



Bouwenvelop RAI Hotel

4 juni 2014



Gemeente Amsterdam
Dienst Zuidas

Bouwenvelop RAI Hotel

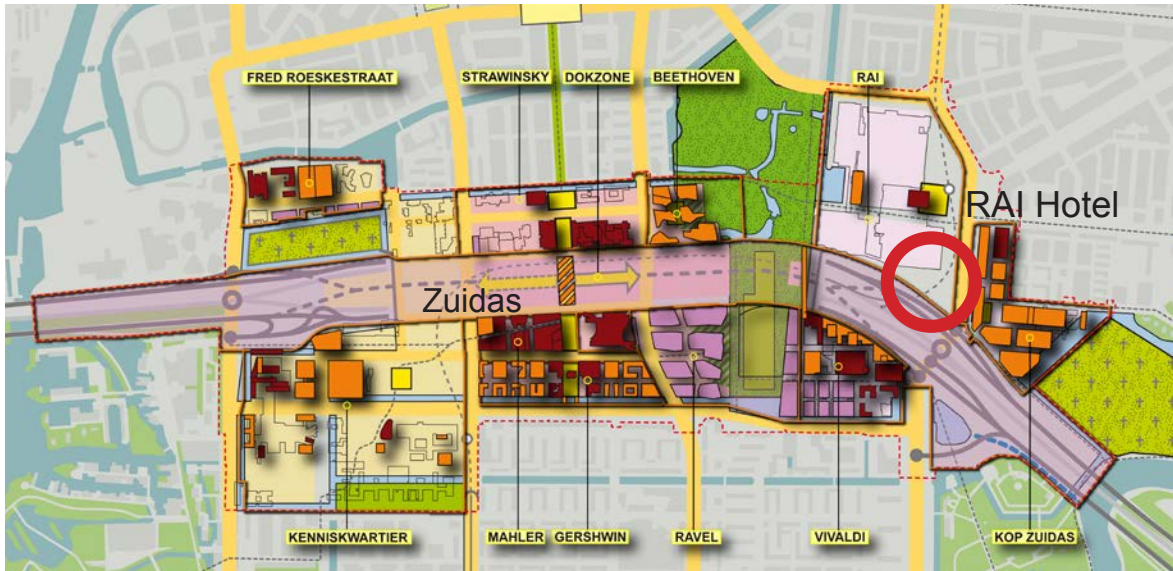
Projectgroep	Bas Boeker (Dienst Zuidas) David Tattersall (Dienst Zuidas) Patrick van den Elshout (Dienst Zuidas) Frans de Rooy (Dienst Zuidas) Joris Vos (Dienst Zuidas) Wilco van der Born (Amsterdam RAI) Peggy Arnold (Amsterdam RAI)
datum	4 juni 2014
informatie	www.amsterdam.nl/zuidas
contactpersoon	David Tattersall (tel: (06 - 12 41 8537 email: dtl@zuidas.nl)

Inhoudsopgave

H1	Inleiding	4
	Ligging en begrenzing plangebied	6
H2	Context	6
	Hotelbeleid Amsterdam	8
	Bouwkavel	10
H3	Randvoorwaarden	10
	Programma	11
	Ontsluiting hotel	12
	Bouwhoogte	13
	Kavelgrenzen en rooilijnen	13
	Straatwanden/plinten	13
	Openbare ruimte	14
	Ondergrondse infrastructuur	16
	Noord/Zuidlijn	16
	Secundaire waterkering / grondwater	17
	Bouwlogistiek	17
	Bestemmingsplan	18
	Welstand	19
	Duurzaamheid Zuidas	19
	Energie	20
	Windhinder	20
	Supervisie	23
	Bezonnig en windhinder	24
	Maaiveldhoogtes	26

Bijlagen

1 Inleiding

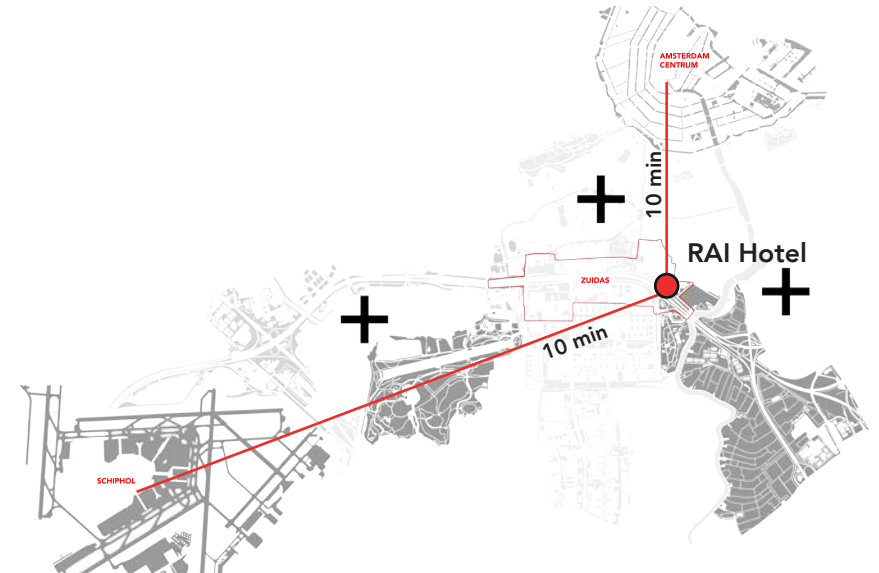


Afb 1: Ligging van het plangebied in Zuidas (concept Stadsplattegrond Zuidas 2025).

In deze bouwenvelop worden de uitgangspunten en voorwaarden beschreven vanuit de gemeente Amsterdam, Dienst Zuidas en Amsterdam RAI voor een hotel met daarbij behorende faciliteiten tussen Amsterdam RAI en station Amsterdam RAI.

Zuidas Amsterdam ontwikkelt zich tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De kracht van Zuidas is de strategische ligging: tussen de binnenstad en Schiphol, tussen Zuid en Buitenveldert, tussen Amsterdam RAI en Vrije Universiteit. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving

en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslag voor de succesvolle ontwikkeling. De komende jaren vinden er grote transformaties plaats die het gebied nog sterker maken: het ondergronds brengen van een deel van de snelweg A10, het vergroten van de capaciteit op het spoor, het vernieuwen van stationsgebouwen, een opwaardering van de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte en vanaf 2017 rijdt de Noord/zuidlijn tussen station Zuid, de binnenstad en Amsterdam Noord met een halte bij Amsterdam RAI. Een transformatie die het gebied op Zuidasniveau brengt: een levendige en



Afb 2: Ligging Zuidas tussen centrum Amsterdam + Groene scheggen + Schiphol

gemengde stad van internationale allure.

De ontwikkeling van een hotel biedt kansen voor de invulling van de stedenbouwkundige en kwalitatieve strategie voor dit gebied. Voor de ontwikkeling geldt een aantal randvoorwaarden dat er voor zorgt dat sprake zal zijn van een goede inpassing in de stad.



Afb 3: Ligging RAI Hotel in omgeving

De basisdocumenten voor Zuidas zijn:

- de Visie Zuidas 2009. In de Visie Zuidas wordt het kader voor de hoofdontwikkeling geschetst.
- de Welstandsnota Zuidas. De Welstandsnota Zuidas (1 december 2011) is het formele kader voor de toetsing van de architectuur van bouwplannen
- de ZIPS. De ontwerpuitgangspunten uit de Visie Zuidas zijn op hoofdlijnen uitgewerkt in de ZIPS (Zuidas Integrated Placemaking Strategy, 2011).



Afb 4: Luchtfoto van plangebied

De Visie Zuidas, de ZIPS en de Welstandsnota Zuidas zijn te downloaden op www.amsterdam.nl/zuidas

In deze bouwenvelop wordt het kader beschreven waarbinnen de ontwikkeling van het hotel moet plaatsvinden. Daarnaast moet de ontwikkeling passen binnen de genoemde Zuidasbrede documenten en de overige van toepassing zijnde documenten.

2

Context

Inzet voor Zuidas is een nieuwe omgevingskwaliteit, met als kenmerken hoge dichtheid en functiemenging, waarbij leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid kernbegrippen zijn. Op meerdere locaties wordt hier aan gewerkt met nieuwbouw en de inrichting van de openbare ruimte. Voor de RAI wordt ingezet op intensivering en versterking van het internationaal tentoonstellings- en congrescentrum en op een betere aansluiting van de RAI op het Beatrixpark en de stad. Daarbij kan een hotel, passend en in aansluiting op de RAI de marktpositie versterken.

Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied voor het hotel met bijbehorende voorzieningen ligt in de zogenaamde Groene Zoom, de zone tussen de snelweg A10 en het RAI-complex. Het gebied heeft een belangrijke rol als langzaamverkeerroute voor fietsers en voetgangers tussen de Amstel, het Beatrixpark en het kerngebied van de Zuidas. De groene uitstraling draagt bij aan een aantrekkelijke route. Rond het plangebied spelen diverse ruimtelijke ontwikkelingen:

Amsterdam RAI



Afb 5: Amsterdam RAI complex

Ten noorden van het plangebied ligt het internationaal tentoonstellings- en congrescentrum Amsterdam RAI. Het wordt gebruikt voor internationale en nationale beurzen, congressen, tentoonstellingen, festivals, concerten en andere evenementen. Grote beurzen trekken in een week soms 250.000 bezoekers. Per jaar zijn er gemiddeld meer dan 140 dagen met één of meer beurzen en/of congressen. De entrees van de diverse gebouwen zitten meerendeels aan het Europaplein en in het hart van het complex. Het grootste deel van de logistiek vindt aan de noord- en zuidzijde van het RAI terrein plaats. De parkeercapaciteit van de RAI bedraagt nu 3.000 plaatsen. Op korte termijn wordt gestart met de uitbreiding van het aantal met 1.000 parkeerplaatsen.



Afb 6: 'Ringweg A10 met station Amsterdam RAI en Amsterdam RAI'

Europaboulevard en Kop Zuidas



Afb 7: Motel One. In aanbouw langs de Europaboulevard

Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Europaboulevard, een belangrijke noord-zuid ontsluitingsroute en verbindingsweg naar de A10. Ten opzichte van het maaiveld bij het toekomstige hotel ligt de Europaboulevard iets verhoogd. Aan de overzijde van de weg ligt Kop Zuidas, een gemengd woon-werkgebied met enkele grotere, bijzondere functies als stadsdeelkantoor, synagoge en onderwijs. Een 3-sterren hotel (Motel-one) langs de Europaboulevard is in aanbouw.

Station Amsterdam RAI



Afb 8: Station Amsterdam RAI en fietsenstalling na vernieuwing eind 2016. Impressie van nieuwbouw

Tot 2016 wordt gewerkt aan de verdubbeling van het spoor ten zuiden van het plangebied. Bij station Amsterdam RAI wordt een tweede perron aangelegd en worden de stationshal en naastgelegen fietsenstalling vergroot en vernieuwd.

Zuidasdok

Ten zuiden van het plangebied wordt vanaf 2016 gewerkt aan het spoor en de snelweg A10 onder de projectnaam Zuidasdok. Naast extra rijstroken wordt het doorgaand verkeer gescheiden van het bestemmingsverkeer. Onder andere over de Europaboulevard worden hiervoor extra viaducten aangelegd. Ter hoogte van het plangebied zal de invloed van de wegaanpassing beperkt zijn.

Noord/Zuidlijn



Afb 9: Toegang metrostation Europaplein. met de RAI op de achtergrond

Door het plangebied loopt het tracé van de Noord/Zuidlijn, een metroverbinding van Amsterdam Noord naar station Zuid. Op het Europaplein komt een metrostation, vlak bij de hoofdingang van de RAI. De metrotunnel ter plaatse van het plangebied is vormgegeven als zogenaamde polderconstructie.



Afb 11: Locatie Hotel vanaf talud A10



Afb 12: Locatie Hotel vanaf talud Europaboulevard



Afb 13: Locatie Hotel vanaf tunneltje naar station RAI

Beatrixpark



Afb 10: Overgang Beatrixpark - Groenezoom

Aan de westkant van het plangebied gaat de Groene Zoom over in het Beatrixpark. Het noordelijke deel van het park heeft een monumentaal karakter. In aansluiting op de werkzaamheden voor Zuidasdok zal het zuidelijke deel de komende jaren worden heringericht en opgeknapt met toevoeging van meer water.

Hotelbeleid Amsterdam

Amsterdam kampte tot voor kort met een tekort aan hotelkamers. Inmiddels neemt het aanbod gestaag toe, maar is de kamerbezetting nog steeds hoog. Beleid van de gemeente is erop gericht de komende jaren de capaciteit gericht toe te laten nemen.

Vanuit oogpunt van functioneren is het van groot strategisch belang dat er een 'on-site' congreshotel wordt ontwikkeld bij de RAI. Het gaat om een hoogwaardige faciliteit waardoor de internationale concurrentiepositie van de RAI versterkt kan worden.



Binnenstad Amsterdam

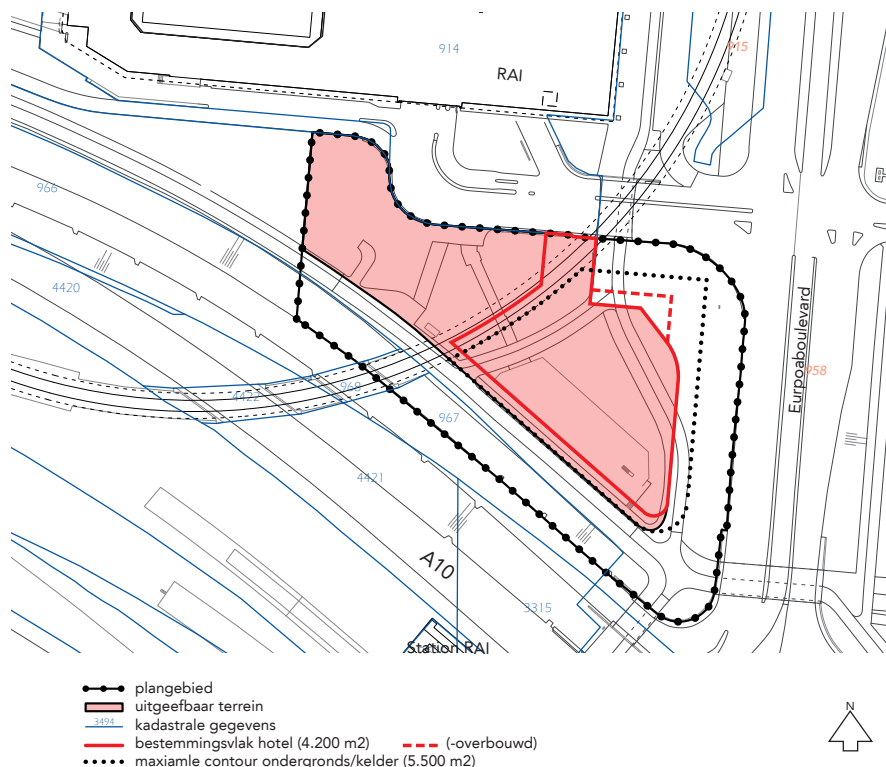
Amsterdam RAI

Zuidas Amsterdam

Amsterdam RAI tussen Zuidas en binnenstad

3

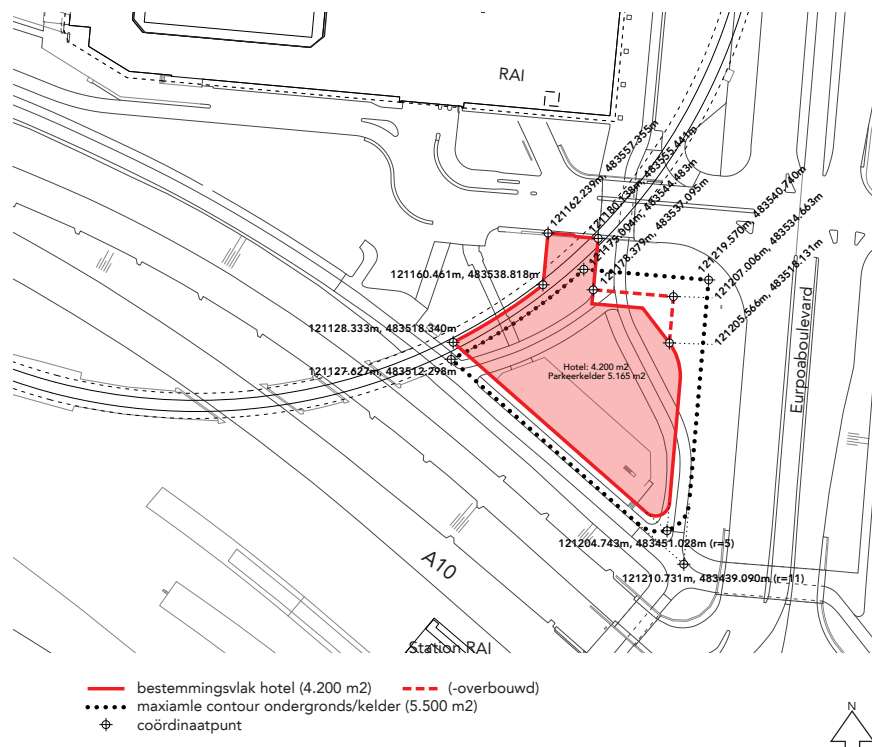
Randvoorwaarden



Afb 14: Plangrenzen

Bouwkavel

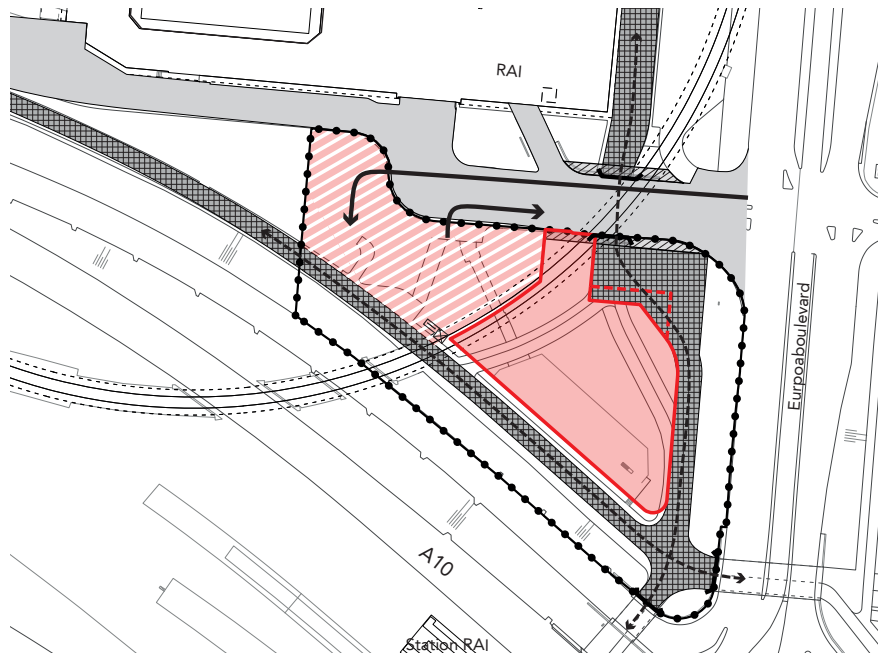
Het bestemmingsvlak voor het hotel wordt gedefinieerd door coördinaten van de hoekpunten of het snijvlak van twee rooilijnen, zie kaart. Ondergrondse bebouwing tot maximaal twee lagen is ook met coördinaten uitgegeven. Deze lijnen geven de uiterste grens aan waarbinnen het hotel of de ondergrondse bebouwing moet blijven. De plangrens geeft het gebied aan waar



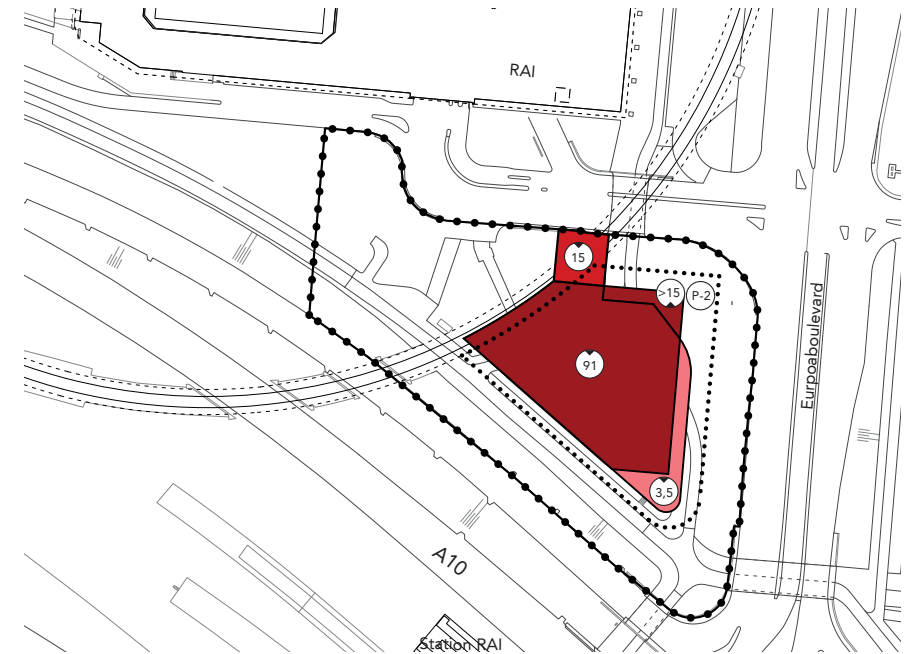
Afb 15: Coördinaten

naast de bebouwde delen van het hotel de overige voorzieningen kunnen plaatsvinden, het voorrijden, de ontvangstplek en andere logistieke activiteiten. De open delen van het plangebied moeten een groene uitstraling hebben die past bij het karakter van de groene zoom. Opslag en expeditie moeten inpandig plaatsvinden, evenals het parkeren. Voor kortparkeren zijn beperkt enkele plekken in de openlucht mogelijk binnen

het plangebied. Expeditie mag niet plaatsvinden langs langzaam verkeerroutes aan de de zuid- en oostzijde van de bebouwing van het hotel. Als er onder de openbare ruimte ondergronds wordt gebouwd is ten behoeve van kabels en leidingen en het plaatsen van bomen een minimale gronddekking vereist van 1,50 meter t.o.v. aangrenzend openbaar maaiveld. Binnen het bestemmingsvlak voor het hotel is



- plangebied
- ▨ bestemmingsvlak hotel (4.200 m²)
- ▨ logistiek terrein (laden & lossen, voorrijden, entree parkeergarage)
- ▨ langzaamverkeer (voet- en fietspad)
- in- en uitrijden hotel
- langzaamverkeersroute
- - - (-overbouwd)



- plangebied
- maximale bouwhoogte boven NAP
- maximale bouwhoogte boven maaiveld
- ondergronds/kelder
- bouwvlak overbouwd, minimaal 15m vrije ruimte vanaf maaiveld

Afb 16: ontsluitng

bebouwing mogelijk met een oppervlakte van maximaal 2.000m² voor de eerste bouwlaag (begane grond), voor alle lagen daarboven is deze maximaal 1.600m².

Programma

Functies

Het hotel zal plaats bieden aan maximaal 650 kamers. De totale omvang van het hotel is maximaal 45.000 m² bruto vloeroppervlak, waarvan maximaal 200 m² retail en maximaal 3.000 m² horeca (café, bar, lunchroom, restaurant) en exclusief gebouwde parkeervoorzieningen. De vereiste hotelclassificatie is 4 **** met de daarbij

Afb 17: bouwhoogtes

behorende faciliteiten, conform de Nederlandse Hotel Classificatie (viersterren categorie). Een 4 sterren classificatie hotel wordt het meest geboekt door de gasten van Amsterdam RAI (organisatoren, exposanten en bezoekers). Een fors deel van de hotelbezetting zal direct vanuit de RAI evenementen ontstaan. Het RAI Hotel moet invulling geven aan voorzieningen behorende bij de behoeften en verwachtingen van zowel de MICE (Meetings, incentives, conferences, exhibitions), leisure en de (individuele) zakelijke gast. Het RAI Hotel is een headquarter hotel. Naast de organisatie verblijven daar de belangrijkste exposanten, sprekers en bezoekers. Voor de organisatie moeten er per evenement

minimaal 50 kamers beschikbaar zijn. Het product en service niveau voldoet aan hedendaagse normen v.w.b. hotelfaciliteiten, specifiek rekening houdend met de congresmarkt en de zakelijke markt. In de bovenste laag van het gebouw dient een publieksfunctie te zijn opgenomen, die ook gericht is op niet-hotelgasten. Een separate entree en opgang van deze publieksfunctie is een vereiste, zodat hotelgasten geen overlast kunnen ervaren van de bezoekers van de publieksfunctie.

Het hotel wordt een hoogwaardige faciliteit die als zodanig de aantrekkelijkheid van de stad Amsterdam en Amsterdam RAI als locatie voor grote, meerdaagse internationale evenementen

vergroot. Met het oog op internationale evenementen is het gewenst dat het hotel beschikt over een ruime lobby, een ruime receptie (serviced check-in and self service), voldoende liftcapaciteit en een ruime opslagruimte voor bagage. Voor een goede inpassing van het gebouw in de omgeving is het gewenst om op de begane grond publieksfuncties te vestigen met een grote mate van transparantie naar het openbaar gebied. De onderstaande randvoorwaarden zijn belangrijk:

- De bezoekers en organisatoren van Amsterdam RAI zullen het hotel als een integraal onderdeel van Amsterdam RAI ervaren. Het hotel dient geïntegreerd te worden in de directe omgeving van Amsterdam RAI en een waardevolle toevoeging te zijn voor Amsterdam.
- Naast het bieden van overnachtingsmogelijkheden aan bezoekers van Amsterdam RAI, zal het hotel ook geschikt zijn voor andere gasten die Amsterdam vanuit een zakelijke of leisure oogpunt bezoeken.
- De kwaliteit van de beoogde ontwikkeling moet voldoen aan hedendaagse normen voor wat betreft de hotelfaciliteiten, rekening houdend met de congres-, de zakelijke en de leisure markt.
- Er wordt aandacht besteed aan de behoeften vanuit de opkomende markten zoals Brazilië, Rusland, India en China.
- Duurzaamheid is een integraal onderdeel van zowel het gebouw als de exploitatie.
- De locatie krijgt een hoogwaardige infrastructuur en versterkt de uitstraling en het aanzien van het Europaplein en de omgeving.

Parkeren

Het maximum aantal parkeerplaatsen bij het hotel en de bijbehorende voorzieningen is 0,375 parkeerplaats per kamer. Het minimum te realiseren parkeerplaatsen is 200. Alleen gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan, enkele parkeerplaatsen voor kort parkeren zijn hiervan uitgezonderd. Ondergronds parkeren is toegestaan tot maximaal 2 lagen ondergronds. Bij ondergronds bouwen moet rekening worden gehouden met zowel eisen vanuit de Noord/Zuidlijn als de secundaire waterkering. Op de kavel dient voldoende ruimte te zijn voor fietsparkeren van eigen personeel, en voor gasten (leenfietsen). Het stallen van fietsen op eigen terrein vindt inpandig plaats op een logische en gebruiksvriendelijke wijze.

Ontsluiting hotel

Een hotel met 650 kamers roept veel verkeersbewegingen op met bussen, taxi's, laden en lossen, parkeren. Voor een goede aansluiting zowel vanuit verkeersbewegingen (meerijden met bestaande regeling kruispunt Europaboulevard) als herkenbaarheid (zicht hotel) wordt een ontsluiting voorgesteld via de bestaande entree P1 van de RAI. Door een extra, 3e rijstrook aan te leggen is een exclusieve hotelentree te realiseren, los van het in-uitrijden van de parkeergarage RAI en de expeditie voor de RAI. Een kleine uitbreiding van het fiets-voetgangerstunneltje in de route Rai – station RAI met circa 3,00 meter kan hiervoor nodig zijn.

Aan de westzijde van het hotel is een verkeersruimte mogelijk, specifiek afgestemd op het hotel. De inrichting van deze ruimte moet een groene uitstraling hebben en afgestemd worden



Afb 18: Maquette van een mogelijke voorbeelduitwerking RAI Hotel



Afb 19: voorbeeld uitwerking RAI Hotel

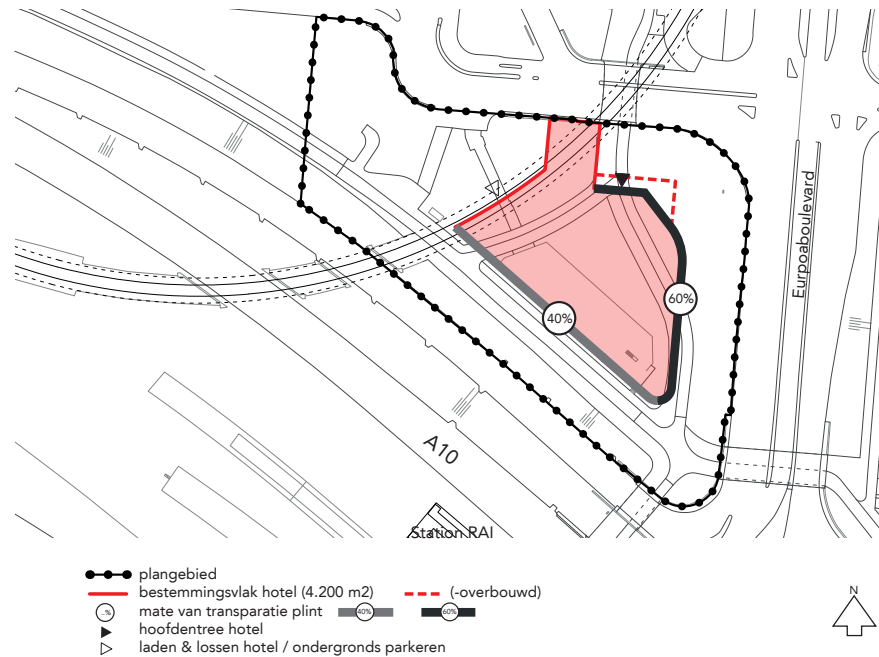
op de inrichting van de groene zoom. Laden-lossen/expeditie van het hotel is niet toegestaan langs de langzaam verkeerroutes. Op maaiveld is een (of meerdere) publieksingang gewenst aan de langzaam verkeerroute naar station Amsterdam RAI. In directe relatie met de RAI loopt het Europaplein door via het fiets-voetgangerstunneltje in een voorplein bij het hotel. De routes voor fiets en voetganger naar het station maken hier op een logische, vloeiende beweging deel van uit.

Bouwhoogte

De maximale bouwhoogte wordt bepaald door het (huidige) Luchthaven Indelings Besluit (LIB) vanwege de nabijheid van de luchthaven Schiphol, voor deze locatie is dat NAP + 91 meter. Dit is een absolute maximale bouwhoogte, ook alle technische voorzieningen, liften, trappen, antennes ed. dienen binnen dit maximum te blijven. De huidige maaiveldhoogte is circa NAP. Vanwege de aansluitende onderdoorgangen voor langzaam verkeer is dit ook de gemiddelde maat voor de toekomstige inrichting maaiveld openbare ruimte (indicatief). Conform de Welstandnota Zuidas is in het kader van duurzaamheid van de bebouwing de minimum bruto verdiepingshoogte 3,30 meter voor bovengrondse bebouwing. In Zuidas is de plint van hoogbouw minimaal 8 – 10 meter hoog. Voor de plint geldt een minimale netto hoogte van 4 meter voor de begane grond.

Kavelgrenzen en rooilijnen

Op grotere schaal speelt de plaatsing van de hoogbouw in belangrijke zichtlijnen. Na de brug over de Amstel markeert de hoogbouw van het hotel als eerste accent de Zuidas. Maar ook vanuit



Afb 20: Plinten en entree's

de Scheldestraat en de Europaboulevard zal het gebouw een markering zijn die goed ingepast moet worden. Rankheid, oriëntatie, materialisering, lichtuitstraling ed. spelen hierbij een belangrijke rol. Als voorbeelduitwerking zijn twee 'schijven' in lijn met de orthogonale opzet van de RAI onderzocht op de effecten in de stad. Binnen de maximale bouwcontour zijn er uiteraard meerdere vormen mogelijk. Zuidas is een gebied waar hoogbouw wordt gestimuleerd, met name rond OV knooppunten. Het wordt aanbevolen om een hoogbouweffectrapportage (HER), met onder andere een bezonningsstudie en windhinderonderzoek op te stellen.

Straatwanden/plinten

Door het hotel ten oosten, los van de tunnel te plaatsen kan een front worden gemaakt naar het

Europaplein en de RAI, zowel qua ontsluiting voor de voetganger (voorplein) als afronding van de open ruimte (busopstelplaats) voor de Hollandhal. De plint van het hotel moet aantrekkelijk en publieksvriendelijk zijn (met bijvoorbeeld een kapper, fitness, horeca) en bijdragen aan een goede begeleiding van de langzaam verkeerroutes. Aan de oostzijde is hiervoor een transparantie van 60% vereist, aan de zuidzijde van 40%. De groene route langs de A10 moet sociaal veilig zijn, de bebouwing moet daar niet te opdringerig zijn en een 'gesloten' gevoel geven aan de voetganger en fietser. Voor de route tussen Amsterdam RAI en station Amsterdam RAI is 'zicht' – waar ga ik naar toe, van belang. Deze uitgangspunten leiden tot bijgaand zoekgebied en de maximale omvang van met name de plint van het gebouw.

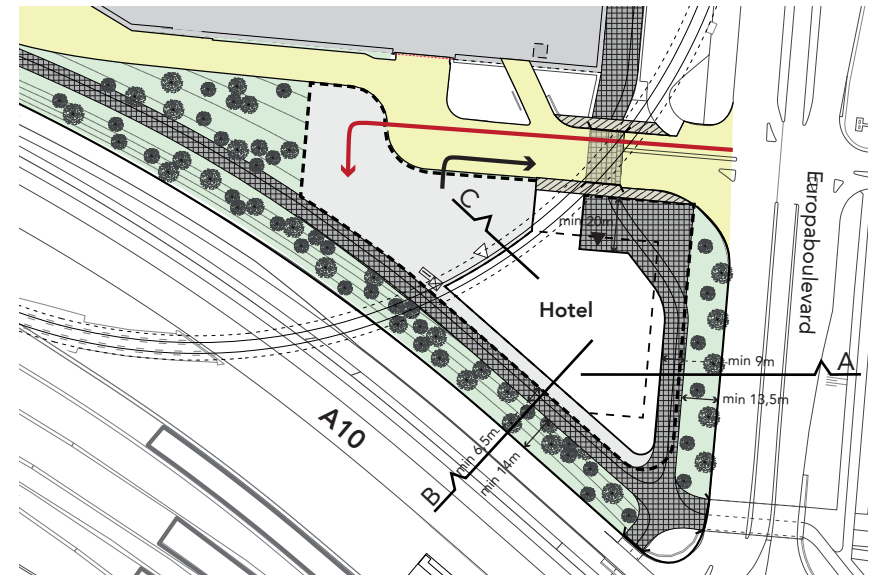
Openbare ruimte

Het Europaplein en de Europaboulevard zijn recentelijk opnieuw ingericht. Na voltooiing van de nieuwbouw van station Amsterdam RAI zal ook daar de openbare ruimte nieuw ingericht worden en krijgen alle geparkeerde fietsen die nu nog in de openbare ruimte staan een plek in de nieuwe fietsenstalling. De inrichting van de openbare ruimte bij het toekomstige hotel, met de fiets- en voetgangersroutes aan de oost- en zuidzijde zal afgestemd worden op de aansluitende inrichting openbare ruimte.

De fiets- en voetgangersverbindingen langs het hotel zijn drukke routes van en naar station Amsterdam RAI en van de Amstel naar station Zuid. Beide behoren tot het hoofdnetwerk routes langzaam verkeer in Amsterdam. Met name bij grote evenementen in de RAI zijn er veel voetgangersbewegingen naar het station, de trottoirs moeten dan ook voldoende breedte hebben. De inrichting voor het langzaam verkeer kan ter plaatse van de entree van het hotel geïntegreerd worden in een pleinachtige voorruimte. Aan de zuidzijde heeft de route voor voetgangers en fietsers een groener karakter, als onderdeel van de groene verbinding tussen Amstel en

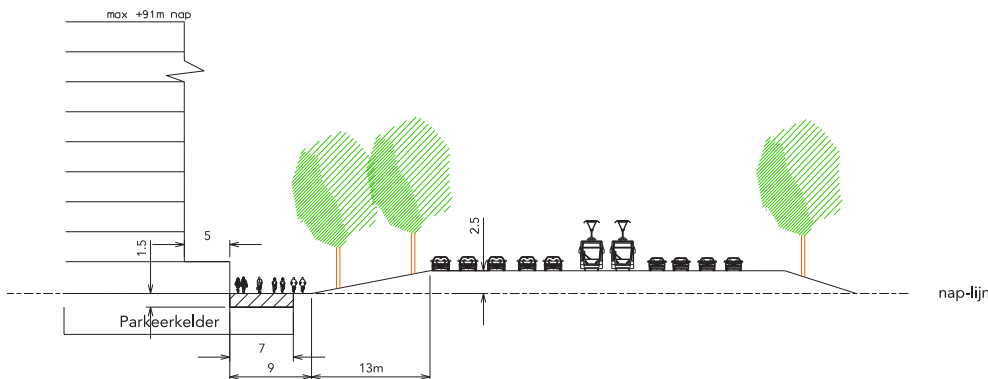
Beatrixpark. Ook de logistieke buitenruimte bij het hotel moet een groene uitstraling krijgen die past bij het karakter van de Groene Zoom, bij voorkeur met inpassing van de het al aanwezige groen. Deze logistieke ruimte maakt onderdeel uit van de opgave voor het hotel, de langzaamverkeerroutes maken onderdeel uit van de gemeentelijke inrichting van de openbare ruimte. Op maaiveld is een (of meerdere) publieksingangen gewenst aan de langzaam verkeerroute naar station Amsterdam RAI. In directe relatie met de RAI loopt het Europaplein door via het fiets- voetgangerstunneltje in een voorplein bij het hotel. De routes voor fiets en voetganger naar het station maken hier op een logische, vloeiende beweging deel van uit.

Voor vergroting van het comfort wordt op termijn een droogloop voorzien tussen Amsterdam RAI en RAI Hotel. De directe droogloopverbinding benadrukt tevens de samenwerking en de verbinding tussen beide partijen. Om tot een integrale oplossing tussen hotel en droogloop te komen moet de losstaande overkapping op een hoogte van circa 5 meter bij 5 – 8 meter breedte later nog uitgewerkt worden in nader overleg tussen Amsterdam RAI, Dienst Zuidas en RAI Hotel.

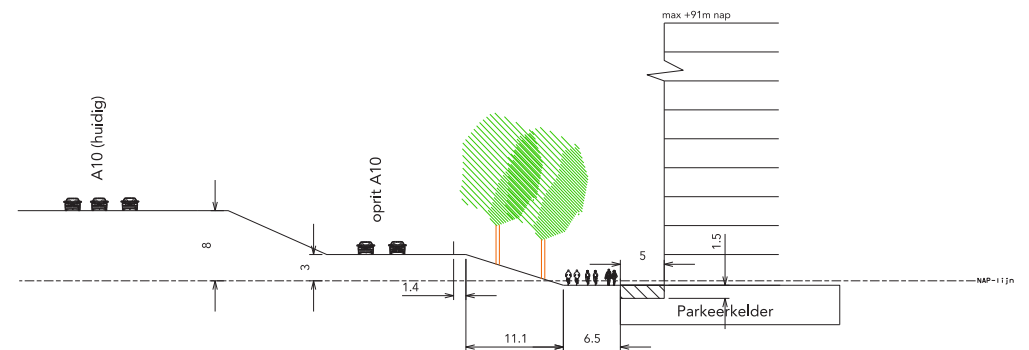


- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------------|
| | ontsluiting RAI | | extra rijbaan, exclusief voor hotel |
| | kunstwerken toegestaan, maximaal 5m hoog | | uitrijden hotel |
| | groen | | entree |
| | fiets- voetpaden | | laden&lossen |
| | ontwikkeld hotel | | nooduitgang Noord/Zuidlijn |

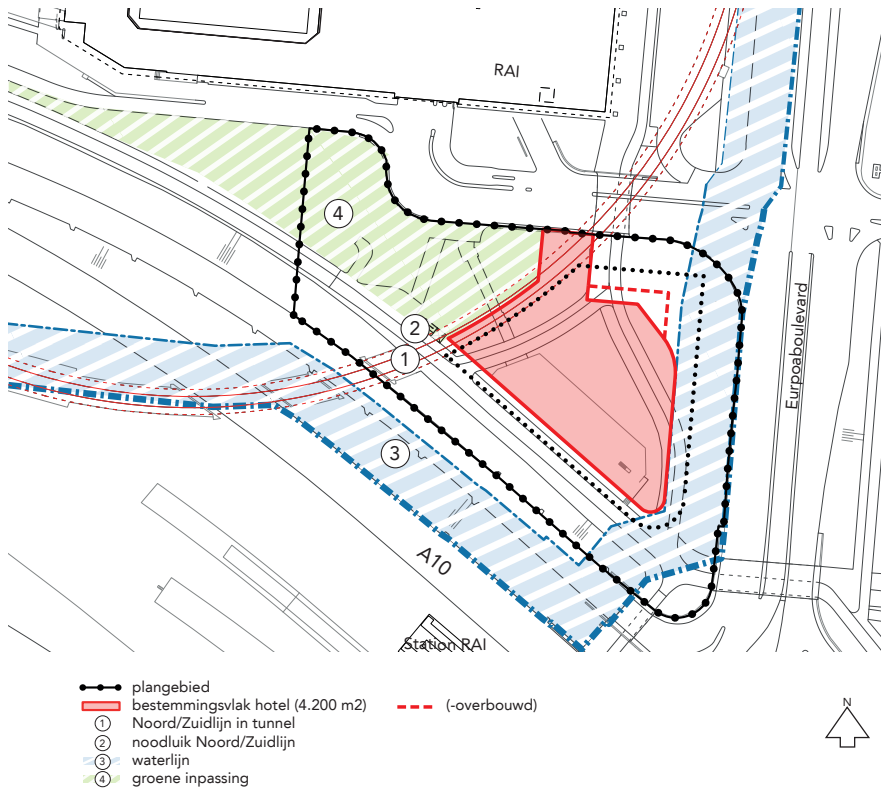
Afb 21: Openbare ruimte (indicatief). Uit het Uitvoeringsbesluit Amsterdam RAI



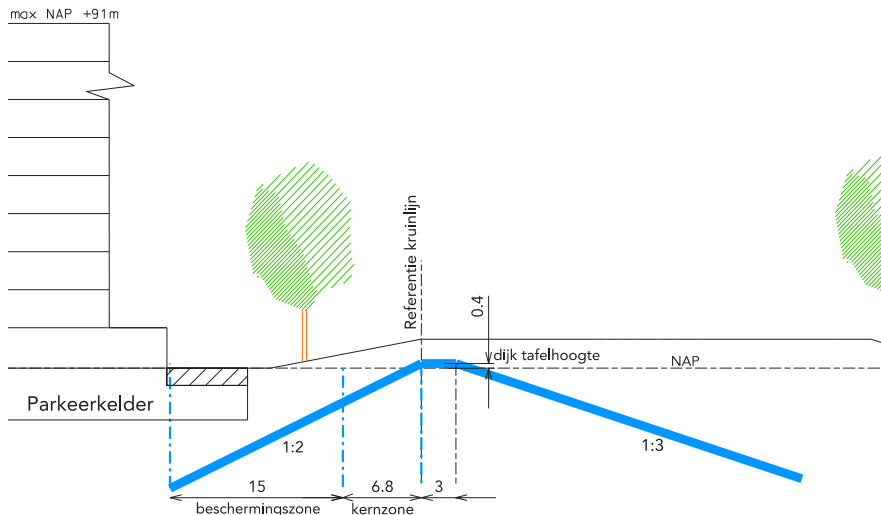
Afb 22: Profiel A tussen hotel en Europaboulevard



Afb 23: Profiel B tussen A10 en hotel



Afb 26: Invloed omgeving op locatie RAI Hotel



Afb 27: Profiel hotel – Europaboulevard met waterkering

Secundaire waterkering / grondwater

Ten zuiden en oosten van de kavel ligt een verholen secundaire waterkering, zoals op kaart is aangegeven. Binnen deze zone gelden er beperkingen van verschillende (bouw)werkzaamheden. In overleg met de wettelijke beheerder AGV/Waternet zijn bouwwerkzaamheden in deze zone onder voorwaarden mogelijk. Het is daarom van belang om AGV/Waternet vroegtijdig te betrekken. Hierdoor kan er een optimalisatie plaatsvinden t.a.v. de ligging van de waterkering en de beoogde parkeerkelder.

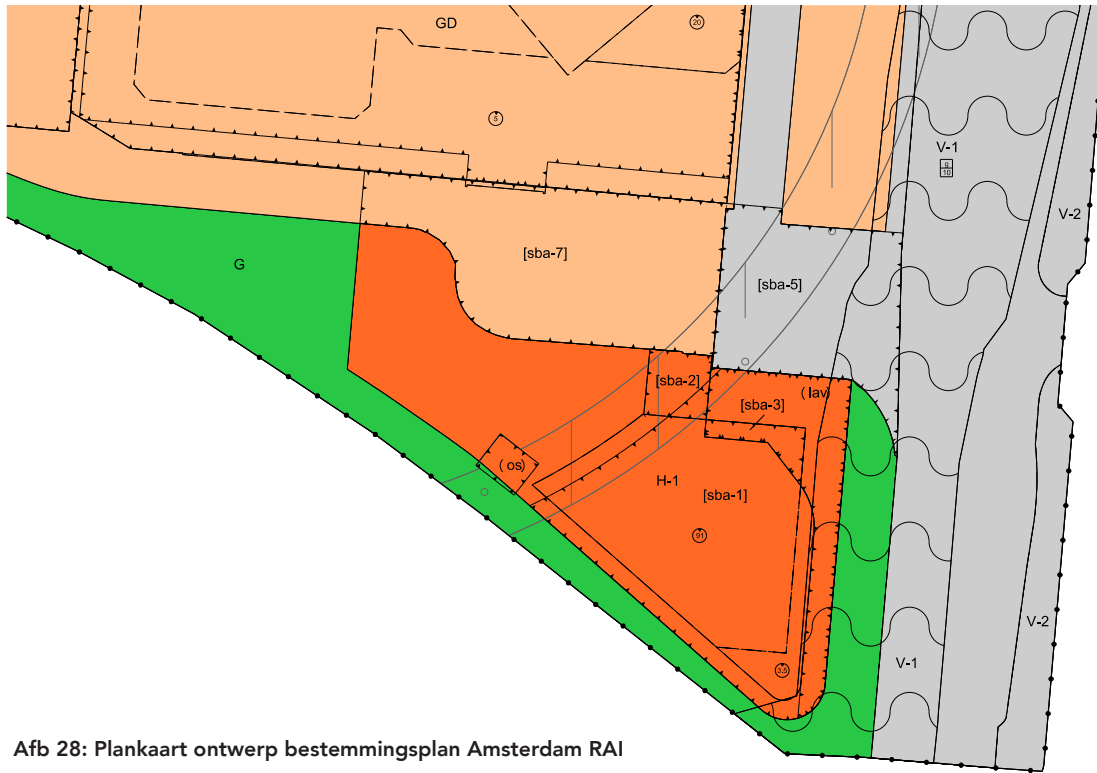
Problemen met grondwaterlozingen worden vermeden door verdiepte parkeerkelders waterdicht te bouwen (geen polderprincipe). Ondergrondse bouwwerken tot 2 bouwlagen diep zijn mogelijk waarbij wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm, e.e.a. in overleg met AGV/Waternet

Bouwlogistiek

Een deel van het plangebied kan als werkterrein gebruikt worden. Voor eventuele aanvullende terreinhuur is overleg met de gemeente nodig (binnen de erfpachtgrenzen van Amsterdam RAI tevens met deze partij). Grenzend aan het plangebied ligt de A10. In dezelfde periode als de realisatie van het RAI Hotel vindt in het kader van Zuidasdok de verbreding van de A10 plaats. Bouwstromen voor de verbreding en de bouw van het hotel moeten in een vroeg stadium met elkaar worden afgestemd. Voor wat betreft de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) zal de gemeente bij de 2e ronde en eindselectie een BLCV- kader leveren. Dit kader geeft de rand-

voorwaarden aan waarbinnen de erfpachter één of meerdere BLVC plannen zal opstellen om de gevolgen van het bouwproject naar de omgeving in beeld te brengen. Ook worden hierin de vereiste maatregelen in beeld gebracht om zowel de bouwplaats als de direct aangrenzende gebieden en verkeersstromen voor wat betreft de BLVC-aspecten te waarborgen. Onderdeel van het plan is een tekening met terreinindeling met daarop aangegeven de bouwhekken, bouwketen en bouwboarden, kraanposities en laad- en losplaatsen, interne bouwroute, te nemen tijdelijke verkeersmaatregelen.

Vanwege de nabijheid en het belang van de RAI zijn er drie voorwaarden voor de bouwperiode van het hotel en de inrichting van het terrein: de RAI moet altijd bereikbaar zijn, ondervindt geen geluidsoverlast tijdens evenementen in de RAI en ondervindt geen visuele overlast tijdens de bouw. In de bijlagen zijn de BLVC voorwaarden van Amsterdam RAI opgenomen voor de bouwperiode. Deze zullen integraal onderdeel van het BLVC-plan uitmaken. Het BLVC-plan dient aan Dienst Zuidas te worden voorgelegd ruim voor de datum start bouw doch minimaal 2 maanden. Indien er stremmingen/maatregelen aan of op de Europaboulevard benodigd zijn dient dit minimaal 6 maanden voor start ter goedkeuring langs de Centrale Verkeerscommissie (CVC), de stadsdeel Verkeerscommissie (SDVS) en de Werkgroep Werk in Uitvoering (WVU) te gaan.



Afb 28: Plankaart ontwerp bestemmingsplan Amsterdam RAI

Bestemmingsplan

Voor het gebied van de RAI inclusief de locatie van het hotel is een ontwerp bestemmingsplan in procedure. Van 13 maart tot 23 april 2014 heeft het concept ontwerp bestemmingplan ter inzage gelegen. Vaststelling in de gemeenteraad van Amsterdam is naar verwachting eind 2014. Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en regels, vergezeld van een toelichting. De plankaart heeft de functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de regels het voor iedereen bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betref-

fende het gebruik van aanwezige en/op te richten bouwwerken.

Per bestemming is in de planregels in de bestemmingsomschrijving aangegeven welke functies er mogen komen. Via specifieke gebruiksregels kunnen daaraan nadere beperkingen worden gesteld. Daarnaast zijn algemene gebruiksregels van toepassing. Het gaat daarbij om bestemmingsoverschrijdende regels.

Behalve ten aanzien van het gebruik, zijn ook met betrekking tot het bouwen regels gesteld, de bouwregels. Deze regels moeten worden gelezen in samenhang met de plankaart. Daarop zijn onder andere de maximale bouwhoogtes aangegeven, waaraan in de bouwregels weer beperkingen kunnen worden gesteld. Naast de

per bestemming opgenomen bouwregels zijn er ook algemene bouwregels van toepassing.

Voor de concrete juridische regeling wordt verwezen naar het bestemmingsplan. Als gevolg van de nieuwe voorgeschreven systematiek voor het opstellen van een bestemmingsplan is de analoge plankaart niet altijd even goed leesbaar. Via de digitale plankaart is de daadwerkelijke begrenzing van onder andere maatvoerings- en aanduidingsvlakken na te gaan. Het bestemmingsplan is digitaal te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl (bestemmingsplannen in procedure).

Welstand

Naast de standaard bouwregelgeving worden aan de architectuur nadere eisen gesteld. De 'Welstandsnota Zuidas' (2011) is de basis en het kader voor toetsing van bouwplannen in Zuidas. De nota is te downloaden op <http://amsterdam.nl/zuidas/documenten-basis/basisdocumenten/welstandsnota-2011>. Vanwege de bijzondere locatie van het gebouw dient met name aandacht te worden besteed aan de inpassing van het gebouw op een beperkte ruimte op een knooppunt van wegen en langzaam verkeerroutes. Met een grote aandacht voor een aantrekkelijke en sociaal veilige begeleiding van de passant. En op het niveau van de stad op een zorgvuldig beeldmerk, een icoon waar grote eisen worden gesteld aan de expressie, de verschijningsvorm, de massa en de inpassing in de stadsplattegrond. Vanaf het groene landschap rond de Amstel vormt dit gebouw de entree van de Zuidas.

Voor plannen in Zuidas is een supervisor aangesteld. De 'Supervisieprocedure Zuidas Amsterdam; Stedenbouw en Architectuur' is als bijlage bijgevoegd. Hierin worden de procedures en de fasen waarin sprake is van supervisie verder toegelicht.

Duurzaamheid Zuidas

Zuidas wil in 2030 tot de top 10 van duurzame stedelijke centra in Europa behoren. Duurzaamheid is dan ook een vast onderdeel van alle plannen op Zuidas. Een schone en aangename leefomgeving staan daarbij centraal. Zuidas streeft naar een BREEAM score excellent of een vergelijkbaar niveau. BREEAM is ontwikkeld door de Britse Building Research Establishment (BRE) en in Nederland geïmplementeerd door de Dutch

Green Building Council. Dit impliceert aandacht voor vele duurzaamheidsaspecten.

Zuidas zet in op de hoogste score. Bijvoorbeeld door het ondergronds brengen van de infrastructuur van de A10 in het centrale deel van Zuidas. Dit verbetert de kwaliteit van de lucht en vermindert het geluidsniveau. Ook uit de materiaalkeuze voor straten, wegen en pleinen blijkt de ambitie van Zuidas. Gebouwen in Zuidas dienen flexibel te gebruiken te zijn. Voor Zuidas geldt een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,30 meter zodat, indien gewenst, in de toekomst het gebouw makkelijk aanpasbaar is voor andere functies. Toe te passen materialen moeten robuust, aanpasbaar, flexibel, demonteerbaar en recyclebaar te zijn. Voor de realisatie van deze ambitie wordt nadrukkelijk samenwerking gezocht met marktpartijen die deze doelstellingen delen en duurzaamheid op geïnspireerde wijze invullen.

De duurzaamheidsambities van Zuidas zijn verder uitgewerkt in "Zuidas Integrated Placemaking Strategie" (ZIPS, 2011). Hierin is een strategie ontwikkeld om Zuidas sneller tot een rijker milieu te brengen dat zowel aangenaam als aantrekkelijk is. De strategie is te downloaden op <http://amsterdam.nl/zuidas/documenten-basis/basisdocumenten/zips-2011/>

Belang van duurzaamheid

Gezondheid en menselijk welzijn zijn van grote waarde. In een gezond gebouw werken mensen in een comfortabel klimaat, met voldoende daglicht en uitzicht en staat natuurlijke ventilatie van de binnenruimtes voorop. Welzijn betekent een vergroting van maatschappelijke betrokken-

heid. Bij uitstek kan dit gerealiseerd worden in de stedelijke plint door collectieve ruimtes zoals entreegebieden en atria voor algemeen gebruik geschikt te maken.

Het buitenklimaat moet op een natuurlijke manier worden gedempt. Hiertoe moet intelligent/innovatief en efficiënt omgegaan worden met licht, warmte, koude en ventilatie. Dit moet uitgangspunt zijn in het ontwerp van de gevels.

De invloed van de klimaatveranderingen wordt groter. De reële verwachting is dat de weersinvloeden op gebouwen steeds extremere vormen zal aannemen. Dit moet leiden tot een ontwerpstrategie die de constructie, geveltoepassing, materiaalgebruik en dakbehandeling hiervoor geschikt maakt.

De invloed van de verstedelijking en klimaatveranderingen heeft effect op de ecologie. Een veerkrachtige ecologie vereist vergroting van de biodiversiteit. In het gebouwontwerp moet aandacht geschonken worden aan de habitat van flora en fauna zoals bijvoorbeeld het beplanten van muren en het aanbrengen van nestkasten. Het flexibel gebruik van een gebouw geeft toekomstwaarde. Dit betekent dat er constructief gezorgd moet worden voor functionaliteit en aanpasbaarheid. Dit uit zich bijvoorbeeld in voldoende verdiepingshoogte en een draagconstructie op basis van kolommen.

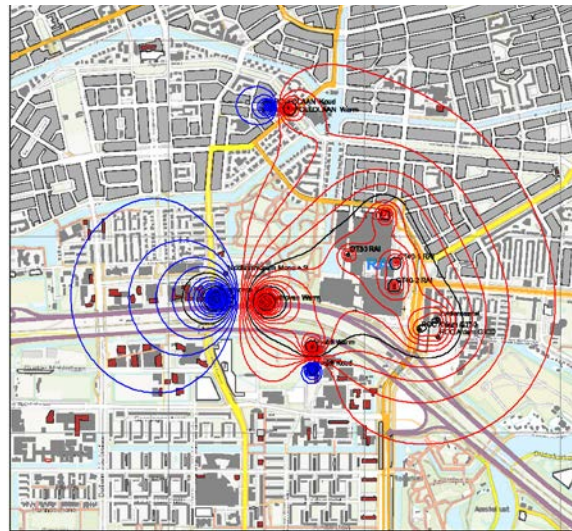
Het streven naar verminderd energiegebruik (reductie van CO₂) heeft directe gevolgen voor het ontwerp. Het doel van de energiereductie moet leiden tot een ontwerp waarin dit duidelijk in de opzet van het gebouw verenigd is.

Het cradle-to-cradle principe betekent voor de materiaal toepassing een lange levensduur met mogelijkheden tot hergebruik.

Energie

Conform de Gemeentelijke Bouwverordening Amsterdam 2013 is er een verplichting om bij het reeds aanwezige stadsverwarming netwerk aan te sluiten binnen een afstand van 40 meter.

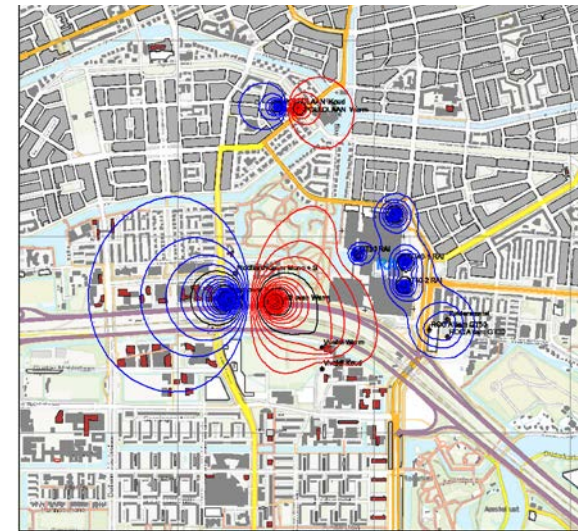
Op het terrein van de RAI zijn 3 monobronnen in gebruik voor het koelen en warmen van de tentoonstellingshallen. Ook voor het in aanbouw zijnde Amtrium op de hoek met het Scheldeplein wordt een bodemopslagsysteem voor warmte en koude aangelegd. Bij het te realiseren hotel zijn ook mogelijkheden voor het toepassen van WKO. Het combineren van doubletten en monobronnen lijkt mogelijk in het gebied. Energieopslag vindt dan bij voorkeur plaats tussen de 70 en 130 meter diepte. In bijgaande kaarten zijn de stijghoogtes ter hoogte van diepe en ondiepe filters monobronnen in de omgeving van het plangebied aangegeven.



Afb 29: Stijghoogtelijnen omgeving RAI. ter hoogte van ondiepe filters monobronnen, zomersituatie, incl bronnen in de omgeving, contourinterval 0,05 m

Windhinder

Met een bouwhoogte boven 30 meter kwalificeert het hotel zich in Amsterdam tot hoogbouw en dient het gebouw zo te worden vormgegeven dat er op maaiveld geen last is van windhinder. Conform de windcriteria NEN 8100 wordt er rondom de hoogbouw slenter- of loopkwaliteit geëist. Zodra de definitieve verkaveling is bepaald moet voorafgaande aan de indiening van de omgevingsvergunning een windhinderstudie worden uitgevoerd.



Afb 30: Stijghoogtelijnen omgeving RAI. ter hoogte van diepe filters monobronnen, zomersituatie, incl bronnen in de omgeving, contourinterval 0,05 m

Bijlagen

Supervisie

Organisatie Supervisieprocedure Zuidas

Het Supervisieoverleg is het platform waar ingediende ontwerpen van gebouwen in Zuidas door de Supervisor worden beoordeeld en formeel van een advies voorzien. De Supervisor wordt aangesteld door en adviseert aan de directeur Dienst Zuidas Amsterdam.

De Supervisor toetst de ingediende ontwerpen aan de vastgestelde welstandscriteria van de Gemeente Amsterdam (Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam, 2013) en Welstandsnota Zuidas 2011.

Elke ontwerpfase tot en met de bouwaanvraag-procedure wordt afgerond met een advies in het Supervisieoverleg. Met deze procedure wordt nagestreefd dat elke bouwaanvraag in de Zuidas is voorzien van een advies door de Supervisor. Dit advies dient ter ondersteuning van de behandeling van de definitieve bouwaanvraag in de Commissie Welstand en Monumenten van de Gemeente Amsterdam.

De projectmanager van het desbetreffende deelgebied brengt uiterlijk 1 week voor het Supervisieoverleg een agendapunt met schriftelijke toelichting in bij de secretaris en kan de verantwoordelijke stedenbouwkundige, ontwerper openbare ruimte of kunstenaar meenemen naar het overleg. De betrokken opdrachtgever en architect worden tevens uitgenodigd. Het Supervisieoverleg Zuidas vindt één keer

per twee weken plaats in de oneven weken op dinsdag van 13.00 tot 16.00 uur.

Fasen Supervisieprocedure Zuidas

Hierna volgt een beschrijving van elke ontwerp-fase voor stedenbouw en architectuur en een indicatie van de tijd die met elke fase gemoeid is.

1. Schetsontwerp (SO)

Het SO kan worden voorgelegd aan de Supervisor in het Supervisieoverleg ter advisering. Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken

2. Voorlopig Ontwerp (VO)

Het VO wordt voorgelegd aan de Supervisor in het Supervisieoverleg ter advisering. Het advies dient te worden meegenomen in de uitwerking van het definitief ontwerp of er kan een gewijzigd voorlopig ontwerp worden opgesteld. Het door de Supervisor goed gekeurde VO wordt door de ontwerper met Welstand besproken. Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken

3. Definitief Ontwerp (DO)

Het DO wordt voorgelegd aan de Supervisor in het Supervisieoverleg ter advisering. Het

advies dient te worden meegenomen in de bouwaanvraag.

Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken

4. Aanvraag omgevingsvergunning

Vóór indiening van de aanvraag omgevingsvergunning bij de Omgevingsdienst door de opdrachtgever dient de Supervisor in het Supervisieoverleg een finaal advies te geven op de aanvraag. De opdrachtgever dient hiertoe een overzicht aan te leveren aan de Supervisor van de in de aanvraag omgevingsvergunning verwerkte aanpassingen naar aanleiding van het DO advies van de Supervisor.

Het advies van de Supervisor dient ten behoeve van de behandeling van de aanvraag omgevingsvergunning door de Commissie voor Welstand en Monumenten Amsterdam. Als het nodig wordt geacht geeft de ontwerper aan de leden van de Commissie voor Welstand en Monumenten een toelichting op de aanvraag. De Commissieleden beslissen of de aanvraag voor wat betreft de welstandsaspecten akkoord is of moet worden aangehouden.

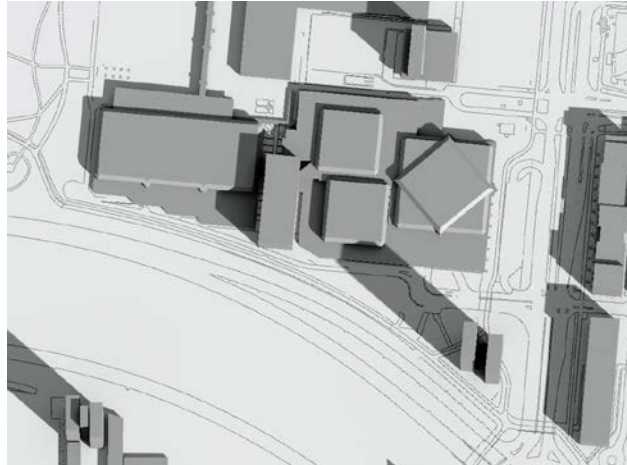
Agendastukken moeten 1 week voor het Supervisieoverleg worden aangeleverd bij de secretaris.

Toetsing tot advies: minimaal 2 weken.

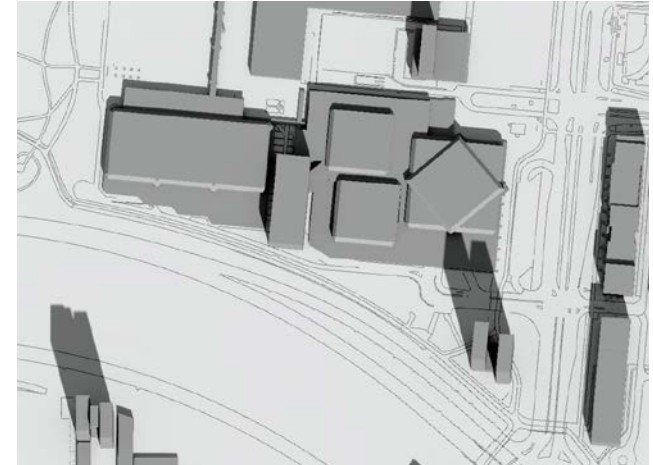
Bezinning en windhinder

Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezinning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik gemaakt worden van een TNO-norm. Deze norm wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn, 21 maart (of 21 september) wordt meestal als maatgevende datum gehanteerd. De voorbeelduitwerking voor de hotellocatie voldoet hieraan. Zodra de definitieve verkaveling is bepaald wordt voorafgaande aan de indiening van de omgevingsvergunning een windhinderstudie uitgevoerd.

21 maart (wintertijd)



▲ 10 uur (UTC+1)



▲ 12 uur (UTC+1)

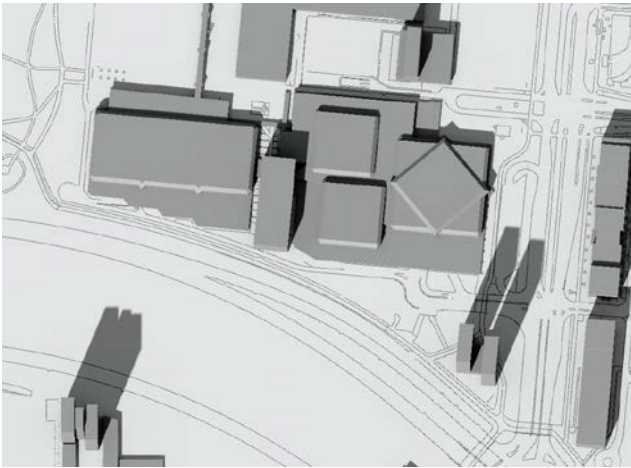
21 juni (zomertijd)



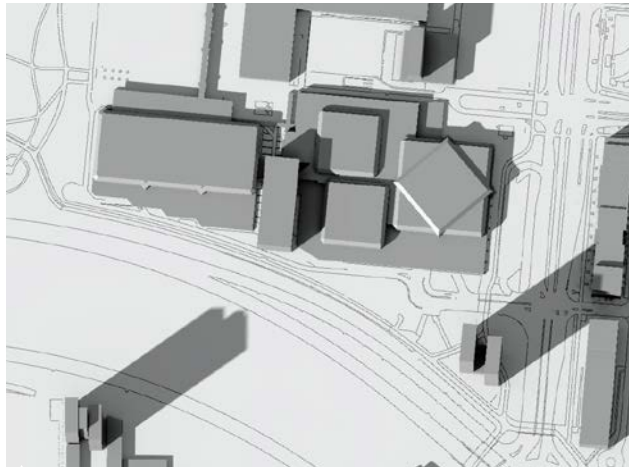
▲ 10 uur (UTC+2)



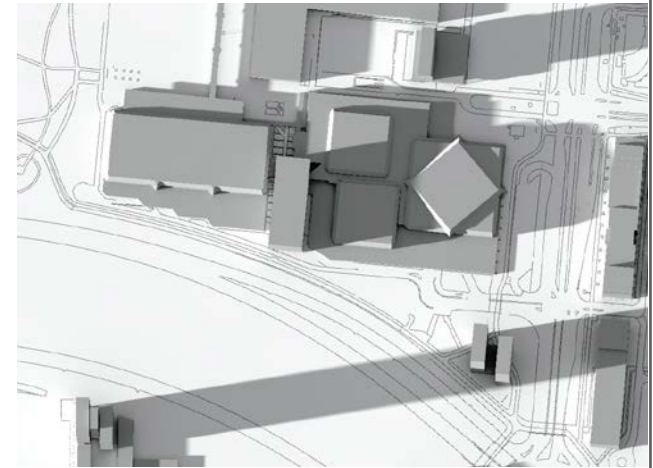
▲ 12 uur (UTC+2)



▲ 14 uur (UTC+1)



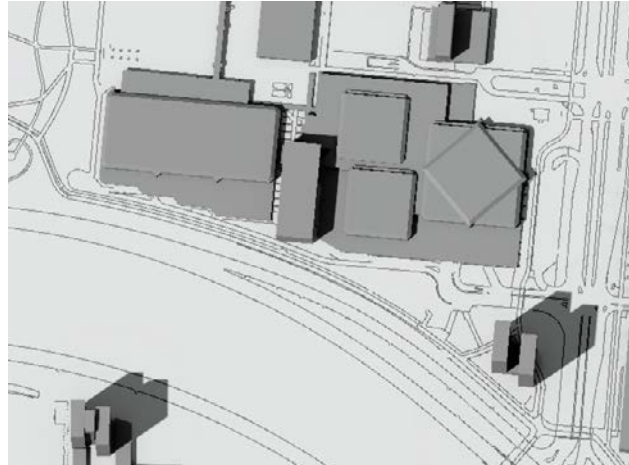
▲ 16 uur (UTC+1)



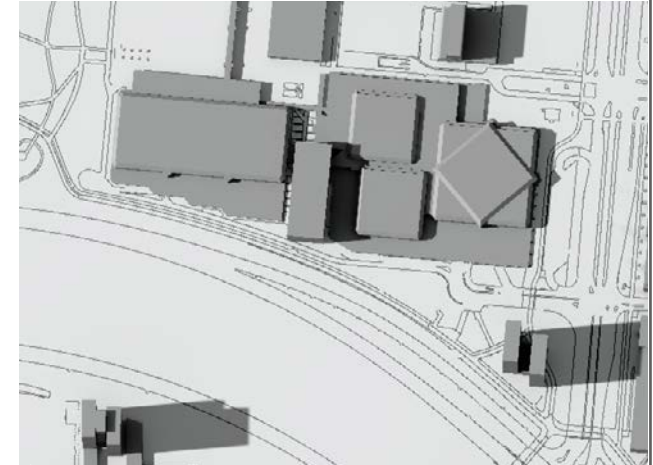
▲ 18 uur (UTC+1)



▲ 14 uur (UTC+2)

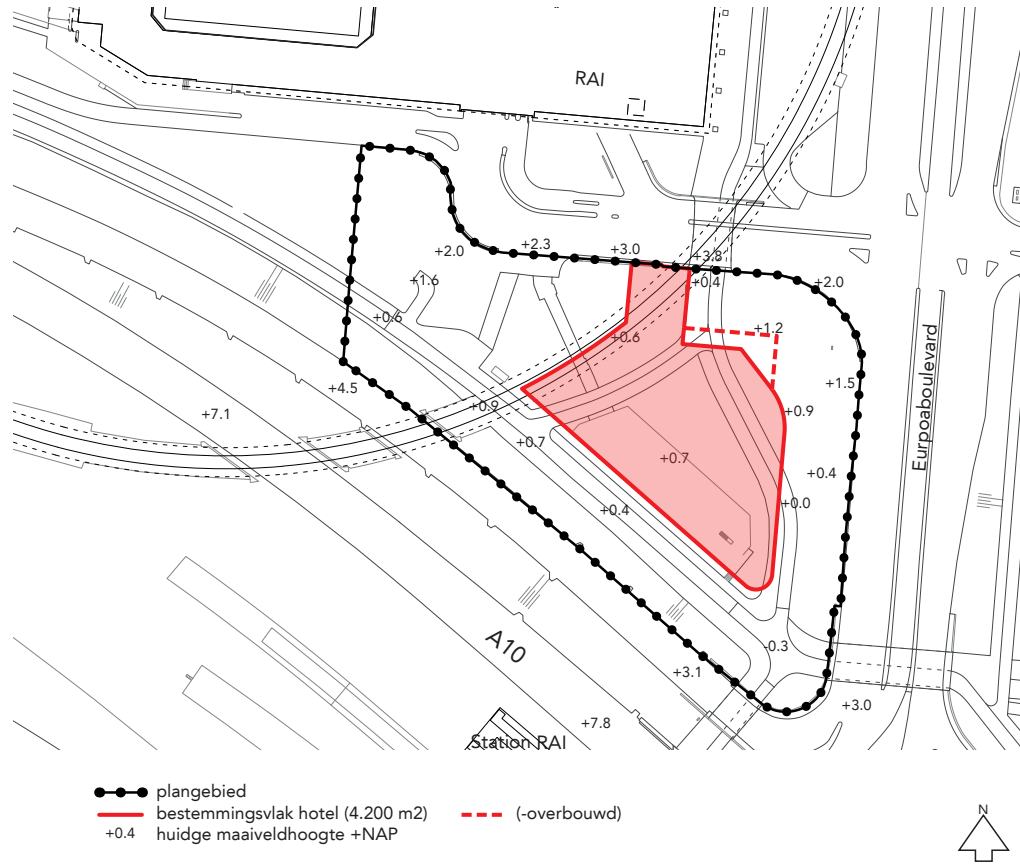


▲ 16 uur (UTC+2)

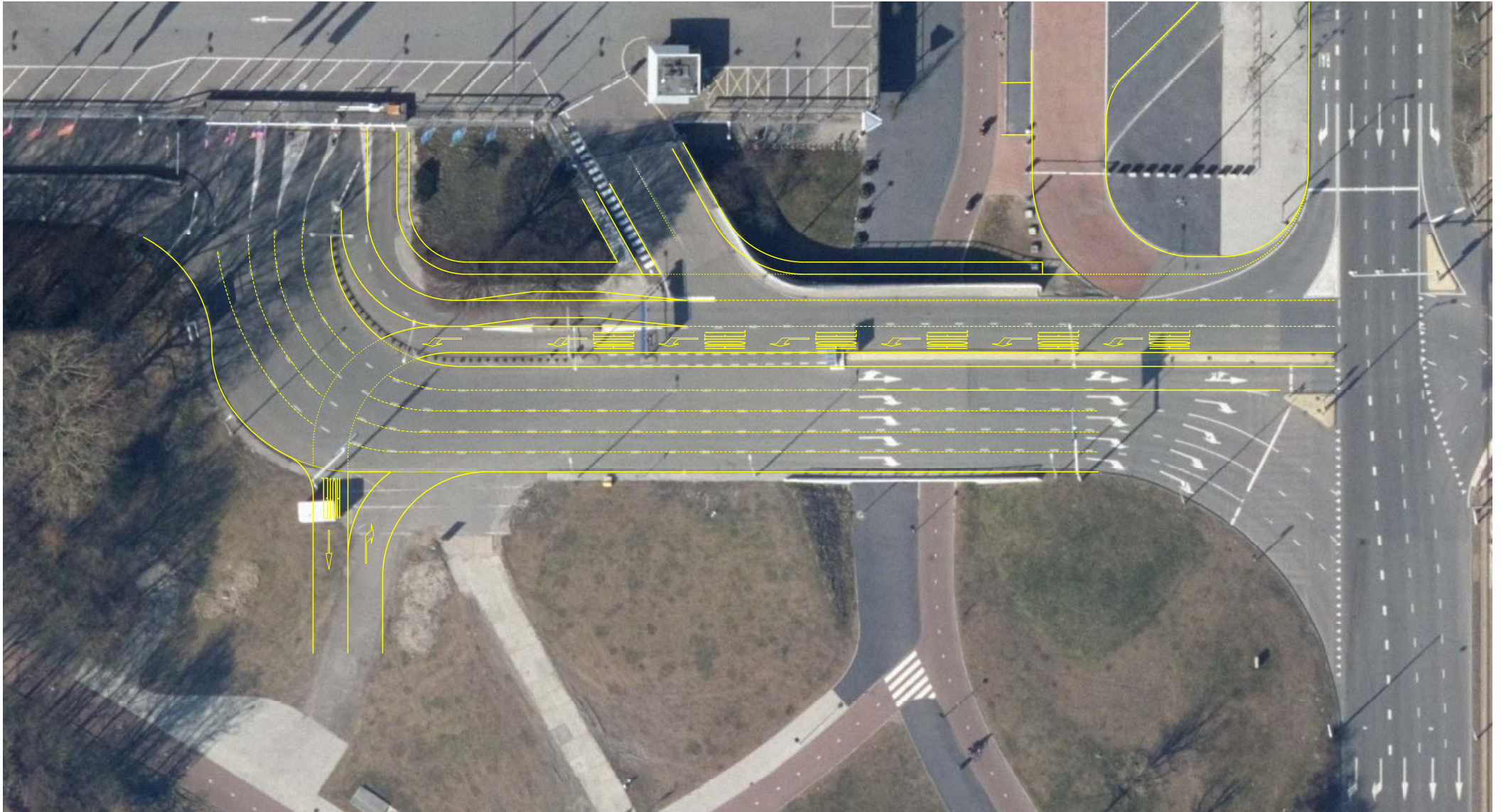


▲ 18 uur (UTC+2)

Maaiveldhoogtes



Afb: Huidige maaiveld­hoogtes



Afb: Concept voorstel voor aparte inrijstrook voor hotel, nader uit te werken door gemeente'

Voorwaarden bouw RAI Hotel - mei 2014

T.a.v. de indeling en het gebruik van het werkterrein alsmede t.a.v. de bouwperiode van het RAI Hotel gelden de volgende voorwaarden:

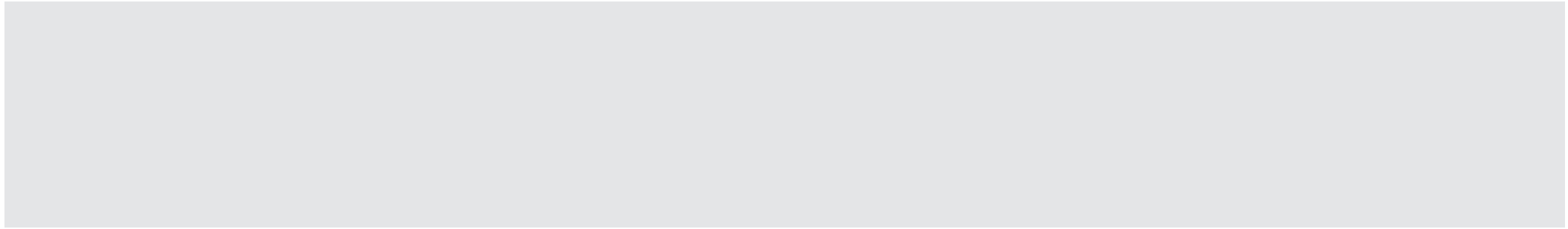
- Drie voorwaarden tijdens de bouw:
 - Amsterdam RAI is altijd bereikbaar;
 - Amsterdam RAI ondervindt geen geluidsoverlast tijdens evenementen; en
 - Amsterdam RAI ondervindt geen visuele overlast tijdens de bouw.
- rekening houden met de aanpalende uitvoeringsprojecten in de omgeving (o.a. afronden SAAL, bouw parkeergarage Amsterdam RAI, DOK e.d.).
- Amsterdam RAI kan gedurende de sloop- en bouwwerkzaamheden de werkzaamheden 20 werkdagen per kalenderjaar stilleggen, zogenaamde heilozedagen. Deze worden, indien nodig, ingezet bij klachten van klanten over geluids- of logistieke overlast.
- de werkzaamheden zodanig uitvoeren, dat het gebruik van de aangrenzende gebouwen zonder gevaar, zonder overlast (lawaai, stof, trillingen e.d.) en overeenkomstig hun bestemming voortgezet kan worden. Dit betekent:
 - geen geluidsoverlast gedurende evenementen in hal 8, 9, 10 en 11 (tijdens op- en afbouw van de evenementen en soms tijdens een evenement zelf is geluidproductie in overleg met de Amsterdam RAI eventueel wel mogelijk), hiertoe dienen alternatieve heimethoden te worden toegepast zoals bijvoorbeeld schroefpalen.
 - de normale gang van zaken in voor publiek toegankelijke ruimten in de aangrenzende gebouwen mag gedurende de uitvoering van het werk niet worden belemmerd.
 - geen fysieke (in het oog springende) overlast gedurende lopende evenementen (tijdens op- en afbouw kan dit wel in overleg); de bouwkundig aannemer dient een dichte schutting om de bouwplaats te plaatsen, welke representatief is en goed onderhouden wordt. Aankleding van de schutting geschiedt in overleg met de gemeente en Amsterdam RAI.
 - geen logistieke overlast. Aan- en afvoer van materialen, materieel e.d. alsmede de hijsmomenten dienen in nauw overleg met Amsterdam RAI afgestemd te worden (denk aan bezoekers, passanten, taxi's, auto's, vrachtverkeer voor aan- en afvoer t.b.v. de evenementen, etc.). Hiertoe zal een periodiek operationeel overleg met Amsterdam RAI worden gehouden. Amsterdam RAI levert hiertoe tijdig de evenementenkalender.
- indien buiten de normale bedrijfstijden (vóór 07.00 uur en na 19.00 uur) werkzaamheden worden verricht, moet steeds een leidinggevend en verantwoordelijk persoon op het werk aanwezig zijn, een verzoek tot deze werkzaamheden moet worden ingediend bij Amsterdam RAI én dient de aannemer hiervoor een vergunning aan te vragen bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.
- er dient tijdens alle werkzaamheden rekening gehouden te worden met de brandveiligheid en de aanvalsroute voor nood- en hulpdiensten.
- Het voor de aannemer ter beschikking staande werkterrein binnen de erfpachtgrenzen van Amsterdam RAI zal worden vastgesteld aan de hand van de behoeften van de aannemer en de beschikbaarheid bij Amsterdam RAI. Werkterrein in de openbare ruimte kan worden verkregen in overleg met de Gemeente, tegen een vastgestelde vergoeding per m². De aannemer levert hiervoor een werktekening met terreinindeling met daarop aangegeven de bouwhekken, bouwketen en bouwboarden, kraan-

posities, laad- en losplaatsen, in- en uitritconstructies, interne bouwroute, te nemen tijdelijke verkeersmaatregelen. Tevens is op vermelde tekening de routing van bezoekers en logistiek van Amsterdam RAI aangegeven.

- Dienst Zuidas zal een bouwexploot uitbrengen waarin de huidige bouwkundige situatie van naastgelegen panden en constructies schriftelijk en fotografisch worden vastgelegd, voordat met de bouwwerkzaamheden wordt aangevangen. (deformatiemeting x-,y-,z-meting, bepalen grondwaterstanden, foto- en video-opname). De aannemer zal voor de aanvang van de werkzaamheden de eigenaren van de belendingen op voldoende wijze in kennis stellen van de uit te voeren werken. Schade en kosten, ontstaan door verzuim hiervan, zijn voor rekening van de aannemer. De aannemer zal tegenover de gemeente geen recht op schadevergoeding of enig ander recht kunnen doen gelden voor vertraging of verandering van werken, ontstaan door geschillen tussen aannemer en rechthebbende(n) van de belendende percelen of terreinen. De aannemer dient het werkterrein en openbare terrein (bestratingen, verhardingen, trottoirbanden, bomen e.d.) bij oplevering in zijn oorspronkelijke staat aan de gemeente terug te leveren. In dat kader ligt het aantonen dat beschadigingen, verzakkingen e.d. niet door toedoen van de bouw zijn ontstaan volledig bij de aannemer.
- Ten aanzien van het geluidniveau, veroorzaakt door materieel op het werk, gelden de volgende beperkingen:
 - De werkzaamheden dienen te allen tijde afgestemd zijn op het beurs- en congresprogramma van Amsterdam RAI. Het tijdens de werkzaamheden veroorzaakte equivalente geluidsniveau (LAeq) mag op beurs- en congresdagen ter plaatse van de dichtstbijzijnde panden niet meer bedragen dan:
 - 60 db(A) gedurende de periode van 07.00-19.00 uur.
 - 45 db(A) gedurende de periode van 19.00-07.00 uur.
 - Bovengenoemde geluidseisen gelden gemeten op 1 m afstand, gemeten vanaf de dichtstbijzijnde maatgevende gevel. Kortstondige verhogingen van het geluidsniveau (Leq) mogen niet meer bedragen dan 10 db(A) boven de in de betreffende periode hiervoor genoemde geluidsniveaus. Van toepassing zijn tevens de eisen en voorwaarden als omschreven in de omgevingsvergunning welke als bijlage bij dit bestek behoort. De werktijden en bijbehorende voorwaarden m.b.t. geluid, trillingen en overige werkzaamheden welke overlast kunnen veroorzaken dienen met alle betrokken partijen te worden afgestemd in het Task Force teamoverleg. Voor de gebouwen van Amsterdam RAI geldt dat wanneer er geen evenementen in Amsterdam RAI plaatsvinden er 5 dB hogere geluidsniveaus worden toegestaan dan ter plaatse van de panden van derden. Bij evenementen en/of speciale situaties dienen de aanwijzingen van Amsterdam RAI te worden opgevolgd.
- Van toepassing zijnde regels en voorschriften:
 - Er mogen uitsluitend sloop- en bouwactiviteiten plaatsvinden op werkdagen tussen 07:00 uur en 19:00 uur.
 - Indien onverhoopt echter op werkdagen tussen 19:00 uur en 7:00 uur of op zaterdag, zondag of feestdagen moet worden gewerkt, dan dient bij de gemeente ontheffing te worden aangevraagd. Bij aanvraag van die ontheffing dient een overzicht te worden gegeven op welke wijze gebruik wordt gemaakt van de akoestisch gezien best beschikbare stille technieken (BBST) en de meest gunstige werkwijze;
 - Er dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd indien het aannemelijk is dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau vanwege het uitvoeren van sloop- of bouwwerkzaamheden alsmede de bij de sloop- en bouwwerkzaamheden te gebruiken installaties en toestellen meer bedraagt of de maximale blootstellingsduur in dagen langer duurt dan de waarden, bedoeld in artikel 8.4. van het Bouwbesluit 2012.
 - Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor geluid vermeerderd met een eventuele toeslag voor geluid met een

impulsachtig karakter, dient bepaald te worden volgens de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. Onder geluid wordt verstaan het geluid geproduceerd door (sloop- en bouw)materieel en de daarbij behorende activiteiten. Als blijkt dat de trillingen door het materieel zodanig zijn dat schade en/of storingen aan eigendommen van opdrachtgever en/of derden is te verwachten of ontstaat, moet met de betreffende werkzaamheden worden gestopt. In overleg met de directie en opdrachtgever zal worden bepaald, welke maatregelen moeten worden genomen. Tevens dienen door de aannemer de te nemen maatregelen te worden afgestemd op eventuele aanvullende eisen van de gemeente waar het bouwwerk wordt opgericht.

- Ten aanzien van trillingen, veroorzaakt door materieel op het werk, gelden de volgende beperkingen:
 - De werkzaamheden die trillingen veroorzaken mogen alleen worden uitgevoerd in de door Amsterdam RAI goedgekeurde perioden.
 - Afstemming vindt plaats in het operationeel overleg waarin Amsterdam RAI en de aannemer zitting hebben.
 - De trillingen moeten binnen de grenswaarden vallen als genoemd in de publicatie "Schade aan bouwwerken door trillingen. Meet- en beoordelingsrichtlijn. Richtlijn 1." van de Stichting Bouwresearch.
 - De bebouwing is ingedeeld in categorie 2, de kunstwerken in categorie 3. De aannemer dient d.m.v. trillingsmonitoring over een nog nader vast te stellen periode aan te tonen dat de grenswaarden niet overschreden worden en dient bij dreigende overschrijding de desbetreffende werkzaamheden te staken.
 - Indien het aannemelijk is dat de richtwaarden t.a.v. schade aan gebouwen uit de SBR richtlijn deel A worden overschreden dient een trillingspredictieonderzoek te worden uitgevoerd waaruit blijkt of de grenswaarde overschreden gaan worden en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de schade te voorkomen.
 - Als blijkt dat frequenties van het materieel zodanige trillingen veroorzaken dat schade en/of storingen aan eigendommen van opdrachtgever en/of derden is te verwachten of ontstaat, moet met heien of boren resp. de betreffende werkzaamheden worden gestopt.
 - In overleg met Amsterdam RAI en opdrachtgever zal worden bepaald, welke maatregelen moeten worden genomen. Tevens dienen de door de aannemer te nemen maatregelen te worden afgestemd op eventuele aanvullende eisen van de gemeente waar het bouwwerk wordt opgericht.
 - Eventuele maatregelen ter voorkoming van schade aan gebouwen en ter voorkoming van storing aan apparatuur zijn voor rekening van de aannemer. Het uitvoeren van trillingsmonitoring is voor rekening van de aannemer. Het type materieel dient te worden afgestemd op de plaatselijke omstandigheden ter voorkoming van overlast naar de bedrijfsuitoefening van de Amsterdam RAI en/of schade aan bouwwerken.
- De kosten van storingen en schade voortvloeiend uit het beschadigen van in en om het werkterrein aanwezige kabels en leidingen ingevolge de uitvoering zijn geheel voor rekening van de aannemer. Indien door werkzaamheden een kabel of leiding wordt beschadigd doet de aannemer hiervan onverwijld melding aan de betrokken leidingbeheerder en Amsterdam RAI. De aannemer verbindt zich tegenover de opdrachtgever de leidingbeheerder(s) desgevraagd bij te staan in het verhalen van de aan een ondergrondse leiding toegebrachte schade op de veroorzaker.
- Opdrachtnemer zal notie nemen van het handboek Veilig werken Amsterdam RAI en het handboek Zo Werken wij In Amsterdam (ZWIA).



Gemeente Amsterdam
Dienst Zúidas