

Nota van Wijzigingen

Bestemmingsplan Rhijnspoorgebouw

Opgesteld door Team Gebiedsontwikkeling (voorheen Projectbureau Oost)
Gemeente Amsterdam

Datum: 26 februari 2014



Leeswijzer

Naar aanleiding van zienswijzen is het bestemmingsplan Rhijnspoorgebouw ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd.

De zienswijzen worden in deze nota als volgt gekenmerkt:

Zienswijze 1 – Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

Zienswijze 2 – VVE Eerste Boerhaavestraat 9

Zienswijze 3 – Diverse bewoners Spinozastraat

Zienswijze 4 – Bewoners Swammerdamstraat

Zienswijze 5 – Vereniging Buurtbehoud Weesperzijdestrook

Zienswijze 6 – Bewoners Sarphatistraat

Zienswijze 7 – Bewoners Spinozastraat

De wijzigingen zijn opgenomen in deze Nota van Wijzigingen. Deze stukken zijn onderdeel van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Rhijnspoorgebouw door de stadsdeelraad Oost.

Hieronder genoemde paginanummers verwijzen naar de paginanummers van het vast te stellen bestemmingsplan.

Regels

Indiener zienswijze of ambtshalve	Wijziging in regels
Ambtshalve	‘Artikel 1 Begrippen’ Subartikelen toegevoegd of vervangen Toegevoegd “1.21 Horeca van categorie 1 horeca-inrichtingen voor het bedrijfsmatig verstrekken van kleine eetwaren, snacks en/of ter plaatse opgewarmde etenswaren al dan niet in combinatie met alcoholvrije drank (zoals cafetaria's, snackbars, shoarmazaken, thee- en koffiehuisen, lunchrooms, broodjeszaken en ijssalons);” Toegevoegd “1.22 Horeca van categorie 2a horeca-inrichtingen die uitsluitend toegankelijk zijn voor leden van een vereniging (sociëteiten) en/of het verhuren van zalen aan gezelschappen al dan niet in combinatie met het verstrekken van eten en drinken (zoals zalen verhuurbedrijf);” Toegevoegd “1.23 Horeca van categorie 2b horeca-inrichtingen voor het gelegenheid geven tot dansen in combinatie met het bedrijfsmatig verstrekken van alcoholhoudende of -vrije drank en kleine etenswaren (zoals dancings, discotheek);” Toegevoegd “1.24 Horeca van categorie 3 horeca-inrichtingen voor het bedrijfsmatig verstrekken van overwegend alcoholische dranken voor gebruik ter plaatse (zoals cafés, bars, pubs);” Toegevoegd “1.25 Horeca van categorie 4 horeca-inrichtingen voor het bedrijfsmatig verstrekken van zowel ter plaatse bereide

	maaltijden als alcoholhoudende of -vrije drank al dan niet in combinatie met etenswaren (zoals restaurants, eetcafés, café-restaurants, grand-cafés);” Toegevoegd “1.26 Horeca van categorie 5 Horeca-inrichtingen waar de gelegenheid wordt geboden voor overnachting (zoals hotels, pensions);” Toegevoegd “1.30 Meetpunten De meetpunten als bedoeld in het Overzicht meetpunten, bijlage II bij het rapport “Windklimaatonderzoek Rhijnspoorgebouw Amsterdam” met rapportnummer SAY 745-2-RA-001 d.d. 4 september 2013.” Vervangen “1.33 Ondergeschikte horeca Horeca ten dienste van een andere functie, waarbij de horecafunctie qua oppervlak en ruimtelijke uitstraling ondergeschikt is aan die andere functie, de horecafunctie uitsluitend te bereiken is via de entree van die andere functie en de openingstijden van de horecafunctie niet langer zijn dan de openingstijden van die andere functie” Toegevoegd “1.39 Windklimaat Windklimaat als bedoeld in NEN 8100”
Ambtshalve	‘Artikel 3.1 Bestemmingsomschrijving’ “met bijbehorende ondergeschikte horecavoorzieningen” is vervangen door: “b ondergeschikte horecavoorzieningen, met dien verstande dat als ondergeschikte horecavoorzieningen uitsluitend horeca van categorie 1 en 4 is toegestaan;”
Ambtshalve	‘Artikel 3.2.1 Gebouwen’ Subpunten gewijzigd (c) en toegevoegd (d) Gewijzigd (nieuwe tekst onderstreept) “c de gevel ter plaatse van of <u>evenwijdig aan</u> de aanduiding ‘gevellijn’, dient te worden uitgevoerd als dove gevel” Toegevoegd “d het gebouw moet zodanig worden uitgevoerd dat het windklimaat goed of matig is op de meetpunten beoordeeld als categorie I (loopgebied) en categorie II (slentergebied).”

Toelichting

Indiener zienswijze of ambtshalve	Wijziging in toelichting
Zienswijze 2 Zienswijze 4 Zienswijze 5	<u>Inhoudsopgave</u> Onder hoofdstuk ‘4 Onderzoek uitvoerbaarheid’ is subhoofdstuk ‘4.8 Behoeftte’ toegevoegd. <u>Hoofdstuk ‘4.8 Behoeftte’</u>

	Het volgende subhoofdstuk is toegevoegd <i>“Wettelijk kader</i> Met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft het Rijk de “ladder voor duurzame verstedelijking” geïntroduceerd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. Beoogd wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Om die reden is de ladder als motiveringseis per 1 oktober 2012 opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder ziet toe op het maken van afwegingen over de ontwikkelingsbehoefte van een regio en de toekomstige ruimtebehoefte van een regio. In het Bro is het volgende bepaald voor de inhoud van een toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt: - a er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte; - b indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en; - c indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld. Bovenstaande drie aspecten worden ook wel de 3 treden van de ladder voor duurzame verstedelijking genoemd. Bij deze ladder wordt het project in een regionaal perspectief geplaatst. In het Besluit ruimtelijke ordening is gedefinieerd wat onder “nieuwe stedelijke ontwikkeling” wordt verstaan (artikel 1.1.1 lid 1 onder i Bro). Een “nieuwe stedelijke ontwikkeling” is een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. <i>Stedelijke ontwikkeling - Analyse en afweging</i> Het bestemmingsplan maakt de afronding van de gefaseerde ontwikkeling van de Amstelcampus mogelijk. De realisatie van de Amstelcampus betreft een project binnen bestaand stedelijk gebied met een realisatietijd van meer dan 10 jaar. Het totaalproject van de Amstelcampus bestaat uit de transformatie van een viertal bestaande gebouwen voor onderwijsvoorzieningen in combinatie met de realisatie van drie andere schoolgebouwen, studentenwoningen en een sporthal. Het Rhijnspoorgebouw betreft het laatste deelproject van de Amstelcampus. Het bestemmingsplan voor dit deelproject van de Amstelcampus is nodig omdat het huidige bestemmingsplan nieuwe bebouwing op deze locatie niet toelaat. Op grond van artikel 1.1.1 lid 1 onder i Bro, laat het zich beredeneren dat een nieuwe onderwijsvoorziening in bestaand stedelijk gebied behoort tot de categorie “andere
--	---

stedelijke voorzieningen”. Dit betekent dat in de toelichting van het bestemmingsplan beschreven moet worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte (trede 1 / artikel 3.1.6 lid 2 onder a Bro). Als wordt voorzien in een behoefte, dan moet worden beschreven in hoeverre in die behoefte is, wordt of kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio (trede 2 / artikel 3.1.6 lid 2 onder b Bro). Omdat de realisatie van de Amstelcampus, waaronder de realisatie van het Rhijnspoorgebouw, plaats vindt in stedelijk gebied, is trede 3 (artikel 3.1.6 lid 2 onder c Bro) van de ladder voor duurzame verstedelijking voor dit project niet aan de orde. Navolgend worden het project voor wat betreft trede 1 en 2 van de ladder voor duurzame verstedelijking, nader beschouwd.

Regionale behoefte (trede 1)

Aan de invoering van de stedelijke duurzaamheidsladder liggen motieven ten grondslag die geënt zijn op het voorkomen van een duurzame ontwrichting van het functioneren van de regio als gevolg van een kwantitatieve en kwalitatieve verandering in het ruimtegebruik. Dit is in het Besluit ruimtelijke ordening gekoppeld aan de regionale behoeftevraag. De aard en doelstelling van het project en de ontwikkelingen die plaatsvinden in de regio zijn hiervoor van belang. Wat dat betreft geldt voor de Amstelcampus in het algemeen en het Rhijnspoorgebouw in het bijzonder, het volgende:

Het bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van de afronding van de Amstelcampus in het stedelijk gebied van Amsterdam. Het betreft de realisatie van nieuwbouw voor het Domein Techniek. Het Domein Techniek is thans gevestigd in het gebouw de Leeuwenburg aan de Weesperzijde 190. De verplaatsing van Domein Techniek naar nieuwbouw aan het Rhijnspoorplein vindt plaats in lijn met de al sinds 2000 ingezette realisatie van de “campusgedachte”. Hierbij is het bundelen van kennis en het mogelijk maken van kennisnetwerken door het in een stedelijk dynamische omgeving fysiek concentreren van onderwijsgebouwen met bijbehorende faciliteiten, de inzet. Via onderwijs en onderzoek draagt de instelling voor hoger onderwijs bij aan de vernieuwing van de samenleving en de beroepspraktijk in en om een internationaal georiënteerd Amsterdam. Indachtig het idee “zien werken doet werken” draagt concentratie van gebouwen en faciliteiten van de hogeschool bij aan zowel de kwaliteit van onderwijs en onderzoek, als aan studiesucces. Een multidisciplinaire campus is een omgeving waarin studenten elkaar makkelijk kunnen ontmoeten en waarin studenten elkaar kunnen zien werken. Verder heeft onderwijsclustering en het kennisnetwerk dat hierdoor kan ontstaan tot doelstelling de aantrekkingskracht op het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties te vergroten en de relatie met regionale kennispartners te versterken. Op deze wijze wordt met de campus tevens een bijdrage geleverd aan de economische en culturele welvaart van de regio. Voor de onderwijsinstelling zelf biedt het concentreren van de huisvesting bedrijfseconomisch (schaal)voordelen op. Bijvoorbeeld door de mogelijkheid van gezamenlijk gebruik van ruimten. Door clustering en flexibiliteit in de gebruiksmogelijkheden van de nieuwbouw ontstaan daarnaast meer mogelijkheden om groei en krimp van studentenaantallen en medewerkers binnen de onderwijsdomeinen, op te vangen.

De hierboven weergegeven visie op het functioneren van de Amstelcampus is gericht op het lenigen van een behoefte zoals die heden ten dage voor het geven en

	ontvangen van hoger onderwijs en het functioneren van een instelling voor hoger onderwijs, wordt gezien. De Amstelcampus betreft voorzieningen voor hoger onderwijs. Het laat zich beredeneren dat hoger onderwijs van belang is voor het functioneren van een regio. Investeren in voorzieningen voor kennisontwikkeling is belangrijk voor de economie en het welzijn van de bewoners van een regio. Nederland, waaronder ook de Metropoolregio Amsterdam, wil investeren in de kenniseconomie. Dat begint bij onderwijs. Hoger onderwijs, in dit geval de Amstelcampus (met onderdeel Domein Techniek), voorziet dan ook in een regionale behoefte. In zoverre is sprake van een actuele behoefte. Daarbij laat het zich beredeneren dat hoger onderwijs van belang is voor het functioneren van een regio en dat ook in dat opzicht voorzien wordt in een aan welzijn gerelateerde behoefte die van “alle tijden” is, waaronder de huidige. Ook in dat opzicht is sprake van een actuele behoefte. Voor wat betreft de vraag in hoeverre er concreet regionale behoefte bestaat aan de realisatie van de Amstelcampus in het stedelijk gebied van Amsterdam (lees: de verstedelijking), zijn in lijn met de gedachte achter de ladder voor duurzame verstedelijking (lees: afvragen of sprake is van een duurzame ontwrichting van de regio als gevolg van het project), de volgende vragen aan de orde: Is er op dit moment een vergelijkbare stedelijke ontwikkeling in de regio gepland of vindt er op dit moment elders in de regio een vergelijkbare stedelijke ontwikkeling plaats die reeds in de regionale behoefte voorziet? Dit is niet het geval. In de Metropoolregio Amsterdam vindt momenteel geen stedelijke ontwikkeling plaats die voorziet in dezelfde kwalitatieve en kwantitatieve behoefte als hiervoor geschetst. Of anders gesteld, de ruimtevraag die samenhangt met de realisatie van de Amstelcampus in Amsterdam¹ is en wordt momenteel niet elders in de regio voorzien. Of anders gesteld, indachtig de achterliggende gedachte achter de duurzaamheidsladder zijn er geen campussen voor hoger onderwijs in de regio van Amsterdam die “concurrentie” ondervinden van de realisatie van de Amstelcampus in dit deel van Amsterdam en die eventueel leeg komen te staan als gevolg van de realisatie van de Amstelcampus in dit deel van Amsterdam. Dit betekent concreet dat de realisatie van het programma van de Amstelcampus in dit deel van Amsterdam, niet zorgt voor een duurzame ontwrichting van het functioneren van de regio. Wat zijn de gevolgen elders in de regio? Het bestemmingsplan maakt de verhuizing van het Domein Techniek van het gebouw de Leeuwenburg naar het nieuwe Rhijnspoorgebouw mogelijk. Hiervoor is de vraag relevant wat er met de huidige locatie gebeurt na de verhuizing van het Domein Techniek naar het Rhijnspoorgebouw. Na verhuizing van het Domein Techniek zal het huidige gebouw de Leeuwenburg nog voor langere tijd voor een deel gebruikt worden door de hogeschool. Voorts geldt voor het gebouw de Leeuwenburg dat dit gebouw conform het geldende bestemmingsplan gebruikt mag worden voor meerdere doeleinden (onder ander kantoor, detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening in de vorm van onderwijsvoorzieningen en ondergeschikte horeca). Geconcludeerd wordt dan ook dat de huidige gebruiksmogelijkheden van het gebouw de Leeuwenburg dusdanig veel mogelijkheden biedt dat de verhuur aan nieuwe huurders voorstelbaar is. Gezien de ligging nabij het Amstelstation, geldt deze locatie als een
--	--

¹ Het totaalproject en programma van de Amstelcampus bestaat uit clustering door transformatie van een viertal bestaande gebouwen voor onderwijsvoorzieningen in combinatie met de realisatie van drie andere schoolgebouwen, studentenwoningen en een sporthal

goed bereikbare locatie. Het ligt dan ook in de rede dat deze locatie aantrekkelijk is voor nieuwe huurders. En gezien de verwachte economische ontwikkelingen in de Randstad / Metropool Regio Amsterdam / Amsterdam in vergelijking met andere delen van het land, is de verwachting dat (gedeeltelijke) leegstand van het gebouw de Leeuwenburg, als er al sprake van zal zijn, niet zal ontstaan door de verhuizing van Domein Techniek naar het Rhijnspoorgebouw. Duurzame ontwrichting en/of een slecht woon- en leefklimaat in de regio, als gevolg van de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan waarmee de verhuizing van Domein Techniek naar het Rhijnspoorgebouw mogelijk wordt gemaakt, wordt dan ook niet verwacht.

Opvangen van de regionale behoefte in stedelijk gebied door herstructurering en transformatie (trede 2)

Het project betreft de afronding van de Amstelcampus op een inbreidings- en transformatielocatie in het stedelijk gebied. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op het bebouwen van een locatie die thans onbebouwd is en als openbaar gebied in Amsterdam in gebruik is. Dit maakt dat bij dit project sprake is van herstructurering en transformatie van stedelijk gebied.

Het plangebied is tijdelijk ingericht als parkeerterrein. Dit tijdelijke gebruik is in een eerder stadium van de gebiedsontwikkelingsopgave van de Amstelcampus gekoppeld aan de daadwerkelijke realisatie van het Rhijnspoorgebouw (zie ook paragraaf 4.7.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Het beleid van de gemeente en het stadsdeel is ook al langere tijd gericht op het bebouwen van deze locatie als onderdeel van de realisatie van de Amstelcampus. Gesteld wordt dan ook dat deze inbreidingslocatie in beleidsmatig opzicht beschikbaar is voor de nieuwbouw van de Amstelcampus. Daarbij zijn in een eerder stadium reeds de bestaande (kantoor)gebouwen in het Amstelcampusgebied getransformeerd naar onderwijsgebouwen. Die transformatie van de bestaande panden in dit gebied is een positieve ontwikkeling gezien vanuit de optiek van het beleidsmatige doel om leegstaande kantoren een herbestemming te geven. In dat opzicht is de Amstelcampus een project dat goed aansluit bij de gedachte van de ladder voor duurzame verstedelijking. Binnen het Amstelcampusgebied bevinden zich niet nog meer bestaande leegstaande gebouwen die getransformeerd zouden kunnen worden in onderwijsgebouwen. Voor wat betreft de vraag of er ook andere locaties in Amsterdam en omgeving zijn die benut kunnen worden voor de realisatie van een gebouw voor het Domein Techniek van de hogeschool, geldt dat eventueel beschikbare nieuwbouwlocaties elders in Amsterdam en omgeving, geen onderdeel zijn van de Amstelcampus. Of anders gesteld, indien het Domein Techniek elders in Amsterdam en omgeving gerealiseerd zou worden, zou voorbij worden gegaan aan de doelstelling van de campusgedachte. Zoals in voorgaande paragraaf al uiteen is gezet, staat concentratie van de onderwijsgebouwen en bijbehorende faciliteiten in deze stedelijke ontwikkeling voorop.

Resumé en conclusie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een onderwijsvoorziening mogelijk dat onderdeel is van een groter geheel, namelijk een campus voor hoger onderwijs aan de Wibautstraat in Amsterdam. De realisatie van de campus in dit deel van Amsterdam is reeds langere tijd geleden opgestart en vindt gefaseerd plaats. Het bestemmingsplan Rhijnspoorgebouw betreft de laatste fase van de realisatie van de campus, namelijk de nieuwbouw voor het Domein Techniek. Met de realisatie van het

	Rhijnspoorgebouw wordt het project Amstelcampus afgerond. Het afronden van de Amstelcampus op een andere locatie in de regio zou niet logisch zijn gezien de gedachte achter de campus waarin een fysieke clustering wordt voorgestaan. De campus betreft een project waarin onderwijsvoorzieningen met bijbehorende faciliteiten zoveel mogelijk worden geclusterd op een locatie binnen het stedelijk gebied van Amsterdam. De fysieke clustering heeft als doelstelling het creëren van goede fysieke omstandigheden voor kennisoverdracht door ontmoeting en samenwerking tussen studenten, medewerkers, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. De Amstelcampus betreft voorzieningen voor hoger onderwijs. Het laat zich beredeneren dat hoger onderwijs van belang is voor het functioneren van een regio. Hoger onderwijs, waaronder het Domein Techniek, voorziet dan ook in een regionale behoefte. Eerder zijn voor de realisatie van de campus reeds bestaande gebouwen getransformeerd in onderwijsgebouwen met bijbehorende voorziening en heeft reeds een deel van de eveneens benodigde nieuwbouw plaatsgevonden. De eerdere transformatie van bestaande gebouwen maakt dat de Amstelcampus een project is dat goed aansluit bij de gedachte van de ladder voor duurzame verstedelijking. Door de transformatie van een tijdelijke parkeerplaats in een onderwijslocatie en de verhuizing van Domein Techniek van het gebouw de Leeuwenburg naar het Rhijnspoorgebouw kan het Amstelcampusproject worden afgerond. Dit zonder dat daarbij het functioneren van de regio van Amsterdam en omgeving, in de zin van “de ladder voor duurzame verstedelijking”, duurzaam wordt ontwricht.”
Ambtshalve	Overzicht ‘Bijlagen’ Bijlage ‘19 Advies GGD Rhijnspoorgebouw Amstel Campus; d.d. 26-02-2014’ toegevoegd
Ambtshalve	Hoofdstuk ‘4.1.5 Geluid’ ‘Conclusie beoordeling op grond van de Wet geluidhinder’ gewijzigd. Nieuwe tekstdeel is onderstreept. “In het gebouwonwerp dient op grond van de kaders van de Wet geluidhinder rekening te worden gehouden met het wegverkeerslawaai van de Mauritskade en de Wibautstraat <u>door de gevel uit te voeren als dove gevel.</u>” Hoofdstuk ‘4.1.5 Geluid’ ‘Algehele conclusie’ gewijzigd. Nieuwe tekstdeel is onderstreept. “Dit <u>door de gevel uit te voeren als dove gevel.</u>”
Ambtshalve	Hoofdstuk ‘4.1.6 Lucht’ Toegevoegd onder de paragraaf ‘Wettelijk kader’ is een paragraaf met het Amsterdams beleidskader: “Beleidskader - Amsterdam <i>Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit</i> In januari 2010 is de ‘Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit’ van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het

wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg. Daarbij gaat het om wegen waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen.

Sinds 24 januari 2014 geldt deze richtlijn zowel voor projecten van de Centrale stad als ook voor Stadsdelen. De richtlijn geldt niet voor de transformatie van kantoorgebouwen. In gevallen waarbij de richtlijn niet geldt, geeft de GGD indien gewenst advies.

Gezondheidseffecten

Wetenschappelijk onderzoek heeft in de afgelopen decennia aangetoond dat luchtverontreiniging leidt tot verhoogde risico's op velerlei luchtwegaandoeningen, hart- en vaatziekten, en sterfte hieraan. Dit heeft geleid tot EU grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Fijn stof is een mengsel van een zeer groot aantal deeltjes die variëren in grootte, herkomst en samenstelling. De laatste jaren is gebleken dat vooral luchtverontreiniging veroorzaakt door verkeer schadelijk is voor de gezondheid. Studies naar gezondheidseffecten bij kinderen die naar school gaan nabij snelwegen hebben uitgewezen dat deze kinderen meer luchtwegklachten hebben, vaker astma-aanvallen krijgen, en zelfs een achterblijvende longgroei hebben. Ook bij volwassenen worden deze effecten gezien wanneer zij dicht bij een snelweg wonen. Bij volwassenen worden ook effecten op het vaatstelsel waargenomen, het gaat hierbij om onder andere arteriosclerose en risicofactoren hiervoor. De levensverwachting van personen die dicht bij een drukke weg wonen, is lager dan die van mensen die daar niet wonen.

De gezondheidsrisico's nemen toe in de nabijheid van een drukke weg. Dat geldt al voor binnenstedelijke wegen met een intensiteit van enkele duizenden voertuigen per etmaal, maar zeker voor snelwegen. Naast de totale hoeveelheid verkeer is het aandeel vrachtverkeer een extra risicofactor, de uitstoot van (zware) dieselloertuigen blijkt extra schadelijk.

Belangrijk is, dat uit de onderzoeken blijkt dat ook op plekken waar ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan, deze negatieve gezondheidseffecten toch optreden."

In de paragraaf 'Situatie plangebied' is onder 'Gevoelige bestemming in onderzoekszone' toegevoegd:

"Amsterdams beleidskader

Het Rhijnspoorgebouw betreft eerstelijnsbebouwing die binnen een afstand van 50 meter van de Wibautstraat en Mauritskade komt te liggen. Deze wegen zijn relatief druk met intensiteiten van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Het Amsterdamse beleid is er in beginsel op gericht om bij de realisatie van een nieuwe gevoelige bestemming een afstand aan te houden van minimaal 50 meter tot wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Een kortere afstand kan overwogen worden, als er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan ten tijde van het opstellen van de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, het geval was.

Het bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een nieuw onderwijsgebouw

	van de Amstelcampus. Aangezien dit een nieuwe onderwijslocatie is waar de leerlingen gedeeltelijk minderjarig kunnen zijn, is sprake van een nieuwe gevoelige bestemming in de zin van de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Omdat het Amsterdamse beleid er in beginsel op toeziet om minimaal 50 meter aan te houden tot de Wibautstraat en Mauritskade en er voor dit plan om stedenbouwkundige redenen voor gekozen is voor het treffen van maatregelen in plaats van het niet projecteren van de nieuwbouw op deze locatie, is het plan voor advies voorgelegd aan de GGD. In navolgende paragraaf is het advies uiteengezet.” In de paragraaf ‘<i>Beoordeling goede ruimtelijke ordening</i>’ is het advies van de GGD toegevoegd: <u>“Advies GGD in relatie tot Amsterdams beleidskader</u> Door de GGD Amsterdam is advies uitgebracht over het plan. Het advies is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In het advies is het volgende aangegeven: De GGD adviseert meer dan 50 meter afstand te bewaren tot een drukke stadsweg, wanneer het om eerstelijnsbebouwing gaat. Echter, in dit geval adviseert de GGD toch positief over deze locatie, vanwege redenen die hieronder staan vermeld: Normaal gesproken adviseert de GGD negatief over het toestaan van voorzieningen voor gevoelige groepen binnen 50 meter van de rand van een drukke stadsweg, waarover meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal rijden. De combinatie van redenen waarom in dit geval toch een positief advies is gegeven zijn: – De gevel aan de Mauritskade is een dove gevel, waar geen ventilatieopeningen zijn; – De gevel aan de Wibautstraat is eveneens een dove gevel; – Het gebouw is hoger dan 4 verdiepingen, en de inlaatopening van de mechanische ventilatie is gesitueerd aan de zuidgevel die niet gelegen is aan een drukke straat. Dit is gunstig, want het gebouw zelf werkt daardoor als afscherming om de luchtvervuiling van de Mauritskade gedeeltelijk tegen te houden. Voor de Wibautstraat geldt dat in iets minder mate, maar daar staat het gebouw wat verder vandaan. – De inlaatopening van de mechanische ventilatie zit hoog, namelijk op de zevende verdieping. Hierdoor is de aangevoerde lucht in het gebouw schoner dan wanneer de aanvoer lager zou zijn gelegen; – Er zullen F7 filters gebruikt worden in het ventilatiesysteem. Hierbij wordt opgemerkt dat het regelmatig onderhouden van het ventilatiesysteem en het vervangen van de filters een voorwaarde is. Zeker wanneer de mechanische ventilatie de enige bron van frisse lucht in het gebouw is. Bij vervuiling van de filters kan de ventilatiecapaciteit namelijk sterk afnemen, waardoor de kwaliteit van de binnenlucht sterk achteruit gaat. Het verschilt per situatie hoe vaak vervanging nodig is, daarom is zeker de eerste jaren geregelde controle noodzakelijk om te bepalen hoe snel de filters vervuilen en vervangen dienen te worden; – Het overgrote deel van de leerlingen is meerderjarig. Hierbij merkt de GGD op dat geen van bovenstaande redenen op zichzelf tot een positief advies kunnen leiden.”
Zienschijve 1 Zienschijve 3 Zienschijve 7	Hoofdstuk ‘4.6.2 Vormgeving inrichting openbare ruimte en privacy’ <i>(is nieuwe subparagraaf, ambtshalve ingevoerd, zie volgende punt)</i> De volgende tekst is toegevoegd

	“Voor de functie van de begane grondlaag geldt dat deze bestemd is voor onderwijsdoeleinden. De bezoekers van de onderwijsgebouwen zorgen voor levendigheid in de openbare ruimte en de functie van de plint is bestemd voor een levendige functie. Immers bij wisseling van leslokalen en bij gebruik van de kantine of ontmoetingsruimten is sprake van veelvuldige verplaatsingsbewegingen. Het bestemmingsplan laat derhalve een “levendige functie” toe op de begane grond. Het bestemmingsplan vormt het juridische kader waarbinnen het gebouwontwerp, na vaststelling van het bestemmingsplan, nader uitgewerkt wordt. In de nadere uitwerking is de exacte indeling van de begane grond pas aan de orde. Hierbij is een “levendige” uitstraling van de plint een aandachtspunt. Dit geldt ook voor de inrichting van de openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte komt in gezamenlijkheid met de buurt tot stand en valt buiten de kaders van hetgeen ruimtelijk gezien, geregeld kan worden in een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan laat de inrichting toe, maar regelt niet hoe een openbare ruimte moet worden ingericht om “sociaal veilig” te zijn. Voor privacy geldt dat de toren van 55 meter op ruime afstand (meer dan 80 meter) staat van woningen aan de Spinozastraat, Huddekade en Swammerdamstraat en dat tussen deze toren van 55 meter en de woningen aan de Swammerdamstraat reeds bebouwing aanwezig is. Voor het gebouwdeel van 33 m geldt dat deze niet hoger is dan het bestaande Theo Thijssenhuis en dat inkijk in achtertuinen van woningen aan de Swammerdamstraat, Mauritsstraat, Huddekade en Spinozastraat niet aan de orde is. Wel zal er op de hoek van de Swammerdamstraat-Mauritstraat vanuit de kopgevel van het gebouwdeel van 33 meter zicht zijn op de voorgevels van enkele woningen.”
Ambtshalve	Hoofdstuk ‘4.6.2 Vormgeving inrichting openbare ruimte en privacy’ is toegevoegd door hoofdstuk ‘4.6.1 Hoogbouweffectrapportage’ te ‘knippen’ in twee delen (4.6.1 en 4.6.2). Hoofdstuk ‘4.6.2 Vormgeving inrichting openbare ruimte en privacy’ Tekst gewijzigd. Nieuw tekst is onderstreept. “De bezoekers van de onderwijsgebouwen zorgen voor levendigheid in de openbare ruimte. <u>In de plint is een levendige functie gewenst.</u>” Hoofdstuk ‘4.6.2 Vormgeving inrichting openbare ruimte en privacy’ Tekst toegevoegd. “Dit beschouwt het stadsdeel als acceptabel gezien de grote afstand en de stedelijke omgeving.”
Zienswijze 1 Zienswijze 3 Zienswijze 5 Zienswijze 7	Hoofdstuk ‘4.6.5 Algehele conclusie hoogte-effecten’ Het volgende deel (onderstreept) van een zin is toegevoegd. “Voor wat betreft de vraag in hoeverre dit als nadelig moet worden beoordeeld <u>op de waarden van het Unescogebied (grachtengordel) en beleving daarvan vanuit het Unescogebied</u> geldt dat de locatie deel uitmaakt van de Wibaut-as en dat de keuze voor een toren van maximaal 55 m op deze locatie, een duidelijke keuze is voor stedelijke samenhang en de herbevestiging van de Wibaut-as als belangrijkste stedenbouwkundige lijn (zie ook paragraaf 2.2.3 en 2.3).”

Zienswijze 1 Zienswijze 3 Zienswijze 7	Hoofdstuk '4.6.6 Proces' Het volgende subhoofdstuk is toegevoegd "4.6.6 Proces De toetsing of een Hoogbouweffectrapportage voor dit project moet worden opgesteld heeft plaatsgevonden voorafgaand aan het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. Dit om te bepalen welke uitgangspunten er voor deze locatie gelden die een nader onderzoek en het maken van nadere afwegingen verlangen, alvorens een bestemmingsplan kan worden vastgesteld. De conclusie van die toetsing was dat er bij het voorgestane project sprake is van "hoogbouw" waarbij de denkbeeldige zichtlijn, kijkend vanuit het Unescogebed in de richting van de top van de Rembrandttoren, op enkele locaties in het Unescogebed "overschreden" zal worden. Of anders gesteld, de nieuwbouw zal op bepaalde locaties in het Unescogebed, kijkend in de richting van de Rembrandttoren, hoger zijn dan de Rembrandttoren. Ook zal de nieuwbouw op bepaalde locaties wel zichtbaar zijn, terwijl de Rembrandttoren daar niet zichtbaar is. Om te bepalen in hoeverre de zichtbaarheid hier gezien de stedenbouwkundige situatie op deze locatie passend is, is. Wat de procedure van het Hoogbouweffect onderzoeken betreft, geldt dat voor dit project meerdere aspecten zijn onderzocht (hoogtebepalingen Schiphol in de MER-beoordeling, landschappelijke en stedenbouwkundige effecten in de HER, schaduwwerking, windhinder, weerskaatsing geluid). Het ontwerpbestemmingsplan, met de verscheidende onderzoeken als bijlagen, is voorafgaand aan de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan door de Dienst Ruimtelijke Ordening besproken met het college van B&W. Dit in navolging van het beleid zoals verwoord in paragraaf 4.1.3 van de Structuurvisie. Het resultaat daarvan is weergegeven in paragraaf 6.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit geldt ook voor het verplichte advies van DRO en BMA welke in paragraaf 4.6.1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is verwoord. De procedure zoals beschreven in de Structuurvisie is derhalve doorlopen."
Ambtshalve	Hoofdstuk '4.7.1 Parkeren – autos' Tekst toegevoegd "Deze restcapaciteit kan worden ingezet voor het opvangen van de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw. De overige dient gevonden te worden in de andere parkeergarage." Hoofdstuk '4.7.1 Parkeren – autos' Tekst verwijderd "De ontwikkeling op de Rhijnspoorlocatie functioneert niet als een op zichzelf staande locatie. De ontwikkeling is onderdeel van de Amstelcampus."
Ambtshalve	Hoofdstuk '4.7.4 Parkeren – fietsparkeren' Naam hoofdstuk gewijzigd "4.7.4 Fietzers en voetgangers" Hoofdstuk '4.7.4 Fietzers en voetgangers' Onderverdeeld in 'kopjes'

	“Fietzers” en “Voetgangers” Hoofdstuk ‘4.7.4 Fietzers en voetgangers’ Tekst toegevoegd “Op de Wibautstraat zijn bij de herprofilering enkele jaren geleden de laatste eisen (CROW/HIOR) toegepast bij de inrichting van de openbare ruimte. Dit houdt onder andere ruime vrijliggende fiets- en wandelpaden in. Voor het Weesperplein is een nieuw plan gemaakt in 2013 voor de openbare ruimte. Dit plan is een actualisatie van de plannen uit het Masterplan Wibautas uit 2002. Zo worden ondermeer maatregelen uitgewerkt om de verkeersveiligheid bij de uitgangen van de metro te verbeteren, de verblijfsruimte te vergroten door het verwijderen van objecten en de ventweg te verwijderen aan de oostzijde van het plein. Hiermee ontstaat meer ruimte voor fietspaden, fietsparkeren en looproutes voor voetgangers. De uitvoering is in 2016 en is afgestemd met de werkzaamheden binnen het metrostation. Voor de gemeente Amsterdam, de stadsregio en de HvA/UvA is de extra toestroom van studenten een belangrijk aandachtspunt bij het metrostation Weesperplein. Er is vanaf 2011 onderzoek gedaan (er zijn loopstroomberekeningen uitgewerkt) naar de aantallen en de gevolgen voor het metrostation en de omgeving. Vanaf 2016 zullen er aanpassingen komen aan het metrostation om de extra toeloop van studenten in de spits op te vangen. Dit zijn extra trappen van het metroperron naar de verdeelhal en aanpassingen in de verdeelhal (verplaatsing toegangspoorten en een andere indeling/inrichting van de hal om de loopstromen beter te spreiden). Het gebruik zal ook worden gemonitord om te kijken of de maatregelen afdoende zijn.”
Ambtshalve	Hoofdstuk ‘4.9 Economische uitvoerbaarheid’ Tekst toegevoegd “De Gemeente Amsterdam heeft met de HvA een grondovereenkomst gesloten zodat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden als bedoeld in artikel 6.12 Wro anderszins verzekerd is. Met planschade wordt rekening gehouden via een recent opgestelde risicoanalyse waarbij budget is toegekend aan mogelijke planschadeclaims.”
Ambtshalve	Hoofdstuk ‘5.3 Bestemmingen’ Tekst verwijderd “Deze hoogten mogen niet worden overschreden door ondergeschikte delen in de vorm van installatieruimten voor bijvoorbeeld liftopbouw of koelsystemen. “
Ambtshalve	Hoofdstuk ‘6.1 Informatie’ Tekst gewijzigd “In het kader van participatie heeft de HvA een afvaardiging van de buurtvereniging hun mening laten geven over een 5-tal ontwerpen.”