. De motorfiets had op die exposities ook een vaste plaats gekregen. In 1912 waren er ongeveer 3250 auto's en 4000 motorfietsen in Nederland. Die getallen vallen volledig in het niet bij de 650.000 rijwielen die er toen waren.

In 1922 kreeg de RAI voor het eerst een eigen gebouw. Dit gebouw, aan de Ferdinand Bolstraat, was bedoeld als tijdelijk onderkomen, maar zou uiteindelijk 40 jaar in bedrijf zijn. Hoofdmotief voor de bouw van een eigen tentoonstellingsgebouw was het steeds nijpender ruimtegebrek in het Paleis voor Volksvlijt.

Het gebouw aan de Ferdinand Bolstraat werd in 1925 en 1928 uitgebreid tot een totaal oppervlak van 13.000 m². Tot de Tweede Wereldoorlog werden in dit gebouw vrijwel jaarlijks RAI-tentoonstellingen georganiseerd.

Na de Tweede Wereldoorlog namen tentoonstellingen en gespecialiseerde vakbeurzen een enorme vlucht.

In verband met ruimtegebrek vonden in 1950 kort achter elkaar een afzonderlijke bedrijfsautotentoonstelling en een personenautotentoonstelling plaats.

De voordelen van de gespecialiseerde expositie werden zo uit de noodzaak ontdekt. Daarna vonden nog verdere afsplitsingen plaats, zoals de vakbeurs voor garage-uitrusting en -onderdelen Autovak en de Caravan RAI. Daar het aantal evenementen bleef toenemen, zocht de RAI naar een forse uitbreiding die ook in andere opzichten aan de tijd zou zijn aangepast. De investeringen voor een nieuw tentoonstellingsgebouw gingen de financiële krachten van de RAI echter ver te boven. De grote economische betekenis voor Amsterdam, die aan deze voorziening werd toegeschreven, was aanleiding voor de gemeente Amsterdam als belangrijkste kapitaalverschaffer van de RAI te gaan deelnemen.

De oplossing werd gevonden in de juridische constructie van een commanditaire vennootschap, waarbij de RAI als beherend vennoot zou optreden en de gemeente Amsterdam als commanditair vennoot. Tijdens de besprekingen kwam van gemeentezijde als wens naar voren de tentoonstellingsfaciliteiten te combineren met een congresgebouw.

In 1961 werd het nieuwe RAI-gebouw aan het Europaplein geopend.

Dit gebouw bleek een ideale behuizing voor de in de jaren vijftig op gang komende trend naar gespecialiseerde beurzen en tentoonstellingen.

Voor exploitatie van het gebouw werd een aparte besloten vennootschap opgericht, RAI Gebouw BV. Deze besloten vennootschap is tevens belast met de exploitatie van het Congrescentrum en het Restaurant.

De combinatie van tentoonstellingshallen met uitgebreide congresfaciliteiten vormde een belangrijke factor bij het succesvol organiseren van vakbeurzen en congressen. In 1963 werd de Westhal toegevoegd, in 1964 het Congrescentrum en in 1969 de Amstelhal.

Laatstelijk werd de RAI uitgebreid met het Hollandcomplex, dat begin 1982 werd geopend. Deze uitbreiding bestaat uit drie hallen met een gezamenlijk oppervlak van 19.000 m² en een uitbreiding van het congresgedeelte met zes zalen. Tevens werd de parkeercapaciteit vergroot met circa 2250 plaatsen. De totale oppervlakte aan tentoonstellingsruimte is hiermee gekomen op circa 65.000 m².

De RAI in Amsterdam behoort met de Koninklijke Jaarbeurs in Utrecht tot de belangrijkste centra voor tentoonstellingen en vakbeurzen, congressen en vergaderingen in Nederland.

In het RAI-gebouw worden jaarlijks meer dan 50 vakbeurzen en publiekstentoonstellingen en meer dan 175 congressen gehouden. RAI Gebouw BV treedt hierbij op als organisatiebureau, organiseert zelf tentoonstellingen in samenhang met diverse branche-organisaties en verhuurt het gebouw aan externe organisatoren.

Vaste onderdelen in het programma van het RAI-gebouw zijn voorts 50 andere evenementen, zoals het Indoor Concours Hippique en het RAI-Concert (5000 toehoorders) van het Concertgebouworkest.

Bij het Internationaal Congrescentrum RAI Amsterdam ligt het accent vooral op het aantrekken van internationale en nationale congressen, veelal in samenhang met exposities.

De zalen van het RAI Congrescentrum worden verhuurd ten behoeve van congressen, symposia, uitvoeringen, vergaderingen, verkoopbijeenkomsten enz. Behalve de Grote Zaal, die in 1988 een capaciteit heeft van 1750 personen, bevat het Congrescentrum zalen voor 700 personen (Forumzaal), 280 personen (Blauwe Zaal), 240 personen (Middenzaal) en 220 personen (Parkzaal). Daarnaast zijn nog kleinere vergaderruimten beschikbaar met een capaciteit van 40 tot 200 personen.

Organisatie Bureau Amsterdam — een dochteronderneming van RAI Gebouw BV — is speciaal in het leven geroepen om in opdracht van de huurders van zalen in het RAI Congrescentrum, de totale organisatorische voorbereiding en begeleiding van congressen en dergelijke uit te voeren.

Daarnaast houdt dit dienstverlenende organisatiebureau zich bezig met hotelreserveringen voor congresgangers en exposanten.

De RAI Restaurants die sinds 1973 in eigen beheer door RAI Gebouw BV worden geëxploiteerd, vervullen een belangrijke functie in de dienstverlening ten opzichte van zowel het talrijke tentoonstellingspubliek als de vele gebruikers van het Congrescentrum.

Het RAI Tentoonstellings- en Congrescentrum in Amsterdam trekt jaarlijks gemiddeld tussen de 2 en 2½ miljoen bezoekers. Ongeveer 90% van de bezoekers komt voor de diverse tentoonstellingen.

4. De economische uitstraling van de RAI op de stad Amsterdam.

Door de secretarieafdeling Economische Zaken en Havenaangelegenheden is een onderzoek gedaan naar de economische betekenis van de RAI*. Uit dit onderzoek blijkt, dat de RAI een belangrijke economische uitstraling heeft op de stad. Veel mensen verdienen hun brood of het beleg daarop dankzij de RAI. Wanneer het goed gaat met de RAI, gaat het goed met vele ondernemers; wanneer het slecht gaat of wanneer de RAI er niet meer zou staan, merken velen dat in hun inkomen. Wie doen meer in het economisch circuit van de RAI?

* Bureau Economisch Onderzoek „De economische betekenis van de RAI”, november 1986.

1. In de eerste plaats is dat de RAI zelf.

Ook voor Amsterdamse begrippen is de RAI-organisatie een groot bedrijf. Er werken ongeveer 500 mensen (van wie 312 in vaste dienst). De niet-geconsolideerde omzet is op ongeveer 90 miljoen gulden te berekenen.

De uitgaven van dit bedrijf geven belangrijke omzetverhogingen bij andere bedrijven in de stad. Aan werknemers wordt een bedrag van 27 miljoen gulden uitbetaald. Dit leidt tot een verhoging van de consumptieve bestedingen. Werknemers die buiten de stad wonen, zijn voor dit deel van hun consumptie op de stad georiënteerd. Deze uitgaven betekenen een extra omzet voor de Amsterdamse detailhandel en horeca. Ook voor de overheid is de RAI een belangrijke inkomstenbron. Voor het grote oppervlak van het RAI-terrein wordt een aanzienlijke erfpachtcanon betaald. Ook op het vlak van sociale lasten en belastingen gaan grote bedragen om. In totaal ontvangt de gezamenlijke overheid (rijk en gemeente) jaarlijks een bedrag van 29 miljoen gulden.

Een belangrijke RAI-activiteit is het café-restaurant. Met een omzet van een kleine 20 miljoen gulden is het een van de grootste bedrijven in haar soort. Dit geldt zeker wanneer wordt bedacht, dat het aantal operationele dagen beperkt is. Alleen bij belangrijke beurzen of tentoonstellingen draait dit bedrijfsonderdeel op volle toeren.

De belangrijkste impuls voor de Amsterdamse economie zijn de orders die de RAI bij het Amsterdamse bedrijfsleven plaatst. Voor het onderhoud van de gebouwen worden jaarlijks grote bedragen uitgetrokken. Tal van aannemers-, installatie-, schilders- en andere bedrijven hebben er een goede verdienste van.

Naast de inkopen van het vorenvermelde restaurant zijn de publiciteitskosten van belang. Doordat de RAI zelf beurzen en tentoonstellingen in eigen beheer organiseert of dit doet in opdracht van derden, gaat het om een bedrag dat in de vele miljoenen gulden loopt. Voor elk evenement moet worden geadverteerd, affiches ontworpen, borden geplaatst enz. Reclamebureaus, ontwerpers, drukkers enz. zijn op die manier van het reilen en zeilen van de RAI min of meer afhankelijk.

2. In de tweede plaats gaat het om de uitgaven van de groep exposanten en organisatoren van tentoonstellingen, beurzen en congressen.

Wanneer er wordt gesproken over de economische uitstraling van de RAI, worden direct de grote bedragen genoemd die RAI-bezoekers in de horeca in de stad hebben uitgegeven. Daarmee wordt de belangrijkste bestedingsgroep miskend. Vergeten wordt dat voor het houden van een beurs of tentoonstelling enorm veel werk moet worden verzet; werk dat ook moet worden betaald.

De belangrijkste kostenpost is zonder twijfel de inrichting van de stand. Standbouwers zijn voor een belangrijk deel geconcentreerd in de Amsterdamse regio. Met zijn allen verdienen de standbouwers circa 100 miljoen gulden aan de RAI-activiteiten. Het spreekt voor zich dat andere ondernemers op hun beurt hieraan weer omzet ontleen. Te

denken valt aan toelevering van houtprodukten, woningtextiel en dergelijke. Met de kosten voor de inrichting van de stand is het verhaal voor de exposant/organisator echter bij lange na niet af. In totaal geven zij namelijk een bedrag uit dat de 300 miljoen gulden ruim overtreft. De feitelijke kosten van de stand bedragen dus nog geen derde van het totaal. De andere uitgaven zijn echter verdeeld over een groot aantal posten. Vanzelfsprekend is de huur die aan de RAI moet worden betaald, maar er zijn ook veel bijkomende kosten. Er moeten presentatiemiddelen worden gekocht of gehuurd (bij voorbeeld audiovisuele apparaten). Hostesses moeten worden ingehuurd. De tentoon te stellen produkten moeten worden vervoerd. Ook moet de stand worden aangekleed met steeds weer verse bloemen. Een heel scala van Amsterdamse bedrijven is gespecialiseerd om dit soort diensten te kunnen leveren.

Voor de feitelijke implementatie van de expositieboodschap worden aanzienlijke kosten gemaakt. Klanten worden via speciale mailings op de hoogte gebracht van het feit dat het (nieuwe) produktengamma op de beurs te zien is. Er wordt druk geadverteerd in de landelijke en de vakpers. Om de klanten goed te kunnen ontvangen wordt een omvangrijke standbemanning afgevaardigd. Voeding en logies van dit personeel kosten veel geld (niet iedereen kan dagelijks op en neer naar huis). Om een juiste ambiance te creëren worden relaties uitgenodigd voor bij voorbeeld een zakendiner (in de Amsterdamse binnenstad). In omliggende hotels worden persconferenties gegeven en worden parties georganiseerd. Een totaal overzicht van alle bijkomende activiteiten is nauwelijks te geven, omdat per beurs/tentoonstelling steeds weer andere accenten worden aangebracht. Van belang is echter te constateren dat naast de standbouwers, tal van andere Amsterdamse ondernemers belangrijke opdrachten van de exposanten en tentoonstellingsorganisatoren ontvangen. Dat dit ook voor de congressector opgaat is evident.

3. Ook de bezoekers die de RAI aantrekt, dragen bij aan de economische uitstraling. Met name de horeca en detailhandel doen goede zaken dank zij de bezoekersstromen naar de RAI. Een middagje RAI vormt vaak een onderdeel van een dagje Amsterdam. Met name de hotels, restaurants, café's en winkels in de omgeving van de RAI profiteren hiervan, maar ook de detailhandel en horeca in de binnenstad worden frequent bezocht.

De 2,5 miljoen bezoekers van de RAI in het seizoen 1984/1985 deden bij elkaar ongeveer 126 miljoen gulden in de kassa's van de ondernemers belanden. De 80.000 congresgangers besteedden buiten de RAI ongeveer 30 miljoen gulden.

In totaal gaat het om een bedrag van 500 miljoen aan extra omzet, dat het directe gevolg is van de aanwezigheid van de RAI. De afgeleide effecten (multiplier) zijn daarin niet begrepen.

Uiteraard is hierbij de locatie van de RAI van belang. Niet voor niets zijn het juist de ondernemers in de omgeving van de RAI die daarvan het meeste profiteren. Het verplaatsen van de RAI naar een meer decentraal

gelegen plek zal zijn directe invloed hebben op deze omzet. De economische betekenis van de RAI gaat echter verder dan de hier genoemde bestedingen. De RAI trekt grote stromen bezoekers naar Amsterdam. Daaronder bevinden zich potentiële investeerders. Vertegenwoordigers van bedrijven uit binnen- en buitenland die zich oriënteren op nieuwe markten en nieuwe vestigingsplaatsen voor hun onderneming. Het feit dat de beurs of het congres in de RAI wordt gehouden, kan belangrijke economische consequenties hebben voor Amsterdam of in breder verband voor Nederland. Datzelfde geldt voor de bezoekers van wetenschappelijke beurzen en congressen. De naam van Amsterdam wordt in een grote en vooral invloedrijke kring genoemd. De RAI betekent voor deze groepen een al dan niet hernieuwde kennismaking met Amsterdam, die invloed kan hebben op belangrijke te nemen beslissingen. Een bezoek aan een congres in de RAI kan ook aanleiding zijn voor een toeristisch vervolgsbezoek of voor het houden van culturele manifestaties. Het effect van de RAI strekt zich daarmee verder uit dan de direct meetbare bestedingen.

De berekeningen van het Bureau Economisch Onderzoek laten een zeer omvangrijke economische uitstraling zien. Daarmee is de uitbreiding van de RAI van strategisch belang. Rekening houdend met de uitbreiding van de produktie van de RAI is de economische betekenis van alleen deze uitbreiding in te schatten op een bedrag van ruwweg 100 miljoen gulden.

5. Ligging van de RAI in de stad.

Een omvangrijk, groeiend complex als de RAI in een gestabiliseerde woonbuurt in een groene omgeving roept altijd spanning op.

Enerzijds wordt het stedelijke, regionale en nationale belang onderschreven, anderzijds wordt de grote omvang, de voortdurende ruimtebehoefte, de parkeer- en verkeershinder en de vervuiling die een dergelijk complex met zich mee brengt door de direct omwonenden veelal als zeer negatief ervaren.

Een dergelijk spanningsveld is onvermijdelijk en behoort bij het stedelijk leven. Er zal waar mogelijk moeten worden gestreefd naar een redelijk evenwicht. Bij elke nieuwe ontwikkeling dreigt echter dit evenwicht te worden verstoord en dient steeds opnieuw stil te worden gestaan bij de negatieve en positieve aspecten. Een afweging is alleen op bestuurlijk niveau mogelijk, omdat de verschillende belangen alleen daar samenkomen.

Uitgaande van de behoefte aan een gezond, zich ontwikkelend RAI-complex in Amsterdam is in de verschillende studies nagegaan in welke mate het RAI-complex in zijn ruimtelijke ontwikkeling moet worden bijgestuurd en in welke mate de hinder in de omgeving kan worden beperkt.

In dit verband kan over de huidige ligging het volgende worden samengevat:

- de belangrijke publieksfunctie die de RAI vervult, maakt het nodig dat de zeer goede ligging ten opzichte van het openbaar vervoer en het hoofdwegenet behouden blijft c.q. wordt verstrekt;

- gezien de belangrijke relatie met de binnenstad als uitgaans- en zakencentrum is een ligging op korte afstand ervan van groot belang, zowel voor de RAI als voor de binnenstad;
- een gunstige ligging ten opzichte van Schiphol is in de toekomst van steeds groter belang;
- de vier grote hotels in de directe omgeving spelen een belangrijke rol bij het houden van congressen en het organiseren van internationale vakbeurzen;
- verder is er een groeiende wisselwerking tussen het nabij gelegen WTC en de RAI.

Op deze aspecten scoort de huidige locatie hoger dan elke andere in de stad.

In verband met de omvang en het karakter van de RAI is een ligging aan de rand van de stad of wijk te prefereren, opdat het stedelijke fijnmazige voetpadennet zo weinig mogelijk wordt onderbroken. De rand van de stad is echter in de tijd gezien een zeer relatief begrip. Toch is de huidige ligging langs de ringweg in dit opzicht goed te noemen.

Bovendien is het complex zo opgezet dat een optimale openbare dwarsrelatie door het complex mogelijk blijft.

Mede in verband met de internationale concurrentiepositie is het hebben van alle voorzieningen onder één dak in een zo compact mogelijke vorm een wens die ook aansluit bij de behoefte, zo zuinig mogelijk met de ruimte in de stad om te springen. Dit pleit voor stapeling, waar mogelijk. Uit een studie is echter gebleken dat stapeling van tentoonstellingsruimten onacceptabele beperkingen voor het gebruik oplevert. Daarom is gekozen voor een vorm waarbij in elk geval zoveel mogelijk parkeer ruimte onder de hallen wordt gemaakt en nevenruimte in meer lagen.

Het is de uitgesproken wens van het gemeentebestuur de omvang van het RAI-complex ten noorden van de ringweg te beperken tot het in het bestemmingsplan aangegeven gebied. Verdere uitbreiding in het Beatrixpark is onacceptabel.

Om de negatieve aspecten op buurtniveau te beperken zijn in het verleden reeds de volgende maatregelen genomen.

Er is een proef genomen met het afsluiten van de Wielingenbuurt voor RAI-parkeerders op drukke dagen en het openbaar vervoer is verbeterd door de bouw van een tijdelijk eindpunt van de Schiphollijn, het Station RAI. Verder assisteert de RAI bij het schoonhouden van de omgeving.

Bij de nieuwbouw, zoals nu in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, wordt wederom gestreefd naar een aantal verbeteringen, zoals in paragraaf 8 nader wordt omschreven.

De onderhavige uitbreiding past in het gemeentelijk beleid. In het Structuurplan voor Amsterdam heeft het RAI-complex inclusief de uitbreiding de bestemming dienstverlening.

De uitbreiding van het Beatrixpark past eveneens in het Structuurplan voor Amsterdam.

Deze uitbreiding kan gedeeltelijk worden gezien als een compensatie voor het te bebouwen deel van het park.

De aanleg van het parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan wordt

niet in dit bestemmingsplan geregeld. Hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.

6. Beschrijving van het huidige RAI-complex.

6.1. Ligging en opbouw van het complex.

Het huidige RAI-complex is gelegen in Zuid, aan de Europaboulevard nabij het NS-station RAI en de afslag RAI in rijksweg nr. 10.

Mede gezien de nabijheid van de binnenstad en Schiphol is de ligging optimaal te noemen.

Sinds de bouw in 1961 is het complex in een aantal jaren uitgebreid (zie hoofdstuk 3) tot de huidige omvang van 65.000 m² tentoonstellingsruimte en een bebouwde oppervlakte van bijna 100.000 m², inclusief het congrescentrum.

Het omringende terrein heeft op enkele uitzonderingen aan de westzijde na een openbaar karakter en is voor een groot deel in gebruik als voetgangersgebied. Een klein deel van deze ruimte is in gebruik als parkeerterrein.

Op tekening 1 is aangegeven hoe het huidige complex inclusief de uitbreiding op korte termijn is opgebouwd. Op de tekening is het gebied rond de gebouwen aangegeven als RAI-terrein. Dit gebied is in hoofdzaak in gebruik als parkeerterrein, voorrijweg, laad- en losplaats en voetgangersgebied.

Naast een aantal kleinere ruimten bestaat het complex uit een aantal grote hallen, variërend in oppervlakte van 3000 tot 15.000 m².

Uit de vergelijking van het Europacomplex, het Hollandcomplex en de nog te bouwen hal blijkt dat het Hollandcomplex en de nieuwbouw vergelijkbaar zijn wat betreft de verhoudingen tussen tentoonstellingsruimte, nevenruimte (entree, kantoor, restaurant, installaties e.d.) en bebouwde oppervlakte.

Het Europacomplex wijkt daarvan vrij sterk af. Hier ontbreken de parkeersouterrains en de laad- en losplatforms, de zogenaamde werkterrassen.

6.2. Kengetallen huidig gebruik.

Gemeten naar bezoekersaantallen valt een duidelijke tweedeling tussen de tien grote beurzen en de kleinere (vak)beurzen te maken.

De grotere beurzen zijn onder meer Caravan + Camping RAI, Horecava, Landbouw RAI, Huishoudbeurs, Personenauto RAI en Tweewieler RAI.

Bij een aandeel in de manifestaties van 20% wordt 70% van de bezoekersaantallen aangetrokken. Ontwikkelingen in de bezoekersaantallen van de tien grote beurzen vallen voor de jaren tachtig in twee tijdvakken uiteen.

Tot 1984 was er sprake van een groei van de bezoekersaantallen en daarna van een stabilisatie.

Gedifferentieerd naar beurs is er sprake van een daling van de aantallen voor Caravan + Camping RAI, Horecava, Firato, Efficiencybeurs,

Bedrijfsauto RAI en Tweewieler RAI, een stabilisatie van de Hiswa en een groei van Landbouw RAI. De bezoekersaantallen van de Personenauto RAI en de Huishoudbeurs vertoonden in 1987 — na een groei in het verleden — ook dalende tendenzen. De RAI stelt dat niet zo zeer de omvang van de beurs als wel de omvang van de doelgroep, de attractie om de beurs te bezoeken en de promotie van de beurs een rol spelen in de bezoekersaantallen.

Vergeleken bij de grote beurzen zijn de aantallen bezoekers van de kleinere (vak)beurzen gering. Het gemiddelde bezoekersaantal per dag per afzonderlijke beurs blijft in 91% van de in 1985/1986 georganiseerde beurzen beneden de 10.000, in 85% beneden de 5500 en in 50% beneden de 2500.

Ook op dagen waarop meerdere kleine beurzen gelijktijdig toegankelijk waren, werden geen extreme bezoekersaantallen geregistreerd. Gedurende nagenoeg alle combinatiedagen (97%) bleef het totale gemiddelde bezoekersaantal per dag aan het RAI-complex beneden de 10.000.

Gegeven het feit dat het RAI-complex gedurende zomervakantieperiode nauwelijks wordt gebruikt, is het aantal potentiële beursdagen per jaar op ongeveer 300 te stellen. Op basis van kengetallen uit de jaren 1985 en 1986 is een onderverdeling van het aantal beurzen per dag opgesteld:

geen beurs	125 dagen/beursjaar
één beurs	146 dagen/beursjaar
twee beurzen	21 dagen/beursjaar
drie beurzen	8 dagen/beursjaar
vier of meer beurzen	0 dagen/beursjaar
totaal	300

Het aantal evenementen groeide in 1988 met 35% en het aantal verhuurde m² standruimte met 30% (van 342.000 m² naar 445.000 m²).

De ontwikkeling van het aantal bezoekers per m² standruimte vertoont al tien jaar een dalende tendens.

6.3. Parkeervoorzieningen (tekening 2).

Bij de RAI zijn op dit moment 4058 parkeerplaatsen in beheer. Het betreft de hierna volgende terreinen:

	capaciteit
Wielingenstraat/Boerenwetering	364
kelder/binnenterrein Amstelhal	100
voorplein Europahal	250
kelder voorplein	1.350
maaiveldgarage Hollandcomplex	692
werkterrassen Hollandcomplex	200
terrein voor HTS	668
Drentestraat	434
totaal	4.058 parkeerplaatsen

Wanneer de te verwachten vraag naar parkeerplaatsen het beschikbare aantal overtreft, wordt gebruik gemaakt van de navolgende zogenaamde overloopterreinen, bereikbaar per pendelbus:

	brutocapaciteit
IJsbaanpad	600
Stadionplein + Stadionterrein	1.200
Fred. Roeskestraat	500
Zuidwende	400
Europaboulevard	1.000
totaal	3.700 parkeerplaatsen

Naar deze overloopterreinen wordt op de desbetreffende dagen vanaf de ringweg en het stedelijk wegennet vanaf de vroege ochtenduren verwezen. Daarnaast wordt door de RAI een pendeldienst met hoge frequentie van en naar deze terreinen onderhouden. Deze pendeldiensten ontsluiten tijdens de Personenauto RAI alle 3700 parkeerplaatsen, alsmede het RAI-parkeerterrein Drentestraat. Tijdens andere topdagen worden 1500 parkeerplaatsen aan het IJsbaanpad, de Fred. Roeskestraat, Karel Lotsyalaan en de Drentestraat door middel van pendeldiensten ontsloten.

Ten behoeve van de dagelijkse behoefte aan parkeergelegenheid voor nabijgelegen bestemmingen moeten respectievelijk 300 en 200 parkeerplaatsen van vorenvermelde capaciteit worden afgetrokken. De netto overlooptcapaciteit bedraagt derhalve respectievelijk 3400 en 1300 parkeerplaatsen.

De beschikbaarheid van deze aantallen parkeerplaatsen neemt niet weg dat de buurten rond de RAI met grote regelmaat onaantvaardbare overlast van geparkeerde auto's ondervinden. Als overlast kan worden aangemerkt dat:

- alle in principe openbare parkeerplaatsen door bezoekers van de RAI en/of standhouders in beslag worden genomen;
- er fout wordt geparkeerd op hoeken, trottoirs, voor inritten en bij invalidenparkeerplaatsen;
- er dubbel wordt geparkeerd omdat de buurt „vol” is.

Door deze parkeeroverlast ontstaan er problemen met bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, met bezoek aan artsen/specialisten/bedrijven en wordt de bewegingsvrijheid beperkt.

De overlast is in het algemeen het grootst in de gebieden die het dichtst grenzen aan de RAI en weer afhankelijk van de (hal)len waarin activiteiten plaatsvinden.

Wanneer en waar de overlast optreedt, is als volgt samen te vatten:

- primair tijdens de tien grote tentoonstellingen;
- bij het houden of overlappen van meerdere kleine tentoonstellingen tegelijkertijd;
- bij op- en afbouw van beurzen, vooral aan de kant van de Wielingenbuurt, zeker bij afsluiting van het parkeerterrein voor de Noordhal.

In de studie *Parkeren rond de RAI* is onder meer de huidige parkeersituatie in kwantitatieve zin beschreven. Aangegeven is het zogenaamde aantal dagen-overschrijding per twee jaar, dat wil zeggen het aantal dagen waarop de RAI niet in haar parkeerbehoefte op door haar beheerde accommodaties kan voorzien. De tweejaarlijkse cyclus is als berekeningsgrondslag voor de overschrijding gehanteerd, omdat een aantal beurzen een alternerend schema hebben. Uitgangspunt hierbij was dat de voertuigen van de standhouders en bezoekers van de RAI via een parkeerreguleringsysteem uit de omliggende woonbuurten kunnen worden geweerd.

Opgemerkt moet worden, dat het aantal dagen overschrijding voor de huidige situatie — door de aanwezigheid van parkeerders in de buurten — dus een theoretisch getal is en geen weergave van de ondervonden overlast vormt.

Door deze theoretische benadering kan de effectiviteit van het maatregelenpakket ten aanzien van parkeren worden beoordeeld. Hierop wordt in hoofdstuk 9 teruggekomen.

Het aantal dagenoverschrijdingen is voor de jaren 1985/1986 berekend op 90.

Een onderverdeling van het aantal dagenoverschrijding in deze jaren, is:

dagen met alleen grote beurzen	81
combinatie grote beurs/kleine beurs	4
één kleine beurs	4
combinatie meerdere kleine beurzen	1
totaal	90 dagen/twee jaar

Tijdens deze 90 dagen worden de overloopterreinen en pendeldiensten intensiever benut.

Opgemerkt moet worden dat de parkeerbalans die in de studie *Parkeren rond de RAI* is opgenomen, aangeeft dat in de huidige situatie de capaciteit van RAI-accommodaties en overloopterreinen samen nog niet voldoende is om alle beursdagen, parkeertechnisch gezien, vlekkeloos te laten verlopen.

6.4. *Bereikbaarheid per auto (tekening 3).*

Het huidige aandeel van auto's in de vervoerswijzeverdeling bedraagt 66%.

Het bestaande complex is goed ontsloten via de afslag van rijksweg nr. 10 en het stadshoofdwegennet.

De toevoer van de standbemanning geschiedt ongeveer vanaf 8.30 uur tot 9.30 uur. Bezoekers komen vanaf 9.30 uur. De RAI-parkeeraccommodaties ten noorden van de ringweg zijn tussen 11.00 uur en 12.00 uur volledig benut.

De eerste voertuigen verlaten het complex al weer vlak na 12.00 uur. Piekbelasting bij de uitstroom is in de periode 16.30–17.30 uur. Ongeveer 50% van de garagecapaciteit vloeit hierin weg.

Deze aanvoerpieken vlak na het ochtendspitsuur en afvloeipieken tijdens het avondspitsuur veroorzaken hinder voor de reguliere weggebruikers. De

ringwegaansluiting en de Europaboulevard vervullen namelijk een belangrijke functie voor de omliggende buurten in Zuid en Buitenveldert.

De RAI-parkeeraccommodaties en overloopterreinen liggen over een vrij groot gebied verspreid. De bij RAI-manifestaties optredende extra verkeersdruk wordt hierdoor gespreid. Anderzijds noodzaakt de verspreide ligging grotere inspanningen op het gebied van bewegwijzering en verkeersgeleiding. De Gemeentepolitie verzorgt in samenwerking met Rijkswaterstaat de bewegwijzering, de begeleiding naar de RAI-parkeeraccommodaties en overloopterreinen, alsmede de handhaving. Hiervoor is onder andere wisselbewegwijzering op rijksweg nr. 10 aanwezig.

6.5. Bereikbaarheid per openbaar vervoer (tekening 4).

Op dit moment is het bestaande complex nog niet optimaal ontsloten. Het RAI-station is nu een tijdelijk eindpunt van de Schiphollijn. De relatie met de binnenstad en het Centraal Station wordt vooral door tramlijn 4 verzorgd.

Het huidige aandeel treinreizigers in de vervoerswijzeverdeling bedraagt 20%. Per overig openbaar vervoer reist 6%.

Bezoekers per trein komen in de huidige situatie voor 50% vanaf het Centraal Station, 22,5% vanaf het station RAI en 27,5% van het Amstelstation.

In 1994 is de bereikbaarheid van de RAI per openbaar vervoer ten gevolge van de verbeteringen in de infrastructuur sterk verbeterd. Het betreft de realisering van de zuidtak van de NS, de sneltram naar Amstelveen en de Ringspoorbaan van Sloterdijk naar Zuidoost.

De infrastructurele werken aan de ringspoorbaan omvatten de doortrekking van de spoorlijn tot en met de aansluiting op de Gooislijn richting Weesp, terwijl bij de kruising met de Utrechtlijn een kruisstation wordt aangelegd. Hiermee wordt de RAI uit de richtingen Utrecht en Centraal Station met één keer overstappen en uit de richting Weesp en verder zonder overstappen per trein bereikbaar.

Door de exploitatie van de Amstelveenlijn in 1990 wordt niet alleen een directe snelle verbinding tussen Amstelveen en de RAI mogelijk, maar ook een verbinding met de metro tussen het Centraal Station en Zuidoost.

Ten behoeve van de bediening van het RAI-complex bij grootschalige evenementen zal door de gemeente Amsterdam extra sneltrammaterieel worden ingezet. Hierdoor ontstaat de zogenaamde Evenementenlijn tussen het Centraal Station en de RAI.

Tevens vormen het omzetten van buslijn 15 in een trambaan en het hoogwaardige openbaar vervoer op het ringspoorbaantracé kwaliteitsverbeteringen voor de openbaar vervoersbediening in de jaren negentig.

In 1992 zullen alle werkzaamheden aan de ringweg A10 voltooid zijn, dat wil zeggen dat de ring is gesloten en alle op- en afritten aanwezig zijn. De verwachting is dat de verkeersintensiteiten op de ringweg zullen stijgen als gevolg van ruimere dimensionering, sociaal-economische ontwikkelingen en de verschuiving van doorgaand verkeer van het stedelijk wegennet naar de ringweg.

7. Uitbreiding.

In het begin van 1986 gaf de RAI te kennen op korte termijn (1990) uit te willen breiden met een tentoonstellingsruimte van 10 à 12.000 m².

Het terrein ten zuiden van de vijver in de Boerenwetering bleek hiervoor het meest geschikt. Dit terrein is in 1970 als park ingericht ter gelegenheid van de in 1972 gehouden Floriade. Het wordt op dit moment niet intensief gebruikt en het is een minder aantrekkelijk deel van het park, onder andere door de geluidshinder van de nabijgelegen rijksweg nr. 10.

De overwegingen voor de uitbreidingen zijn reeds eerder aangegeven in de inleiding.

7.1. De nieuwbouw.

De uitbreiding waarom het in dit bestemmingsplan gaat, bevat circa 12.000 m² tentoonstellingsruimte.

Evenals bij het Hollandcomplex ligt deze hal op 3,50 boven het maaiveld. Hieronder ligt het parkeersouterrain.

Aan de noordzijde van de hal liggen enkele nevenruimten in twee verdiepingen, die entreepartij, restaurant, ontvangstruimte, inloopzalen en installatieruimten bevatten.

Aan de zuid- en westzijde van de hal liggen werkterrassen ten behoeve van op- en afbouw van kantoorstellingen, eveneens op 3,50 boven het maaiveld waarop ten minste 150 parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd.

Het parkeersouterrain voor ten minste 700 auto's is via een tunnel bereikbaar vanuit het souterrain onder het Hollandcomplex. De uitgang van de garage ligt aan de zuidzijde van de nieuwe hal en sluit bovengronds aan op de bestaande uitrit van het Hollandcomplex. Het vrachtverkeer bereikt de nieuwe hal via de werkterrassen van het Hollandcomplex en een te bouwen brugverbinding tussen beide werkterrassen.

De hoofdentree voor de voetgangers ligt aan de noordoostzijde van de nieuwbouw en sluit aan op het voorplein. De nieuwe hal wordt door middel van een aantal nieuw te bouwen luchtbruggen verbonden met de Amstelhal, het congrescentrum en het Hollandcomplex; dit om een optimale rondgang van het publiek en overig transport mogelijk te maken. Bouwhoogten en detaillering van de uitbreiding is in hoofdopzet gelijk aan die van het Holland-complex.

7.2. Het omliggende terrein.

Op het bestaande voorplein worden de bestaande luifels uitgebreid om het publiek bij slecht weer zo comfortabel mogelijk van de openbaar vervoerhalten en parkeerterreinen naar de nieuwbouw te leiden.

Om ruimtelijke redenen is de nieuwbouw niet pal tegen het complex gebouwd. Deze ruimte biedt ook de voetgangers richting station de mogelijkheid een kortere route te volgen.

Bij calamiteiten wordt de mogelijkheid geboden, het vrachtverkeer via het als voetpad ingerichte terrein langs de vijver in noordelijke richting af te voeren of omgekeerd van de Amstelhal via de nieuwbouw naar de Europaboulevard. Ook de Brandweer en andere nooddiensten maken zo nodig van deze route gebruik.

Het gehele terrein rond de hallen is in principe openbaar en vrij toegankelijk. Hiervoor is destijds bewust gekozen omdat een dergelijke opzet zich beter voegt in de omgeving en de stad.

De huidige fietsroute in oost-westrichting langs de groene zoom blijft in stand, zij het dat een deel van het pad moet worden omgelegd.

De route die nu gedeeltelijk door het Beatrixpark loopt, krijgt een laanachtig karakter en voert over vrij grote lengte langs de nieuwbouw. De vormgeving van de zuidgevel vraagt derhalve de nodige aandacht.

Ten westen van de nieuwbouw zal het Beatrixpark worden uitgebreid met het braakliggende terrein dat ooit voor de aansluiting van rijksweg nr. 3 op rijksweg nr. 10 is gereserveerd. Aanleg van deze weg en dus ook de aansluiting is inmiddels vervallen. Op deze wijze kan circa 17.500 m² aan het park worden toegevoegd.

Bovendien wordt het terrein tussen de Prinses Irenestraat en de ringweg (circa 25.000 m²) als park ingericht. Hiermee wordt het verlies aan park door bouw van de nieuwe hal ruimschoots gecompenseerd.

Ook het padenbeloop in dit zuidelijke deel van het park zal door de nieuwbouw moeten worden aangepast.

Onderzocht wordt in welke mate het verplanten van grote bomen mogelijk en gewenst is.

De zuidoever van de Boerenwetering blijft gehandhaafd.

Aan de zuidzijde van de Prinses Irenestraat zijn de bestaande onderhoudswerf van de Dienst Openbare Werken (DOW) en het Gemeente-energiebedrijf (GEB) met een nadere aanduiding op de plankaart in het plan opgenomen.

Aan de westzijde van de Europaboulevard is een zone gereserveerd voor eventuele aanpassingen van het profiel en kruispunten in deze weg. Met het oog op verbetering van het ruimtelijk beeld in samenhang met het nieuwe station kan worden overwogen de trambaan een zijdelingse ligging te geven. Ook is het niet uitgesloten dat in de toekomst plaatselijk een parallelweg of voorrijweg moet worden aangelegd voor het RAI-verkeer, mede tot ontlasting van de Europaboulevard.

7.3. Gevolgen voor het aantal bezoekers.

In de verkennende studie van de Erasmus Universiteit naar de ontwikkelingen ten aanzien van beurzen en tentoonstellingen wordt de verwachting uitgesproken dat het aantal bezoekers van grote beurzen maximaal gelijk zal blijven.

Gezien de heersende tendens, zowel geconstateerd aan de hand van recente bezoekersaantallen als van de marktontwikkelingen, kan de veronderstelling worden uitgesproken dat een nieuwe hal geen invloed heeft op de bezoekersaantallen van publieksmanifestaties.

Ten aanzien van de kleine gespecialiseerde (vak)beurzen kan worden gesteld dat een nieuwe hal door het toegenomen oppervlak meer beurzen en dus meer bezoekers kan verwerken. Deze mogelijke toename wordt door de RAI op maximaal 330.000 bezoekers per jaar geschat.

De RAI schat het gebruik op 240 dagen per twee jaar, waarvan 35 à 40 per twee jaar voor enkele grote beurzen.

Uitgaande van de reeds eerder vermelde groei van 330.000 bezoekers op jaarbasis, zal de nieuwe hal bij inzet op kleinere (vak)beurzen per tentoonstellingsdag gemiddeld 3300 bezoekers aantrekken.

8. De parkeer- en verkeersmaatregelen.

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke maatregelen worden genomen om de parkeer- en verkeershinder voor de omwonenden, waar mogelijk, te beperken.

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de parkeersituatie en de parkeerbalans, de vervoerswijzeverdeling en de verkeerskundige maatregelen.

8.1. *Parkeren en de parkeerbalans.*

Het maatregelenpakket ten aanzien van parkeren bestaat uit de volgende onderdelen:

- a uitbreiding van het aantal door de RAI beheerde plaatsen met 850, onder en op het werkterras van de nieuwe hal;
- b inrichting van een parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan van circa 670 plaatsen, die onder het beheer van de RAI zullen vallen;
- c invoering van een parkeerreguleringsysteem, zoals dat in het hoofdstuk „maatregelen in omliggende buurten” wordt beschreven.

Ten opzichte van het RAI-complex is het terrein aan de Van Leijenberghlaan niet op loopafstand gelegen. Dit terrein zal evenals het terrein aan de Drentestraat door middel van pendelbussen bereikbaar gemaakt worden.

Het terrein aan de Van Leijenberghlaan is voor de voertuigen bereikbaar via de De Boelelaan. Door middel van bewegwijzering zal een afwijking van het verkeer via die laan worden nagestreefd.

Het effect van dit maatregelenpakket kan zowel aan de hand van de geïnventariseerde overlast als het begrip overschrijdingsdagen worden geïllustreerd. De overlast in de woonbuurten zal door de wering van RAI-parkeerders naar verwachting grotendeels verdwijnen. Het toegenomen aantal in of op loopafstand van het RAI-complex gelegen parkeerplaatsen versterkt deze werking. Immers, het vergrote parkeerareaal zal te zamen met het parkeerbeheersysteem ten aanzien van parkeren in RAI-accommodaties drempelverlagend werken.

Het effect op de parkeerbalans is dat het aantal dagenoverschrijding afneemt van circa 90 naar circa 41 per twee jaar.

Dit effect treedt op bij een vergroting van het parkeerareaal met 1650 plaatsen.

Uitgangspunt hier is dat conform het gestelde in de voorgaande paragraaf geen hogere bezoekerspieken worden verwacht.

Worden het RAI-gebonden parkeerareaal en de overloopterreinen in de beschouwing betrokken, dan zal het RAI-complex na uitbreiding over een netto capaciteit van circa 9100 parkeerplaatsen beschikken.

Het zal duidelijk zijn dat er bij verdere vergroting van het parkeerareaal sprake zou zijn van een afnemende meeropbrengst.

De totale capaciteit zal op een handvol extreem drukke dagen nog onvoldoende zijn. Hierbij moet met name worden gedacht aan de weekenddagen van de Personenauto RAI.

De gemeente Amsterdam acht derhalve een uitbreiding van het parkeerareaal met circa 1650 parkeerplaatsen een substantiële bijdrage aan de oplossing van de parkeerproblematiek.

8.2. Wijziging verdeling vervoerswijze.

Het verkeersbeleid van de gemeente Amsterdam is gericht op het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Middelen om dit beleid te realiseren liggen in de inzet van openbaar-vervoermaterieel, lijnvoering, comfortaspecten en het aanpakken van knelpunten. Met name de inzet van (hoogwaardig) railmaterieel is onderwerp van de inspanningen op verkeers- en vervoergebied.

De in het voorgaande hoofdstuk beschreven verbeteringen in de openbaar-vervoerinfrastructuur — en de daarmee gepaard gaande reistijdverkortung en comfortverhoging — zal dan ook hun weerslag op de verdeling van vervoerswijze hebben.

Omstreeks 1995 wordt deze modal-split voor RAI-bezoekers gesteld op 55% auto, 30% trein, 7% overige openbaar vervoer en 8% ander vervoersmiddelen.

Dit impliceert dat op de overschrijdingsdagen de vraag naar parkeergelegenheid met circa 950 plaatsen afneemt.

8.3. Verkeerskundige maatregelen.

Indachtig de verwachting dat een nieuwe tentoonstellingshal geen toename van de bezoekerspieken zal veroorzaken, zijn de verkeerskundige maatregelen vooral gericht op reguleringsaspecten. Getracht wordt de overlast die het RAI-complex voor de omliggende buurten veroorzaakt, te minimaliseren.

Op de effecten van uitbreiding van het parkeerareaal en het verhoogde openbaar-vervoergebruik is in de voorgaande paragrafen al ingegaan.

De komende invoering van een parkeerbeheerssysteem in de omliggende buurten en langs de hoofdinfrastructuur zullen de overlast terugdringen, evenals de verbeterde verkeersgeleiding en bewegwijzering waar de Gemeentepolitie momenteel doende mee is.

Een onderdeel van het stedenbouwkundig plan rond de RAI vormt de verbetering van de looproute RAI — Station RAI v.v. wat naast de verbetering van comfort en verkorting van de reistijd, de attractiviteit van het openbaar vervoer zal verhogen.

Tevens zijn de mogelijkheden van een uitbreiding van de opstelvlakken op het kruispuntcomplex Europaboulevard/ringwegafrit – zuidzijde/De Boelelaan in studie.

9. Maatregelen in omliggende buurten.

Bespoedigd door, maar in beginsel onafhankelijk van de plannen voor uitbreiding van het RAI-complex, heeft in het voorjaar van 1987 de werkgroep Verkeers- en parkeeroverlast gefunctioneerd. Vertegenwoordigers van de aanliggende buurten, bedrijvengebied, RAI Gebouw BV en de gemeente Amsterdam hebben de huidige overlast geïnventariseerd en mogelijke oplossingen voorgesteld.

De bestrijding van de huidige overlast zal plaatsvinden in de aanliggende buurten, op de aanliggende hoofdwegen en op het vlak van verkeersgeleiding en bewegwijzering.

Voor de buurten rond de RAI is een verdeling in een zestal segmenten gedacht. Ieder segment bevat minimaal één bemande in-/uitgang.

Het controlepersoneel van de Dienst Parkeerbeheer of personeel van de RAI (opererend onder politionele verantwoordelijkheid) laat geen bezoekers van de RAI of standhouders toe. Ter ondersteuning zal een aantal hulpmiddelen worden ingezet, zoals mobiele slagbomen, borden en bewonersstickers.

De overige in- en uitgangen zullen tijdelijk door middel van hekwerken dan wel definitief door middel van een herprofilering worden afgesloten. Waar en op welke tijdstippen de verkeersregulerende maatregelen in werking zullen zijn, wordt bepaald in overleg tussen de RAI, de Politie, de Dienst Parkeerbeheer en buurtvertegenwoordigers.

Naast de maatregelen in de buurten wordt voorgesteld om op en langs de hoofdwegen rondom de RAI fusieke antiparkeermaatregelen te treffen, voor zover die niet al aanwezig waren.

Ten aanzien van de verkeersgeleiding en bewegwijzering zal het door de Politie gehanteerde scenario Personenauto RAI 1987 – wat als een succes is ervaren – als basis worden gebruikt. In overleg met de RAI zal de benodigde apparatuur en bebording worden aangeschaft.

De conclusie van de werkgroep luidt dat op basis van een gedetailleerde inventarisatie van de overlast een aantal oplossingen is aangedragen dat in redelijkheid te realiseren lijkt en naar verwachting resultaat zal hebben. Daar de toekomst moet uitwijzen, of deze verwachtingen worden gehaald, wordt voorgesteld om voor de aanliggende buurten de oplossing voor voorlopig twee jaar in te stellen en deze tussentijds (na één jaar) te evalueren en zo nodig bij te stellen.

10. Het Beatrixpark.

Het Plan Zuid van Berlage bevatte reeds een groene zone ter plaatse van het huidige Beatrixpark. Dit parkachtige gebied sloot aan op de toen aanwezige zuidelijke wandelweg en liep door tot aan de Amstel.

In het latere Algemeen Uitbreidingsplan is een parkgebied opgenomen, iets kleiner dan het huidige park.

De oostgrens lag iets oostelijker dan de huidige en het ruimtelijke deel van het huidige park had de bestemming wegen, water, woongebied en sportterreinen.

In 1936 is het plan voor het noordelijke deel van het huidige park, het deel binnen de waterpartijen, ontworpen en als werkverschaffingsproject aangelegd. In 1938 was het park gereed.

Voor het eerst is bij de aanleg gebruik gemaakt van de ophoging met zand, waardoor een ander dan tot nu toe gebruikelijk assortiment kon worden aangeplant (meer groenblijvers).

In die tijd is ten westen van de Boerenwetering een afzonderlijk gelegen plasvijver aangelegd. Vanuit het park had men vrij uitzicht op het zuidelijk gelegen tuindersgebied.

Het park is na de oorlog steeds meer door bebouwing omringd.

In 1950 werden de woningen langs de Beethovenstraat gebouwd. Het St. Nicolaaslyceum ten zuiden van het park stamt uit de jaren zestig.

In verband met de bouw van de RAI in 1961 werd de plasvijver verplaatst naar de strook aan de westzijde van de Boerenwetering en werd de vijver aangelegd.

Inmiddels werd ook het vrije uitzicht in zuidelijke richting beperkt door aanleg van het dijklichaam voor de ringweg en de ringspoorbaan. De zuidelijke wandelweg is daardoor opgeheven. De huidige groene zoom kan worden gezien als een vervanger van deze route.

Ter gelegenheid van de Floriade in 1972 is het grotendeels braakliggende gebied tussen het oorspronkelijke park en de ringweg aangelegd. Deze uitbreiding vervulde vooral een functie in de verbinding tussen het Beatrixpark en het tentoonstellingsterrein aan de Amstel via het dijklichaam van rijksweg nr. 10.

Na de tentoonstelling en de ingebruikname van rijksweg nr. 10 is deze relatie alleen via het fiets- en voetpad door de groene zoom behouden en heeft het zuidelijke deel van het park zijn verbindende functie verloren.

Door de bouw van het Hollandcomplex is de route nog verder versmald.

In tegenstelling tot het eerder aangelegde noordelijke deel heeft het zuidelijke deel een veel minder bijzondere inrichting en heeft een enigszins rudimentair karakter.

Dit deel wordt om die reden dan ook veel minder frequent bezocht.

In een poging om het karakter van de groene zoom te behouden is bij de bouw van het Hollandcomplex een klein driehoekig terrein ten zuidoosten van de nieuwe hal als plantsoen ingericht, dit ter compensatie van het groen bij het toen aanwezige parkeerterrein ter plaatse van het huidige Hollandcomplex.

Door de uitbreiding van de RAI, zoals in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, gaat een deel van het vroegere Floriadeterrein, nu het zuidelijke deel van het Beatrixpark, verloren. De bebouwing beslaat een oppervlakte van circa 25.000 m² en de omliggende wegen en parken 5000 m².

Daarentegen wordt in het plan voorgesteld, een deel van het braakliggende terrein dat gereserveerd was voor de aansluiting van rijksweg nr. 3 aan het park toe te voegen. Hierdoor wordt het park met circa 17.500 m² vergroot.

Ook wordt het gebied ten zuiden van de Prinses Irenestraat aan het park toegevoegd. Dit terrein heeft een oppervlakte van circa 25.000 m². De werf ten behoeve van het parkonderhoud is in het plan mogelijk gemaakt.

De traforuimten zijn gehandhaafd in verband met zeer hoge verplaatsingskosten.

Door de herschikking van de terreinen kan een betere afronding van het huidige park worden bereikt en de mogelijkheden van inrichting en bezoek worden vergroot.

Het park heeft in de loop van tijd een vrij grote verandering ondergaan en is gegroeid van een open stadsrandgebied tot een meer besloten wijkpark.

De ligging van de verschillende stedelijke voorzieningen, zoals de RAI en het scholencomplex, geven aan het park een duidelijk openbaar accent. Dit wordt nog versterkt door enkele fiets- en wandelroutes die door het park lopen.

Het is duidelijk dat de groene zoom over grotere lengte langs de RAI-gebouwen loopt en niet meer door het park zoals voorheen. Door de route een meer laanachtig karakter te geven kan de aantrekkelijkheid in redelijke mate behouden blijven.

Door aanpassingen van de inrichting van het voorplein, de ruimte ten westen van het Hollandcomplex en de nieuwe uitbreiding kan een aantrekkelijke wandel- en fietsroute van de Prinses Irenestraat naar het Europaplein worden verkregen.

11. De opzet van het bestemmingsplan.

De grens van het bestemmingsplan is zo gekozen, dat het huidige complex en de nieuwbouw onderdeel uitmaken van het plan. De grenzen vallen, waar mogelijk, samen met aangrenzende plannen. Verder omvat het plangebied het zuidelijke deel van het Beatrixpark en de te realiseren uitbreiding van het park, omdat deze terreinen in nauwe relatie staan met de uitbreiding van de RAI.

Gekozen is voor een gedetailleerd bestemmingsplan, waarbij echter niet elke bestemmingscategorie in detail is vastgelegd om ontwikkelingen op onderdelen in de toekomst niet geheel onmogelijk te maken.

Er is naar gestreefd, voldoende garanties in te bouwen om ingrijpende wijzigingen in bouwmassa's of de functie van het openbaar terrein tegen te gaan.

Zo is in het bestemmingsplan de omvang van de bouwmassa, tentoonstellings- en congresruimten vrij nauwkeurig bepaald. In de hoogte is dit eveneens het geval. Er is echter enige marge in het plan opgenomen voor de bouw van relatief kleine uit- en aanbouwen.

Gezien de geïsoleerde ligging kan ervan worden uitgegaan dat hiermee geen hinder aan derden wordt veroorzaakt.

Met betrekking tot de omliggende terreinen is gekozen voor één bestemming (erven) waarbinnen het mogelijk is in beperkte mate overbouwingen, luchtbruggen en luifels te realiseren. Nadere detaillering is niet goed mogelijk, omdat op veel plaatsen gereden moet kunnen worden,

terwijl de inrichting in hoofdzaak een voetpadkarakter heeft. Er zijn dan ook nauwelijks duidelijk aanwijsbare grenzen tussen voetpad en rijweg, met uitzondering van de zuidzijde. Op het terrein wordt het mogelijk gemaakt, de bestaande reclamezuil te handhaven c.q. te vernieuwen.

Het zuidelijke en westelijke deel van het Beatrixpark heeft een openbaar groen bestemming gekregen, evenals de fiets- en wandelroute en beplanting langs de zuidzijde van de nieuwbouw en het Hollandcomplex.

De bestemming water voor de Boerenwetering spreekt voor zich. Het terrein ten zuiden van de Prinses Irenestraat heeft de bestemming openbaar groen. Op dit terrein is handhaving van de bestaande traforuimte mogelijk gemaakt.

De bestaande herstratingswerf van de Dienst Openbare Werken, afdeling Wegen, is met een nadere aanduiding op de plankaart aangegeven. De zone langs de Wielingenstraat en Europaboulevard heeft de bestemming verkeersdoeleinden.

De gedeeltelijk aanwezige en gedeeltelijk te bouwen of aan te leggen parkeerruimte is in de voorschriften aan maxima en minima gebonden, maar verder niet op de kaart aangegeven.

De genoemde aantallen in art. 3, lid 4, en art. 4, lid 6, vragen om enige uitleg (zie ook tekening 2).

Het eerstgenoemde getal van 1840 parkeerplaatsen in het bebouwde gebied omvat:

- 100 plaatsen in de kelder en op het binnenterrein de Amstelhal;
- 692 plaatsen in het souterrain van het Hollandcomplex;
- 700 plaatsen in het souterrain van de uitbreiding;
- 150 plaatsen op het werkterras van het Hollandcomplex;
- 200 plaatsen op het werkterras van de uitbreiding.

Het tweede getal van 1960 parkeerplaatsen omvat:

- 364 plaatsen aan de noordzijde van het complex;
- 250 plaatsen aan de oostzijde voor de Europahal;
- 1350 plaatsen in de parkeerkelder van het congrescentrum.

12. Verslag van het gevoerde overleg.

Naar aanleiding van het door RAI Gebouw BV ingediende verzoek om uitbreiding werd door het College van Burgemeester en Wethouders op 26 augustus 1986 besloten, in principe in te stemmen met de uitbreiding op korte termijn en met het starten van de procedure tot herziening van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de mogelijkheid van uitbreiding op lange termijn werd besloten dat er een open discussie diende plaats te vinden over de door de RAI genoemde alternatieven, te weten uitbreiding in het Beatrixpark (welke mogelijkheid de duidelijke voorkeur had van de RAI) dan wel aan de zuidzijde van de Ringweg op de kop van de voormalige rijksweg nr. 3, tevens het oostelijk gelegen gedeelte van het sportpark Buitenveldert.

Over de uitbreidingsplannen van de RAI en over de principebesluiten van het College van Burgemeester en Wethouders is op 29 september 1986 een

openbare hoorzitting georganiseerd in de grote zaal van het RAI-Congrescentrum. Vervolgens is, voorafgaand aan de behandeling van plannen van de RAI in de Commissie voor Ruimtelijke Ordening en Bestuursinformatie — waarbij voor de behandeling van dit punt tevens de leden van de Commissie voor Economische Zaken en Havenaangelegenheden waren uitgenodigd — ook een hoorzitting georganiseerd.

In beide hoorzittingen bleken de uitbreidingsplannen op zeer grote bezwaren te stuiten bij de bewoners en de bedrijven in de omliggende buurten. Men vreesde met name een verdere verslechtering van de parkeer-en verkeerssituatie in de omliggende buurten en op de toeleidende wegen, terwijl een aantasting van het Beatrixpark door de omwonenden onaanvaardbaar werd geacht.

De commissies van advies en bijstand hebben op 24 november 1986 ermee ingestemd dat een bestemmingsplan voor uitbreiding op korte termijn werd voorbereid. Een beslissing over het al of niet akkoord gaan met realisering van deze uitbreiding werd opgeschort tot het moment dat de commissies van advies en bijstand zich op basis van het ontwerp bestemmingsplan een oordeel over de diverse consequenties zouden hebben kunnen vormen.

Door de wethouder voor Ruimtelijke Ordening is in de desbetreffende commissievergadering een aantal toezeggingen gedaan ten aanzien van de uitbreiding op korte termijn, te weten:

- invoering van een parkeerbeheerssysteem in de omliggende buurten;
- anti-parkeermaatregelen zoals verhoogde stoepbanden en dergelijke op de hoofdinfrastructuur;
- ten minste 1650 parkeerplaatsen extra ten opzichte van het thans bij de RAI in beheer zijnde aantal (circa 4050);
- de ontsluiting van de nieuwe hal voor vrachtverkeer zal niet aan de westzijde van de Boerenwetering door het Beatrixpark lopen;
- het bouwplan zal pas ter inzage worden gelegd nadat de Gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld;
- parallel aan de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de korte termijn zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de mogelijkheid van het creëren van een zogenaamde tweeling-RAI; dit onderzoek zal de ruimtelijke economische en bedrijfsmatige aspecten omvatten van het stichten van een tweede RAI op een andere locatie.

Ten aanzien van de uitbreiding op lange termijn bepaalden de commissies van advies en bijstand dat deze in elk geval niet in het Beatrixpark zal mogen plaatsvinden.

Op basis van deze besluiten en toezeggingen is vervolgens overleg geopend met alle actieve belangengroeperingen, waarvan een groot aantal zich verenigd had in de Stichting Overleg RAI-buurten, de wijkcentra en de RAI. In dit overleg, dat plaatsvond tussen januari en oktober 1986, zijn met name besproken geweest de studies naar de parkeersituatie rond de RAI, het verkeer, het onderzoek naar de mogelijkheid van het stichten van een tweede RAI en het onderhavige bestemmingsplan.

Daarnaast heeft een afzonderlijke werkgroep met belanghebbenden zich gebogen over de mogelijkheden de parkeerverlast in de omliggende buurten tegen te gaan en de verkeersgeleiding en de bewegwijzering te verbeteren. Voor de resultaten van een en ander wordt verwezen naar de desbetreffende passages in de toelichting en de rapportages.

Op de hoorzitting van 12 januari 1988 is onder andere gebleken dat er bezwaar is tegen een parkeerterrein aan de Prinses Irenestraat (zie het hierbij overgelegde verslag van de hoorzitting).

Er leefde een sterke wens om het Beatrixpark uit te breiden met een ten minste even groot deel als er door de uitbreiding van de RAI verloren gaat. Verder werd door de aanleg van het parkeerterrein een grote parkeerdruk in de omgeving gevreesd. Door de wethouder is toegezegd dat een alternatief zou worden onderzocht.

Het alternatief is de aanleg van het parkeerterrein aan de oostzijde van de Van Leijenberghlaan tussen rijksweg nr. 10 en de De Boelelaan. Dit terrein was destijds gereserveerd voor de aanleg van rijksweg nr. 3 en ligt nu braak.

Op het terrein kunnen circa 670 auto's worden geparkeerd.

Daar de loopafstand naar de RAI bij dit alternatief groter is, moeten de RAI-bezoekers per pendelbus, geëxploiteerd door de RAI, aan- en afgevoerd worden.

Daar het parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan in het stadsdeel Buitenveldert is gelegen, is om een gekwalificeerd advies gevraagd.

Een en ander heeft de volgende consequenties:

- het terrein aan de Prinses Irenestraat heeft een parkbestemming gekregen;
- de aanlegkosten van het parkeerterrein zijn op beide locaties ongeveer gelijk. De extra kosten voor aanleg van het park worden geraamd op 1 miljoen gulden. Deze kosten zijn voor rekening van de gemeente.

Ter overweging is het parkeerterrein als tijdelijke voorziening aan te leggen (voor vijf jaar) in afwachting van een definitieve oplossing (parkeerterrein of parkeergarage in samenhang met de langere termijnuitbreiding).

Het alternatief aan de Van Leijenberghlaan is een goed alternatief, dat tegemoet komt aan een groot deel van de bezwaren die onder andere op de hoorzitting van 12 januari 1988 werden geuit.

13. Overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

In het kader van het overleg ex. art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het concept-bestemmingsplan RAI e.o. om commentaar toegezonden aan de volgende instanties:

1. de Provinciale Planologische Dienst;
2. het Ministerie van Defensie;
3. de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening;

4. de directeur van het Ondersteuningsinstituut Noord-Holland;
5. de inspecteur van de Volksgezondheid;
6. Provinciale Waterstaat;
7. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam;
8. de Rijksconsulent Economische Zaken;
9. de Nederlandse Spoorwegen NV;
10. de Rijksverkeersinspectie district noord-west;
11. de NV Nederlandse Gasunie;
12. de stadsdeel Buitenveldert.

Van de geadresseerden, vermeld onder 5, 10 en 12, is tot heden geen reactie ontvangen. De geadresseerden, vermeld onder 8 en 11, zien geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

De reacties van de overige instanties zijn hierna samengevat en voorzien van het gemeentelijk commentaar ter zake.

Verzuimd is het plan toe te zenden aan Rijkswaterstaat.

In het kader van de tervisielegging is door Rijkswaterstaat een bezwaarschrift ingediend.

Voor de beantwoording daarvan wordt verwezen naar de voordracht van Burgemeester en Wethouders tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Inmiddels is naar aanleiding van het overleg besloten, het parkeerterrein aan de Prinses Irenestraat te verplaatsen naar de oostzijde van de Van Leijenberghlaan en het terrein ten zuiden van de Prinses Irenestraat een openbaar groen bestemming te geven.

Voor het parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan wordt een afzonderlijk plan opgesteld.

Bij de beantwoording wordt van deze gewijzigde toestand uitgegaan.

1. Provinciale Planologische Dienst.

Streekplan.

Geadresseerde wijst allereerst op het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied dat voor de keuze van de locatie ten aanzien van uitbreiding van de RAI op lange termijn vraagt om een afweging van alternatieven voor een uitbreiding ten zuiden van de A10.

Tevens zal dan een effectrapportage worden gevraagd waarin overlast voor de omgeving en de economische noodzaak worden afgewogen.

Deze afweging wordt niet noodzakelijk geacht bij de onderhavige uitbreiding van de RAI, welke in overeenstemming is met het streekplan.

Verdere aantasting van het Beatrixpark wordt afgewezen.

Geadresseerde verzoekt in te gaan op de uitbreiding van de RAI op langere termijn en de consequenties van de huidige uitbreiding voor verdere uitbreidingen.

Reactie.

De plannen voor de lange termijn zijn nog in ontwikkeling. Ook over de definitieve keuze van de locatie is nog geen besluit genomen. Wel is

duidelijk dat in alle varianten voor de uitbreiding op lange termijn het Beatrixpark wordt ontzien.

Uit een verkenning naar mogelijke locaties voor uitbreiding op lange termijn blijkt zowel op grond van stedenbouwkundige als financieel-economische overwegingen een voorkeur voor de locatie ten zuiden van de ringweg nabij het voormalige tracé van rijksweg nr. 3. Nadat is besloten over locaties, zullen te zijner tijd de plannen verder worden uitgewerkt en de effecten op de omgeving worden aangegeven.

De consequenties van de korte termijn voor de lange termijn zijn er in zoverre, dat uitbreiding op lange termijn op andere locaties dan rijksweg nr. 3 minder aannemelijk wordt. Bij de korte termijn is rekening gehouden met een mogelijke aansluiting van het bestaande complex op de latere uitbreiding ten zuiden van de ringweg door middel van een luchtbrug.

Bestemmingsplan.

Toelichting.

Voor geadresseerde staan bij de toetsing van het onderhavige bestemmingsplan twee punten centraal, te weten de parkeeroverlast voor de aangrenzende woonbuurten en het parkeerterrein bij de Prinses Irenestraat. Ten aanzien van de parkeeroverlast meent geadresseerde dat op de maatregelen tot wering van overlast in de woonbuurten en de verwachte effecten daarvan uitvoeriger zou moeten worden ingegaan.

Reactie.

In de toelichting is slechts een samenvatting gegeven van de voorgestelde maatregelen met betrekking tot de verkeers- en parkeerproblematiek.

Over dit onderwerp zijn drie rapporten opgesteld, te weten:

- Parkeren rond de RAI van de Dienst Ruimtelijke Ordening van 22 mei 1987;
- Verkeer rond de RAI van de Dienst Ruimtelijke Ordening van 20 mei 1987;
- RAI en omgeving, verkeersaspecten met betrekking tot de omliggende buurten, secretariaatverkeer en Vervoer van 1 oktober 1987.

In genoemde rapporten zijn naar onze mening de effecten voldoende duidelijk weergegeven. Uit de resultaten van de studies blijkt dat de piekbelasting in het autoverkeer onder invloed van de uitbreiding niet omhoog gaat. Door uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen met ten minste 1650 plaatsen wordt de druk op de omliggende buurten aanzienlijk beperkt, terwijl tevens vervangende ruimte wordt geboden voor de nu (circa 900) in de buurt foutgeparkeerde auto's.

Het is de verwachting van de gemeente dat uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in combinatie met de voorgestelde verkeers- en parkeerbegeleidende maatregelen voldoende effectief zal zijn. Na één jaar zullen de parkeerbegeleidende maatregelen in de woonbuurt worden geëvalueerd en zo nodig worden bijgesteld.

Wat betreft het parkeerterrein aan de Prinses Irenestraat, meent geadresseerde dat er geen aandacht wordt besteed aan het verkeersaantrekkend karakter van dit parkeerterrein en de belasting van wegen en kruispunten in de omgeving. Hij verzoekt de gevolgen van deze belasting alsnog aan te geven.

Reactie.

In de bundel Verkeer en Parkeren RAI, is zowel naar de aanvullende locatie Van Leijenberghlaan als Prinses Irenestraat verkeerskundig onderzoek verricht. Het resultaat daarvan was dat er geen zwaarwegende verkeerskundige problemen zijn te verwachten. Voor de kruising van de De Boelelaan met de Europaboulevard zijn verbeteringsvoorstellen ontwikkeld.

Overigens zal een deel van de vulling van het parkeerterrein uit voertuigen bestaan die voordien in omringende woonbuurten parkeerden, waarmee de verkeersdruk op de Europaboulevard ten noorden van rijksweg A10 vermindert.

Onder andere naar aanleiding van het overleg is besloten, voorkeur te geven aan het parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan.

Ten slotte verzoekt geadresseerde om een nadere onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid.

Reactie.

Aangezien de uitbreiding van de RAI en de inrichting van de omgeving geen nadelige financiële consequenties hebben voor de gemeente, achten Burgemeester en Wethouders een nadere onderbouwing in het kader van het bestemmingsplan niet noodzakelijk. Zowel aanleg van de uitbreiding van het parkaanleg van de omgeving en aanleg van het parkeerterrein komen voor rekening van de RAI.

Bij een situering van een parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan en een grotere uitbreiding van het Beatrixpark ontstaat geen negatief saldo in de grondexploitatie. Zowel de aanleg als het beheer van de openbare ruimte rond de hal en de uitbreiding van het park worden gedetailleerd in het stedenbouwkundig plan weergegeven.

Kostenraming vindt in dat kader plaats.

Voorschriften.

Art. 5.

Geadresseerde wijst op een onduidelijkheid in dit artikel, te weten de term „parkeerplantsoen”.

Reactie.

Er is hier sprake van een onjuistheid; bedoeld is „parken en plantsoenen”. Het voorschrift is dienovereenkomstig aangepast.

Art. 7, lid 4.

Geadresseerde bepleit uitsluiting van LPG.

Reactie.

Het voorschrift is in die zin aangepast.

2. *Ministerie van Defensie.*

Geadresseerde verzoekt art. 13 (bijzondere bouwbeplanning) te schrappen.

Reactie.

Inmiddels heeft schrapping plaatsgevonden.

3. *Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening.*

Geadresseerde acht de in het ontwerp-plan voorgestelde uitbreiding acceptabel met de aantekening dat een kritisch volgen van de parkeerdruk noodzakelijk blijft.

Daarnaast wijst geadresseerde op het volstrekt overbodig zijn van art. 13.

Reactie.

Dit artikel is inmiddels geschrapt.

Overigens wordt verwezen naar de reactie van Burgemeester en Wethouders onder 1.

4. *Ondersteuningsinstituut Noord-Holland.*

Geadresseerde concludeert uit paragraaf 12 van de toelichting, dat voor de geplande uitbreiding het gewenste maatschappelijk draagvlak niet aanwezig is; de woonfunctie van de buurt wordt in de ogen van geadresseerde door een belanghebbend gemeentebestuur ondergeschikt gemaakt aan grootschalige ontwikkelingen in de economische sfeer.

Hierbij dient bovendien te worden bedacht dat een en ander niet bijdraagt tot het beleid om vooral ook de midden- en hogere inkomens in Amsterdam te houden.

Reactie.

Het instituut baseert zijn mening kennelijk uitsluitend op het overleg dat met een deel van de buurt is gevoerd.

Een belangenafweging heeft plaatsgevonden waarbij het economisch belang van de RAI een zwaarwegende rol heeft gespeeld. Het wonen is eveneens van belang voor de stad en er zijn naar de mening van de gemeente voldoende maatregelen genomen om de nadelige invloeden van de RAI op de woonbuurten te beperken.

De RAI is nu reeds nabij de woonbuurt gevestigd en in het plan worden maatregelen genomen de woonfunctie te beschermen. Dat uitbreiding van de RAI niet zou bijdragen om de midden- en hogere inkomens in de stad te behouden, is een veronderstelling die de gemeente niet deelt.

Geadresseerde meent voorts dat het overzicht en de toetsingsmogelijkheden van het pakket maatregelen in omliggende gebieden, waarvan de realisering van de uitbreiding afhankelijk wordt gesteld, ontbreken.

Reactie.

De uitbreiding van de RAI wordt niet afhankelijk gesteld van de maatregelen tegen de bestaande overlast van het parkeren in de woonbuurten.

Uitbreiding en maatregelen vormen echter wel één geheel, omdat in het kader van de uitbreiding het aantal parkeerplaatsen met ten minste 1650 wordt uitgebreid, mede ter compensatie van het aantal foutgeparkeerde auto's in de woonbuurten dat in de toekomst niet meer mogelijk is.

In de toelichting is een samenvatting opgenomen van de rapporten over het verkeer en parkeren rond de RAI.

Ter verduidelijking zijn deze rapporten meegezonden.

De beoogde maatregelen in de omliggende buurten zijn voorlopig (twee jaar) en worden na één jaar geëvalueerd en, indien nodig, aangepast.

Ten slotte meent geadresseerde dat het principieel onjuist is, de besluitvorming omtrent verdere uitbreiding uit te stellen. Met de voorliggende uitbreiding zal een toekomstige verdere expansie niet kunnen worden voorkomen.

Het is niet juist dat met deze uitbreiding verdere expansie niet meer kan worden voorkomen.

Een en ander hangt in de toekomst af van overwegingen die dan gelden ten aanzien van de noodzaak voor uitbreiding, gebaseerd op uitgebreide marktverkenningen en mogelijkheden ter plaatse, in de nabijheid, zuidelijk of elders in de stad. Ook dan zal de bescherming van de woonfunctie ongetwijfeld een grote rol spelen in de afweging.

Verdere aantasting van het Beatrixpark is in de toekomst uitgesloten. Verder wordt verwezen naar de reacties onder 1 (Streekplan).

6. Provinciale Waterstaat.

Geadresseerde wijst op het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, waarin is vermeld dat uitbreiding van de RAI niet ten koste mag gaan van het Beatrixpark ten westen van de Boerenwetering en het verlengde daarvan in zuidelijke richting alsmede de groene zoom. Blijkens de plankaart is de uitbreiding ruimer dan het streekplan toelaat.

Reactie.

De kaart, behorend bij het streekplan, is te globaal om bedoelde grens te kunnen aflezen. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is dat de opgaande bebouwing aan de hal de bedoelde grens niet overschrijdt en dat aan de westzijde een onderbouw van één verdieping tot circa 30 m uit de verlengde

oeverlijn van de Boerenwetering is toegestaan. De gemeente is van mening dat deze uitbreiding niet in strijd is met wat in het streekplan wordt bedoeld.

Verder wordt de aantasting van het park in ruime mate aan de westzijde gecompenseerd nu besloten is, het parkeerterrein aan de Van Leijenberghlaan te situeren en de strook aan de Prinses Irenestraat overeenkomstig het Structuurplan voor Amsterdam voor het grootste deel als openbaar groen in te richten.

Ondanks het toevoegen van een ruim aantal nieuwe parkeerplaatsen blijft uit de ogen van geadresseerde de situatie voor de woonbuurten zorgelijk gezien de spreiding van de parkeerterreinen en het als gevolg daarvan parkeerplaatsenzoekend autoverkeer.

Geadresseerde bepleit onderzoek naar de mogelijkheden van een elektronische wisselbewegwijzering ook op de A10 als hulpmiddel om dit te voorkomen.

Reactie.

Door toevoeging van circa 1650 parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de RAI wordt het parkeren meer geconcentreerd. Mede door de anti-parkeermaatregelen in de woonbuurten wordt het verkeer dat een parkeerplaats zoekt, beperkt.

Aangezien de geleiding van verkeer dat een parkeerplaats zoekt, thans niet optimaal geschiedt, is de gemeente Amsterdam – en met name de Gemeentepolitie – doende met de voorbereiding van een systeem met geleiding door middel van oranje verrijdbare klapborden.

Het parkeerbeheerssysteem voor de omringende buurten is in augustus 1988 in werking getreden. Afhankelijk van de opgedane ervaringen zal onderzocht worden, of dit systeem of vergaande elektronische informatiesystemen de voorkeur genieten.

7. *Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam.*

Geadresseerde constateert allereerst dat het tentoonstellings- en congrescentrum van grote waarde is voor de Amsterdamse regio. Indien voor het functioneren daarvan de RAI-uitbreiding noodzakelijk is, dient op constructieve wijze gezocht te worden naar ruimtelijke mogelijkheden.

De studies die sinds 1986 zijn verricht naar het huidige en toekomstige functioneren, zijn naar het oordeel van geadresseerde te zeer gericht op het RAI-complex alleen, zonder de economische activiteiten in de directe omgeving daarbij te betrekken.

Reactie.

Een van de belangrijkste overwegingen om de RAI uit te breiden is de betekenis voor de gehele stad. Vooral de stad als geheel – en in het bijzonder de binnenstad – profiteert van de RAI. Dit wordt in de toelichting onder hoofdstuk 4 voldoende duidelijk aangetoond. De uitstraling in de directe omgeving is echter beperkt. Een aantal

horecavestigingen en hotels is min of meer afhankelijk van de RAI, maar de relaties met het bedrijfengebied aan de Drentsestraat zijn beperkt.

De verkeers- en parkeerproblematiek die de RAI met zich brengt voor omliggende woonbuurten en bedrijven, dreigt volgens geadresseerde aanleiding te geven tot verdringingsverschijnselen. Het huidige functioneren van het bedrijfsleven in de omgeving van het complex wordt ernstig belemmerd door verkeersopstoppen. Ook al leidt de huidige uitbreiding niet tot een verergering van het verkeers- en parkeerprobleem, toch is naar het oordeel van geadresseerde de gepresenteerde oplossing voor de verkeersproblematiek te beperkt en houdt onvoldoende rekening met de omgeving.

Geadresseerde is geen voorstander van gespreid liggende parkeerplaatsen in de wijde omgeving; hierdoor wordt het geheel te onoverzichtelijk om door een signaleringssysteem en aanvullend openbaar vervoer te kunnen beheersen.

Geadresseerde pleit voor:

- een aanzienlijke verhoging van het aantal parkeerplaatsen op en onder de terreinen van de RAI; voor drukke dagen grote parkeerterreinen op afstand van het complex, waarbij eventueel naar Duivendrecht zou kunnen worden gekeken, waar een rechtstreekse openbaar-vervoersbinding mogelijk is;
- elektronische bewegwijzering op de rijkswegen;
- aanpassing van de verkeersinfrastructuur (bij voorbeeld de kruising Europaboulevard/De Boelelaan) aan het aanbod van verkeer tijdens grote tentoonstellingen.

Reactie.

Een aanzienlijke verhoging van het aantal parkeerplaatsen op of onder de RAI-terreinen zou alleen effect sorteren, indien deze gepaard gaat met buiten de proporties staande infrastructurele maatregelen. Immers, de dimensionering zou daarbij op de piekbelastingen moeten zijn gericht, zijnde de drukste dagen van enkele publieksevenementen.

Er is derhalve mede gekozen voor uitbreiding van het aan de RAI gebonden verkeersareaal dat bereikbaar is via de ten zuiden van de ringweg A10 gelegen De Boelelaan. Via herinrichting is de benodigde extra capaciteit op relatief eenvoudige wijze te verwerven, door aanpassingen aan het kruispuntcomplex Europaboulevard/De Boelelaan/Ringwegafrit-zuid, of er bleek voldoende restcapaciteit te zijn om de extra voertuigstromen te verwerken, zoals op en rond de Van Leijenberghlaan.

Nu reeds zijn parkeerterreinen op grotere afstand in gebruik op topdagen met goede openbaar vervoer- en pendeldiensten. Een uitbreiding van deze terreinen in Duivendrecht kan in het kader van de ontwikkeling over lange termijn worden overwogen, maar is in de korte-termijnsituatie niet noodzakelijk. Bij uitbreiding van het RAI-parkeerareaal met circa 1650 plaatsen ontstaat een situatie waarbij de totale capaciteit van bij de RAI in beheer zijnde terreinen te zamen met de overloopterreinen voldoende is om de vraag tijdens nagenoeg alle evenementsdagen te

kunnen verwerken. De inspanningen van de gemeente Amsterdam zijn erop gericht, de vulling van de parkeerterreinen zo optimaal te laten plaatsvinden. Elektronische bewegwijzering zal in overleg met de RAI en Rijkswaterstaat worden overwogen, nadat een in te voeren systeem met klappborden is geëvalueerd. Het is niet mogelijk om tijdelijk de wegingdeling te wijzigen tijdens topdagen.

De voorgestelde uitbreiding van de RAI is volgens geadresseerde uit sociaal-economisch oogpunt zeker gewenst; er dient echter voor de korte en lange termijn een probleemoplossend plan te worden gepresenteerd om de druk die de RAI momenteel op haar omgeving legt weg te nemen.

Reactie.

In het kader van de ontwikkeling op lange termijn zal een verdere parkeer- en verkeersstudie nodig zijn.

In dat verband zullen eventueel noodzakelijke aanpassingen worden voorgesteld.

Ten aanzien van de huidige situatie en de uitbreiding op korte termijn wordt naar een probleemoplossend eindplan toegewerkt. Eerste stap hierin is de bestrijding van overlast in de omringende buurten en verbeteringen in de verkeersgeleiding. Daaropvolgend wordt de uitbreiding van het RAI gebonden parkeerareaal voorgestaan.

9. NV Nederlandse Spoorwegen.

Geadresseerde mist in de toelichting een passage over het park and ride-parkeren als onderdeel van de totale parkeerproblematiek rond de RAI.

Voor de tussen de NV Nederlandse Spoorwegen (NS) en de gemeente Amsterdam overeengekomen behoefte aan 350 park and ride-plaatsen is nog geen geheel bevredigende oplossing gevonden. De beschikbare capaciteit (230 plaatsen op het HTS-terrein) is op termijn ontoereikend.

Ten slotte vraagt geadresseerde zich af, of bij de vaststelling van de capaciteit van het HTS-terrein rekening is gehouden met de reservering van genoemde park and ride-plaatsen.

Reactie:

In de genoemde capaciteit van het HTS-terrein is het gebruik ten behoeve van de NS-reizigers meegenomen.

Er is echter geen stringente scheiding aangebracht.

Overigens blijkt dat het huidige aantal voor de NS gereserveerde plaatsen bij lange na niet wordt benut. Ook in de toekomst is geen sterke toename te verwachten. Dat het terrein op termijn onroereikend zal zijn, is dan ook onwaarschijnlijk. Als park and ride-terrein nabij NS-stations ligt dit terrein te ver in de stad om goed te worden gebruikt. In het algemeen wordt gestreefd naar een ligging van deze terreinen aan de stadsrand nabij invalswegen, opdat het rijden met de auto vanuit de stad naar het station niet wordt gestimuleerd. In die gevallen namelijk behoort het stedelijk vervoer de park and ride-functie over te nemen, met name wanneer het

gaat om regelmatige reizen. Voor individuele ritten per auto naar het station is overigens wel een beperkt aantal plaatsen voor lang- en kortparkeerders aanwezig.

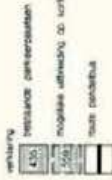
14. Economische paragraaf.

Het gebied van het bestemmingsplan wordt begrensd door de Wielingenstraat, het Europaplein, de Europaboulevard, rijksweg nr. 10, de Beethovenstraat, de Prinses Irenestraat en het oostelijke deel van het Beatrixpark.

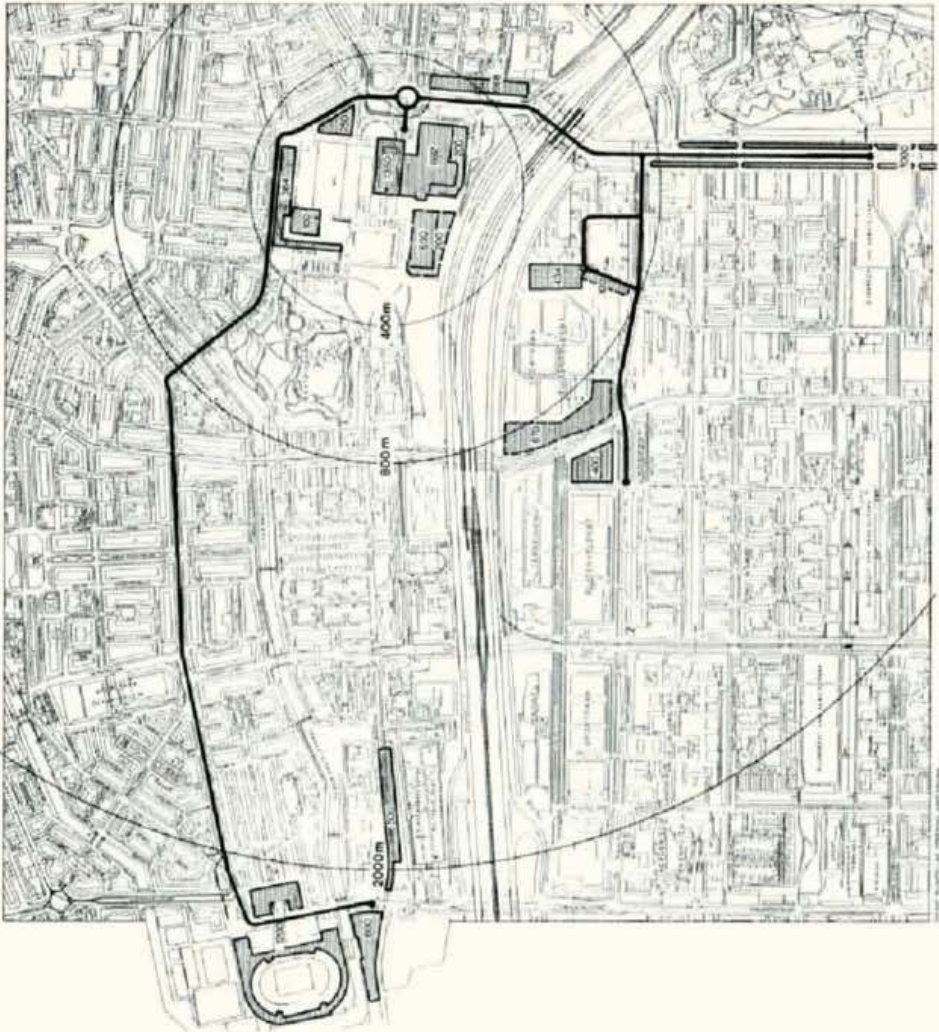
Het bestemmingsplan voorziet in de realisering van 12.000 m² tentoonstellingsruimte met parkeergelegenheid en werkterrassen ten behoeve van de RAI, alsmede in het aanleggen van openbaar groen grenzend aan het zuidelijke deel van het Beatrixpark.

De uitvoering van het bestemmingsplan RAI e.o. zal voor de gemeente geen nadelig financieel saldo opleveren; derhalve kan worden gesproken van een economisch uitvoerbaar plan.

RAI UITBREIDING LANDJE TERMIN
RESTAURANT COMPLEX + NIEUWBOUT
PARKERPLAATSEN KORTE TERMIN

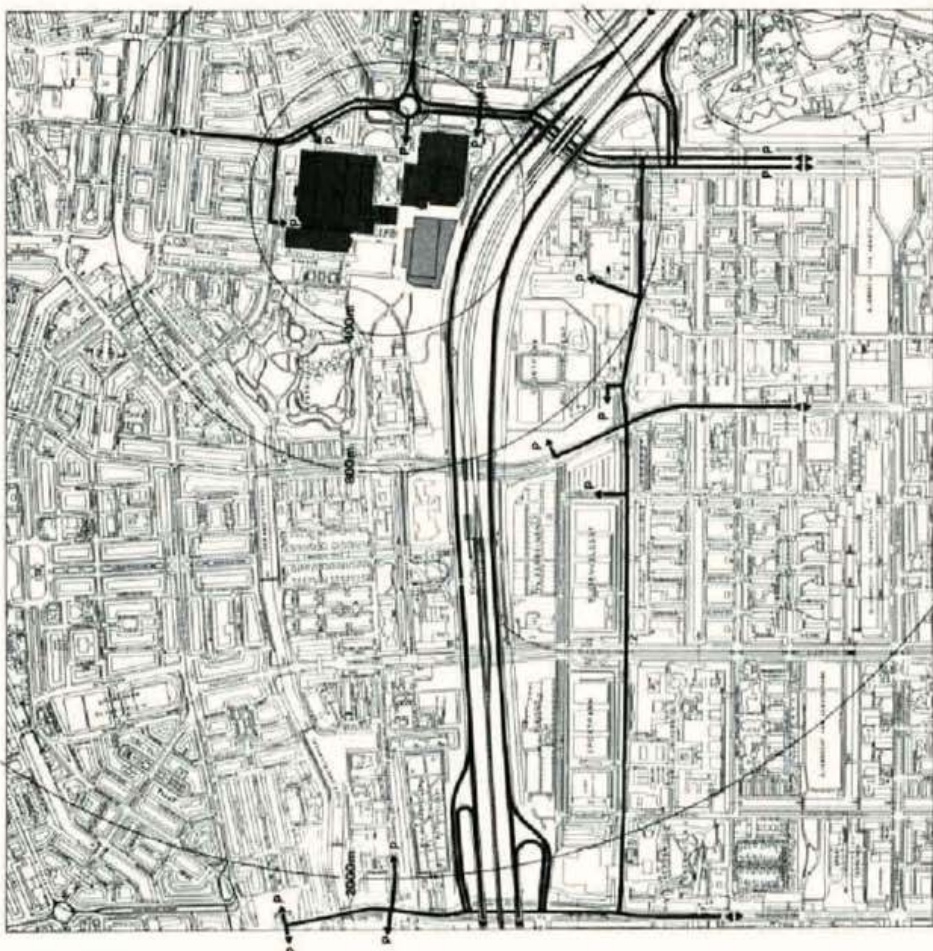
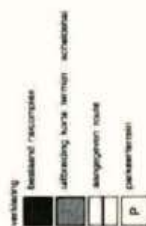


actuele parkeerplaatsen met uitbreiding	
bestaande parkeerplaatsen in het gebied	2112
bestaande parkeerplaatsen in het gebied	1815
bestaande parkeerplaatsen in het gebied	4373
bestaande parkeerplaatsen in het gebied	5373
bestaande parkeerplaatsen in het gebied	7702



0	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
SCHAL 1:10000										
DATUM september 1988										
TEK. Nr. 2										

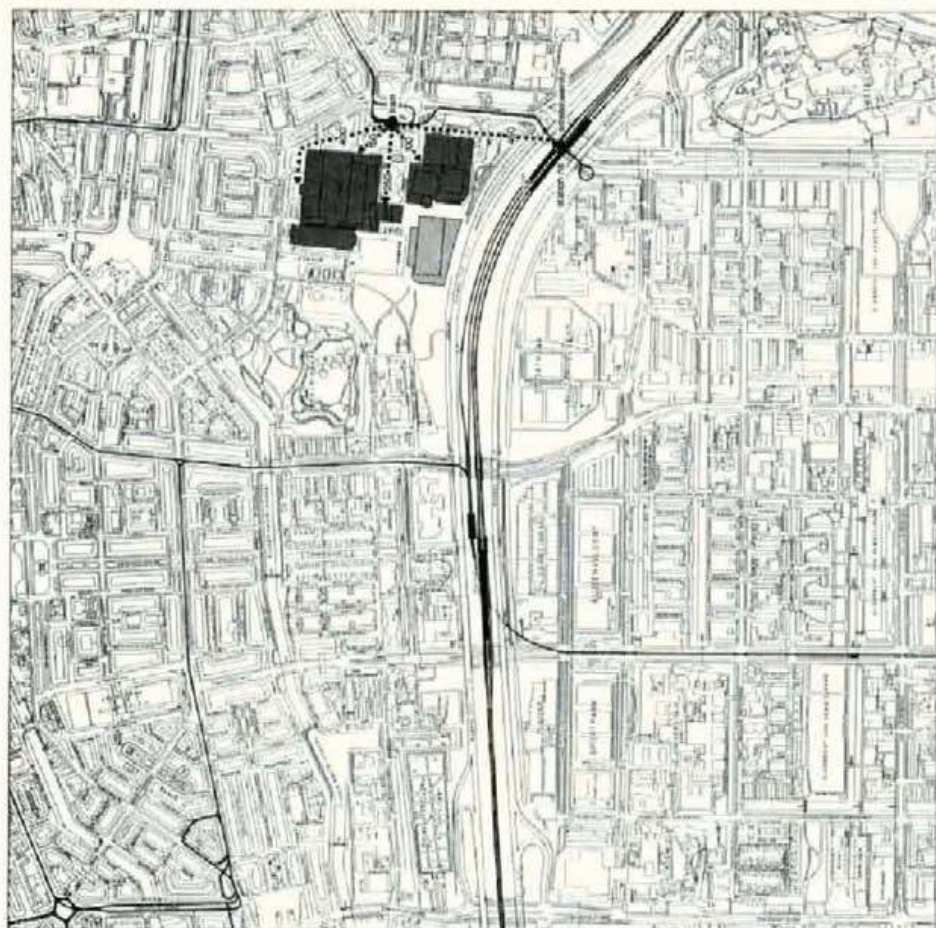
NAU UITBREIDING LANDE TERREIN
BESTAAND INNOVATIE - NIEUWBOUW
BEREIKBAARHEID PARKEERPLAATSEN

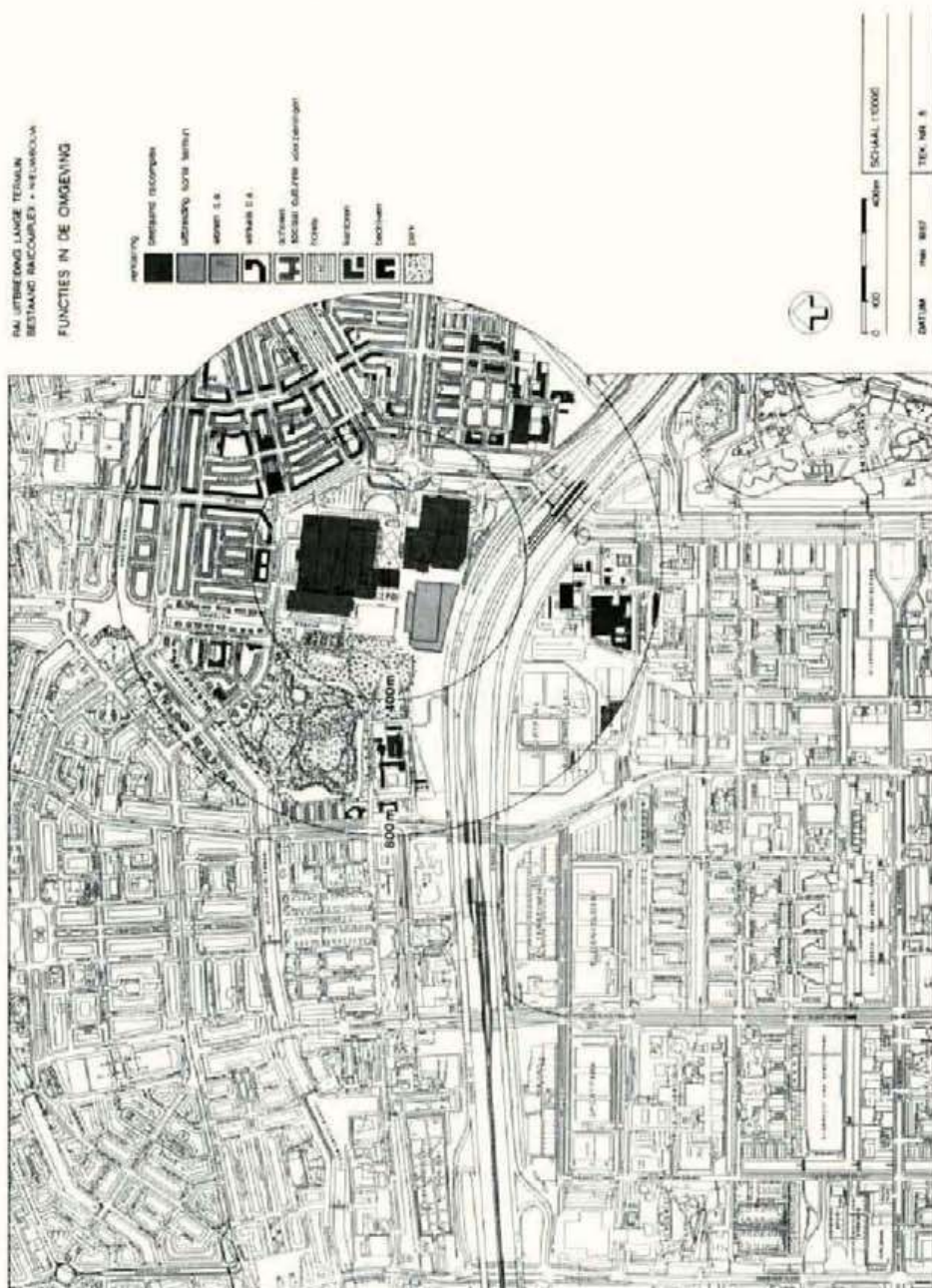


0	100	200m
SCHAL 1:10000		
DATUM: september 1990		
TEK. NR. 3		

RAU LUTHERBROCK LANGE TERMIN
BESTAND RAUMER + NEUMANN

OPENBAAR VERVOER





Bijlage 1, behorende bij de voordracht tot vaststelling van het bestemmingsplan RAI e.o.

28. E. Veerman, 29. Herzog, 30. Hoogerhoud, 31. M.J.G.M. van Weely, 32. J. Visser, 33. J.A. Simonis, 34. J. Bruggen, 35. J. Jansma, 36. C. van Meyenbeldt, 37. M. van Apeldoorn, Höweler, 38. J.L. Groen, 39. J.F. v.d. Woude, 40. J.M. van der Laar, 41. W.F. van Doesburg, 42. L. Overkage-Zijlstra, 43. M.L. Teeuw, 44. J. den Bakker, 45. L. Boom-Overkamp, 46. F.H. van der Veen, 47. F. van Geenhoven, 48. T. v.d. Velden, 49. W.S. da Costa, 50. W.P.J.M. Nieuwint, 51. H.S. Krabbe-Verschuur, 52. S.H. Berreklouw, 53. S. Berreklouw, 54. R.C. Stradmeijer, 55. N. Grootjes, 56. J.M. v.d. Fluit-Lem, 57. V.M. van Gelder-Beekveld, 58. Y. de Vries, 59. J.M. Escherich, 60. P. van Brederorde, 61. K.W. Slaterus, 62. T. Meester, 63. P. van Lakerveld, 64. S.A.P. Boisevain, 65. Muller, 66. J. ter Beek, 67. T.E. Lindeman, 68. C. Einhoorn, 69. L.P.B. Oosthout, 70. W.G. van Olm, 71. J. de Haan, 72. W. Schuts, 73. P. Mikkaburg Tuzm, 74. D.S. Hagen, 75. M. v. Lent, 76. J.S. Maschhaupt-Sineon Thomas, 77. D. Koekenheim, 78. A. Vos Visser, 79. J. Hutsing, 80. M. Mierkens, 81. J. de Vries, 82. W. van Groenestein, 83. W.A. Rijken, 84. J.L. Koolma, 85. O. Gerrits, 86. M.B. Geljon, 87. K. den Hartog, 88. J.W. Schukking, 89. J.F. Seijlhauwer/M.J. Wagner, 90. Ch. J. Kok, 91. H.R. Mast, 92. Th. Beuker, 93. T.O. Gunning, 94. L. de Bie, 95. M. v.d. Meijden, 96. I. van Mulligen, 97. P. van Ruijven, 98. M. Pieten-Nooy, 99. P.A. Pauw, 100. M. Noordenbos, 101. J. Schneider, 102. T.W. Lapes Cardozo-Dunnebin, 103. W.V. van Beek, 104. W. Selig, 105. I. van Beek-Meyer, 106. C.W. Gräber, 107. C. Peters, 108. J.C. Pauw Blok, 109. T. Baaijens, 110. J. Denslagen, 111. W. de Pater, 112. F. Bakker-Vitt, 113. A. Koning, 114. F.R. van Zutphen, 115. J.A.W. van Solkema, 116. L. Sminia-Moerland, 117. D. Bals, 118. H.G. Aalders, 119. H.M. Rol, 120. H.J. van de Vliet, 121. C. Schep, 122. H. ten Asbroek, 123. J. Bakker, 124. C.A. v. Tooren, 125. A.J.M. Dubois, 126. M.A. van Otterloo, 127. W.H. Robbé, 128. A. de Groot, 129. W. Kruiswijk, 130. M.M. v.d. Berg, 131. H.W. Bial, 132. M.R.D. Althoff, 133. L.D. Prot Snel, 134. M.J. Luf v. Eyk, 135. A. del Rio, 136. F.G.M. Peters, 137. J. Oendrch, 138. M. Donselaar, 139. A. Dessing, 140. P.G. Kogenhop, 141. F. van Schmitz, 142. J.D.E. Bos, 143. V. Slag, 144. D. van Voorst, 145. Laaners, 146. F.W. van Kas, 147. Bleu, 147. R.P. Klootwijk, 148. P.G.B. van Delden, 149. M.P.H. Rentenaar, 150. J.O. Haarlemmer, 151. L. Cense, 152. M.L. Frohnau-Winter, 153. E. Marcus, 154. P.C. van de Griend, 155. J.M. Bom, 156. J. Cohen, 156. M. Sanders, 157. C.A. Ruys, 158. E. Hurwitz, 159. L.S. Kuiters, 160. M.D. v. Altena-Meijer, 161. Van Heemstra, 162. N. Fennema, 163. M.E. Wolff en J.T. Gosen, 164. A.O. v. Raalte, 165. W.F.C. Stevens, 166. S. Vink, 167. H.J. Weber, 168. G. Slothouwer, 169. E. Everts, 170. W.L. Steutel, 171. H.L. Schuyt, 172. J. Pijnacker-Hordijk, 173. L.H. Seldenrath, 174. U. Singe, 175. A. Sleiffer, 176. G. Bronda, 177. F. van Wieringen-Vroom, 178. A. de Hommel, 179. C. Zumpolle, 180. H. Nierstrasz, 181. E. Asscher, 182. M.C.A. Mooren, 183. M.A.J. Scholten-v. Hooft, 184. H. Michels, 185. Vossius Gymnasium, 186. H. Inen, 187. F. Kleene en

W.A. Kleene-Christiaans, 188. M. Gijswijt-Hofstra, 189. J. Mosman, 190. J. Singer, 191. J. van het Reve, 192. P. Mertz, 193. I. Fride, 194. Ph.J. Weyer, 195. P.P. van Lelyveld, 196. P. Koens, 197. W. Timmerman en T.M. Fritschy, 198. W. Smit-Nadort, 199. C.S. O'Flynn, 200. J.J. Blocq, 201. N.C. Hamburger-Kahn, 202. A.B. Tanning, 203. H.E. Hermans, 204. Ouderraad Anne Frank basisschool, 205. J. Bergen, 206. C. de Groot, 207. A.J. ten Hulsen, 208. R. van Beekum, 209. G.J. Knor, 210. M. Wichers Hoeth, 211. R.C.M. Cornelissen, 212. C. op 't Land, 213. Lesmeister, 214. J. Engel, 215. W.T. Bilkert, 216. M.L. Reesink, 217. G.H.W. Stalpers, 218. P.W. Stalpers-Trend, 219. J. Meier, 220. G. Kluytenaar, 221. A. Maarse, 222. F.J. de Heer, 223. M. van der Leeuw, 224. F.J.G. Smelt, 225. M. Elsen, 226. S. Henderson, 227. A. van der Heiden, 228. F. den Hartog, 229. J.F. Bosch, 230. A.J. Meijer, 231. M.A.E. Symonsma, 232. P.S. Meurs, 233. J.M.S. Rijken, 234. G.F. Bender-Cornel, 235. B. Stevensz, 236. Y.J. Godhelp, 237. Ligtoet, 238. R. Thiele, 239. Besancon, 240. D.P. van Stam en B.R. Roosma, 241. M.A. Quaak-van Keulen en J.A. Quaak, 242. M. Günther, 243. E. Enklaar, 244. J.C. Geluk, 245. A.J. Imhulsen, 246. R. de Vogel, 247. A.B. Mann, 248. J. Stroomer, 249. W.P. ten Have-v.d. Werff, 250. J. Veres, 251. W. van Wees, 252. M.E. van Heuven, 253. J. Mastenbroek, 254. X. Sternheim, 255. R. Budik, 256. A.E. van der Heide, 257. R. Waterman, 258. B.A. Geels, 259. E. Paasonen-Schreuder, 260. N.C. Hamburger-Kahn, 261. J.E. van der Heijden-Lob, 262. J. Kraayeveld, 263. A.M. Wolff-Kaller, 264. H. Sorgdrager-Vreugde, 265. R.H. Stern, 266. H. Dokter, 267. C.S. Houwink-Polak, 268. J.G. van Beek, 269. E. Rotermundt, 270. C. Oostenbroek, 271. M.J. Rijk v. Ommeren, 272. R.G.R.H. Hedges, 273. R. Koperberg, 274. F. Ouwkerk-Zevenhek, 275. A. Schut, 276. J. Peeters, 277. M.G.C. Hofer, 278. J.M.P. Hogervorst-van der Struif, 279. J.E. Westenek-Swart, 280. J.C. Blom, 281. C.E. Flögel, 282. C.C.M. Tolsma, 283. W.E. Neumann-Geier, 284. W.E. Heunks, 285. Familie Goossens, 286. A.M. van Montfrans, 287. A.C. Ludéus, 288. D. van den Bosch, 289. Y.M. Gerzon-de Smitt, 290. A.J. Mouthaan, 291. J.C. Tol, 292. A.J. de Ridder, 293. F. Meijer, 294. M.A. van Osch, 295. J. Olthof-van Campen, 296. L. Onmdmann, 297. P.C. Henriquez, 298. Naglé, 299. R. Hahn, 300. J.H. Pieters, 301. A. Hololteff-v. Booma, 302. A. Rubens-v.d. Bergh, 303. H.T. Lieve, 304. E. Karmelk, 305. I. van der Sande, 306. H. Horninge, 307. A.J. de Jong, 308. N. Terpstra, 309. M.J.A. de Koster, 310. C.J. Tuijn, 311. F. Smit, 312. M.A. Enthoven Elias, 313. N. van der Veen, 314. C.H.S. Knuf, 315. D. Cohen, 316. M.M. Rudolph-Slaaf, 317. W. Speekenbrink-Stam, 318. E.J. van Schouwen, 319. B. Grin, 320. J.A. Konings, 321. I. Koolhaas-van den Veghe, 322. F.J. van de Waal, 323. H. Kits van Heijningen, 324. A. Baayens, 325. H. Jonkers Both-Poldervaart, 326. W.J.M. Kwast, 327. E. Jaffé-Freem, 328. B.H. Sluyter, 329. H.F. Klaassen, 330. I. Zoet en C. Stickers, 331. M.H. van Steenderen, 332. M. Benschop-Litzinger, 333. M.M. Henneman-Hendriksen, 334. J.J.A.M. de Lange, 335. R. Noah, 336. A. Root, 337. Familie Hoven, 338. A. Prins, 339. D.P. v.d. Brink, 340. S. Boon, 341. H. Filedl Kok-Piebenga, 342. J. v.d. Heijden, 343. O. Rozemeijer, 344. M. Kuypers, 345. M. Wüst, 346. A. Roobeek, 347. J. Passchier, 348. F.Ch. Kusse, 349. A.A.V. v.d. Woude, 350. A. Hollaender,

351. D. da Silva Solis, 352. C. Duboulet, 353. D. Bloemraad, 354. Meyjes, 355. T. Krausz-Levelt, 356. L. Nieuwenhuijse-Tasman, 357. R. Zimmerman, 358. N. van Halm, 359. G. Rohde, 360. E. Margadant-Mainz, 361. R.J.F. Felt-Bersma, 362. B.J. van Tent, 363. Stichting Goed Genoeg, 364. J.A. Jongenelen, 365. Liberaal Joodse Gemeente, 366. B.F. Heesen, 367. J.M. Wiggelendam, 368. C.C. Boomkamp, 369. S. Cohen, 370. J.B. de Groot, 371. E.A. Koning, 372. H.J.A. Schröder, 373. F. Hageman, 374. A.S. Jacobs, 375. F.K. Monnikendam, 376. H. Onclin, 377. J.G. Hesselink-Falkama, 378. Kehrler-Wüst, 379. M. Meijer, 380. M. v.d. Bergh, 381. H. van Rooijen, 382. B. Spängberg, 383. H.J. Hoogtij, 384. M. Lamperjee, 385. T.Th. Schoeten, 386. P. Throns, 387. C.H. de Boer, 388. Van Urteil-Derksen, 389. J. Buyse, 390. L.E. Clerkx en M. van Rijswijk, 391. H.A.J.M. Overtoom, 392. Th.P. van Hoorn, 393. J.L.M. Vis, 394. F. Schaaf-Tacoma, 395. J.A.M. v. Straten, 396. E. Habbema, 397. J. Furstner-Daumiller, 398. H.M.A. van der Werff, 399. C. Visser-Rooter, 400. C. Lanzing-Fokker, 401. H.T. Meijer-Wijbenga, 402. G.H. Heino, 403. A.F. de Mol-van Otterloo, 404. C.M.L. Bollen en C.J.J. Rodermans, 405. J.C.J. Smaltenbroek, 406. J.L. Bakker-van Ballegooy en R. Bakker, 407. H.M. Liem-Burè, 408. J. van Gelderen, 409. V.L.M. de Jong-Verbeek en W.M. de Jong, 410. A.Y.C. Sikkens, 411. E.J. van Cappellen, 412. J.C.M. Bibo, 413. A.H.A. van Liempd, 414. R. Viëtor, 415. P. Deveneyns, 416. G.G.A. Brunger, 417. L.L. Loevendie, 418. K. van Leeuwen, 419. G.J. van Dam, 420. G.H.H. de Mooij, 421. J. Eston, 422. W.H. Hintzen, 423. E. Isaac-Edersheim, 424. H. Donselaar, 425. E.N. Plantenga, 426. G.C.J. Kliemeneij, 427. S. Spruyt, 428. S. Windig, 429. M. Windig-Bessem, 430. A.R. Merckens-Keulemans, 431. A. v. Randen, 432. P.M. van Tongeren, 433. G.N. Landré, 434. C. Vlieger, 435. E.A. Noot-Bouman, 436. P. Kooreman, 437. H. Plaat, 438. W. Beekhuizen, 439. H. Smit-Damsma, 440. S. Mobach, 441. P. Christensen, 442. J.E. Snoek, 443. E.J.M. Pompen, 444. H.C. Matthes-van Marle en H.G. Matthes, 445. Stichting R.C. Maagdenhuis, 446. A.J. de Swarte, 447. E. Katz, 448. J.C. Timmer, 449. E.E. van der Wall, 450. B.J.M. Mulder, 451. J.P. van Turenhout, 452. M. Njord, 453. M.P. Schwarz, 454. M. Bekking-Rossel, 455. B. van Keulen, 456. B. Keil, 457. L.A.C. de Goeij, 458. S. Bosch-Coronel, 459. F.F. de Smeth, 460. E.A.J.A. Howeler-Otto, 461. E. Vonk, 462. G.W. Steenwinkel, 463. T. Ernstman, 464. J. Siemons, 465. L.J.M. Aurignac, 466. T.J. Lammens-Dot, 467. R.S. Esser, 468. A.P. de Jongh, 469. C. de Jongh-van Woerkom, 470. F. Magnus-Goldschmidt, 471. H. Ernstman-Mongard, 472. D. Cerlini, 473. F. Broeders, 474. B.R. Tjaden en W.E. Dijkmeester, 475. R. Holtus, 476. E. de Vlucht-Jeltes, 477. I.S. Meerschwan, 478. J.P. Plasman, 479. A.C. Jacobs, 480. E. Brinkhuis, 481. J.M. Koers-Serré, 482. J.K.K. Suel-Schelle, 483. H. Winkel-Rauws, 484. H.J. Schipper, 485. W.J. Emmelkamp, 486. H. Langhorst, 487. L.W. Langhorst-Potma, 488. M.M. Linders, 489. L.A. Bilderbeek, 490. C.A. Le Duc, 491. A.H.A. Heydeman, 492. M.F. Hidma, 493. E. Philips, 494. J. Jansen, 495. H. Donse, 496. H. Hillebrand, 497. J.J. Koppen, 498. R. Luyendijk, 499. J.J. van Donk, 500. A.C.M. Thon-Appian, 501. J. Hotting, 502. L.H. Helmstätter, 503. B. Faanhof, 504. W.L. Romijn, 505. Kruikemeier, 506. G. Beezhold-Gijselaar, 507. J.C. Poolman,

508. Th.J. Tromp, 509. Maksimovic, 510. Y. Hammers, 511. W.L. van der Horst, 512. I. Rosenberg, 513. S. van Lieden, 514. P. Galjaart, 515. A. de Glas, 516. W. Bakker, 517. G.D. Winter, 518. G. Goijjer, 519. A.D. Reijnhout, 520. A.B.J.T. Tiel-Willemse, 521. H. de Jong, 522. S.E. Dingemanse, 523. M. van der Drift, 524. T. Matena, 525. T. Stroomer, 526. A. Matena-Langlaar, 527. B. Wijbregt-van Utteren, 528. T. Atteveld-Roberti, 529. H.W. Vlietman, 530. E. Wardenaar, 531. Roos, 532. M. Houtman, 533. H.L. Houtman-van Aller, 534. A.M. Spiero-Kuys, 535. F.M. Lammerts, 536. H. Cohen, 537. C. v.d. Stelt, 538. C.G.P. Bakker-Nipuis, 539. H.E.L. Telting, 540. J.C. Huijer, 541. C. Brugman, 542. J. Stranders, 543. S. Bakker van Tooren, 544. W.J. Houtman-Karssen, 545. J. Bnau, 546. I.V.E. Pape, 547. G.J. Peeters, 548. J. Deenik, 549. J. Willemse v. Slooten, 550. F.M. Stom, 551. P.F. Wilmot, 552. C. Everhardus, 553. J. Visser, 554. A. Verkaik, 555. J. Meijer, 556. R. Italiaander-Sitters, 557. A. Italiaander, 558. F. Meijer, 559. J.E. Vleugels, 560. N.T. Tymes, 561. A. Besselsen, 562. T. Visser, 563. C. de Graaf, 564. C.H. de Bruin, 565. W.F. Köhler, 566. R.S. Italiaander, 567. P.R. Woltman, 568. B. Kraak-Meijer, 569. A.M. Vos-de Groot, 570. A. Mulder, 571. J. Mons, 572. T. Wendel, 573. P.H. Roos, 574. A. de Leeuw, 575. K. Hen, 576. G.A. Dimmer-Hiehle, 577. R. Hillen, 578. L. Hillen, 579. B. Loman, 580. L.J. Hoeksma-Rosdorf, 581. E. Schep-Praamsma, 582. V.D.M. van Oven, 583. G.W. v. Schalm, 584. H. Johannes, 585. N. Henstra-Ruff, 586. C. Root, 587. D.J.M. Vermeulen, 588. J.J. Verhaagen-Broer, 589. M.J. van Ancum Plas, 590. A.O. Ates, 591. P.H. Dotinga, 592. C. Korlvinke, 593. M. Veldhuizen, 594. J. Valler, 595. H.J. Bruning, 596. R. v. Gelder, 597. J. Robbé, 598. G.M. Grishaver, 599. A. de Bouten, 600. J. den Uyl, 601. H. Driessen, 602. H.M. de Metter, 603. J.E. Mertens, 604. H. Verhoef, 605. P. Albers, 606. Rooistra, 607. J.G. Koch, 608. H. Houtman, 609. E.A. Houtman, 610. L. de Meij, 611. A.C.A. v.d. Horst, 612. N. v.d. Stelt, 613. A. Visser, 614. S.A. Brasz, 615. M.C. Ott, 616. A. Dronkert, 617. A.A. Bitter, 618. E.I. Cohen, 619. R. Daalder-Born, 620. W.F.C. v. Riemsdijk, 621. C.F. Scholtz-Braun, 622. J. Brandenburg, 623. J.F. Brandenburg-Vlieger, 624. A. de Lange, 625. W. Brouwer, 626. J. Schächter, 627. C.W. Mönnich, 628. T.H. Scheffers, 629. C.J. Duyn, 630. B. v.d. Eyden, 631. M. v. Spreeuwel, 632. H.C. de Beus, 633. J.B. Vork, 634. Bremer Woningtextiel, 635. J.B.M. Vork, 636. J. Berveling, 637. E.J. Tromm, 638. Ruwiko BV, 639. BAP Bloemenservice Ned. BV, 640. Modehuis Sanders, 641. B.G. Schoonheim, 642. Zwart, 643. Kapsalon De Don's, 644. T. Ham-Suherman, 645. A.C. Brekelmans, 646. J.M. van der Maas, 647. A.J. van der Maas, 648. C.K. Buiter, 649. G. Hoonakker-Willemsen, 650. D.W. Hoonakker, 651. C. Asmus, 652. A. van Moppes, 653. H. Halzmann, 654. Y.J.G.A. Diedrich, 655. W.J. Kamminga, 656. F.J.M. Stukart, 657. S. Karssen, 658. A. le Duc, 659. B. Karssen, 660. J. van Donk, 661. J. van der Ven, 662. A.W. Hoogendorp, 663. L. den Blanken-v. Geerke, 664. A.H. Habbema, 665. M.A.M. Magnée, 666. R. Viskoper-Reisel, 667. J.M.M. Hendricka, 668. C.H.C. de Ridder, 669. F. Visser, 670. H. Komduur, 671. H.H. Aikema, 672. J.J.C. van Oers, 673. D. Huizinga, 674. J. v.d. Lecq, 675. F. Hartman, 676. R. de Beer, 677. C. Wonnink, 678. D. Leegwater, 679. J.J. Kraal, 680. J.H. Stroobach, 681. G. Veffier,

682. Th. B. Blank, 683. G. Smit-Sibinga, 684. B. Weenink-van Driel, 685. B. Buurman, 686. F.C. van Vliet, 687. L. Versloot-v.d. Broek, 688. T. de Boer, 689. M. v. Maanen, 690. C.G. Veen, 691. A.E. de Bel, 692. N.G. Kroone, 693. J.A. van der Schaaff, 694. A. Troost, 695. R. Karssen, 696. M. Karssen, 697. Louman, 698. A.J.M.W. van den Berg, 699. V. Kupsch, 700. A.H.G. Riupassa, 701. L.A. Bannink, 702. A. Stomph, 703. R. Bos, 704. J. de Haan, 705. C.A. de Vriend, 706. M. Stomph, 707. W. Kuhn, 708. H. Oppenoorth, 709. A.N.H. Nap, 710. J. Waalwijk, 711. J.A. Loojes-Los, 712. G.G. v.d. Velden, 713. A.P. v.d. Berg, 714. H. v.d. Berg, 715. C. Stuiver, 716. J. Levie, 717. De Lange, 718. J.A. Piëst, 719. P.M. de Graaff, 720. Pos, 721. W.E. Ameschoot, 722. H. Berndes de Vries, 723. J.M. Kwant, 724. P. Sweers, 725. W. van Zoelen, 726. G. v.d. Hoeck, 727. H. Naeff-Lemmerzaal, 728. J. Timmer de Raadt, 729. E. Frohmann, 730. H.T. Ruiter-van Olderen, 731. Hovis, 732. T. Houtkamp, 733. J. Rijxman, 734. E.T. van Maanen-Stam, 735. A.T.L. Helt, 736. M.D.E. Freijhan-van Krakau, 737. R.W. de Bouter, 738. G.P.H. de Nijs, 739. J.W. v.d. Stolpe, 740. E. Riswick-Frank, 741. K. Riswick, 742. J. Osnabrug, 743. C. Osnabrug-de Boer, 744. H. Grift, 745. A.N. Lindert-Draijer, 746. N. Lüzehen-Janse, 747. G. de Haan, 748. G. Doeve, 749. M.B. Hupkes, 750. L. Dral, 751. P. Kienhuis, 752. A. Vos, 753. A. Smallenbroek, 754. M.M. Roos, 755. J. Heeringa, 756. C. van der Gragt, 757. J.M. Finnekeveld, 758. M. Bogaers, 759. F.M. Kerkhoven-Hartogh, 760. J.H.M. Plag, 761. M. Berkemeyer, 762. C.F. Bos, 763. M. Osnabrug, 764. G.E. Pölzl, 765. F.J.E. van Rossum, 766. A.Th. Blankestijn, 767. P.M. de Blok, 768. J. Coerman, 769. A.R. Goldschmidt, 770. A.E. Kunst-Gaaike, 771. E.D. Kunst, 772. J.E. Wouthuysen, 773. G.J. Scholten, 774. L. van Haren-Bemelmans, 775. A.C. Scherke, 776. S. Strikwerda, 777. C. Leeflong, 778. W.G. Pelt, 779. P.J. van Rijn, 780. L.C. van Teeseling, 781. E. Terwindt, 782. C.M.A. Pelinck, 783. B. Bocanet, 784. S. van Gorkom, 785. P.H. Harpenau-de Haan, 786. J.W. Wilcke, 787. C.M. van Beest-de Vries, 788. A.C. Boers-Keulemans, 789. R. Freyhan, 790. A. van Driem, 791. G.J. Fintelman, 792. M. Lanzman, 793. M.A. de Bruyn, 794. P.C. Brems, 795. R. Gobits-Reinheimer, 796. B. Kraaijpoel-Cohen, 797. Langerhorst, 798. M.E. Bieshaar, 799. A.A. Hansen, 800. D.G. Simonis, 801. F. Visser-de Vos, 802. L. Engel, 803. M.C. ten Holt, 804. L.P. Mendels, 805. G. Tiggeler, 806. J. Kropveld-Litzel, 807. H.M. Rozemeijer, 808. G. Duorfeest, 809. C.M.J. de Haak, 810. F.B. Rispens, 811. D.M. Deken, 812. M.D. Deken, 813. A.C. Venken, 814. G.M. Tenpierik, 815. A. Robbe v.d. Most, 816. Strijd, 817. Th. Olthuis, 818. J. Lansink, 819. Kalsbeek, 820. J.M. Stut, 821. Calerse-Brunse, 822. W. Peeters-van Ramesdonk, 823. H. Bonthuis, 824. A.J. Meeuwisse, 825. T. Verwer, 826. C.J. Bethe, 827. A. Hogenbirk, 828. H.C.C. Bergmans en J.C.M. Felten, 829. E. Horsman, 830. B. van Dijk, 831. A. Bronkhorst, 832. W. de Boer, 833. H. van Saane-Woelders, 834. T.P.M. Dorsman, 835. L. v.d. Wijngaart, 836. T.L. Kwa, 837. J. Meijer-de Vries, 838. J.G. Kruyer Bosch, 839. H. van Munster, 840. Mooijen-Visser, 841. M.E. Schardaun-den Hartog, 842. S. Könecke Rijne, 843. E. Fritz, 844. E.M. Voskuilen-Diaz, 845. A.M. Ritman, 846. C.M. van der Horst, 847. D.M. Brinkman-v.d. Vliet, 848. J. Appel, 849. A. van Witsen Bommel, 850. B.M. Laan, 851. C. Schinkel-Bosboom,

852. G.P. Loots, 853. Hogerop v. Eijn, 854. H. Groenewegen-v. Wijk, 855. G. Kool, 856. F. Kuijper, 857. K.A. Snabilik, 858. Joh.E. Scholten, 859. J.M. Leephut, 860. G.M. Klinkenberg-Meeter, 861. Bos, 862. H.C. Apol, 863. A.W. Kulkens, 864. F.H. Smitskamp, 865. N. Vos, 866. K. Nobel, 867. H. Meijer, 868. A.M.P. Kuijper, 869. J. Vos, 870. H.A. Voskuil, 871. M. Diels, 872. M. Dijkmans-v. Gunst, 873. A.J.M. Karhof, 874. E.M. Sinnige, 875. P.A. Jong-v. Rietschoten, 876. C. Buhrman, 877. H. Ruppert, 878. Th.J.A. v. Cooth, 879. A. Voordewind-v.d. Beek, 880. J. Belmer-Felling, 881. A. den Bandt, 882. B.R. Jongebreur, 883. M. Tonsbeek, 884. L. Gijswijt, 885. M.A. Suijling, 886. R. Hazes, 887. A. Schäfer, 888. M.J. Pallada, 889. D.J. Wiersma, 890. N. v. Ramshorst-Drost, 891. W.J. Luijmes, 892. T.C.J. Smit, 893. R. de Hoogt, 894. W. v.d. Lugt, 895. G. Hockert, 896. C. Pleijsier, 897. C. Baths, 898. J.E. Barth, 899. A.S.H.M.J. Kels-de Wijs, 900. N.J. Hendrix-Smit, 901. Chr. Kerseboom, 902. J. Bremer, 903. J.A.C. Smallenbroek, 904. A. van Engeland, 905. H. van Ramshorst, 906. M.H. Ridder-Felling, 907. G.J. v. Rooijen, 908. L. Kapper, 909. E. Heins, 910. H. Broersma, 911. G.F. Land, 912. G.C. van Dam, 913. H.W. Douma, 914. A.G.P. van de Logt, 915. G.M. Mader-Klinkenberg, 916. A. Ras, 917. T. Kalberg, 918. H. Slaterus, 919. A.A.M. Godefrooij, 920. L. Overwater, 921. A. Overwater, 922. R. Mengelberg, 923. A.M. Akkerman, 924. S.R. van Duinen, 925. N. de Geus-le Nobel, 926. H.M. Vink-Covens, 927. C.W. Gelder-Philipsen, 928. J.J. Vink, 929. E.W. Rigter, 930. M. Moonen, 931. J.P. Wiegman, 932. J.J. Grootjes-v.d. Meer, 933. A. Joly v. Abliga, 934. J. Vlasman, 935. M.A. Hustin, 936. Ismangil, 937. M. Baijings, 938. A.C. Schuurmans-Wijker, 939. K. Vakar, 940. G. v.d. Laan, 941. M. Tio, 942. Noordervliet, 943. A.A. Smits, 944. L.P.M. Lucas, 945. G. Gerritsen, 946. M. Mellenberg, 947. I.L. Stranders, 948. K.A. Stranders, 949. V. Luymes, 950. H.C.J. Verhulst, 951. J. Moolenaar, 952. J.J. Vos, 953. E.D.M. van Leeuwen, 954. W.M. Maschhaupt, 955. N. Smit, 956. H. v.d. Helm, 957. P. Dijkstra, 958. H.J. Draanen, 959. G.H. Hiltermann, 960. A. Giesen-Opdam, 961. P.G.M. Toen, 962. A. Bruinsma, 963. E. Troost, 964. R. v.d. Berg, 965. Abma, 966. T.M.E. de Cleen, 967. M. Peerbooms, 968. S.E.M. Braspenning, 969. R. Mastenbroek, 970. Westmercuur Handelsmij. BV, 971. J. Bodaar, 972. C.E. Oom, 973. J. Krugers, 974. A. Higerheiden, 975. H. Brouwer, 976. F.O. Cabri, 977. H. Kohler, 978. Th. Boëf, 979. A. van Duivenboden, 980. J. v.d. Aa, 981. D. de Graeff, 982. G.H.W. Stalpers, 983. C.W. Stalpers-Trouw, 984. S. Rasek, 985. Ph.T. Noordervliet, 986. Hobbelman, 987. J. Duifs, 988. K.M. Duifs-Muller, 989. A. de Jong, 990. B. Pillipes Sumeru, 991. v.d. Brink, 992. Mellenbergh, 993. M.M. Tak, 994. E.J. van Hilst-'t Loo, 995. J.L. van Hilst, 996. J.C. de Lara, 997. J. Blumenthal, 998. Berrier, 999. B.L. Loman, 1000. H. Vision, 1001. M. van der Lee, 1002. A. Castelein, 1003. L.M. Vemaitre, 1004. Th.M. Hooy-Schrama, 1005. A. Kopper-Dobbe, 1006. B.C. Spoelstra-Dekker, 1007. A.E. Parinussa, 1008. J. Maas-Boshouwers, 1009. M. van Ruth, 1010. Van Lint, 1011. W. Hagen, 1012. M. Onnen, 1013. W.L. ter Smitte, 1014. N. Schloss, 1015. F. van Soeren, 1016. A. Konijnenbelt, 1017. G. Pley, 1018. Dekeninefaat, 1019. J. Mellenbergh-Schreuder, 1020. J. Mellenbergh, 1021. L. Segal, 1022. A.J.J. van Amerongen, 1023. J. Alma, 1024. M.H. Jurgens,

1025. R.L. Mertens, 1026. M.C. Kuiwer, 1027. S.A. Ruyter-Nieuvelt, 1028. T. Plomp, 1029. E.A.M. Engelbrecht, 1030. A.L. Hoebeke, 1031. W.O.H. de Rooy v. Donge, 1032. P.C. Key, 1033. H. Raber, 1034. Wuite, 1035. J. Vogels, 1036. S. Gras, 1037. Peterssen, 1038. Jansen, 1039. A. Hijmans, 1040. Y.A. Hijmans-Leeser, 1041. Yamn Selouche, 1042. N. Blom, 1043. W. Kerkhove, 1044. M.F. Edersheim-de Vries, 1045. P.A. Elsenaar, 1046. J.D.M. Meurs, 1047. C. Jacobs, 1048. W. Bouscher, 1049. W.E. v.d. Brink, 1050. L.G. Fransman, 1051. L. Koenders, 1052. R.A. Lachotzki, 1053. Voedingsbond FNV, 1054. H. Brunell-Stapper, 1055. C.J.G. Trimmer, 1056. Baggelaar-Camille, 1057. C.W. van Niftrik-Nieuwendijk, 1058. B.J.M. Strobosch-v. Duifne, 1059. G. van der Wall Baker, 1060. W. Rosenbaltt, 1061. P.C. van Niftrik, 1062. G. Huys, 1063. G. v. Selm, 1064. J. Kalker, 1065. P.G.M. Dröes-Volmer, 1066. J.A. Molhuysen, 1067. M. Schoenmaeckers-Erens, 1068. J.M. Diebels v.d. Drift, 1069. L. Minden, 1070. G. de Swaan, 1071. R. Kröger, 1072. W.H. Merkens, 1073. D.M. Mrom Liman, 1074. R. Stolker-Weiss, 1075. M.J. van Rijswijk, 1076. H. Zwart-Breurken, 1077. C.J. Zeevenhoven, 1078. A.J.Th. Perez-Verhey, 1079. A.F.X. Drilling, 1080. J.W. Steenvoerden Valk, 1081. E. Majier, 1082. M.A. Majier, 1083. A.P. Haarhuis, 1084. J. van Mierlo, 1085. R.M. van Goessen, 1086. G.J. Schade, 1087. J. Meijndershausen, 1088. D. v.d. Groep, 1089. Autorijschool H. Seeboldt, 1090. H. Metzelaar, 1091. M. de Ridder, 1092. A. Scheffelaar-Dijkstra, 1093. C.N. Griebeling-Couton, 1094. Th.C. Stuger, 1095. M. Geels, 1096. Y.C. Vogelsang, 1097. J. Kuiper, 1098. R. Roukema, 1099. R.A. van Ommen, 1100. J. v.d. Berg Diepgrond, 1101. B.J.M. Hamel-v. Gelderen, 1102. R. v.d. Brut-Drukker, 1103. W. Drukker v. Rotterdam, 1104. J. Bultman, 1105. Mallée, 1106. J. Mous, 1107. Böhme, 1108. W.T. Smit-Dot, 1109. Middelweerd-Kooy, 1110. E. van Veen, 1111. G.R. Meyer, 1112. C. v. Rossum, 1113. J. Grendel, 1114. C.M.H. Koneijnenburg, 1115. J.M. Bruinsma, 1116. E.A.A. Dans, 1117. J. Schoevers, 1118. C. Jansens, 1119. B. van Vliet, 1120. E. Kolenbrander, 1121. A.H.J.E. Jansen, 1122. Kaspersen, 1123. M. Frank-Kaales, 1124. H. van Leeuwen, 1125. R. de Fier, 1126. C.M.W. Licht-Caarels, 1127. W. Gallenkamp, 1128. J. Vogelaar, 1129. D. Visser, 1130. T. Das, 1131. R. Klijn, 1132. W. Koekenbier, 1133. E. Kropveld, 1134. J. de Leeuw, 1135. A. van Putten, 1136. R. Bakker, 1137. A. Oostvogel, 1138. L. van Faasen, 1139. S. van Straten, 1140. A. ten Napel, 1141. F. Oostvogel, 1142. J. v. Bentem, 1143. B. van Hasel, 1144. B.C. Schouw, 1145. M.J. Man, 1146. C. van Smirren, 1147. E. Savels van Rijn, 1148. Th.C. Otto, 1149. V. v. Halm, 1150. L. Timmermans, 1151. T.J. Hortsing-van Ingen, 1152. W. Wustin, 1153. G.A.M. Klosterman, 1154. J.T. de Groot-de Jong, 1155. P.H. van Essen, 1156. L. Lissaur, 1157. J.L. Roodenburg, 1158. P.J. Lezer, 1159. J. Max, 1160. D. de Vries, 1161. Mart G.F. Willemse, 1162. K. Braakenburg van Backum, 1163. J. van Soomeren Barelds, 1164. E. Alblas, 1165. L. Katz, 1166. J.V.J. Engelhand, 1167. R. Huberto, 1168. M.C. Pennock, 1169. Fr. Visser, 1170. A.A. Klapwijk, 1171. J. Monas, 1172. G. Joh. Bruinsma, 1173. J.M. Brandon, 1174. S. Pakker, 1175. K. de Boer, 1176. A.M.C. Padberg-Kramer, 1177. F. Beerkens, 1178. M.J. van den Bergh Weerman, 1179. L. van Gelder, 1180. John M. van het Schip, 1181. A. Pereboom, 1182. R.B. Knottnerus, 1183. G. Mosler, 1184.

E.E. Ceurvorst, 1185. A.J. van Erk, 1186. C. Vuijtsje-Duitscher, 1187. J.A.F.M. Jurgens, 1188. O. ter Kuile, 1189. J.L. van Hulzen, 1190. H.L. Moojen, 1191. J.A. Vorstman, 1192. C. Noordenbos-v. Heemskerk v. Beest, 1193. R.H. 't Hooft, 1194. S. de Wind-Klijn, 1195. G.M. le Roy, 1196. J.M. de Ruuk, 1197. J.M. Boll, 1198. H.P. Becker, 1199. G.K. David, 1200. A. Drilling-Leonie, 1201. H. Velthuyse, 1202. J. Dekker, 1203. H. Cohen, 1204. G. Scheepsma, 1205. E. Kohn, 1206. J.M. Treumann, 1207. M. Houwink-van Engers, 1208. M.M. van der Kolk, 1209. H. Hoppenes, 1210. H.R. Wijngaarden, 1211. T. Riesebos, 1212. M. Post, 1213. M. Staib, 1214. M. Pereboom-Ahrend, 1215. T.J.S. Postma, 1216. J. Bos, 1217. N. Postma-Vreugde, 1218. L.H. Levie, 1219. H. Verhoef-den Uijl, 1220. M.B. Hertzmann Bier, 1221. T.H. Limperg, 1222. J.F. Pot-Keegstra, 1223. A.E.E. Bouten Veltman, 1224. M. Brenninkmeijer, 1225. F.A. Vriend-Höhle, 1226. W. Matser, 1227. G. Cohn, 1228. H.J. Heerema, 1229. J. Mijatovic Stanic, 1230. C. Valenbreder, 1231. A. van Ommen, 1232. S. Limperg-Valkhoff, 1233. J. James, 1234. E.J.W. Fopma, 1235. H.E. Kuiper-de Sanders, 1236. J.G.M. Zuithoff-Rijntjes, 1237. M. de Jong, 1238. H.W. Kwakernaak, 1239. A.M. de Groen e.a., 1240. D. Hageman, 1241. F.J. Huizer, 1242. G. Drosterij, 1243. Constandse, 1244. M.J. van Delden-Wiegmans, 1245. J.J. van Wijk, 1246. S. Middel, 1247. G. de Zoeten, 1248. E. Drosteri-v.d. Hoff, 1249. J. Barnick, 1250. H. Pleij, 1251. J. Zwart, 1252. J.W.J. Kootwijk, 1253. K.V. van Deth, 1254. C.D. Kroon-Frie, 1255. M. de Groot, 1256. D. Sijtsma, 1257. C.M. Kars-Sligting, 1258. M. Jacobs-Buis, 1259. P. Houtman-Groot, 1260. Burger, 1261. S.B. van Heuven, 1262. J.W. van Doorn, 1263. K.W. Boon, 1264. E.A.C. Bartstra, 1265. H.W. Weggelaar, 1266. R. Loewenstein, 1267. A.B. Schaap, 1268. B.G. Mulder, 1269. C.J. Pruysen, 1270. G.H. v.d. Toorn, 1271. I. Koreman, 1272. H.D. van der Aa, 1273. L.N. Clerc, 1274. C. Mattheier, 1275. H. Cramer, 1276. M. Tuin, 1277. H.J. Spruyt, 1278. Y. Gunning en E.C. Dudink, 1279. E.W. Halley, 1280. M.J. Halley-Willemsen, 1281. A.Th.M. Moens, 1282. H.J. Wouters, 1283. E. Kitselar, 1284. I.C.J. v.d. Wekkers, 1285. E.L.J. van Dam, 1286. H.P. Bekker, 1287. L.C. Roosenschoon, 1288. O. Juda, 1289. M.P. Folkerts-Groot, 1290. G. Bruil, 1291. G. Zegwaard, 1292. A. v.d. Mark, 1293. L. Salomons-Brommet, 1294. E.S. Nieuwendijk, 1295. J. Lichters, 1296. E. van Moerkerken, 1297. J.C. v.d. Valk-Aalders, K.H. Wolhoff, 1298. G.R.M. Heskes, 1299. De Voogt-Stroeve, 1300. J.A.A. Hoffman en C. Hoffman-Boswijk, 1301. P.J. Schoenmakers, 1302. F. Houtman, 1303. N. van Groeningen, 1304. A. Diekmann, 1305. O.M. Diekmann, 1306. P. v. Groeningen, 1307. S. Copenhagen, 1308. E. Leur, 1309. V. Duchateau en G.K. Duchateau-Catsburg, 1310. R. Flam, 1311. H. van Ramshorst-de Weert, 1312. C. Klaassen en 1313. V. Staalen.

provinciehuis

postbus 123
2000 MD Haarlem
dreef 3
2012 HR Haarlem
tel. 023 - 16 99 33
telex 41736 pbnh



datum
afdeling/nummer
inlichtingen bij
onderwerp

telefax 31 44 82

Bereikbaarheid per
openbaar vervoer.

Vanaf station
Haarlem buslijnen 1, 2,
3, 71, 72, 92 en 93 van
de NZH en de lijnen
140, 174 en 176 van
Centraal Nederland
Buslijnen 4, 8, en
90 NZH, halte
Tempeliersstraat.

provinciaal bestuur van noord-holland

De Raad van de gemeente
Amsterdam.

VERZONDEN 3 MEI 1989

2 mei 1989
1/100
de heer Ziengs
-

X REG	10 MEI 1989
X 124	
VOLGNR	88/22/87
GLNR	-1 777.811.22
AANE	2
	112
	afdel. DRO
	2. 1/5 BWT (2x)
	120 1 4

Beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op het verzoek van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam om goedkeuring van het besluit van de Raad der gemeente van 2 november 1988, nr. 1483 tot vaststelling van het bestemmingsplan "RAI e.o." met de daarbij behorende plankaart en voorschriften als bedoeld in artikel 10, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) alsmede op de tegen dit plan ingediende bezwaarschriften.

Algemeen.

Het ontwerp van het plan en het vastgestelde plan hebben respectievelijk met ingang van 16 juni 1988 en van 16 november 1988 telkens gedurende een maand op onder meer de gemeentesecretarie voor een ieder ter inzage gelegen, waarvan de publicatie op de in de WRO voorgeschreven wijze is geschied. Het plan is door de Raad van Amsterdam binnen de in de WRO genoemde termijn (artikel 25) vastgesteld. Het plan, dat ten opzichte van het ontwerp daarvan gewijzigd is vastgesteld, is op 16 november 1988 ter provinciale griffie ingekomen.

Tegen het plan zijn bij ons bezwaarschriften ingediend door:

1. Rijkswaterstaat dir. Noord-Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem;
2. De Stichting Overleg RAI buurten en anderen, t.a.v. mr. N.S.K. Koeman, Postbus 3660, 1001 AL Amsterdam;
3. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam, Kon. Wilhelminaplein 13, 1062 HH Amsterdam;
4. Wijkopbouworgaan Rivierenbuurt, Rijnstraat 115, Amsterdam;
5. Stichting Goed Genoeg, p/a Postbus 70402, 1007 KK Amsterdam;
6. Comité Buurtbewoners RAI, Haringvlietstraat 73 I, 1078 KB Amsterdam;
7. Mevrouw S. Boerlage, H. Bosmansstraat 54, 1077 XJ Amsterdam;
8. Ver. Vrienden van het Beatrixpark, Beethovenstraat 199, 1077 JE Amsterdam;
9. De heer ir. F.E. Langhorst, Sallandstraat 9-I, 1079 PM Amsterdam;
10. De heer J. Siegenbeek van Heukelom (namens bewonercom. Vossiusbuurt), H. Heijermansweg 7, 1077 WJ Amsterdam;
11. De heer mr. R. Samkalden (namens de Amsterdamse Industrie Vereniging), Postbus 3660, 1001 AL Amsterdam;
12. De heer O.G. Smit, C. van Renesstraat 26, 1077 KX Amsterdam;

Verzoeken bij beantwoording datum, afdeling, nummer en onderwerp nauwkeurig aan te geven

13. Stichting Beethovenbuurt, Beethovenstraat 87-89, 1077 HR Amsterdam;
14. De heer/mevrouw J. Siegenbeek van Heukelom (namens Wijkopbouworgaan Zuid West), p/a Speerstraat 9, 1076 XM Amsterdam;
15. Nederlandse Spoorwegen, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam hebben omtrent de bezwaarschriften ambtsbericht uitgebracht.

De Subcommissie voor de gemeentelijke plannen van de Provinciale Planologische Commissie heeft met betrekking tot het onderhavige plan advies uitgebracht.

Ontvankelijkheid.

Reclamanten hebben zowel bij de gemeenteraad als bij ons tijdig bezwaren ingediend, zodat zij in hun bezwaren kunnen worden ontvangen.

Inhoud bezwaarschriften.

De meeste bezwaarschriften aan ons college bevatten in grote lijnen een aantal identieke elementen, waarbij verwezen wordt naar de bezwaarschriften aan de gemeenteraad, die reclamanten onverkort wensen te handhaven. Naar ons oordeel kan zonder individuele reclamanten in hun rechten te schaden volstaan worden met een onderverdeling van de bezwaren in een aantal categorieën, zoals in het onderstaande zal worden weergegeven.

1. Het bestemmingsplan is in strijd met het streekplan. De begrenzing van het streekplan wordt met 3.000 m² overschreden (30 meter over een lengte van 100 meter) (2, 4 en 8).
2. Bezwaren tegen de verkeers- en parkeeroverlast:
 - de RAI veroorzaakt verkeersproblemen, niet alleen in de directe woonomgeving, maar ook op de ringweg (A 10). De in het streekplan genoemde studie naar korte en lange termijn-effecten is noodzakelijk om te kunnen beoordelen of uitbreiding van de RAI leidt tot verdringing van andere economische functies (3, 4 en 13);
 - de toename van het aantal bezoekers zal plaatsvinden bij de kleine beurzen, die meer tegelijkertijd kunnen plaatsvinden. Het bezwaar is dat meer kleine beurzen te samen de overlast van één grote kunnen geven, terwijl dan de afsluitingsmaatregelen in de buurt niet van toepassing zijn (4);
 - de slechte bereikbaarheid van de RAI is niet in het belang van de RAI zelf (10);
 - nieuwe opties om het parkeerprobleem op te lossen zijn niet meegenomen: het overkluizen ter hoogte van het station RAI en het benutten van parkeerpotenties in het dijklichaam. De thans toegevoegde parkeercapaciteit zou bovendien primair bedoeld zijn om de huidige problemen op te lossen, niet om groei van het bezoekersaantal op te vangen (4);
 - het parkeerplan verergert de parkeerproblemen in Buitenveldert-Noord. Dat schaadt de bereikbaarheid van de daar gevestigde bedrijven ernstig. Parkeermaatregelen in de Rivierenbuurt verhogen de parkeerdruk in Buitenveldert, waar ook nu al, in tegenstelling tot hetgeen de gemeente beweert, RAI-bezoekers gebruik maken van de voor bedrijven bedoelde parkeergelegenheid. De economische belangen van de in Buitenveldert gevestigde bedrijven hebben onvoldoende meegewogen in de besluitvorming (11).
3. Bezwaren tegen de parkeermaatregelen in de woonbuurten:
 - de destijds bij de eerste uitbreiding van de RAI gedane toezeggingen aan ons college ten aanzien van parkeermaatregelen zijn niet nagekomen en de voorspellingen inzake bezoekersaantallen zijn niet uitgekomen (4, 6 en 10);

- er is niet aangetoond dat de parkeerverlast adequaat bestreden kan worden. De uitkomsten van de RAI-enquête, waar de gemeente zich op baseert zijn niet objectief (10 en 12). De maatregelen zijn organisatorisch kwetsbaar en leiden tot parkeerverlast elders, waar dan eveneens behoefte ontstaat aan parkeermaatregelen (10, 13 en 14).
- 4. Bezwaren tegen de aantasting van het Beatrixpark:
 - de uitbreiding van de RAI gaat ten koste van een deel van het Beatrixpark. Het op te offeren deel van het Beatrixpark bevat interessante en waardevolle begroeiing en maakt integraal onderdeel uit van het park. De stedenbouwkundige visie van de groene long die vanaf de Amstel de stad in reikt, wordt aangetast. De ter plaatse aanwezige fietsroute dreigt tot een geultje te worden gereduceerd. Het stuk park is bovendien niet zoals de gemeente beweert, weinig in gebruik. De 13.000 m² groen nabij de Europaboulevard wordt van het overige park afgesneden en verliest zijn betekenis (4, 8, 13 en 14);
 - de "toevoeging" van het park nabij de Prinses Irenestraat betreft slechts een administratief-juridische handeling en het gaat bovendien om slecht gesitueerde gronden (langs de rijksweg) (4, 8, 13 en 14).
- 5. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar (gedeeltelijke) verplaatsing van de RAI:
 - als gevolg van de vele uitbreidingen is de RAI een planologisch monstrum geworden dat de omliggende stedelijke functies aantast. Niet alleen de Rivierenbuurt, ook Buitenveldert en de Beethovenbuurt hebben overlast. Op grond van het verkeersprobleem zou het RAI-complex ingekrompen moeten worden (2, 4, 7, 9 en 13);
 - reclamanten verzetten zich niet tegen het handhaven van de economisch belangrijke congressen en kleine beurzen. Grote tentoonstellingen (met meer dan 100.000 bezoekers per dag) hebben een minder economisch belang en dienen naar elders verplaatst te worden (2);
 - de gemeente heeft ten onrechte geweigerd te onderzoeken of (gedeeltelijke) verplaatsing van de RAI tot de mogelijkheden behoort (2, 7 en 13). Ook de gevolgen van een andere locatie voor de oriëntatie op de binnenstad is niet goed onderzocht. Hierbij speelt onder andere een rol het 's avonds niet meer functioneren van de pendeldienst zodat men nu niet de auto laat staan en de stad in gaat (7);
 - woningbouw op de locatie van de te verplaatsen RAI vormt een beter alternatief en is meer in het voordeel van de winkeliers in de buurt dan het uitbreiden van de RAI. Uit een opgesteld plan blijkt dat hier ongeveer 1.400 woningen gerealiseerd zouden kunnen worden (4).
- 6. De uitbreiding op korte termijn heeft ook consequenties voor de uitbreiding van de RAI op lange termijn, alsmede voor andere ontwikkelingen nabij de ringweg;
 - het huidige plan vormt onderdeel van een geheel van grootschalige ontwikkelingen langs de zuidelijke A 10. Te noemen zijn de Permanente Milieu Expositie in het Amstelpark, gerechtshofontwikkelingen Zuidplein en IJsbaanpad. Deze ontwikkelingen behoeven onderlinge afstemming. De verkeersberekeningen van de gemeente houden met deze ontwikkelingen geen rekening. In de verkeersberekeningen voor de belasting van de A 10-Zuid is ten onrechte geen rekening gehouden met de bezoekers van de RAI (4, 9 en 11). Hierbij ware ook rekening te houden met de bereikbaarheid van Schiphol (12);
 - de onderhavige plannen betreffen de zogenaamde korte termijnuitbreiding. Daarmee wordt echter impliciet gekozen voor een lange termijnuitbreiding in Buitenveldert. Daar bestaat volgens reclamanten bezwaar tegen van de zijde van de Stadsdeelraad Buitenveldert. De directie van RAI-gebouw b.v. zou bovendien van mening zijn dat de huidige alles-onder-één-dakformule daarmee

- wordt aangetast. Op grond van overwegingen van goede ruimtelijke ordening had de lange termijnuitbreiding in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden. De lange termijnuitbreiding is thans onvoldoende onderzocht en is nog onzeker zodat de investering van 100 miljoen gulden niet te verantwoorden is (2, 4, 10, 11, 12 en 13). Bovendien zijn de sportvelden in Buitenveldert waar de lange termijnuitbreiding moet komen, intensief in gebruik (5 en 13);
- de stelling van de gemeente is, dat meer lange termijnonderzoek tot een onaanvaardbare vertraging van de huidige procedure zal leiden. Gelet op de belangen en bezwaren wordt dit als een minder zwaarwegend belang gezien (12).
7. De wijze waarop de gemeente de tegen het bestemmingsplan ingediende bezwaren heeft behandeld is onvoldoende;
- in de voordracht van burgemeester en wethouders met betrekking tot het bestemmingsplan wordt van onjuiste vooronderstellingen en feiten uitgegaan:
 - . de verwachting ten aanzien van het gebruik van de trein in de toekomst is te optimistisch. Ook in Utrecht, met de Jaarbeurs naast het Centraal Station, is het aandeel van de trein slechts 30% (2 en 4);
 - . ten onrechte wordt ervan uitgegaan dat de uitbreiding bedoeld is voor gespecialiseerde vakbeurzen. De uitbreiding zou echter volgens de directie van RAI-gebouw b.v. bedoeld zijn om de grote beurzen meer oppervlak te bieden en om vele kleine beurzen tegelijkertijd te houden. De stelling dat het aantal piekdagen zal verminderen is onjuist. De directie van RAI-gebouw b.v. zou reeds nu 6.000 extra parkeerplaatsen nodig achten (2 en 3).
8. Overige bezwaren:
- de geraamde parkeerbehoefte in de omgeving van de RAI dient verhoogd te worden met minimaal 50% van het met de NS afgesproken aantal P- en R-plaatsen bij het station RAI. Het gebruik van het h.t.s.-terrein voor P en R dient in die omvang gegarandeerd te worden (15);
 - de bestemming "openbaar groen" biedt geen andere mogelijkheid wegmeubilair te plaatsen (verkeerslichten, vangrail, wegverlichting, enz.) dan met gebruikmaking van de in het plan opgenomen algemene vrijstellingen. Dit wordt als oneigenlijk gebruik van de vrijstellingsmogelijkheid gezien, en is bovendien onpraktisch en tijdrovend (1);
 - de economische nadelen van uitbreiding van de RAI in het algemeen, en voor de directe omgeving zijn niet voldoende meegewogen. De gemeente heeft er zelf bovendien financieel nadeel van omdat het bedrijfseconomisch resultaat negatief is. Voorts is de parkeer- en verkeersoverlast eveneens in geld uit te drukken (4, 7 en 13);
 - op de onderhavige uitbreiding van de RAI is het Besluit Grenswaarden binnen Zones langs wegen van toepassing, in het kader waarvan akoestisch onderzoek verricht had moeten worden alvorens tot vaststelling van het bestemmingsplan was gekomen (11).

Ten aanzien van deze bezwaren merken Burgemeester en Wethouders van Amsterdam in hun ambtsbericht het volgende op:

Zij brengen allereerst naar voren, dat de inhoud van de bij ons college ingediende bezwaarschriften veelal een herhaling is van de tegen het ontwerp-plan ingediende bezwaarschriften.

Verwezen wordt dan ook naar de argumentatie, zoals die aan de ongegrond-verklaring van de destijds ingediende bezwaarschriften ten grondslag heeft gelegen, neergelegd in het raadsvoorstel en die heeft geleid tot het besluit van de raad tot vaststelling van het bestemmingsplan, zoals aan ons is voorgelegd. Voor zover daartoe aanleiding bestond, hebben burgemeester en wethouders bij brief van 13 februari 1989 nog nader gereageerd op de bij ons college ingediende bezwaarschriften.

Aan bedoelde brief van burgemeester en wethouders kan terzake van het plan en de bezwaarschriften nog het volgende worden ontleend:

"Op 2 november 1988 heeft de Gemeenteraad het bestemmingsplan RAI e.o. gewijzigd vastgesteld. Dat bestemmingsplan legt het RAI-complex in zijn huidige vorm vast en maakt een uitbreiding van het complex mogelijk. Tevens worden ter compensatie van het verlies van een deel van het Beatrixpark de voormalige reservering van de afslag Rijksweg 3 en het terrein aan de Prinses Irenestraat ten zuiden van het Sint Nicolaaslyceum bij het park getrokken. De gewijzigde vaststelling door de raad had met name betrekking op het veranderen van de door ons voorgestelde bestemming "parkeerterrein" voor het terrein ten zuiden van het Sint Nicolaaslyceum in de bestemming "park", waardoor de totale compensatie voor het parkgedeelte dat als gevolg van de uitbreiding van het RAI-complex verloren gaat (ca. 24.500 m²) ongeveer 39.000 m² bedraagt.

Met betrekking tot een eventuele uitbreiding van het RAI-complex op langere termijn heeft de gemeenteraad twee moties aangenomen.

Deze zijn reeds aan u toegezonden. De raad spreekt daarin uit, dat een dergelijke uitbreiding onder geen beding in het Beatrixpark zal mogen plaatsvinden en dat op grond van de formule "alles onder een dak" een uitbreiding naar het huidige AFC-terrein op dit moment het meest logisch is (al is het mogelijk, dat in de toekomst ook andere varianten bij de besluitvorming worden betrokken). Voorts heeft de raad ons college verzocht ten behoeve van de uitbreiding op lange termijn van de RAI de mogelijkheden van functiestapeling en functieverzwaring van het station RAI te onderzoeken. In dat kader zal ook de mogelijkheid van de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening worden onderzocht.

Aanleiding voor de besluitvorming vormde het verzoek van het Internationaal Tentoonstellingscentrum RAI-Gebouw B.V. o.m. in te stemmen met een uitbreiding van het complex op korte termijn van ca. 12.000 m² tentoonstellingsoppervlak en tevens een uitspraak te doen over een uitbreiding op lange termijn van nog eens 28.000 m² tentoonstellingsoppervlak. De uitbreiding op korte termijn is noodzakelijk om het huidig functioneren van de RAI veilig te stellen. Door de groei van het beurs- en tentoonstellingswezen beschikt de RAI niet meer over voldoende capaciteit om aan de vraag van de markt te voldoen. Indien daarin niet op korte termijn wordt voorzien, dreigt de RAI haar positie op de markt voor beurzen en tentoonstellingen te verliezen. Dit zou een ernstige aantasting betekenen voor de positie van Amsterdam als beurs- en congresstad.

De uitbreiding op lange termijn zal, zoals de marktprognoses nu zijn, in de loop van de jaren negentig noodzakelijk worden om in te kunnen spelen op de verdere groei van de markt voor beurzen en tentoonstellingen. Daardoor zal het mogelijk worden nieuwe projecten aan te trekken en het beurzenprogramma voor Amsterdam op belangrijke wijze te vergroten.

De uitbreiding op korte termijn is derhalve gericht op het veiligstellen van het huidige functioneren van de RAI en de uitbreiding op lange termijn op de groeipotentie.

Het bestemmingsplan RAI e.o. legt het huidige RAI-complex vast en beoogt voorts de uitbreiding op korte termijn van de RAI mogelijk te maken van 12.000 m² tentoonstellingsoppervlak, hetgeen 24.500 m² vloeroppervlak betekent.

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is, dat het RAI-complex van groot belang is voor Amsterdam en een enorme uitstraling heeft die een wezenlijke bijdrage betekent voor de economie van de stad. Daarbij is ook de ligging van het complex in de stad van belang. De uitstraling op de stedelijke economie is het grootst als het complex direct aansluit bij de stedelijke voorzieningen.

De RAI wordt daardoor sterk met Amsterdam geïdentificeerd, hetgeen het imago van Amsterdam als internationale congresstad ten goede komt.

Van groot belang voor de huidige locatie van de RAI is de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer, die in de zeer nabije toekomst nog wezenlijk zal verbeteren door de voltooiing van de zuidtak van de NS, de sneltram naar Amstelveen en de ringspoorbaan. Bijgevolg zijn de omstandigheden optimaal om een hoog aandeel van het openbaar vervoer in de modal split te realiseren. Ook de bereikbaarheid voor het particuliere vervoer is goed. Verder zijn er in de directe nabijheid van het complex tal van voorzieningen die het functioneren van de RAI mede mogelijk maken en omgekeerd zelf voor het grootste deel afhankelijk zijn van de RAI. Het betreft met name hotelaccommodatie, horecavoorzieningen en detailhandel.

Voor de RAI zelf is het van groot belang, dat door de uitbreiding direct aansluitend bij het huidige complex de "alles onder een dak" formule wordt gehandhaafd. Dit biedt optimale flexibiliteit om in te spelen op de vraag vanuit de markt van beurzen en tentoonstellingen en is derhalve zeer gunstig voor de concurrentiepositie van de RAI en in het verlengde daarvan voor de economische positie van Amsterdam en haar functioneren als congresstad.

De uitbreiding is direct ten westen van het Holland-complex gesitueerd en ligt in het verlengde van de Boerenwetering. Het terrein heeft nu nog de bestemming stedelijk groen en is als park ingericht. Dit parkgedeelte wordt evenwel extensief gebruikt als gevolg van de geïsoleerde ligging. Het verlies aan ruimte in het Beatrixpark wordt overigens, zoals hiervoor reeds is gesteld, in ruime mate gecompenseerd door de in het bestemmingsplan geprojecteerde compensatie.

Enkele bezwaarschriften geven aanleiding daar nog nader op in te gaan:

1. De N.V. Nederlandse Spoorwegen maakt bezwaar tegen de wijze waarop het HTS-terrein is meegenomen in de berekeningen van de parkeerruimte om de omgeving van de RAI. De NS wijst daarbij op afspraken die in het kader van het Park & Ride (P&R) met ons college zijn gemaakt.

Naar aanleiding hiervan merken wij op, dat bij het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen in de parkeersituatie is uitgegaan van het feitelijk gebruik van het HTS-terrein en niet van het theoretisch mogelijke. Aangezien het beheerssysteem ontbreekt om RAI-bezoekers en NS-reizigers te scheiden, is het op dit moment niet mogelijk op tentoonstellingsdagen een NS-terrein vrij te houden. Overigens is het in de praktijk ook niet noodzakelijk gebleken 350 plaatsen te reserveren. Een en ander blijkt uit het gebruik dat van het terrein wordt gemaakt op dagen dat er in de RAI geen tentoonstelling wordt gehouden. Op die dagen zijn alle 685 parkeerplaatsen op het terrein vrij toegankelijk, doch wordt slechts een bijzonder klein gedeelte van het terrein (zeker niet de helft ervan) gebruikt door NS-reizigers. De door de NS geraamde behoefte wordt onzes inziens dan ook in de verste verte niet benaderd door het daadwerkelijk gebruik. Ter zijde wijzen wij erop, dat het terrein buiten het plangebied is gelegen. Maatregelen in de beheerssfeer dienen dan ook op andere wijze dan via dit bestemmingsplan te worden geregeld.

In het eerstkomende bestuurlijk overleg met de NS zullen wij de evaluatie van in het verleden gemaakte afspraken aan de orde stellen. Onzerzijds zal worden gestreefd naar beperking van het P&R-parkeren op deze plek en zullen andere beheersmaatregelen worden voorgesteld, omdat het station RAI als eindhalte van de Schiphollijn wordt opgeheven. Bovendien zijn wij van mening, dat het auto-gebruik in de stad moet worden beperkt en dat het parkeerterrein voor reizigers vanuit de randgemeenten die hier de auto achterlaten en verder reizen per stedelijk openbaar vervoer niet optimaal is gelegen.

2. Rijkswaterstaat maakt bezwaar tegen de verwijzing in de voordracht naar de in de planvoorschriften opgenomen algemene vrijstellingen voor de realisering van wegmeubilair e.d. in onder andere de bestemming "openbaar groen" omdat er

sprake zou zijn van een oneigenlijk gebruik van deze vrijstellingsbevoegdheden om tekortkomingen in het bestemmingsplan op te heffen. Appellant acht dit formeel onjuist. Daarnaast acht appellant het inefficiënt en onwerkbaar om voor elke wegwijzer, lichtmast, vangrail e.d. een vrijstelling te moeten aanvragen.

Ter zake merken wij op, dat de door appellant beoogde bouwwerken formeel vallen onder de werking van artikel 48 van de Woningwet en derhalve in beginsel vergunningplichtig zijn.

Zoals gebruikelijk wordt bij de beoordeling of op een ingediende bouwaanvraag bouwvergunning zal worden verleend het al dan niet gebruik maken van de bevoegdheid vrijstelling te verlenen geïntegreerd afgewogen. Bij het volgen van de formele weg van de bouwvergunning kan onzes inziens dan ook geen vertraging in de besluitvormingsprocedure optreden.

Met betrekking tot het brengen van genoemde bouwwerken onder de algemene vrijstellingen merken wij op, dat dit een gebruikelijke gang van zaken is voor vrijstellingsbevoegdheden die niet slechts gelden voor één bepaalde bestemming, maar het gehele plangebied betreffen.

3. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam heeft geen bezwaar tegen de voorgenomen uitbreiding op korte termijn, mits wordt voldaan aan de voorwaarden die nodig zijn voor een verantwoorde verkeersafwikkeling, inclusief parkeren.

Naar aanleiding hiervan merken wij het volgende op. Hoewel appellant kanttekeningen plaatst bij de huidige parkeerproblematiek is zij kennelijk van mening, dat wordt voldaan aan de voorwaarden door het nemen van diverse verkeers- en parkeermaatregelen, al is zij van mening, dat deze "kritisch beoordeeld" moeten worden. Derhalve kan worden geconstateerd, dat de Kamer van Koophandel geen bezwaar heeft tegen de uitbreiding op korte termijn, zoals die in het bestemmingsplan is geregeld.

Voorts wijst de Kamer van Koophandel op de noodzaak een studie te verrichten naar de consequenties van de verdere ontwikkeling van het RAI-complex. Zoals hiervoor reeds is gesteld, heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan twee moties aangenomen waarin de uitbreiding van het RAI-complex op lange termijn in de richting van het AFC-terrein de meest logische wordt genoemd, maar waarin andere varianten nadrukkelijk worden opengelaten. Met name zal in dat kader de stapeling van functies bij het station RAI worden onderzocht, alsmede in hoeverre een eventuele gebouwde parkeervoorziening kan bijdragen tot een structurele oplossing van de parkeerproblematiek op lange termijn. Hieruit vloeit voort, dat de door de Kamer van Koophandel gewenste studie als uitvloeisel van de moties aan de orde zal komen. Uiteindelijk zal, alvorens de uitbreiding op lange termijn in discussie wordt gebracht, eerst de noodzaak en de omvang moeten worden aangetoond, alsmede de termijn waarop de uitbreiding zal moeten worden gerealiseerd."

Hoorzitting.

In de op 8 en 16 maart 1989 gehouden openbare vergaderingen van de commissie vanwege gedeputeerde staten, belast met de behandeling van bezwaarschriften tegen bestemmingsplannen, zijn reclamanten, het Gemeentebestuur van Amsterdam en vertegenwoordigers van de RAI in de gelegenheid gesteld hun wederzijdse standpunten mondeling nader toe te lichten en/of zonodig te verdedigen.

Ten aanzien van het plan en de daartegen ingediende bezwaarschriften overwegen wij het volgende.

Het plan als zodanig.

Aan de planvorming voor de uitbreiding van de RAI ligt ten grondslag het besluit om een korte termijnuitbreiding van de RAI in het Beatrixpark te doen plaatsvin-

den, om een lange termijnuitbreiding onder geen beding in het Beatrixpark te realiseren en dat op grond van de formule "alles onder één dak" een lange termijnuitbreiding op het AFC-terrein in Buitenveldert het meest logisch is.

Het bestemmingsplan omvat een planologische regeling voor het bestaande RAI-complex alsmede voor de korte termijnuitbreiding.

De uitbreiding bestaat uit een tentoonstellingshal van 12.000 m². Evenals bij de vorige uitbreiding wordt de hal op een betonnen vloer op 3,5 meter boven maaiveld geplaatst. Onder de vloer, op begane grondniveau, komt parkeeraccommodatie voor 700 auto's. Op de vloer rondom de hal worden werkterrassen ingericht, die gebruikt worden bij het opbouwen en afbreken van de tentoonstellingen en die gedurende de evenementen parkeer capaciteit voor ongeveer 150 auto's zullen bieden. Het totale bebouwde oppervlak zal ongeveer 25.000 m² bedragen.

Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad gewijzigd vastgesteld. Met name is de oorspronkelijk in het westen van het plangebied opgenomen parkeerruimte komen te vervallen (terrein ten zuiden van het Sint Nicolaaslyceum).

Dit wordt nu beschouwd als een uitbreiding van het park, die tezamen met de voormalige verkeersbestemming ten behoeve van de aansluiting van Rijksweg 3, een omvang van ongeveer 39.000 m² zal krijgen.

Buiten het plangebied, aan de Van Leyenberglaan, wil de gemeente een parkeerterrein voor ongeveer 770 auto's aanleggen. De totale toename van parkeerplaatsen zou daarmee 1.620 bedragen. De gemeente verwacht als gevolg van de uitbreiding geen toename van de verkeers- en parkeerproblemen. Voor een verdere behandeling van het verkeer en parkeren zij verwezen naar het hoofdstuk verkeers- en parkeerproblematiek.

Streekplan.

In het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG), zoals vastgesteld door provinciale staten op 22 januari 1987, wordt expliciet aandacht besteed aan de uitbreiding van de RAI. Het streekplan stelt dat westelijke uitbreiding van het bestaande complex niet ten koste mag gaan van het Beatrixpark ten westen van de Boerenwetering.

Over uitbreiding ten zuiden van de A10 kan pas worden beslist wanneer deze uitbreiding tegen alternatieven kan worden afgewogen. Een effectenrapportage zal daarbij inzicht moeten bieden in de overlast voor de omgeving, terwijl de economische noodzaak nader onderbouwd moet worden.

Tevens is in het streekplan sprake van een studie naar het gehele centrumgebied rond de A10-Zuid, derhalve inclusief de lange termijnuitbreiding van de RAI en het World Trade Centre (W.T.C.) en omgeving.

Ook van deze studie zal een onderzoek naar de effecten voor de omliggende woonbuurten een belangrijk onderdeel uitmaken.

De gemeente heeft thans een verkeers- en parkeeronderzoek alsmede een onderzoek naar de mogelijkheden van het stichten van een tweede RAI-complex aan het bestemmingsplan toegevoegd.

Dit verkeers- en parkeeronderzoek is toegespitst op de huidige situatie en op de gevolgen van de korte termijnuitbreiding van de RAI. Een integrale studie naar het gehele centrumgebied rond de A10-Zuid is thans niet beschikbaar.

Wij zijn van mening, dat een dergelijke studie wel urgent is.

Nieuwe initiatieven in dit gebied behoeven een onderlinge afstemming. Het voert naar ons oordeel evenwel te ver om een dergelijk onderzoek voorwaarde te maken voor de onderhavige planvorming. Deze ontwikkeling is op zich in overeenstemming met het streekplan en het bijgevoegde verkeers- en parkeeronderzoek geeft voor de onderhavige uitbreiding een afdoende inzicht in de overlast voor de omgeving.

Een uitspraak over de lange termijnuitbreiding ten zuiden van de A10 kan echter op basis van de beschikbare onderzoeken niet gedaan worden. Wij zijn derhalve van mening, dat een eventuele goedkeuring van het onderhavige bestemmingsplan geen directe gevolgen mag en kan hebben voor een standpunt over de lange termijnuitbreiding.

Wij komen dan ook tot de conclusie, dat de nu voorgestelde uitbreiding, mede gelet op het gedane onderzoek naar de effecten op de omliggende buurten, op zichzelf past binnen het in het streekplan geschetste kader.

De in het streekplan genoemde begrenzing van de uitbreiding, gevormd door de Boerenwetering en het verlangde daarvan wordt echter overschreden.

Deze overschrijding bedraagt 25 meter over een lengte van ongeveer 100 meter.

Het betreft niet de tentoonstellingshal, maar het zogenaamde werkterras, waar de hal op staat. Deze overschrijding is naar ons oordeel niet in overeenstemming met het streekplan vanwege het opofferen van een extra deel van het Beatrixpark, waartegen eveneens van de zijde van reclamanten veel bezwaar bestaat. Derhalve hebben wij gemeend het betreffende gedeelte buiten de goedkeuring te houden. Het vorenstaande heeft, bij goedkeuring van het onderhavige plan gevolgen voor het bij ons gelijktijdig in behandeling zijnde bouwplan (artikel 19-procedure), dat op het onderhavige bestemmingsplan is gebaseerd.

Ter zake merken wij nu wel op, dat in het op ons verzoek aangepaste bouwplan, waarin is afgezien van het werkterras aan de westzijde van de voorgenomen uitbreiding, sprake zal zijn van een verlies van 69 parkeerplaatsen. Als gevolg hiervan zal niet voldaan kunnen worden aan het in artikel 3, lid 4 van de voorschriften vermelde aantal parkeerplaatsen, namelijk 1840 dat ten minste gerealiseerd moet worden binnen de bestemming "Tentoonstelling- en congresruimte" (bestaande en nieuwe bebouwing).

Aangezien voor het verlies van bedoelde 69 parkeerplaatsen voldoende compensatie gevonden kan worden bij het terrein aan de Van Leijenberglaan kan het bouwplan in overeenstemming worden geacht met het bestemmingsplan, maar dienen wij niettemin om formele redenen goedkeuring te onthouden aan artikel 3, lid 4.

In ons besluit ingevolge artikel 19 WRO en artikel 50, lid 8 van de Woningwet inzake het verzoek van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam om afgifte van verklaringen van geen bezwaar zullen wij hierop overigens nader ingaan.

Voor het overige zijn wij van mening, dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met het streekplan.

Verkeers- en parkeeraspecten.

Over de ontwikkeling van de overlast door het autogebruik van RAI-bezoekers in de komende jaren stelt de gemeente het volgende:

- het aantal parkeerplaatsen neemt toe als gevolg van de uitvoering van het voorliggende plan met 850, verminderd met de in het vorenstaande reeds genoemde 69 parkeerplaatsen, die evenwel gecompenseerd zullen worden op het terrein aan de Van Leijenberglaan. Aldaar komen er nog 770 parkeerplaatsen bij, te zamen 1.620 parkeerplaatsen (thans zijn bij de RAI 4.058 plaatsen in beheer, alsmede 3.700 plaatsen op overloopterreinen);
- de modalsplit zal zich in het begin van de jaren negentig wijzigen omdat dan de ringspoorbaan, de sneltram naar Amstelveen en de ringsneltram gereed komen. Dat betekent dat het aandeel van het treingebruik zal toenemen van 20 naar 30%. Op de overschrijdingsdagen neemt de overschrijding van de beschikbare capaciteit met circa 950 plaatsen af;
- de uitbreiding zal jaarlijks maximaal 330.000 extra bezoekers trekken. Deze worden echter niet op de grote evenementen verwacht. Deze tonen al jaren een tendens van zich hooguit stabiliserende bezoekersaantallen. Op de dagen met kleinere beurzen kunnen wel toenames verwacht worden, omdat dan meer kleine beurzen tegelijkertijd gehouden worden. De gemeente schat dat er 3.300 bezoekers per tentoonstellingsdag naar de nieuwe hal komen;

- de gemeente verwacht dat het aantal dagen theoretische overschrijding van de parkeercapaciteit afneemt van circa 90 naar circa 41 per twee jaar.

De gemeente verwacht zodoende dat er in de komende jaren een verbetering zal komen doordat de parkeercapaciteit toeneemt en het aandeel autogebruik in de modalsplit afneemt.

Bij de beoordeling van de gemeentelijke becijferingen dienen eerst de onderliggende uitgangspunten gewogen te worden. Het gaat daarbij vooral om de relatie tussen de voorliggende uitbreiding en de verdeling van het extra bezoekersaantal. Wij erkennen, dat het uitgangspunt, dat de toename van het bezoekersaantal zich vooral zal voordoen bij de kleinere beurzen, een veronderstelling is. Wij achten deze evenwel, gelet op de onderbouwing daarvan, voldoende aannemelijk. Wij menen met name dat de dalende bezoekerstendens bij grote manifestaties die zich ook bij de laatste auto-RAI manifesteerde, een sterke indicatie geeft en achten het minder waarschijnlijk dat alleen het toevoegen van deze hal een ingrijpend effect op deze ontwikkeling zal hebben. Daarom kan met de grondslag voor de beoordeling, toename op de minder drukke dagen, ingestemd worden. Dit is van groot gewicht omdat dit impliceert dat de gevolgen voor omwonenden beschouwd moeten worden als een verslechtering in die zin dat het aantal dagen waarop overlast plaatsvindt zich wellicht uitbreidt, maar dat die overlast zelf niet toeneemt. Daarbij moet bovendien in beschouwing worden genomen dat op dagen waarop meer beurzen tegelijkertijd plaatsvinden de overlast over het algemeen aanzienlijk minder groot is dan op topdagen van grote evenementen. Ook is het in het belang van de RAI zelf om het samenvallen van evenementen zodanig te plannen dat verkeersproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen.

Bij het beoordelen van het parkeerprobleem speelt dit ook een rol. Het effect van het voorliggende plan is daarom vooral een toename van de parkeercapaciteit. Deze speelt immers niet alleen een rol op de dagen dat extra bezoekers als gevolg van de nieuwe hal mogen worden verwacht, maar vooral op alle topdagen waarop thans de parkeercapaciteit tekort schiet (theoretisch dus de overschrijdingsdagen).

Wij zien dan ook geen aanleiding te twifelen aan de door de gemeente berekende afname van het aantal overschrijdingsdagen.

Een andere zaak is de maatregelen die getroffen zijn om de parkeerverlast in de woonbuurten terug te dringen. De nu van kracht zijnde parkeermaatregelen hebben in deze een positief effect. Wel is er in sommige gevallen sprake van het verplaatsen van de problemen. Wij achten het dan ook wenselijk, dat bekeken wordt of verbeteringen mogelijk zijn. Voor ons staat echter voorop dat er maatregelen getroffen zijn en dat de gemeente en de RAI daarover in contact blijven met de omwonenden.

Ook zijn recent onderzoeken en enquêtes verricht naar de effecten van deze maatregelen. Daaruit is gebleken, dat het systeem van ontheffingen van parkeren voor de wijkbewoners en afsluitingen van straten tijdens evenementen als bijvoorbeeld de Firato, de Horecava en de Efficiencybeurs de overlast in de buurten heeft gereduceerd. Welke verbeteringen er thans nog aan te brengen zijn, en in hoeverre het gebied waarin de maatregelen van kracht zijn uitbreiding behoeft, is primair een kwestie van beheer die de gemeente aangaat. Dit speelt bij de toetsing op provinciaal niveau in zoverre een rol dat bij beoordeling van verdere uitbreiding van de RAI het bestaan en een redelijke kans op succes van dergelijke maatregelen in de afweging een rol speelt. Dat mag in onze ogen ook zo worden uitgelegd dat een eventueel achterwege laten van dergelijke maatregelen in de toekomst, de kans dat medewerking kan worden verleend aan verdere uitbreiding van de RAI in Buitenveldert onwaarschijnlijk maakt, gelet op het belang dat wordt gehecht aan het voorkomen van overlast voor omwonenden.

Wij zijn van mening, dat voldoende aannemelijk is gemaakt, dat het parkeerprobleem als gevolg van de voorliggende uitbreiding niet zal toenemen en dat in ieder geval geen aanleiding bestaat om die reden goedkeuring te onthouden aan het plan.

De verkeerscirculatie op de wegen rond de RAI baart al langere tijd zorgen. Het probleem onderscheidt zich van het parkeerprobleem omdat het sterker samenhangt met andere ontwikkelingen in dit deel van de stad. Het gaat hier dan vooral om het geheel aan ontwikkelingen rond het zuidelijk deel van de ringweg A10. Zoals reeds werd opgemerkt is er behoefte aan een studie naar het geheel aan ontwikkelingen in dit gebied in relatie tot de capaciteit van het wegstelsel. De grenzen aan de capaciteit van de ringweg zelf lijken inmiddels bereikt en ook op de op- en afritten en de aansluitende wegen (Amstelveenseweg, Europaboulevard) is sprake van congestie. Wij betreuren het daarom dat de door de gemeente geleverde berekeningen in de Nota Verkeer en Parkeren RAI niet het gewenste inzicht verschaffen.

De gemeente levert voor de belasting van de rijkswegen cijfers die ontleend zijn aan de planvoorbereiding voor de Westrandweg. Deze cijfers zijn niet toegesneden op het meetbaar maken van het effect van de uitbreiding van de RAI op de verkeersintensiteiten. Op grond van analyse van de cijfers door Provinciale Waterstaat moet geconcludeerd worden dat het in de nota geschetste beeld aangeeft dat de maximale belasting is bereikt van de ringweg en vooral van de afritten met aansluitend de kruisingen met de lokale wegen. Net als bij het beoordelen van de parkeercapaciteit geldt ook hier dat niet verwacht wordt dat de intensiteit op de RAI-topdagen zal toenemen, maar dat een toename van de drukte verwacht mag worden op de voor de RAI minder drukke dagen. Wat daarvan het effect is op de nu steeds veelvuldige optredende filevorming op de ringweg zelf en op de afritten is wel van belang. Inzicht in overschrijdingsdagen ten aanzien van de wegcapaciteit zoals dat bij het parkeren geboden is, ontbreekt echter.

Ook ten aanzien van de gevolgen voor het lokale wegennet biedt de gemeente geen goed inzicht. De verkeerstoename is berekend en de uitkomsten daarvan geven niet direct aanleiding tot commentaar (de cijfers zijn beoordeeld door de provinciale waterstaat). Wat het effect op het lokale wegennet is, is echter niet meetbaar omdat geen inzicht geboden wordt in de totale verkeersbelasting maar alleen in de toename.

Wij denken dat een dergelijk inzicht wel geboden had kunnen worden en betreuren het dat dit niet gebeurd is. Van doorslaggevende betekenis in deze procedure is dit echter niet. Immers op grond van het in het begin van dit hoofdstuk aangenomen uitgangspunt dat de huidige RAI veruit de grootste invloed op het totale verkeersbeeld heeft en dat de toename als gevolg van de uitbreiding relatief gering is en bovendien op de minder drukke dagen zal plaatsvinden, is de te maken afweging duidelijk, mede gelet op hetgeen ter zake in het streekplan is verwoord.

Op grond van het bovenstaande zijn wij van mening dat de uitbreiding van de RAI de parkeer situatie verbetert en dat de verkeersbelasting vooral op de minder drukke dagen zal toenemen. Op de topdagen wordt geen verdere verslechtering verwacht.

Dit betekent dat ten opzichte van de kennis ten tijde van het vaststellen van het streekplan niet van onverwachte nieuwe gezichtspunten gesproken kan worden. Daarom zijn wij van oordeel dat het verkeer en het parkeren als gevolg van de uitbreiding geen aanleiding vormen om alsnog medewerking aan de planvorming te onthouden.

Wij vinden het mede met het oog op toekomstige ontwikkelingen rond de A10-Zuid wel van groot belang dat er een nader gekwantificeerd inzicht komt in de ontwikkeling van de verkeersbelastingen in relatie tot de capaciteit van de wegen.

Zoals wij al eerder hebben overwogen is het beschikbaar zijn van dergelijke informatie van belang bij verdere plannen in dit gebied, maar behoeft niet als voorwaarde verbonden te worden aan de eventuele goedkeuring van het onderhavige bestemmingsplan.

De bezwaren en de reactie van de gemeente daarop geven ons aanleiding tot het volgende commentaar.

ad 1.

In onze bovenstaande overwegingen inzake het streekplan is op dit bezwaar reeds ingegaan.

ad 2 en 3.

Wij verwijzen inzake de hier geuite bezwaren naar het hierboven verwoorde onderdeel van ons besluit inzake verkeers- en parkeeraspecten.

Wij voegen hieraan toe, dat de huidige plannen getoetst worden op grond van de huidige inzichten.

Hierbij kunnen mogelijk verkeerde inschattingen in het verleden geen grote rol spelen.

ad 4.

De uitbreiding van de RAI gaat ten koste van een deel van het Beatrixpark. Bij de besluitvorming rond het vigerende streekplan zijn de plannen tot uitbreiding en de bezwaren daartegen reeds afgewogen, waarbij is uitgesproken, dat de aantasting in relatie tot het belang van uitbreiding van de RAI als niet onevenredig kan worden beschouwd.

Het onderhavige bestemmingsplan, dat thans aan ons ter goedkeuring is overgelegd, biedt evenwel de mogelijkheid een deel van de uitbreiding te laten plaatsvinden buiten de begrenzing, welke in het streekplan wordt genoemd en welke wordt gevormd door de Boerenwetering en het verlengde daarvan.

In onze overwegingen, onder het hoofdstuk streekplan is reeds nader ingegaan op dit aspect, waarnaar wij dan ook verwijzen. De bezwaren van reclamanten tegen de aantasting van een gedeelte van het Beatrixpark zijn naar ons oordeel, gelet op het bovenstaande, dan ook gedeeltelijk gegrond.

Verdere uitbreiding zal in ieder geval niet meer in het Beatrixpark plaatsvinden.

De groene driehoek langs de Europaboulevard komt op grotere afstand van het Beatrixpark te liggen. Omdat de ligging ook nu al tamelijk geïsoleerd is, kan hier niet van een grote verslechtering gesproken worden.

ad 5.

De door de gemeente aangevoerde overwegingen om de RAI niet (gedeeltelijk) te verplaatsen worden door ons onderschreven (kapitaalvernietiging, daarom alleen vervanging door eveneens verkeersaantrekkende kantoren mogelijk). Dat dat echter geen reden is om aan elke uitbreiding van het bestaande complex medewerking te verlenen, moge inmiddels duidelijk zijn.

ad 6.

Wij onderschrijven de opvatting, dat een uitbreiding van de RAI op kortere termijn consequenties heeft voor de lange termijnuitbreiding. Een lange termijnuitbreiding, gesitueerd in Buitenveldert, is evenwel afhankelijk van een nadere afweging en onderzoek. Daarbij zal het voorkomen van overlast voor omwonenden een rol spelen, evenals de belasting van de ringweg. Dezerzijds is daarbij expliciet gevraagd om een onderzoek naar het geheel van ontwikkelingen rond de ringweg. Voor ons betekent het verlenen van medewerking aan de onderhavige uitbreiding geenszins dat daarmee gekozen wordt voor een lange termijn-

uitbreiding in Buitenveldert. Gelet op de onzekerheden rond de lange termijn-uitbreiding achten wij het niet onredelijk dat de daarmee samenhangende problematiek thans buiten beschouwing blijft.

ad 7.

Ten aanzien van het openbaar vervoergebruik zij hier verwezen naar het onderdeel inzake verkeer en parkeren. Dat de directie van RAI-gebouwen b.v. nu reeds behoefte zou hebben aan 6.000 extra parkeerplaatsen is niet gebleken. Uit onderzoek is thans gebleken, dat het aantal gebruikers van de trein ten opzichte van autogebruikers bij de laatste grote evenementen, zoals de Firato, Camping + Caravan en de Efficiencybeurs, fors is toegenomen. Deze zogenaamde modalsplit zal op niet al te lange termijn veranderen in de richting van een groter gebruik van het openbaar vervoer, wanneer de ringspoorbaan, de sneltram naar Amstelveen en de ringsneltram aangelegd zullen zijn.

ad 8.

Tussen de gemeente en de NS bestaat een verschil van mening inzake een reservering voor P- en R-parkeerplaatsen op het h.t.s.-terrein. Volgens de gemeente is het niet mogelijk om op tentoonstellingsdagen een apart N.S.-terrein vrij te houden. In de praktijk is zo'n reservering volgens de gemeente ook niet nodig gebleken; de door de NS geraamde behoefte wordt niet gedekt door het daadwerkelijk gebruik. Wij zijn het eens met de stelling van de gemeente dat het gaat om een beheersovereenkomst voor een gebied dat ligt buiten het plangebied met een relatief gering effect voor het bestemmingsplan. Het bezwaar van reclamant sub 1 tegen het niet anders dan via een vrijstelling kunnen plaatsen van elementair wegmeubilair achten wij gegrond. Bij de bestemming "Verkeersareaal" dient dit als een recht te worden opgenomen. Op grond van het vorenstaande onthouden wij dan ook goedkeuring aan artikel 7, lid 3 van de voorschriften, waarin ten aanzien van bedoelde bouwwerken maxima in bouwhoogte en bebouwd oppervlak zijn opgenomen. Inzake de geluidhinder merken wij op, dat het standpunt van de gemeente, zoals neergelegd in het raadsbesluit van 2 november 1988, namelijk dat de RAI niet direct als een geluidgevoelige bestemming kan worden aangemerkt, door ons wordt onderschreven. Een substantiële uitbreiding, gepaard gaande met grotere bezoekersaantallen en derhalve beduidend meer verkeer, zou de verkeerscirculatie zodanig kunnen beïnvloeden, dat een procedure ingevolge de Wet geluidhinder noodzakelijk zou zijn. In het bovenstaande onder verkeers- en parkeeraspecten hebben wij reeds geconstateerd, dat daarvan geen sprake is.

Beslissing:

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

gelet op de artikelen 28 en 29 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

b e s l u i t e n :

1. Reclamanten te doen weten, dat zij in hun bezwaren kunnen worden ontvangen en dat deze mede aanleiding hebben gegeven aan enige planonderdelen de goedkeuring te onthouden;
2. goedkeuring te hechten aan het besluit van de Raad der gemeente Amsterdam d.d. 2 november 1988 tot vaststelling van het bestemmingsplan "RAI e.o." met de daarbij behorende plankaart en voorschriften als bedoeld in artikel 10 van de WRO, zulks met uitzondering van:

- een deel van de bestemming "Tentoonstellings- en congresruimte", namelijk het werkterras gelegen ten westen van het verlengde van de Boerenwetering (zoals met rood op de plankaart is omlijnd);
 - artikel 3, lid 4.
 - artikel 7, lid 3.
3. te verklaren, dat de tegen dit plan ingediende bezwaren betrekking hebben op het gehele plan, zodat ons besluit, voorzover goedgekeurd, niet onherroepelijk is geworden;
4. een exemplaar van dit besluit te zenden aan:
- de Raad van de gemeente Amsterdam;
 - reclamanten.

Gedeputeerde Staten
voornoemd,

griffier. voorzitter.

N.B. Ingevolge het bepaalde in artikel 29 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen zij, die zich tijdig met bezwaren tot zowel de gemeenteraad als tot gedeputeerde staten hebben gewend, gedurende de termijn van tervisieligging van de beschikking van gedeputeerde staten met betrekking tot het bestemmingsplan, schriftelijk in beroep komen.

Gelijke bevoegdheid komt toe aan degenen, die zich tijdig tot gedeputeerde staten hebben gewend met bezwaren tegen wijzigingen die de gemeenteraad bij de vaststelling van het plan heeft aangebracht, alsmede aan hen, die bezwaren hebben tegen onthouding van goedkeuring door gedeputeerde staten.

Het beroepschrift dient in tweevoud te worden ingezonden aan de Raad van State, Afdeling voor de Geschillen van Bestuur, Binnenhof 1, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

No. 90.022325

Beschikken bij dit besluit op de beroepen ingesteld door

1. RAI Gebouw B.V. te Amsterdam,
2. de Stichting "Beethovenbuurt" te Amsterdam-zuid,
3. de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark te Amsterdam,
4. de Stichting Wijkopbouworgaan Zuid-West te Amsterdam,
5. het Comité Buurtbewoners Rai te Amsterdam,
6. de Stichting Overleg Rai-buurtten te Amsterdam, de Vereniging Vrienden Beatrixpark, het Bewonerscomité Vossiusbuurt, de Verkeerscommissie Wijkopbouworgaan Rivierenbuurt, de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, de Stichting Beethovenbuurt, de Scholengemeenschap St. Nicolaaslyceum, het Comité Buurtbewoners Rai, de Vereniging Huisartsen Rivierenbuurt, het Willem Mackenzie-Huis, het Hospice Wallon, de Stichting "Goed Genoeg", de Vereniging APC, de Stichting Sportpark Buitenveldert, G. de Vries Lentsch, N.A. Terpstra, I. Berendsen, A.F. Holtes, H.M. Liem-Bure, L.M.E. Nieuwenhuijse Tasman, H.I. Valkhoff-Wolff, A.J. de Ridder, J. van Beek, G. van der Ham, R.C. Vietor, G.E.J. Huijts, W.C. Weehuizen, H.W. van Evert, R. Hage van Helt, E.D. Gerzon, L.J.G.M. Wiegerink, J.W.F. Klein-von Baumhauer, de heer en mw. Sas-Holl, D.E. Tjin-a-Djie, L. van den Berg, mr. H. v.d. Linden Schodd, M.J. Weerdeman, C.H. den Braven, L. Wolf, H. v.d. Ramshorst-de Weert Steenkamer, L. Vogels, E.N. Eckhardt, S. Kooi, C.E. Bruyn-Berg, mr. F.C. van Niftrik, M. de Groot-Blooker, R.G. Geskes, A.G. Etty-Kijzer, R. van Waes-van der Wiele, N.J. Kollewijn, mr. J.C. Al, de heer en mw. Alleman,

M.R.M. Huygen, J. Smit, D.P. Ruitinge, H.C.J. Struijk, E.J. van
 Schouwen, M.F. Edersheim-de Vries, dr. E. Joffe-Freem, F.J. de
 Heer, E. Everts, dr.ir. A.J.H. Monte, J. Becht-Parassin,
 J.E. Westenenk-Swart, H.C. Korthals Altes, V. Luymes Buol,
 E. Talsma, A. Konijn-de Goyer, A.J. Dubois, ir. A.E. van der
 Heide, J.L. van Hulzen, J. Vuijsje, E. Brenninkmeijer,
 W. Rosenblatt, drs. J. v.d. Raa, N. Douwes-Huf, mr. A. Jansen,
 de heer en mw. Engelhard, mr. W. Wogenaar, A. Kunst Gaaikema,
 C. Vroom-Smits van Waesberghe, C. Sitsen, mw. Zwart-Breurken,
 F. Magnus-Goldschmidt, L. Korthals Altes-van Eeghen,
 W.E.J. Zobel, J.J. van Engers, ir. L.G. Volker, A. Aronson,
 A.R. Goldschmidt, M.E. Boer-Meisel, D.C. Constandse,
 H.C. Matthes-van Marle, S.K. Lichtenstein, A.J.A. van Driem,
 B. Houwink, L.C. van Teeseling, G.B. Rubinstein,
 mr. F.F. Folkerts-Groot, K.P.L. Berkley, W.A. van Leeuwen,
 J.H. van Nierop-Gouda, J. Portielje, S.T. Pals, H. Oppenoorth,
 C.A. de Vriend, P. Meyjes, M.J. van Rijswijk, S. Suys Reitsma,
 C. de Jongh-van Woerkom, M.H. Gons, H. Beenke, A.S. Noach,
 M. van Emde Boas, R.P. Mecker, prof.dr. Th.P. van Hoorn,
 O. Vogelenzang, F. Pruijt, C.E. v.d. Beld, S.A. Wouthuijzen,
 P.G. Bacon, F.C. Baron van der Feltz, G.W. v.d. Woerd, t.
 F.J.E. Beerkens, D.M. Vroom-Simonis, F.A. Bruinsma, L. Minden,
 G.C.M. de Swaan-Willems, J.C.J. Stolker, P. Vergroesen,
 ir. A.P. Riem-Vis, M.L. Reesink, W.H. Merkens, R. Kroger,
 H.F. Bocker, dr. G.K. David, G. van Woudenberg-Richters,
 P.Q.M. Droes-Volmer, N.A. van Rol en Blanken, prof.dr. A. van
 Dantzig, Remonstr. Geref. Gemeente, prof.dr. A. van Dantzig,
 W.F.C. Stevens, J. Volkmaars, G.J.M. Staal, W.M. Cotterell,
 dr. J. Siegenbeek van Heukelom, E. Asscher, de heer en mw.
 M. Rol, W. Bouscher, C. Dominicus, A.M. Bakker Herwig, Fa. Willy
 Lachotzki, A.M.M. Snel-Scheele, dr. G.J. Schade, J.S. Meyer,
 H. Brunell-Stapper, mr. G. Weijel-Santcroos,
 G. Vervoort-Jaarsma, Schoenmaeckers-Erens, drs. J.A.H. Delsing,
 C.C. Delprat, J. Kalker, dr. J.A. Molhuysen, J.W. Baggelaar,
 dr. R.P. Brillman, prof.dr. W. Noordenbos, J.L. Benjamins, T. de
 Swaan, dr. E.S. Nieuwendijk, A. ter Kuile-Bouwmeester, B. van
 Vliet, Th.A.M. Overing, J.M.H. Snoek-van Poelgeest,

B.H. Rypkema, S. Hageman, Yap Tjok King, J.C. Kindermann,
 R.D. den Heijer, E. Talstra-Schulp, J. Zoet en C. Stickers,
 P.H. Roos, de heer en mw. Mannheim, P.H. Roos,
 H.W. Burgemeister, de heer en mw. Fiolet-Brouwer,
 C.P. Lagendijk, W. de Heer, A.B. Espeet Olthoff, J. Lansink,
 C. Schreuder, J.C. van Beem, C. Kies Verweij, M.H. Jurgens,
 P. van Ruijven, M.C. Cornelisse, P. Albers, H.W. Kwaakernaak,
 A. Hillebrants, C.J. Pruijser, C.J.M. Nooy, de heer en mw.
 Ellermeijer, J. Schoevers, B.G. Mulder, I. Bremer,
 H. Frank-Kaalos, F.M. Kerkhoven Hartogh, R.P. Klootwijk,
 H.J.C. de Jong, J.M.S. Rijken, A. Zorge,
 M.H. Hillebrand-Nienhuis, N.A.C. Duits, A.M. Douw-Fontijn,
 I.M. Kleiterp, D. van Leeuwen, E.D. van Leeuwen, G. de Zoeten,
 W. Romijn, F.J. Huizer, H. van Rooijen, M.J. v.d. Hoek,
 J.M.L. Strengers, prof.dr. G.F. Pijper, A.J. Ages, J. Vos,
 C.N.A.M. Claassen, dr. Th. Limperg, J. Myjatovic-Stanic, mr.
 T.J.S. Postma, de heer en mw. R. v.d. Berg, J. Stranderson,
 W.J.H. Smits, H. Huijsman, C. Constandse, P.J.M. Bos, A.B. de
 Smeth-Wagner, M.F. Schutte, mr. N.B.M. Vink, J. James, de heer
 en mw. Cohn-Susskind, L.H. Levie, P. van den Bos, drs. S. van
 Lienden, drs. T.O. Gunning, H.C. Oolbekkink-Houben,
 H.M. Oolbekkink, G. Brocx, Lopes Cardozo-Dunnebie,
 F.A. Vriend-Hohle, C. Klaassen, A. Visser, K.W. Slaterus,
 M. Roelofsen, H.E. Donselaar, Th. Derksen, C. v.d. Stelt,
 mw. J.R. Spoelder-Bruinsma, R. Gobits Reinheimer, L. Klein,
 C. Meuleman, R. van Waard, M.E. de Hoogh, J.J. van Wijk,
 S.I. Wagner, E.F.J. Visser Schuurman, J.F. Smit, J.J. van
 Willigenburg, O.M. Diekmann, F. Helder-Goudekot, J.A.A. Hoffman,
 W.A. Verloren van Themaat, R.M.M. de Vree, W.J. Kamminga, A. van
 den Dool, A.J. de Swarte, J. Spiegel-Meijer, T. Spiegel,
 D. Rozemeijer, J.M. Rooboeck, S. Spruyt, T. de Waal,
 R.J.J. Klijn, R. Klijn, H.W. Nieuwenhuizen, D.P. v.d. Brink,
 P.J. Vergroessen, J. Coerman, C.H.B. Fisser, H.J.M. Morssink,
 E.I. Enklaar, J. Appel, A.P. Haerhuis, E.L.F. Sinnige,
 A. Schrooder, C.A. Barens, M. Hupkes, T.C.J. Visser, Westmercuur
 Handelmaatschappij b.v., Assumij. Control Insurance B.V.,
 Bohold B.V., I.E. Kievits, J.M. Diebelt-v.d. Drift.

- A.M. Akkerman, P. Helle, C.J. Bethe, L. ter Voort, C.G. Veen,
 E. Eker, S. Gijswijk-Messias, Mackensie Huis, A. Waanders,
 P. van Veen, D.P. Duizandstra, K.P. Riswick, S. Rosek, A. Kels,
 F.E. Langhorst, J. Bijvoet, H.K. Souw, H. Meijer,
 Oderkerk-Kauffmann, F.N. Burger, Stichting Hospice Wallon,
 P.M. van Gelder Philips, dr. H.G. Pandit-Hovenkamp,
 ir. H.W. Struiksma, J. de Jong, H.J. Roest-de Nijs, E.P.M. van
 Dijk, C.H.I.E.M. Teulings, B.L. Been, drs. W.G. Pelt,
 R. Akkerman, N. Leloux, I. Hammelburg, mr. L.G.A. Buziau,
 Ph.H. de Koning, A. Jaakke, J. van de Vijssel, mr. W.S. da Costa,
 de heer Lubbers de Bruijn, G.H.H. Kappelhoff, J. Bon,
 S. Plukker, N. Jung-de Kramer, E.H. van Leeuwen, S. Kat,
 B. Breedveld, H.M. den Hertog-Zijm, H. van Weely, P.J. Tilanus,
 J. Bakker, E.M. v.d. Graaf-Berveling, V.J.M.T. Atsma Jaakke,
 P.G. Roos-Lodder, dr. W. Dijk, Jac. van der Ree, L. Pidoux,
 R. Eckhardt, M.I.P. van Trier, E.P. Metz, S.J. Bloot,
 Amsterdamsche Baseball Club, P.E. Rijsdijk, K.H. Brand,
 H. Woudstra en E.I. Cohen,
7. de Amsterdamsche Industrie Vereniging te Amsterdam, Beheer
 Brouwershoff B.V., Nijkerk Elektronika B.V., Turmac Tobacco
 Company B.V., Spoorweg Pensioenfonds, Stichting Beambtenfonds
 voor het Mijnbedrijf, Duphar Nederland B.V., G.R. Rijsterborgh,
 Philips Pensioenfonds en Moret & Limperg en
 8. het Wijkopbouwcentrum Buitenveldert te Amsterdam,

tegen

het besluit van gedeputeerde staten van Noord-Holland van 2 mei 1989,
 afdeling 1, no. 100, waarbij is beslist over de goedkeuring van het
 bestemmingsplan "RAI e.o." der gemeente Amsterdam.

De Raad van State, Afdeling voor de geschillen van bestuur, gehoord,
 advies van 23 augustus 1990 , no. G01.89.0061.

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke
 Ordening en Milieubeheer van 12 november 1990, no. MJZ12n90012,
 Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Bestuurszaken.

Overzicht van het geschil

De raad der gemeente Amsterdam heeft in zijn openbare vergadering van 2 november 1988, op voorstel van burgemeester en wethouders van 25 oktober 1988, vastgesteld het bestemmingplan "RAI e.o."

De relevante bladzijden van het besluit van de raad der gemeente Amsterdam van 2 november 1988 en van het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 oktober 1988 zijn aan dit besluit gehecht.

Gedeputeerde staten van Noord-Holland hebben bij hun vorengenoemde besluit van 2 mei 1989 beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Het besluit van gedeputeerde staten van Noord-Holland van 2 mei 1989 is aan dit besluit gehecht.

Tegen dit besluit hebben RAI Gebouw B.V., de Stichting "Beethovenbuurt", de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, de Stichting Wijkopbouworgaan Zuid-West, het Comité Buurtbewoners Rai, de Stichting Overleg Rai-buurtten e.a., de Amsterdamsche Industrie Vereniging e.a. en het Wijkopbouwcentrum Buitenveldert beroep ingesteld bij de Kroon.

De beroepschriften en eventuele van belang zijnde aanvullingen zijn aan dit besluit gehecht.

Overwegingen ten aanzien van het geschil

De ontvankelijkheid

Ingevolge artikel 29, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen zij, die zich tijdig met bezwaren zowel tot de gemeenteraad als tot gedeputeerde staten hebben gewend, en zij die zich tijdig op grond van artikel 27, tweede lid, tot gedeputeerde staten hebben gewend, tegen een besluit als het onderwerpelijke bij Ons beroep instellen.

Ingevolge artikel 29, vierde lid, komt gelijke bevoegdheid toe aan een ieder, die bezwaren heeft tegen onthouding van goedkeuring door

gedeputeerde staten.

Uit de stukken blijkt dat het Wijkopbouworgaan Buitenveldert zich noch op grond van artikel 27, eerste lid, noch op grond van artikel 27, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening tot gedeputeerde staten heeft gewend en zijn beroep niet is gericht tegen de gedeeltelijke onthouding van goedkeuring aan het plan door gedeputeerde staten.

Appellant kan derhalve noch aan artikel 29, tweede lid, noch aan artikel 29, vierde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, een recht tot het instellen van beroep ontlenen.

In verband met het voorgaande kan het Wijkopbouworgaan Buitenveldert niet in zijn beroep worden ontvangen.

De hoofdzaak

Het voorliggende plan heeft betrekking op een gebied dat wordt omsloten door de Wielingenstraat, het Europaplein, de Europaboulevard, Rijksweg A10, de Beethovenstraat, de Prinses Irenestraat en het Beatrixpark.

Blijkens de toelichting biedt het plan een planologische regeling voor het huidige RAI-complex en voorziet het in de mogelijkheid om het complex aan de zuidwestzijde uit te breiden met circa 12.000 m² tentoonstellingsruimte.

De Stichting "Beethovenbuurt", het Comité Buurtbewoners RAI, de Stichting Overleg RAI-buurtten en anderen en de Amsterdamse Industrievereniging en 9 van haar leden maken bezwaar tegen de in het plan voorziene uitbreiding van het RAI-complex, waarmee een bebouwingsoppervlakte van circa 30.000 m² zal zijn gemoeid, omdat naar hun mening de noodzaak van deze uitbreiding onvoldoende is onderzocht.

Zij achten een dergelijk onderzoek des te meer noodzakelijk met het oog op de eventuele consequenties van de in het plan opgenomen uitbreiding op korte termijn voor de ontwikkelingen op lange termijn. Appellanten vrezen dat het toelaten van een korte termijn uitbreiding op deze locatie onlosmakelijk zal leiden tot het ter plaatse voor langere termijn handhaven en wellicht het verder uitbreiden van het RAI-complex.

Het gemeentebestuur zou zelf hebben uitgesproken dat de consequentie van de korte termijn er voor de lange termijn in zoverre is, dat de uitbreiding op lange termijn op andere locaties dan in Buitenveldert minder aannemelijk wordt.

Gezien de gevolgen van de aanwezigheid van het tentoonstellings-complex voor hun woon- en werkomgeving achten zij het gewenst dat reeds in dit stadium wordt onderzocht of een al dan niet gedeeltelijke verplaatsing is geïndiceerd.

Daarbij kan worden geacht aan locaties in Duivendrecht of Geuzenveld. De huidige RAI-locatie zou dan vrijkomen voor gecombineerde woning- en kantoorbouw.

Op grond van de stukken en het verhandelde ter openbare vergadering van de Afdeling, voornoemd, moet worden aangenomen dat zich op de (inter)nationale markt voor tentoonstellingen en beurzen ontwikkelingen voordoen die ertoe leiden dat de RAI, indien zij haar concurrerende positie op die markt wil behouden, haar tentoonstellingsruimte op korte termijn dient uit te breiden.

De groei van de vraag naar tentoonstellingsruimte is niet alleen een gevolg van de toename van het aantal exposanten per beurs maar vooral van de toegenomen ruimtebehoefte per exposant.

Deze groei blijkt echter niet gepaard te gaan met een evenredige groei van het bezoekersaantal.

Voorts blijken de bezoekersaantallen van de grotere beurzen terug te lopen.

Daarnaast veroorzaakt de opkomst van kleinere gespecialiseerde vakbeurzen, die zijn gekoppeld aan congresactiviteiten, een grotere ruimtebehoefte.

Met betrekking tot de mogelijkheden om via samenwerkingsverbanden met andere Nederlandse tentoonstellingscentra aan de grotere vraag naar tentoonstellingsruimte te voldoen is ter evengenoemde vergadering uitgesproken dat de RAI zich meer toelegt op beurzen met een internationale doelgroep, terwijl de Jaarbeurs te Utrecht zich meer concentreert op beurzen voor een nationaal publiek en de samenwerking met het MECC te Maastricht is gericht op de zogenaamde euregio. Door versterking van de coördinatie tussen deze centra wordt optimale afstemming nagestreefd.

Wij achten het dan ook niet onaannemelijk dat het op korte termijn niet kunnen voldoen aan de grotere ruimtebehoeften zal leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van de RAI en, in verband met de uitstralingseffecten naar de Amsterdamse economie, een negatieve invloed zal hebben op de werkgelegenheid in deze regio. Blijkens de stukken heeft voor het onderzoek dat vanwege de gemeente Amsterdam is verricht naar de mogelijkheden van het stichten van een tweede RAI-complex als uitgangspunt gegolden dat het huidige RAI-complex op de huidige locatie zal worden gehandhaafd. Naar de mening van de gemeente, welke door gedeputeerde staten wordt gedeeld, ligt een gedeeltelijke verplaatsing, als door appellanten gewenst, niet in de rede, wegens de daaraan verbonden kapitaalvernietiging.

Zowel de kapitaalvernietiging als de investeringen voor nieuwbouw, infrastructurele voorzieningen en openbaar vervoervoorzieningen elders zouden er voorts toe nopen op de plaats van het huidige complex grootschalige kantoorontwikkeling te doen plaatsvinden, hetgeen ingrijpende gevolgen voor het bestemmingsplangebied zou meebrengen.

Ten aanzien van de mogelijkheden van het stichten van een tweede RAI-complex is uit vorengenoemd onderzoek gebleken dat de realisering van een dergelijk complex ten behoeve van de grote tentoonstellingen en beurzen bedrijfseconomisch niet rendabel moet worden geacht, terwijl de daarvoor in aanmerking komende locaties Geuzenveld en Duivendrecht in verband met hun geïsoleerde ligging en het ontbreken van voldoende aanvullende voorzieningen vanuit planologisch oogpunt bezwaren ontmoeten.

Met betrekking tot de relatie tussen de in het plan voorziene uitbreiding van het RAI-complex en de ontwikkelingen op lange termijn moet, op grond van de stukken en het verhandelde ter eerdergenoemde vergadering, worden aangenomen dat binnen de planperiode geen grotere ruimtebehoefte zal ontstaan voor de grote tentoonstellingen en beurzen.

Voor wat betreft de in opkomst zijnde (internationale) markt voor de kleinere gespecialiseerde vakbeurzen is thans nog onvoldoende duidelijk of het beroep dat deze markt zal doen op de tentoonstellingsruimten een behoefte aan verdere uitbreiding van het

RAI-complex kan veroorzaken.

Gelet op het vorenstaande zijn Wij van oordeel dat de noodzaak van de in het plan voorziene uitbreiding van de bebouwing met circa 30.000 m² voldoende is komen vast te staan.

Voorts menen Wij dat er, gelet op het achter de uitbreiding liggende motief, onvoldoende aanleiding is om de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van deze uitbreiding af te laten hangen van de (te verwachten) ontwikkelingen op de lange termijn. Mitsdien is dit onderdeel van de beroepen ongegrond.

De Stichting "Beethovenbuurt", het Wijkopbouworgaan Zuid-West en het Comité Buurtbewoners RAI hebben twijfels geuit over de financiële onderbouwing van het plan.

De Stichting "Beethovenbuurt" is van mening dat de maatschappelijke en gemeenschappelijke lasten en kosten ten onrechte niet in de afweging van belangen zijn betrokken.

Het Wijkopbouworgaan Zuid-West wijst erop dat in de economische paragraaf van het plan wordt vermeld dat de uitvoering van dit bestemmingsplan voor de gemeente geen nadelig financieel saldo oplevert, terwijl volgens deze appellanten het bouwrijp maken van de grond zal plaatsvinden op kosten van de gemeente.

Het Comité Buurtbewoners RAI voert aan dat er sprake is van een onderlinge verstrengeling van financiële belangen, omdat de RAI en de gemeente Amsterdam in een commanditaire vennootschap zijn verenigd. Blijkens de plantoelichting zal de uitvoering van het plan voor de gemeente geen nadelig financieel saldo opleveren.

De kosten voor het uitvoeren van een aantal openbare werken zullen blijkens het stedenbouwkundige plan worden gecompenseerd door de uitgifte in erfpacht van het desbetreffende terrein aan RAI Gebouw B.V.

Ook de inrichting van het parkeerterrein inclusief toevoerweg aan de Van Leyenberghlaan alsmede de inrichting, aanpassing en uitbreiding van het Beatrixpark zijn in het stedenbouwkundige plan opgenomen.

Met de raad der gemeente zijn Wij van oordeel dat de verwachting of de RAI al dan niet een blijvend negatief bedrijfseconomisch resultaat houdt in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet relevant is. Ook de bedrijfsvorm en de deelname daarin van de gemeente zijn bij de

beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid niet van belang. Gelet op het vorenstaande zijn Wij van oordeel dat, alhoewel het inzicht in de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan summier is, in dit bezwaar van appellanten onvoldoende aanleiding kan worden gevonden om goedkeuring te onthouden aan het plan of een gedeelte daarvan.

Hieruit volgt dat dit onderdeel van de beroepen eveneens ongegrond is.

De Amsterdamse Industriereniging en haar leden Beheer Brouwershoff B.V., Nijkerk Elektronika B.V., Turmac Tobacco Company, B.V. Spoorweg Pensioenfonds, Stichting Beambtenfonds voor het Mijnbedrijf, Duphar Nederland B.V., G.R. Rijsterborgh, Philips Pensioenfonds en Moret & Limperg voeren in beroep aan dat ten onrechte geen toepassing is gegeven aan de procedure als bedoeld in artikel 76, eerste lid, van de Wet geluidhinder.

Zij menen dat de bebouwing binnen de bestemming "Tentoonstellings- en congresruimte" dient te worden aangemerkt als geluidgevoelige bestemming in de zin van hoofdstuk III van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, in het bijzonder als gebouw(en) voor sociaal-cultureel of maatschappelijk gebruik c.q. kantoorgebouw(en). Ingevolge artikel 76, eerste lid, van de Wet geluidhinder worden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, ter zake van de geluidbelasting, vanwege de weg waarlangs de zone ligt, van woningen, van andere gebouwen dan woningen of van andere geluidgevoelige objecten binnen die zone de waarden die ingevolge de artikelen 82 tot en met 85 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, in acht genomen.

Tenzij bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan als bedoeld in evengenoemd eerste lid wordt voorzien in een reconstructie van de weg, geldt, indien op het tijdstip van die vaststelling of herziening de weg reeds aanwezig of in aanleg is, met betrekking tot de daarbij in het plan opgenomen bebouwing en andere geluidgevoelige objecten, die op dat tijdstip reeds aanwezig of in aanbouw zijn, krachtens het tweede lid van artikel 76, het eerste lid niet. Aangezien het voorliggende plan niet voorziet in een of meer reconstructies van wegen waarlangs zich een zone bevindt, moet worden

geoordeeld dat er voor wat betreft de reeds aanwezige bebouwing op de gronden met de bestemming "Tentoonstellings- en congresruimte" reeds hierom geen verplichting bestond om toepassing te geven aan artikel 76, eerste lid, van de Wet geluidhinder.

Ingevolge artikel 4, eerste lid, juncto derde lid, aanhef en onder a, van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, zoals dat luidde tot 1 september 1989, is, behoudens het in de artikelen 5 tot en met 8 bepaalde, de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, vanwege een weg, van de gevels van gebouwen voor sociaal-cultureel of maatschappelijk gebruik, niet zijnde inrichtingen in de zin van de Drank- en Horecawet of van het Besluit recreatie-inrichtingen Wet geluidhinder, binnen de zone van die weg 50 dB(A).

Ingevolge het tweede lid, juncto het derde lid, aanhef en onder c, van artikel 4, is, behoudens het in de artikelen 5, 6 en 8 bepaalde, de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, vanwege een weg, van de gevels van kantoorgebouwen binnen de zone van die weg 55 dB(A).

Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen is de keuze om onder meer de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van vorengenoemde geluidgevoelige bestemmingen in dit besluit vast te leggen, gemaakt aan de hand van de mate van de geluidgevoeligheid van de in die gebouwen en objecten plaatsvindende activiteiten en de geluidgevoeligheid van de categorieën personen voor wie die bestemmingen zijn bedoeld, de verblijfsduur daarin van die personen en de (on)mogelijkheid om de bestemmingen in een andere omgeving te plaatsen.

Voorts moet bij de gebouwen voor sociaal-cultureel en maatschappelijk gebruik worden gedacht aan bijvoorbeeld bibliotheken, musea en sociaal-culturele centra.

Indien een dergelijk gebouw (tevens) bestemd is om als horeca of recreatie-inrichting te worden gebruikt, is het besluit, volgens de Nota van toelichting, op een dergelijk gebouw niet van toepassing, omdat zo'n bestemming als regel ten gevolge heeft dat eerder hierdoor geluidhinder in de omgeving zal worden veroorzaakt dan dat hier geluidoverlast vanwege omgevingslawaaï zal worden ondervonden.

Krachtens artikel 3, eerste lid, van de planvoorschriften, zijn de gronden met de bestemming "Tentoonstellings- en congresruimte"

aangewezen voor gebouwen, bevattende ruimten waarin tentoonstellingen, congressen, beurzen, festivals en dergelijke kunnen worden georganiseerd, met inbegrip van restaurants, kantoren, parkeervoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten.

Gelet op het vorenstaande zijn Wij van oordeel dat de in het plan geprojecteerde bebouwing binnen de bestemming "Tentoonstellings- en congresruimte" niet kan worden aangemerkt als gebouw voor sociaal-cultureel en maatschappelijk gebruik in de zin van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.

Ten aanzien van de binnen de bestemming "Tentoonstellings- en congresruimte" te realiseren kantoren merken Wij op dat, gezien het ondergeschikte karakter van de kantoorfunctie, de normen van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen daarop evenmin van toepassing zijn.

Op grond van het voorgaande zijn Wij van oordeel dat er geen aanleiding bestond bij de vaststelling van het bestemmingsplan de geluidbelasting van een of meer wegen in acht te nemen.

Mitsdien is dit beroepsonderdeel ongegrond.

De Stichting "Beethovenbuurt", de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, het Wijkopbouworgaan Zuid-West, het Comité Buurtbewoners RAI en de Stichting Overleg RAI-buurtten maken bezwaar tegen de aantasting van het Beatrixpark door de realisering van de in het plan geprojecteerde nieuwe bebouwing van het RAI-complex.

Eerstgenoemde appellante meent dat de aantasting van de zogenaamde "Groene gordel" door het kappen van meer dan 800 bomen in strijd komt met het nationale milieubeleid, met name met de richtlijnen van het Nationaal Milieubeleidsplan.

De Vereniging Vrienden van het Beatrixpark is van mening, dat gedeputeerde staten ten onrechte de aantasting van het park in relatie tot het belang van de uitbreiding van de RAI als niet onevenredig hebben beschouwd.

In verband hiermede heeft appellante weinig vertrouwen in de toezegging dat een verdere uitbreiding in ieder geval niet meer in het Beatrixpark zal plaatsvinden.

Ten slotte voert zij aan dat de integratie van de zogenaamde Groene Driehoek langs de Europaboulevard met de rest van het park volledig wordt verbroken.

Daarmee wordt de zogenaamde Groene Long die van buitenaf tot diep in de stad reikt vernietigd.

Het Wijkopbouworgaan Zuid-West voert aan dat juist het stuk park dat nu dreigt te worden bebouwd een buffer vormde tussen het RAI-complex en het park.

De door de gemeente voorgestelde compensatie kan deze functie naar zijn mening geenszins vervullen.

Het Comité Buurtbewoners RAI wijst erop dat het groen, dat bij de laatste uitbreiding in 1979 als compensatie diende, nu van het park wordt afgesneden en functieloos wordt.

De Stichting Overleg RAI-buurtten vestigt er de aandacht op dat het Beatrixpark, dat intensief wordt gebruikt, één van de weinige groenvoorzieningen in het onderhavige deel van Amsterdam-Zuid is, zodat zij iedere aantasting van het park van de hand wijst.

Blijkens de ambtsberichten is het Beatrixpark gevarieerd van opzet en bezit het hierdoor een vrij hoge gebruikswaarde.

In de zuidoosthoek van het park voert, langs de hallen van het Holland complex, een langzaamverkeersroute door een groenstrook naar het zuiden die aansluiting geeft op het Amstelpark en het buiten de stad gelegen gebied langs de Amstel.

Wij merken op dat met de in het park geprojecteerde nieuwe bebouwing circa 24.500 m² park teniet zal worden gedaan.

Bij wijze van compensatie zal evenwel een terrein ter grootte van 39.000 m² tussen de Prinses Irenestraat en de Rijksweg A10 als park worden ingericht.

Blijkens de plantoelichting zal worden onderzocht in welke mate het verplanten van grote bomen mogelijk en gewenst is.

Opgemerkt moet worden, dat door de ligging van het Nicolaas Lyceum het westelijke, nabij de Beethovenstraat gelegen, deel van dit compenserende parkgedeelte wat geïsoleerd zal komen te liggen.

Voorts is het aannemelijk dat de hardere confrontatie tussen de hallen van het RAI-complex en het park de belevingswaarde van het zuidelijke parkgedeelte niet ten goede zal komen.

Gelet op het feit dat, hoewel de kwaliteit van het compenserende groen lager is, de beschikbare hoeveelheid groen in ieder geval zal toenemen, de ontsluiting van het buiten de stad gelegen gebied langs de Amstel voor het langzaam verkeer blijft gewaarborgd en door de

vertegenwoordiger van het gemeentebestuur ter meergenoemde vergadering tevens werd bevestigd dat een eventuele verdere uitbreiding van het RAI-complex niet zal mogen plaatsvinden ten koste van het Beatrixpark, wordt de uitbreiding van de bebouwing op deze plaats door Ons niet onaanvaardbaar geoordeeld. Hieruit volgt dat dit beroepsonderdeel ongegrond is.

Verder hebben diverse appellanten bezwaren geuit die samenhangen met de verkeers- en parkeersituatie in en rondom het plangebied. De Stichting "Beethovenbuurt" voert aan dat de gemeentelijke raming van de parkeerbehoefte te laag is.

Naar haar mening staat 64% van de huidige 7.458 en 55% van de toekomstige 9.258 parkeerplaatsen op de tocht, omdat de stadsdeelraad Buitenveldert slechts tijdelijke toestemming heeft verleend voor het voorgestelde parkeerterrein Van Leyenberghlaan, de Nederlandse Spoorwegen een claim hebben op P + R-parkeerplaatsen bij het NS-station RAI, het Milieupark een claim legt op de gereserveerde parkeerplaatsen aan de Europaboulevard, de overloop-parkeerplaatsen op het Stadionplein, langs het IJsbaanpad en omgeving zullen vervallen en de Stadsdeelraad Buitenveldert alternatieve bestemmingen denkt te geven aan de RAI-parkeerplaatsen Zuidwende en Drenthestraat. Voorts vindt zij de beperkingen die aan de bewoners van de aangrenzende woonwijken zijn opgelegd en nog zullen worden opgelegd niet aanvaardbaar.

Het Wijkopbouworgaan Zuid-West wijst erop dat de overbelasting van de Rijksweg A10 leidt tot sluipverkeer in zijn wijk, in het bijzonder op de Apollolaan en Stadionweg, en dat de parkeermaatregelen die rond de RAI zijn genomen de overlast verplaatsen naar onder meer zijn wijk. Het Comité Buurtbewoners RAI meent dat het plan ten onrechte een integrale stedenbouwkundige visie met betrekking tot het gehele gebied rond Rijksweg A10 ontbeert en wijst erop dat gedeputeerde staten een dergelijke studie wel urgent achten.

Vervolgens voert hij aan dat uit de door de gemeente verrichte onderzoeken niet blijkt dat men rekening heeft gehouden met de toeneming van het autobezit, terwijl de Dienst Ruimtelijke Ordening in juni 1989 bekend maakte dat het autobezit in en om Amsterdam de komende jaren met 50% zal stijgen.

Deze appellant stelt dat het aantal parkeerplaatsen niet met 1.620 plaatsen zal toenemen, doch, in verband met plannen betreffende diverse gebieden, met circa 4.300 zal afnemen.

In het plan is volgens appellant ten onrechte geen rekening gehouden met de uitbreidingsplannen rond Schiphol, terwijl de ontwikkeling van Schiphol staat of valt met de beschikbaarheid van onbelemmerde aan- en afvoerwegen.

De Stichting Overleg RAI-buurtten wijst ook op het ontbreken van voldoende gegevens met betrekking tot de verkeersproblematiek in en rondom het plangebied.

Zij meent verder dat voor wat betreft de parkeerproblemen evenmin van een deugdelijke oplossing kan worden gesproken, omdat er parkeerterreinen in de beschouwingen zijn betrokken waarvan vaststaat dat zij slechts tijdelijk een parkeerfunctie zullen kunnen hebben en dat geen rekening is gehouden met de plannen om op zeer korte afstand van het RAI-complex een milieupark te realiseren.

De Amsterdamse Industrie Vereniging en negen van haar leden zijn van mening dat met het achterwege laten van een onderzoek met betrekking tot het geheel aan ontwikkelingen rond het zuidelijke deel van de ringweg A10 is gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 12, tweede lid, en 9, eerste lid, van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Evengenoemde appellanten voeren aan dat de in Buitenveldert-Noord gevestigde bedrijven thans reeds overlast ondervinden van de verkeersaantrekkende werking van het RAI-complex.

Op de beurs- en tentoonstellingsdagen zijn de bedrijven vrijwel niet bereikbaar voor hun werknemers en cliënten en is het nagenoeg onmogelijk om bij de bedrijven te parkeren.

Deze situatie is mede veroorzaakt door de afscherpende verkeers- en parkeermaatregelen die vanaf 1988 werden genomen voor de woonbuurten rondom de RAI, omdat deze maatregelen leidden tot een verplaatsing van de overlast naar Buitenveldert-Noord.

Appellanten merken op dat het gebied Buitenveldert-Noord niet is betrokken in de gemeentelijke rapportage over vorengenoemde maatregelen van mei 1989.

Vooropgesteld zij dat de verkeersdruk op alle hoofdwegen in Nederland de laatste jaren is toegenomen en dit vooral in de spitsuren rond de

grote steden veelvuldig tot congestie leidt.

Ingevolge artikel 9, eerste lid, en 12, aanhef en tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening verrichten burgemeester en wethouders ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied der gemeente onderzoek naar de bestaande toestand in en naar de mogelijke en wenselijke ontwikkeling van de gemeente en dienen de uitkomsten van dit onderzoek voor zover dat het in het plan begrepen gebied betreft te worden neergelegd in de plantoelichting. Gedeputeerde staten hebben in hun besluit tot goedkeuring van het voorliggende plan een integrale studie naar het gehele centrumgebied rond de A10-zuid weliswaar urgent genoemd, doch zij hebben voorts overwogen dat het te ver gaat om een dergelijk onderzoek voorwaarde te maken voor de onderhavige planvorming.

De ontwikkeling die door het plan wordt mogelijk gemaakt is volgens gedeputeerde staten op zichzelf in overeenstemming met het vigerende streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied.

Voorts geeft het bij het plan gevoegde verkeers- en parkeeronderzoek voor deze uitbreiding een afdoende inzicht in de overlast voor de omgeving.

Met dit standpunt stemmen Wij in, zodat er geen sprake is van strijd met artikel 9, eerste lid, en 12, aanhef en tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

Op grond van de stukken en het verhandelde ter meergenoemde vergadering moet worden aangenomen dat het aandeel van het autoverkeer in het verkeer dat de RAI als bestemming heeft, de zogenaamde modal split, circa 60% bedraagt.

Het is naar Ons oordeel aannemelijk dat dit aandeel na het gereed komen van de sneltramverbinding met Amstelveen, de ringspoorlijn naar Sloterdijk en de zuidelijke tak van de ringspoorlijn en onder invloed van de door de RAI voorgenomen publiciteitscampagne "Rail-RAI" de komende jaren zal dalen tot circa 55%.

Gelet op de verwachte ontwikkelingen op de markt van beurzen en tentoonstellingen is het voorts aannemelijk dat het grotere aantal bezoekers dat een gevolg zal zijn van de uitbreiding van het RAI-complex zich meer zal spreiden over het jaar.

Bovendien dient in aanmerking te worden genomen dat het bestemmingsverkeer naar de RAI niet geheel in de spitsuren valt.

In verband met het vorenstaande bestaat er naar Ons oordeel geen grond voor de vrees dat de nieuwe bebouwing tot een onaanvaardbare toename van de verkeersstromen op Rijksweg A10 zal leiden.

Met betrekking tot de verkeersstromen op de toeleidende wegen rond de RAI en de aan- en afvoerwegen van de parkeerterreinen kan niet worden ontkend dat het bestemmingsverkeer naar de RAI een negatieve invloed heeft op het woon- en werkklimaat in de buurten rondom de RAI en in Buitenveldert-Noord.

Ten behoeve van de bereikbaarheid van de bedrijven in Buitenveldert-Noord zijn de opstelvakken van de kruising Europaboulevard-De Boelelaan uitgebreid en zal het parkeerterrein aan de Drenthestraat rechtstreeks op de De Boelelaan worden ontsloten.

Ook met betrekking tot de verkeerssituatie op de evengenoemde toeleidende en aan- en afvoerwegen is naar Ons oordeel niet aannemelijk geworden dat de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe bebouwing van het RAI-complex van zodanige omvang zal zijn dat de uitbreiding uit dien hoofde onaanvaardbaar moet worden geacht. Blijkens de plantoelichting zijn er bij de RAI thans 4.060 reguliere parkeerplaatsen in beheer.

Op zeer drukke dagen zijn er maximaal 3.700 plaatsen beschikbaar op overloop-parkeerterreinen, die worden ontsloten door pendelbussen. Bij de realisering van de nieuwe bebouwing zal worden voorzien in 1.650 extra parkeerplaatsen, deels onder de nieuwe hal en deels op een terrein aan de Van Leyenberghlaan.

Na aftrek van 300 parkeerplaatsen in verband met gebruik door derden zal de totale parkeercapaciteit 9.100 plaatsen bedragen.

Met betrekking tot de door diverse appellanten geuite twijfels omtrent de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen is ter openbare vergadering van de Afdeling bij monde van de vertegenwoordiger van het gemeentebestuur het volgende gebleken.

De parkeerplaatsen aan de Drenthestraat en de Van Leyenberghlaan zullen, zo nodig via aanwijzingen aan de stadsdeelraad Buitenveldert, zolang daaraan behoefte bestaat beschikbaar blijven.

Bij de planvorming voor het gebied rondom het Stadion zal de handhaving van de overloop-parkeerplaatsen aldaar, eventueel door verplaatsing van het parkeerterrein aan het IJsbaanpad, een randvoorwaarde zijn.

Een klein gedeelte van het bij de reguliere parkeerplaatsen getelde parkeerterrein bij de HTS is als P + R-plaatsen aangewezen.

Gezien de omstandigheid dat er slechts beperkt gebruik werd gemaakt van de P + R-functie is er geen reden te veronderstellen dat deze plaatsen niet door bezoekers en exposanten kunnen worden bezet.

Op dit moment staat niet vast of de Permanente Milieu Expositie, het milieupark, zal worden gerealiseerd.

Er is daarom geen aanleiding het mogelijke beslag dat dit milieupark zal leggen op de parkeerplaatsen aan de Europaboulevard in de beoordeling te betrekken.

Gelet op het vorenstaande is de beschikbaarheid van de in de plantoelichting gepresenteerde parkeerplaatsen naar Ons oordeel genoegzaam komen vast te staan.

Ter voorkoming van het parkeren door RAI-exposanten en bezoekers in de aan het RAI-complex grenzende Rivierenbuurt is deze buurt sedert 1988 op drukke beursdagen slechts toegankelijk voor bestemmingsverkeer.

Thans is aan deze parkeerbeheersingsmaatregel een wegsleepregeling verbonden, die uit de op te leggen boetes kan worden gefinancierd. Voor de financiering van de buurtafsluitende maatregelen zal het gemeentebestuur regelingen treffen met de RAI en met de stadsdeelraad Rivierenbuurt.

Hoewel aan deze maatregelen nadelen zijn verbonden voor de bereikbaarheid door hulpverlenende diensten is het merendeel van de bewoners van mening dat zij de parkeersituatie in hun buurt hebben verbeterd.

Gelet op het voorgaande zijn Wij van oordeel dat, hoewel niet kan worden ontkend dat zowel bewoners en bedrijven van aan het RAI-complex grenzende maar ook verder gelegen buurten gedurende zekere perioden per jaar overlast ondervinden van het parkeren door bezoekers en exposanten van de RAI, de gevolgen die de in het plan voorziene uitbreiding naar verwachting voor deze situatie zal hebben niet zodanig zijn dat daarin aanleiding kan worden gevonden om goedkeuring aan het desbetreffende plandeel te onthouden. Mitsdien is dit onderdeel van de beroepen ongegrond.

RAI Gebouw B.V. maakt bezwaar tegen de onthouding van goedkeuring

door gedeputeerde staten aan het plandeel met de bestemming "Tentoonstellings- en congresruimte" dat is gelegen ten westen van het verlengde van de Boerenwetering.

Appellante voert aan dat zij hierdoor niet in staat zal zijn aan de westelijke zijde van de nieuwe bebouwing een werkterras te realiseren. Dit betekent dat het niet mogelijk zal zijn de goederentransportroute te laten samenvallen met de vluchtroute, waardoor het effectieve gebruik van de tentoonstellingsruimte in gevaar komt.

Voorts zullen de werkomstandigheden bij de opbouw en demontage van drukke beurzen hierdoor negatief worden beïnvloed.

Als gevolg van congesties kan de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten verminderen, zodat de veiligheid van de ter plaatse werkzame personen in geding is.

Volgens appellante dwingen de schaal- en maattolerantie van de bij het op 22 januari 1987 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgestelde streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied behorende kaart geenszins tot de conclusie, dat de in het streekplan voorziene uitbreidingsmogelijkheden exact zouden zijn begrensd door een denkbeeldige meetkundige lijn, welke vanaf de westelijke oever van de Boerenwetering in zuidelijke richting tot Rijksweg A10 zou moeten worden doorgetrokken.

Ook de aard en functie van het streekplan laten naar haar mening niet toe dat daaraan doorslaggevende betekenis toekomt voor de regeling van details als de exacte bepaling van bebouwingsgrenzen in een bestemmingsplan.

Zou men deze lijn als een in het streekplan opgenomen bebouwingsgrens moeten beschouwen, dan hadden gedeputeerde staten, niet alleen gezien de zwaarte van de belangen van de RAI, maar ook gezien de relatief geringe mate van overschrijding, een afwijking van het streekplan dienen toe te staan.

Verder gaan gedeputeerde staten naar de mening van appellante ten onrechte voorbij aan de omstandigheid dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan het ten behoeve van de nieuwe hal in beslag te nemen gedeelte van het Beatrixpark gecompenseerd zal worden door de aanleg van een aanzienlijk omvangrijker gedeelte.

Ten slotte wijst zij nog op de jurisprudentie van zowel de Afdeling rechtspraak van de Raad van State als van Ons, waaruit zou blijken

dat het gemeentebestuur de bevoegdheid heeft om van een streekplan af te wijken.

Anders dan appellante meent blijkt naar Ons oordeel uit de bij het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied behorende beschrijving van de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen dat de westelijke uitbreiding van het huidige RAI-complex niet ten koste mag gaan van het Beatrixpark ten westen van de Boerenwetering en haar verlengde in zuidelijke richting.

Het gemeentebestuur heeft de vrijheid om, behoudens de wettelijke goedkeuring, van een streekplan af te wijken, indien zij daartoe dringende redenen aanwezig acht.

Wij zijn evenwel van oordeel dat, gelet op de gevolgen die de in het plan voorziene uitbreiding binnen de in het streekplan aangegeven begrenzing voor het Beatrixpark heeft, aan het voorkomen van een verdere aantasting van het park groter gewicht dient toe te komen dan aan de belangen van appellante, waarbij Wij voorbijgaan aan de ter meergenoemde zitting door de vertegenwoordiger van gedeputeerde staten naar voren gebrachte wijziging van hun standpunt ter zake. Gelet hierop is er geen aanleiding aan het desbetreffende plandeel alsnog goedkeuring te verlenen, zij het om een andere reden. Het beroep van RAI Gebouw B.V. is derhalve ongegrond.

Beslissing

Gezien de Wet op de Raad van State en de Wet op de Ruimtelijke Ordening hebben Wij goedgevonden en verstaan:

- I. het Wijkopbouworgaan Buitenveldert in zijn beroep niet-ontvankelijk te verklaren;
- II. de beroepen van RAI Gebouw B.V., de Stichting "Beethovenbuurt", de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, de Stichting Wijkopbouworgaan Zuid-West, het Comité Buurtbewoners Rai, de Stichting Overleg Rai-buurtten e.a. en de Amsterdamsche Industrie Vereniging e.a. ongegrond te verklaren.

Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer is belast met de uitvoering van dit besluit.

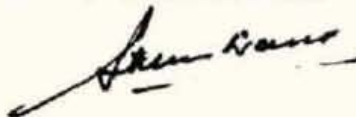
's-Gravenhage, 19 november 1990

w.g. BEATRIX

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

w.g. J.G.M. Alders

Overeenkomstig het oorspronkelijke,
De Chef Kabinetszaken,



voor aansluitende
afdrak,
de secretaris



Nr. 1483

EXTRACT UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM

De Gemeenteraad van Amsterdam,

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 25 oktober 1988 (Gemeentebld afd. 1, nr. 1483, blz. 3725);

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

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

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

Besluit:

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

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

a het bij dit besluit behorende onderdeel Ia (kaart) waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden worden aangewezen en onderdeel Ib (kadastrale gegevens), met dien verstande, dat in afwijking van het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen in onderdeel Ia;