

Bestemmingsplan

Rhijnspoorgebouw

Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost

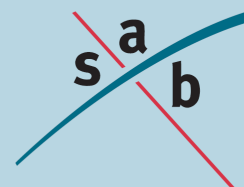
Versie: 18 maart 2014

Vastgesteld: 11 maart 2014

Onherroepelijk: -

Projectnummer: 120729

ID: NL.IMRO.0363.M1305BPSTD-VS01



Toelichting

INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het plangebied	4
1.3	Doelstelling	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Planbeschrijving	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Uitgangspunten	6
2.3	Uitwerking van de uitgangspunten - structuurontwerp	9
2.4	Resultaat – Het plan	15
3	Planologisch kader	18
3.1	Geldend planologisch kader	18
3.2	Toetsing aan geldend beleid	19
4	Onderzoek uitvoerbaarheid	25
4.1	Milieu	25
4.2	Water	36
4.3	Ecologie	40
4.4	Archeologie	42
4.5	Cultuurhistorie	42
4.6	Effecten van hoogte(n)	49
4.7	Verkeer	56
4.8	Behoefte	62
4.9	Economische uitvoerbaarheid	66
5	Wijze van bestemmen	68
5.1	Algemeen	68
5.2	Methodiek	68
5.3	Bestemmingen	69
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	70
6.1	Informatie	70
6.2	Overleg	70
6.3	Zienswijzen	71

Bijlagen

- 1 Visie hoogtestudie; Architecten Cie. & Powerhouse Company i.s.m. Mark Koehler Architects;
- 2 Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; Projectnummer 20535; 17 maart 2010;
- 3 Actualisatie m.e.r.-beoordeling Oosteramstel en Amstelpoort van maart 2010; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; Documentnummer 178192/alx; d.d. 30 oktober 2012;
- 4 Rapportage milieuhygiënische bodemonderzoek 'Rhijnspoorgebouw' te Amsterdam; Caubergh-Huygen; referentie 20130781; d.d. 18 juni 2013;
- 5 Amstelcampus te Amsterdam, locatie Wibaut Nieuwbouw Wibaut Onderwijsgebouw en Wibaut Studentenwoningen, akoestisch onderzoek inzake de geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie ten gevolge van wegverkeer; Peutz; rapportnummer SAA 745-3 d.d. 30 oktober 2009;
- 6 Notitie Amstelcampus te Amsterdam- onderzoek toename geluidbelasting als gevolg van het bouwplan Rhijnspoorgebouw Amstelcampus te Amsterdam; Peutz; d.d. 23 augustus 2013; Ref. SD/SD/KS/SAZ 745-1-NO;
- 7 Notitie Actualisatie van het luchtkwaliteitsonderzoek voor het projectgebied WADA; Ingenieursbureau gemeente Amsterdam; Documentnummer 175734; Projectnummer 20784; Datum 27 juli 2012;
- 8 Waterparagraaf Rhijnspoorplein; Het advies- en ingenieursbureau van Amsterdam; projectnr 55704; Versie d.d. 12 juli 2013;
- 9 Grondwatertoets Wibautstraat; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; projectnummer 40337; versie 4; d.d. 24-4-2012;
- 10 Natuurwaardenonderzoek bestemmingsplan Rhijnspoorplein, uitgebreid voor BREEAM-kwalificatie; Dienst Ruimtelijke Ordening; september 2013;
- 11 Archeologisch bureauonderzoek; Gemeente Amsterdam – Bureau Monumenten & Archeologie; BO 10-074; d.d. augustus 2010;
- 12 Hoogbouweffectrapportage Het Nieuwe Rhijnspoorgebouw; Dienst Ruimtelijke Ordening; augustus 2013;
- 13 Bezonningsonderzoek Rhijnspoorgebouw te Amsterdam; Peutz; Rapportnummer SAY 745-1-RA-001; d.d. 16 augustus 2013;
- 14 Windklimaatonderzoek Rhijnspoorgebouw Amsterdam; Peutz; rapportnummer SAY 745-2-RA-001; d.d. 4 september 2013;
- 15 Bepaling parkeerbehoefte Rhijnspoorlocatie; Goudappel Coffeng; Kenmerk HGA003/Rta; d.d. 21 juni 2013;
- 16 Parkeerdrukmeting Swammerdammerbuurt 2013; Trajan; kenmerk SO146; d.d. maart 2013;
- 17 Nota van Beantwoording;
- 18 Nota van Wijzigingen;
- 19 Advies GGD Rhijnspoorgebouw Amstel Campus; d.d. 26-02-2014;
- 20 Raadsbesluit en amendement.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds begin 2000 wordt gewerkt aan de realisatie van de Amstelcampus aan het begin van de Wibautstraat in Amsterdam. De naam 'Amstelcampus' verwijst zowel naar de ligging van de locatie nabij de Amstel als naar de door de Hogeschool van Amsterdam te realiseren onderwijscampus. De campus huisvest in de eindsituatie naar verwachting circa 27.000 studenten in een compacte combinatie van meerdere openbare gebouwen en openbare ruimte midden in de stad.

De realisatie van de Amstelcampus loopt al langere tijd en bestaat uit een combinatie van gedeeltelijke renovatie, gedeeltelijke sloop en nieuwbouw. Voor de verschillende deelprojecten / bouwplannen¹ van de Amstelcampus zijn in het verleden eigen planologische procedures gevoerd. Deze onherroepelijk geworden bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen en deels al gerealiseerde bouwplannen zijn inmiddels opgenomen in het bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' dat op 12 maart 2013 is vastgesteld. Dat geldt niet voor het laatste deelproject 'Rhijnspoorplein' van de Amstelcampus. Dit deelproject betreft de nieuwbouw van een onderwijsgebouw op de hoek Wibautstraat / Rhijnspoorplein - Mauritskade. De nieuwbouw op deze locatie bestaat uit 2 te onderscheiden bouwdelen van respectievelijk maximaal 55 m en 33 m hoog.



Amstelcampus gebied met ligging Rhijnspoorgebouw (rood omcirkeld)

Ten tijde van het opstellen en vaststellen van het bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' was het deelproject 'Rhijnspoorgebouw' nog in voorbereiding. Vanwege de planningsdoelstelling van het bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook',

¹ Het Benno Premselahuis (voormalig Amstelgebouw) is in 2007 in gebruik genomen. Ook het Kohnstammhuis, Theo Thijssenhuis & Kohnstammhof en Koetsier-Montaignehuis (voormalig Amstelgebouw), het Muller Lulofshuis en studio HvA zijn gereed en in gebruik en/of gereed voor gebruik. De bouw de Wibautwoningen (studentenwoningen) wordt in 2014 afgerond en het Wibauthuis in 2015.

kon het op dat moment niet opgenomen worden in dat bestemmingsplan. Dit is als zodanig ook verwoord in dat bestemmingsplan. Het gevolg van deze keuze is dat voor het mogelijk maken van het deelproject 'Rhijnspoorgebouw' een eigen procedure moet worden doorlopen. Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling hierin te voorzien.

1.2 Het plangebied

Het plangebied betreft de nieuwbouwlocatie van het Rhijnspoorgebouw. Deze locatie ligt ten zuidwesten van de kruising Wibautstraat / Rhijnspoorplein – Mauritskade in stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Swammerdamstraat, aan de noordzijde door de Mauritskade, aan de oostzijde door de Wibautstraat en aan de zuidzijde door het Amstelcampusgebouw Theo Thijssenhuis en het terrein van het Kohnstammhuis. Op navolgende afbeelding is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.



Bestemmingsplangebied

Huidige situatie plangebied

Gedurende enige tijd is het plangebied gebruikt voor het plaatsen van bouwketen voor de realisatie van een deel van de Amstelcampus. Op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan bevindt zich in het plangebied een tweetal ondergrondse rioolgemaal, waarvan er een buiten werking is. Beide nutsvoorzieningen hebben een boven- en ondergrondse opbouw. Het overgrote deel van het plangebied is momenteel ingericht en in gebruik als tijdelijke parkeervoorziening. Aan de zijde van de Mauritskade bevindt zich een groenstrook.

1.3 Doelstelling

Het voorliggend bestemmingsplan vervangt, nadat het van kracht is geworden, de vigerende regelingen uit het bestemmingsplan Weesperzijdestrook zoals vastgesteld door de deelraad van het stadsdeel Oost op 12 maart 2013 (zie ook paragraaf 3.1). Om het initiatief voor de nieuwbouw van de onderwijsvoorziening 'Rhijnspoorgebouw' mogelijk te maken, dient het vigerende bestemmingsplan gedeeltelijk te worden herzien. Dit voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling daarin te voorzien.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting geeft aan waaruit het plan bestaat, hoe en wat met het plan juridisch-planologisch wordt geregeld en geeft de resultaten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid weer. De toelichting zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in navolging hiervan als volgt opgebouwd: Hoofdstuk 1 is de inleiding. Hoofdstuk 2 en 3 betreffen de beschrijving van het plan en het planologisch kader waarbinnen het plan wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het plan uiteengezet. In hoofdstuk 5 is een toelichting op de wijze van bestemmen (wat wordt er geregeld en hoe wordt het geregeld). Ten slotte komen in het zesde en laatste hoofdstuk de resultaten van de ter inzage legging en overleg ex artikel 3.1.1 Bro aan de orde (maatschappelijke haalbaarheid).

2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

Het plan betreft de realisatie van een onderwijsgebouw met onderscheid in verschillende bouwdelen. Aan het ontwerp van het gebouw ligt naast de bestuurlijke besluitvorming over programmatische uitgangspunten (functies, gebruiksoppervlakten) en hoogten, ook een stedenbouwkundige analyse ten grondslag. Deze stedenbouwkundige analyse vormt het uitgangspunt voor de ontwerpkeuzen voor wat betreft positionering en bouwmassa. In dit hoofdstuk worden eerst het voortraject, de stedenbouwkundige analyse, de daaruit afgeleide uitgangspunten en de programmatisch-functionele uitgangspunten uiteengezet in paragraaf 2.2. Dit omdat hierin de grondslag ligt voor de invulling van de locatie. Vervolgens wordt in paragraaf 2.3 beschreven welke (stedenbouwkundige) afwegingen zijn gemaakt voor het gebouwonwerp. Tot slot wordt het uiteindelijke resultaat van deze afwegingen beschreven in paragraaf 2.4 (programma, hoogten, situering, parkeeroplossing).

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 *Bestuurlijke besluitvorming uitgangspunten programma en hoogte(n)*

Sinds begin 2000 wordt gewerkt aan de stedenbouwkundige planvorming voor de Amstelcampus. Hiervoor heeft de stadsdeelraad op 8 november 2003 de Nota van Uitgangspunten (NvU) vastgesteld. Met de NvU is ingezet op de ontwikkeling van een stadscampus aan de kop van de Wibautstraat. In 2003 werd uitgegaan van de realisatie van een campus bestaande uit een mix van basis- en hoger onderwijs, (studenten)woningen, (sport)voorzieningen. Op 26 september 2005 heeft de stadsdeelraad het Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld. Het SPvE zoals vastgesteld op 26 september 2005 ging voor de locatie van het Rhijnspoorgebouw uit van de realisatie van een mix van functies, namelijk wonen, bijzondere functies, collectieve buitenruimte en semi-openbare buitenruimte. De hoogte van de nieuwbouw op de Rhijnspoorlocatie kent in het SPvE van september 2005 aan de Mauritskadezijde een maximale hoogte van 30 m en aan de Wibautstraatzijde een maximale hoogte van 44 m. Beide hoogten en de functionele invulling van de Rhijnspoorlocatie zijn nadien bijgesteld als gevolg van besluitvorming door de stadsdeelraad d.d. 2-7-2007 en 19-10-2010 over invulling van een andere deellocatie op de Amstelcampus (Leeuwenhoekgebouw). Navolgende afbeelding betreft een kaart van het plangebied na het besluit d.d. 19-10-2010 op de planaanpassing van de Amstelcampus. Als maximale bouwhoogte is hierop voor het gebouwdeel aan de Mauritskadezijde een hoogte aangegeven van 33 m en aan de



Uitsnede Kaart stedenbouwkundige enveloppe Amstelcampus na besluit d.d. 19-10-2010 op amendement aanpassing Amstelcampus

Wibautstraat zijde 55 m. In het besluit d.d. 19-10-2010 is voor de Rijnspoorlocatie het volgende besloten:

- Wijziging van het programma op de Rijnspoorlocatie (wonen, bijzondere en commerciële functies) in 19.000 m² bvo onderwijs met 1.000 m² bvo commercieel programma onder handhaving van het totale gebouw oppervlak (20.000 m² bvo);
- Het hanteren van een strengere parkeernorm voor de Hogeschool van Amsterdam, vergelijkbaar met andere locaties aan de goed bereikbare Wibautstraat (1:250 m²).
- Het verder van de Wibautstraat terugleggen van het bouwvolume;
- Het onderzoeken² van verhoging van de toren van 44 m (SPvE) tot 55 m.

2.2.2 Functionele uitgangspunten gericht op het functioneren van het gebouw

Voor het ontwerp van het Rijnspoorgebouw zijn, naast hetgeen door de stadsdeelraad in een eerder stadium is vastgesteld over de programmatische en ruimtelijke uitgangspunten (zie paragraaf 2.2.1) en de resultaten van een stedenbouwkundige analyse van het ruimtelijk kader (zie hierna in paragraaf 2.2.3 en paragraaf 2.3), de volgende deels functioneel gerelateerde uitgangspunten gesteld door de gebruiker van het gebouw:

- 1 De nieuwe onderwijsvoorziening in het Rijnspoorgebouw is onder andere bedoeld voor de huisvesting van het Domein Techniek van de Hogeschool van Amsterdam;
- 2 De essentie van onderwijs is kennisoverdracht en uitwisseling door ontmoeting;
- 3 De locatie heeft behoefte aan een zeer heldere massa structuur met respect voor de omliggende monumentale gebouwen;
- 4 Techniek in de 21ste eeuw richt zich op de integratie en optimalisatie van vorm en functie met behulp van duurzame technieken.

2.2.3 Analyse ruimtelijk kader - Stedenbouwkundige inpassing

Rijnspoorplein: historische ontmoeting tussen MAURITS en WIBAUT

Amsterdam is in essentie een stelsel van cirkels en radialen. In de grachtengordel zijn de vier hoofdgrachten circulair; de zijgrachten en -straten radiaal. De lange lijn die nu van West naar Oost achtereenvolgens Nassaukade, Stadhouderskade en Mauritskade heet, was tot het uitbreidingsplan van 1877 de uiterste stadsrand, de ultieme cirkel: het was de buitenkade van de Singelgracht, die als eerste verdedigingslinie dienst deed en waarbinnen de bouw van huizen zich had af te spelen. De bolwerkstructuur is nog steeds te herkennen in de meanderende loop van de lijn, zoals in de Mauritskade ter plekke van de locatie. Doordat de blik zich steeds verlegt, wisselt het beeld mee wanneer men langs deze singel beweegt.

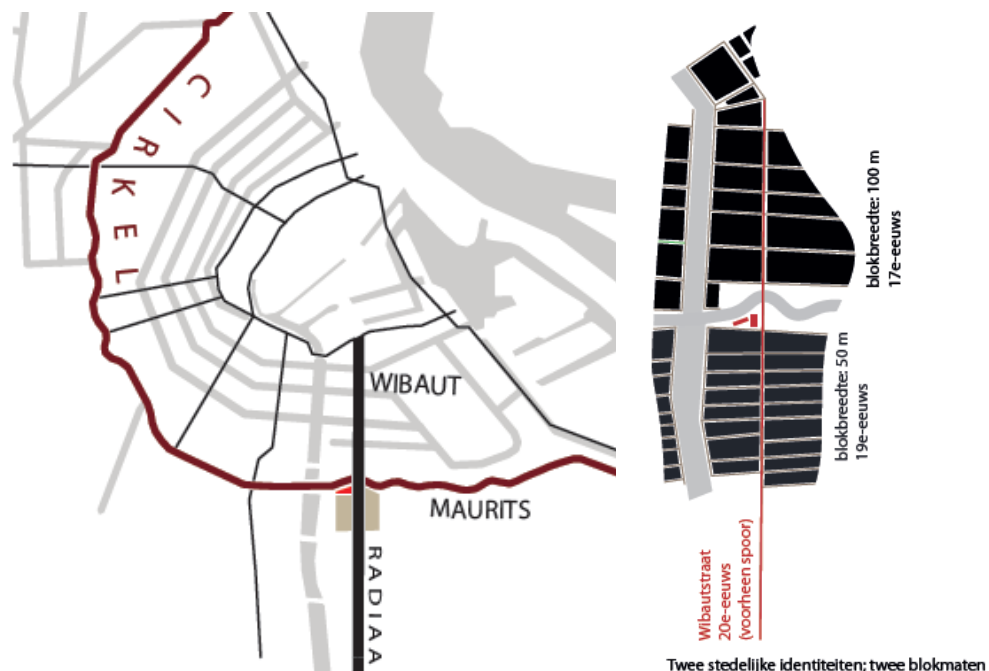
De overheersende typologie langs de hele lijn Nassaukade-Stadhouderskade-Mauritskade zijn de liggende langgerekte volumes (50 x 200m) van de typisch Amsterdamse 19e-eeuwse bouwblokken van 4-5 lagen hoog.

De Wibautstraat is Amsterdams breedste en langste verkeersdoorbraak. In de jaren '50 wilde men de oude stad openen voor het autoverkeer. De Wibaut-as is kaarsrecht. Wanneer men de Wibautstraat vanuit de binnenstad afkijkt, vormt de Rembrandttoren het verdwijnpunt van het beeld. De Wibautstraat is zodoende de ultieme radiaal en de

² Voor de resultaten van het onderzoeken van de verhoging van de toren tot 55 m wordt verwezen naar paragraaf 2.3 en 4.6.

dominante lijn waar het Rijnspoorgebouw zich tot moet verhouden. Aan de Wibautstraat wordt de bouwbloktypologie afgewisseld met modernistische (semi)vrijstaande relatief wat hogere bebouwing, vaak met een terugliggende dakverdieping met daarin een openbare functie opgenomen zoals een kantine. De Wibautstraat bindt met zijn hoogstedelijk en monumentale identiteit veel institutionele en commerciële functies aan zich, waarbij de Amstelcampus een nieuw centrum en hoogtepunt vormt.

De Amstelcampus is precies gelegen buiten de ring van de Mauritskade en beslaat de twee zijden van het eerste deel van de Wibautstraat: het Premselahuis (1940-57) en het Kohnstammhuis (1956-58), het nieuwe Wibauthuis en Muller-Lulofshuis, die momenteel worden gerealiseerd. Het Rijnspoorplein bevindt zich letterlijk op de ontmoeting tussen Mauritskade en Wibautstraat. Het vormt zodoende de schakel tussen beide stedelijke lijnen en identiteiten, tussen cirkel en radiaal, laag en hoog, liggend en staand. Het vormt ook het sluitstuk van de stedelijke gebiedsontwikkeling van de Amstelcampus. Het plangebied 'Rijnspoorgebouw' is hierin het uiterste sluitstuk.



2.2.4 Uitgangspunten Verkeer en parkeren

Voor de inpassing van de nieuwbouw op deze locatie, is inzicht in de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte van belang. De programmatische uitgangspunten zijn op deze aspecten onderzocht (zie paragraaf 4.7). Omdat het bouwplan onderdeel is van een groter geheel dat gefaseerd wordt gerealiseerd, is het onderzoek voor dit bouwplan, gebaseerd op de ervaringen van de eerdere bouwplannen van de Amstelcampus. Eerder is namelijk al de Kohnstammhofgarage gerealiseerd. Op basis van het gebruik van de parkeervoorziening en onderwijsgebouwen rondom het Kohnstammhof is de te verwachten parkeervraag voor het Rijnspoorgebouw bepaald.

Uit het gebruik van de parkeergarage Kohnstammhof blijkt dat het actieve mobiliteitsbeleid door de Hogeschool van Amsterdam het autogebruik ontmoedigt en

dat de parkeervraag daardoor lager is, dan op basis van kentallen wordt berekend. Uit de analyse blijkt dat het mobiliteitsbeleid van de Hogeschool van Amsterdam (in combinatie met betaald parkeren) een reductie geeft van 90% op de parkeervraag van studenten en een reductie van 50% op de parkeervraag door medewerkers.

2.2.5 Uitgangspunten voor Duurzaamheid³

Zoals verwoord in het instellingsplan van de HvA zijn er KPI's (Key Performance Indicator of Kritische Prestatie Indicator) opgenomen die gerelateerd zijn aan CO2 reductie, energiereductie en inkoop. Naast deze KPI's en meer in relatie met nieuwbouw heeft Bureau Nieuwbouw van de HvA ook andere ambities die vorm gegeven moeten worden in het Rhijnspoorgebouw. Het Rhijnspoorgebouw moet een onderwijsgebouw worden dat:

- 1 *een onderzoekslaboratorium is op het gebied van duurzaamheid voor onderwijs.*
- 2 *tenminste CO2 neutraal is en zoveel mogelijk op verschillende manieren duurzame energie produceert.*
- 3 *meer dan 100 jaar mee kan gaan met de tijd.*

Het ambitieniveau is BREEAM⁴ – “very good tot excellent”.

2.3 Uitwerking van de uitgangspunten - structuurontwerp

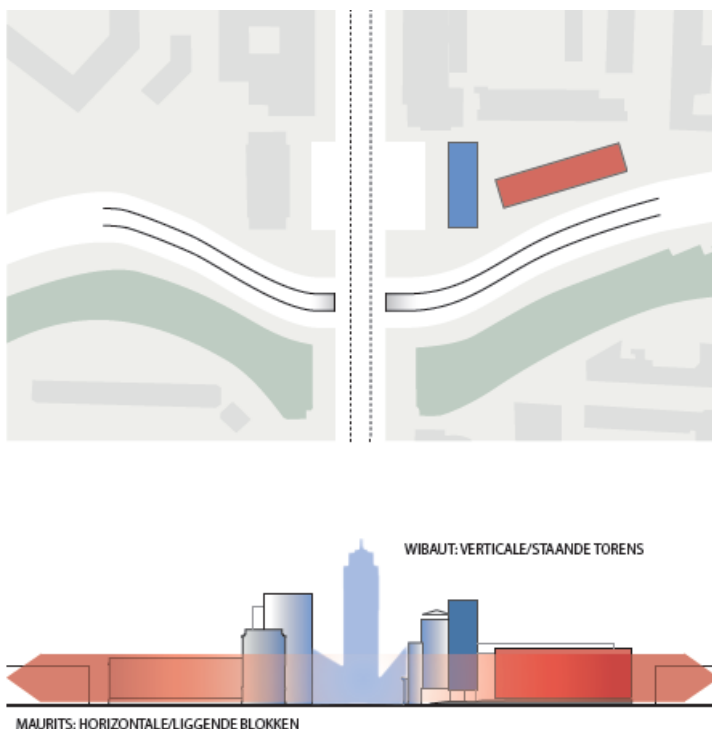
Twee identiteiten en flexibiliteit voor de toekomst

De stedenbouwkundige analyse (zie paragraaf 2.2.3) laat zien dat de locatie op de kruising ligt van stedelijke lijnen en identiteiten, tussen cirkel en radiaal, laag en hoog, liggend en staand. In het ontwerp voor het Rhijnspoorgebouw worden beide identiteiten verenigd door te kiezen voor een bouwvolume dat wordt opgedeeld in twee deelvolumes, namelijk een liggend gedraaid volume (het blok) dat de schaal oppakt van de Mauritskade en een verticaal volume (de toren) dat de schaal oppakt van de Wibautstraat. Met deze opdeling ontstaat een elegant en leesbaar ensemble van toren en blok.

Door te kiezen voor twee los te onderscheiden volumes / gebouwdelen ontstaat de mogelijkheid om de thans als een onderwijsvoorziening bedoelde nieuwbouw, in de toekomst eventueel als twee aparte gebouwen, los van elkaar te exploiteren. Dit bevordert de toekomstbestendigheid van het complex. Door het losknippen van toren en blok krijgen beide volumes optimale daglichttoetreding, zelfs in de zogenaamde ‘oksel’.

³ Bron: Notitie Duurzaamheid Rhijnspoorgebouw – Amstelcampus, Hogeschool van Amsterdam; kenmerk NOT-DZH-01-DEF; d.d. 16 juli 2012.

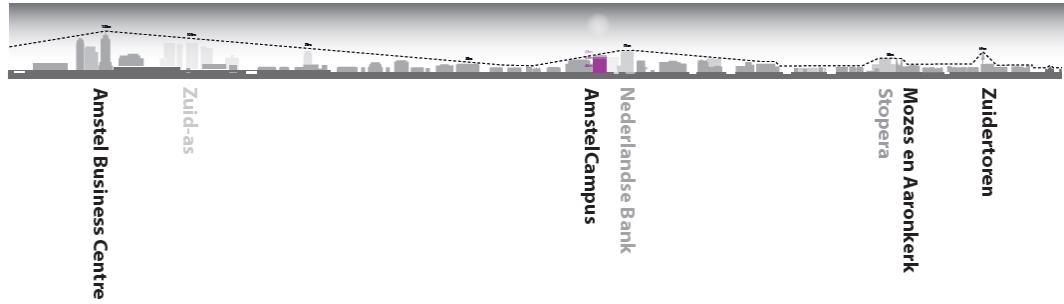
⁴ BREEAM is een beoordelingsmethode om de duurzaamheid van gebouwen te bepalen. Het bevat een standaard voor een duurzaam gebouw en het geeft aan welk prestatieniveau een gebouw heeft.



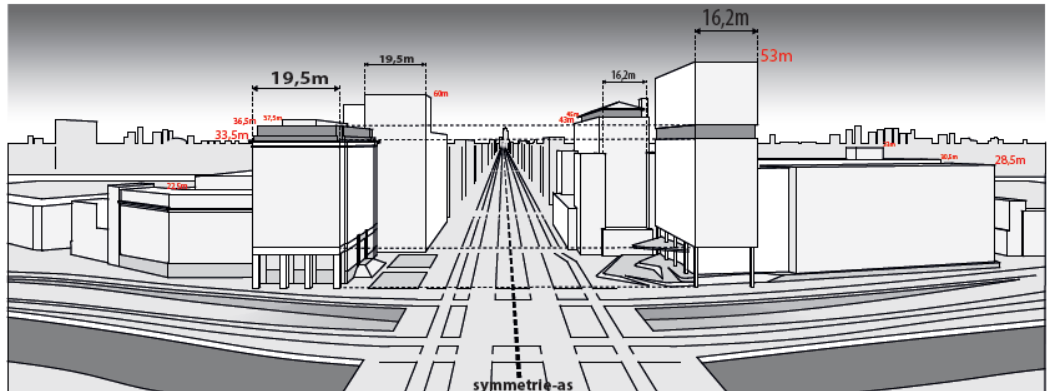
Toren en blok - Hoogtestudie

In navolging van het besluit van de stadsdeelraad d.d. 19-10-2010 (zie paragraaf 2.2.1) is door de Architecten Cie. & Powerhouse Company i.s.m. Mark Koehler Architects onderzoek verricht naar de verhoging van de toren van 44 m (hoogte in SPvE van 2005) tot 55 m (maximale hoogte in besluit d.d. 19-10-2010). De studie is een bijlage⁵ bij deze toelichting van het bestemmingsplan en ziet toe op het vinden van een balans tussen enerzijds het creëren van een duidelijk hoogteaccent als beëindiging van de Amstelcampus en anderzijds compensatie van de hoogte door een zeer terughoudende opstelling in de uitstraling van het gebouw naar de omgeving in hoofdvorm, geleding, gevelcompositie en materiaalkeuze. Voor de volledige weergave wordt verwezen naar de studie in de bijlage. Uit de studie is onder andere op te maken dat de Wibaut-as een verbinding is tussen het Amstel Business Center met grote kantoorstorens tot 135 m en de binnenstad met slanke kerkstorens van 40 tot 70 m hoog. De locatie ligt midden tussen beide extremen. Ter hoogte van de locatie bevindt zich een derde toren-type, namelijk slanke volumes met de langsrichting van de gebouwen parallel aan de Wibaut-as en hoogten van 40 tot 70 m. Het gaat hierbij om een 'tussentypologie': de hoogte correspondeert met de kerkstorens; de functie en volumieke opzet met de kantoorstorens van het Business district. Het volume toont zich uiterst slank naar de stad en breed langs de Wibaut-boulevard. Voorbeelden van deze typologie zijn het Kohnstammhuis (45 m), de oostvleugel (oudbouw) van de Nederlandse Bank (75 m) en het Sarphati Plaza op het Weesperplein (40 m). De nieuwe toren van het Rhijnspoorplein voegt zich in deze typologie, zowel in hoogte als in vorm. Doordat er meerdere van dergelijke torens zeer dicht bij elkaar staan, zijn, gezien op het macroniveau van de hele stad, meerdere hoogtes mogelijk, variërend van 44 m tot 60 m.

⁵ Visie hoogtestudie; Architecten Cie. & Powerhouse Company i.s.m. Mark Koehler Architects.

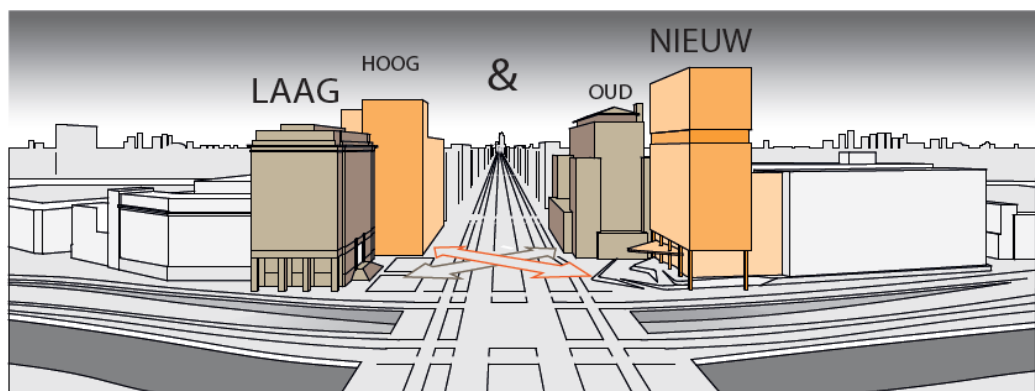


Hoogteontwikkeling langs de Wibautstraat op stedelijk niveau



Impressie uit hoogtestudie: Pootensemble bestaande uit het Benno Premselahuis, Wibauthuis, Kohnstammhuis en rechts het Rhijnspoorgebouw met driedeling in geleding aan de Wibautzijde (donker grijs = 'skylobby').

Om het hoogteaccent vorm te geven is gekozen voor een elegante slanke toren, die daartoe losgekoppeld is van het lage volume. Er ontstaat zo een spiegelbalans met het Benno Premselahuis, te weten: dik en laag (Benno Premselahuis) versus slank en hoog (Rhijnspoorgebouw). Er ontstaat een kruissymmetrie tussen het Rhijnspoorgebouw en het Wibauthuis enerzijds en Benno Premsela en Kohnstamm anderzijds: oud en laag (Kohnstamm en Benno Premsela) versus nieuw en hoog (Wibauthuis en Rhijnspoorgebouw). De keuze voor een toren is een duidelijke keuze voor stedelijke samenhang en de herbevestiging van de Wibaut-as als belangrijkste stedenbouwkundige lijn en waardevol historisch erfgoed.



Kruisstelling: Oude en Lage versus Hoge en Nieuwe Torens

Door middel van geleding, belijning, materiaal en kleurstelling is het Rhijnspoorgebouw verder af te stemmen op de identiteit van de omliggende bebouwing. Met de optie voor een 'skylobby' krijgt het torenvolume een klassieke driedelige geleding. De skylobby breekt het volume van de toren waardoor een horizontale lijn ontstaat die in hoogte is afgestemd op de gootlijn van het Benno Premselahuis en door middel van lijnsymmetrie het monumentale plein tussen deze gebouwen in versterkt.

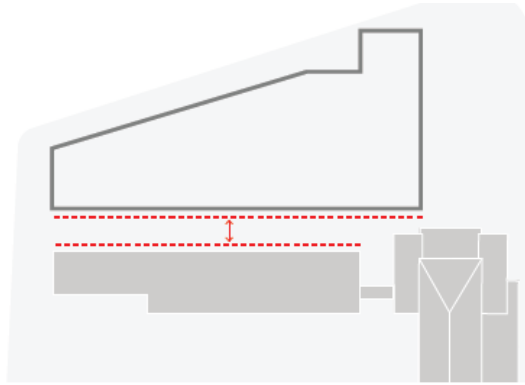


Impressie nieuwe situatie – aanzicht vanaf Rhijnspoorplein

De toevoeging van de skylobby is compositorisch op twee manieren te begrijpen: de onderbouw op zichzelf beschouwd volgt de geleding van het Benno Premselahuis en creëert zo een evenwichtig entreeplein; de bovenbouw van de toren geeft de toren het verticale accent dat nodig is om deze tot sluitstuk van de Amstelcampusontwikkeling te maken en brengt het in relatie met het Kohnstamm- en Wibauthuis. De toren bevindt zich qua hoogte tussen beide gebouwen in: hoger dan het hoofdvolume van het Kohnstammhuis (45 m), maar lager dan de toren van het Wibauthuis (60 m). In de variantenstudie wordt aangetoond dat een paar meter meer dan 53 m, geen essentieel verschil in de compositie maakt zolang voornoemde principes van de verhoudingen en spiegelsymmetrie, en compositie-synergie overeind blijven.

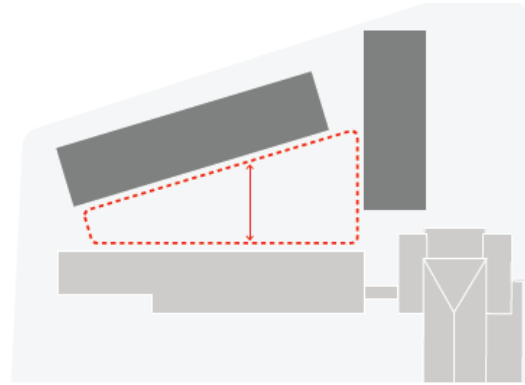
Afwegingen voor invulling stedenbouwkundige enveloppe

In navolgende afbeeldingen is het proces van de uitwerking van de uitgangspunten weergegeven (bron: Het nieuwe Rhijnspoorgebouw Hogeschool van Amsterdam; de Architecten Cie. & Powerhouse Company i.s.m. Mark Koehler Architects; 10 september 2012).



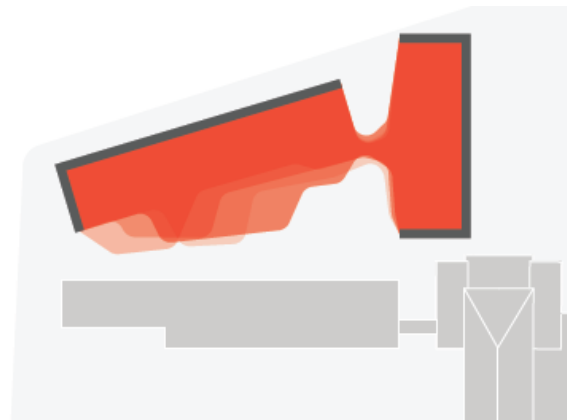
1. Envelop: zo groot mogelijk atrium

In de binnen de envelop een atrium wordt gemaakt, zal deze te klein worden en ontstaat er een onaangename opstelling ten opzichte van het bestaande Mauritsgebouw. De straat er tussen zal bovendien zeer donker en minder zijn.



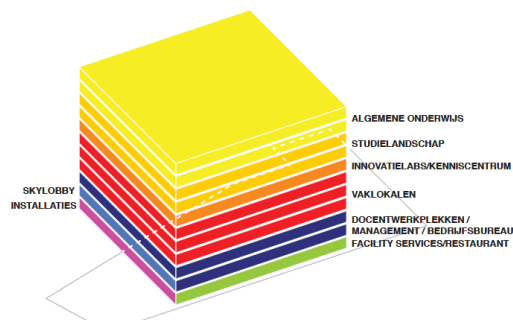
2. Twee bouwblokken bepalen de structuur

Door het nieuw programma in 2 gebouwmassa met verschillende hoogtes te plaatsen ontstaat een duidelijke stedenbouwkundige structuur en ontstaat er een aangename binnenruimte tussen de nieuwe blokken en de bestaande gebouwen.



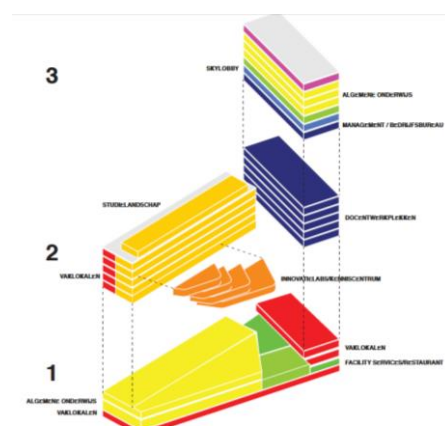
3. Een flexibel interieur binnen

Binnen de nieuwe structuren ontstaat de binnenwereld van de technische domeinen waar door het grote centrale atrium het daglicht optimaal binnenvalt maar ook de optimale omstandigheden voor kennisuitwisseling kunnen ontstaan. Een flexibel interieur binnen een heldere, vaste structuur.



Programma

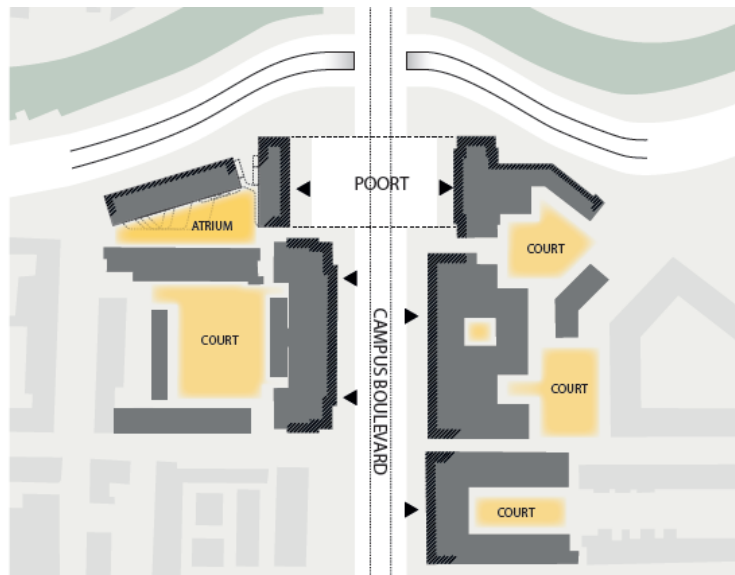
Het gegeven programma bestaat uit 20.000m2 vloeroppervlak en heeft een sterke onderlinge relatie. Hoe kan dit programma zo optimaal mogelijk geplaatst worden in het gebouw?



Het programma is verdeeld in 3 deelgebieden; 1. Het algemene onderwijs en de publieke ruimtes op de begane grond en 1ste verdieping, 2. Het Domein Techniek samen met de docentwerplekken op de verdiepingen rondom het atrium, 3. De toren met de administratieve functies, algemene onderwijsruimtes en de skylobby.

Atrium

De hoofdentrees van alle HvA gebouwen van de Amstelcampus zijn gelegen aan de Wibaut-as, die de Amstelcampus doorsnijdt. Het monumentale profiel met aan weerszijden een bomenrij maakt de straat hier tot boulevard met een institutioneel karakter. Als entree tot enerzijds het Benno Premselahuis en de nieuwbouw en anderzijds de Wibaut-boulevard, fungeert het Rhijnspoorplein ruimtelijk gezien als 'campus-poort'. Het Rhijnspoorgebouw creëert in de hoedanigheid van poortgebouw een duidelijk hoogte accent voor de Amstelcampus en Wibautstraat. In contrast tot de monumentale Wibaut-as bevinden zich achter de HvA-gebouwen rustige, semi-openbare binnenplaatsen met een hoge verblijfskwaliteit: campus courts (Kohnstammhof, Wibauthof, Premselahof etc.). Het Kohnstammhof is als grootste en zonnigste de belangrijkste van deze courts en functioneert als schoolplein voor de studenten van de interessegebieden Onderwijs & Opvoeding (Kohnstammhuis; Theo Thijssenhuis). Waar de Campus Poort en Boulevard formeel en institutioneel zijn, zijn de Campus Courts dus juist informeel en persoonlijk.



Campus Poort vs. Campus Boulevard vs. Campus Courts

In de nieuwbouw van het Rhijnspoorgebouw bestaat de optie voor een atrium als 'court'. Het atrium vormt een nieuw type campuscourt: een overdekte dynamische binnenwereld waar leren en maken (op de terrassen) en ontmoeten en pauzeren (op



Impressie Atrium

het maaiveld met café, tentoonstellingen etc.) samenkomen in één open ruimte. Het Rhijnspoorgebouw reflecteert de bovengenoemde tegenstelling tussen boulevard en en court in de tegenstelling tussen de harde formele buitenkant en de zachte informele binnenkant van het gebouw.

2.4 Resultaat – Het plan

2.4.1 De functies - programma

De nieuwbouw betreft de huisvesting van onderwijsvoorzieningen. Het gebouw bevat vaklokalen / lesruimten / collegezalen, ruimten voor ondersteuning, docenten, management, opslagruimten, installatieruimten en ondersteunende horecavoorzieningen (kantine, koffieruimten, etc). De totale voorziening omvat in totaal 20.000 m2 bvo bovengronds en 2.443 m2 bvo ondergronds.

Toelichting programma ondergronds

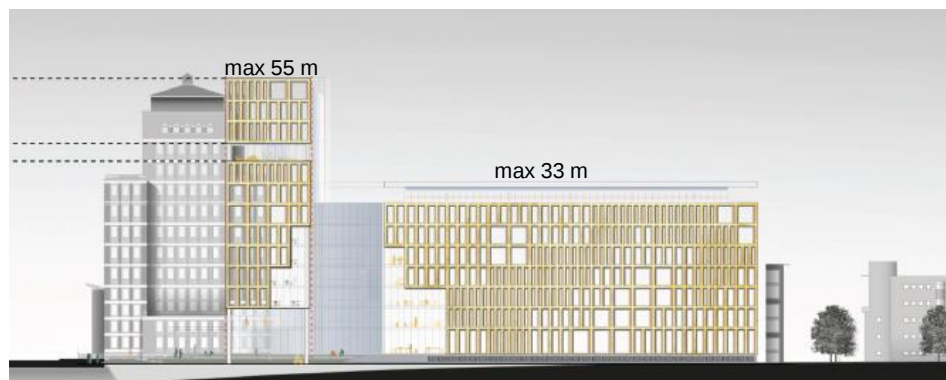
Het programma ondergronds (2.443 m2 bvo) is onderdeel van de onderwijsfunctie. Voor dit ondergrondse deel geldt dat in het ontwerp van het gebouw, om reden van flexibiliteit in het voorzien in de parkeerbehoefte, rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om de kelder, of delen van de kelder, ook te kunnen gebruiken voor het parkeren. Het programma ondergronds is toegevoegd aan de functie onderwijs in plaats van parkeren omdat uit de parkeerstudie (zie paragraaf 4.7) blijkt dat de onderwijsvoorziening haar parkeerfunctie kan opvangen in de nabijgelegen Kohnstammhofparkeergarage. Daarnaast leent de kelder zich uitstekend voor bijzondere onderwijsdoeleinden van het Domein Techniek waarvoor het gebruik van zwaardere machines en installaties gewenst is.

2.4.2 Bebouwing en terreininrichting

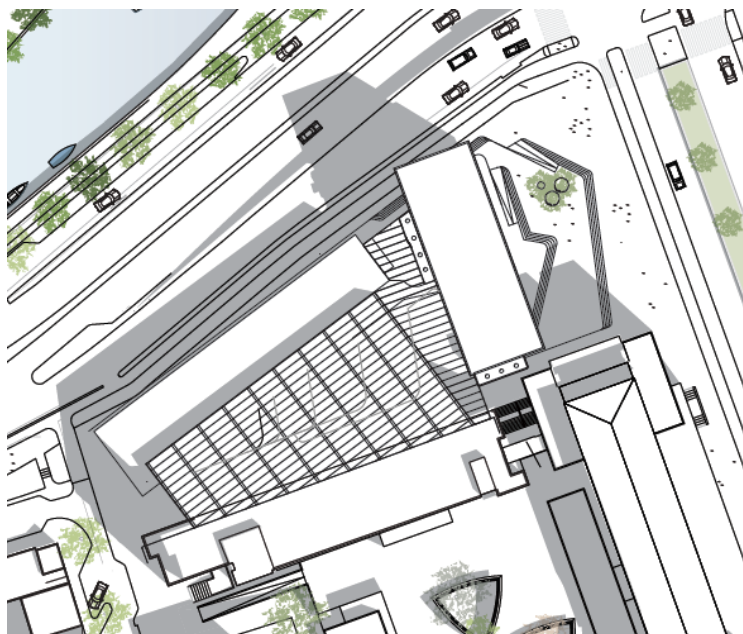
Bebouwing

In de nieuwbouw is een drietal bouwdelen is te onderscheiden, namelijk:

1. Toren aan de Wibautstraat met maximale bouwhoogte van 55 m;
2. Blok langs de Mauritskade, met maximale bouwhoogte van 33 m;
3. Atrium tussen Toren, Blok en Theo Thijssenhuys, met maximale bouwhoogte van 33 m.



Aanzicht vanaf Mauritskadezijde



Impressie situering bebouwing en terreininrichting

Terreininrichting

Het plangebied is in de huidige situatie in gebruik als tijdelijke parkeerplaats. Tevens bevindt zich een tweetal nutsvoorzieningen in het plangebied, namelijk een oud ondergronds gemaal met opbouw dat niet meer in gebruik is en een nieuw ondergronds gemaal met opbouw dat wel in gebruik is. De bestaande bovengrondse bebouwing en toegangen van de twee nutsvoorzieningen worden verwijderd. De toegang van het in gebruik zijnde gemaal, wordt geïntegreerd in de nieuwbouw. Het in gebruik zijnde gemaal blijft zijn functie behouden.

Ontsluiting / Parkeren / Fietsparkeren

Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de parkeervraag voor het Rhijnspoorgebouw. Uit het onderzoek (zie paragraaf 4.7) volgt een parkeerbehoefte van in totaal 65 parkeerplaatsen, met onderscheid in 50 parkeerplaatsen voor studenten en medewerkers en 15 parkeerplaatsen voor overige bezoekers. Deze overige bezoekers zijn bijvoorbeeld leveranciers, zakelijk bezoek en gastdocenten. Leveranciers zullen in de directe nabijheid van het Rhijnspoorgebouw parkeren. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van laad- en losplaatsen in de Wibautstraat en aan de achterzijde op de hoek Mauritskade en Swammerdamstraat. De overige parkeerders kunnen ook op korte afstand, bijvoorbeeld in de Kohnstammhofgarage, worden geacommodeerd. Deze garage kent op dit moment een restcapaciteit van 58 parkeerplaatsen.

Op basis van de berekening van de parkeervraag voor de gehele Amstelcampus blijkt dat voor deze onderwijsfuncties samen circa 300 parkeerplaatsen benodigd zijn. In de Kohnstammhofgarage en Wibautgarage zijn samen 393 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat deze twee garages voldoende parkeerplaatsen hebben om bij het dagelijkse gebruik de parkeervraag van de Amstelcampus op te vangen, inclusief de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw zoals hiervoor weergegeven. Er is zelfs nog restcapaciteit beschikbaar om bij evenementen de extra parkeervraag op te vangen. Dit is aanleiding om onder het Rhijnspoorgebouw vooralsnog geen parkeerkelder te

realiseren. Om redenen van flexibiliteit naar de toekomst, wordt het gebouw wel zodanig ontworpen dat de kelder, op enig moment wel ingericht zou kunnen worden voor parkeerdoeleinden. Mocht dat in de toekomst aan de orde zijn, dan zal de ontsluiting van de parkeervoorziening ondergronds plaatsvinden via de Kohnstammgarage. De ondergrondse verbinding wordt ook daadwerkelijk gerealiseerd en de parkeerkelder moet ook daadwerkelijk geschikt zijn om zonder grote aanpassingen in gebruik te nemen als parkeerkelder. Hiervoor geldt dat een alternatief in de vorm van een ontsluiting via de Mauritskade niet mogelijk is, gezien de functie van de Mauritskade in het hoofdnet Auto. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.2.1 en 4.7.3.



Parkeergarages Amstelcampus

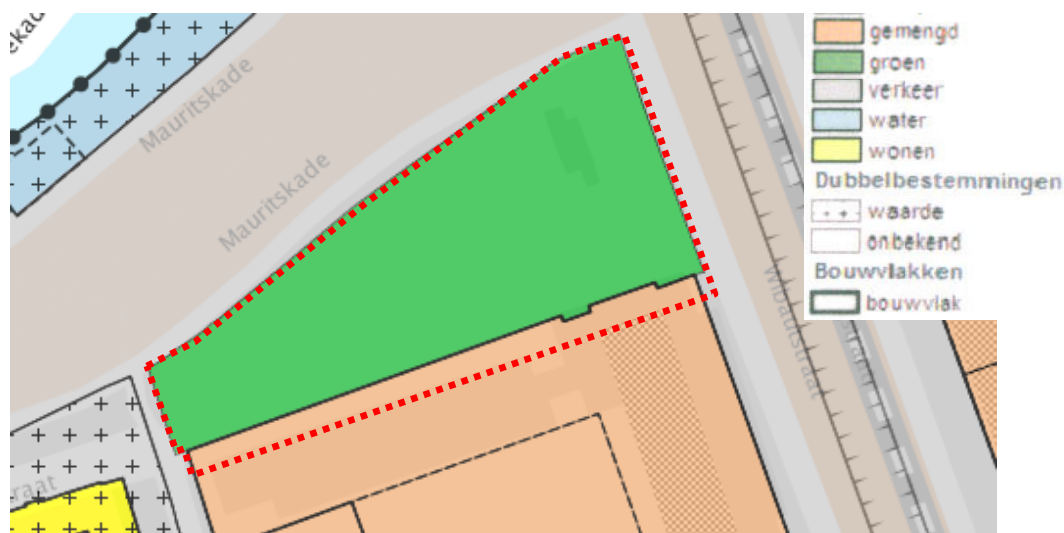
Voor de stalling van fietsen van gebruikers van het Rhijnspoorgebouw geldt dat gebruik kan worden gemaakt van de voorzieningen van de Amstelcampus. Hiervoor geldt dat in de kelder van het naastgelegen Kohnstammhuys een fietsenstalling aanwezig is. Tevens zijn er op maaiveldniveau, aan de Wibautstraat (westzijde) 200 zogenaamde 'fietsnietjes' aanwezig.

3 Planologisch kader

3.1 Geldend planologisch kader

Bestemmingsplan Weesperzijdestrook (2013)

Het bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' is door de stadsdeelraad van het stadsdeel Oost vastgesteld op 13 maart 2013.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan met daarin globaal weergegeven de plangrens van voorliggend bestemmingsplan (rode stippellijn)

In het vigerende bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' heeft het overgrote deel van de locatie de bestemming 'Groen' gekregen in plaats van de beoogde onderwijsbestemming. De overweging die hiervoor destijds is gemaakt, is dat de planvorming voor het project 'Rhijnspoorgebouw' ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' nog in voorbereiding was. Bouw- en gebruiksbepalingen voor de nieuwe situatie konden om die reden nog niet bepaald worden. Om de locatie toch een bestemming te geven, is in het bestemmingsplan Weesperzijdestrook de bestaande situatie vastgelegd. In de toelichting is aangegeven dat de realisatie van het Rhijnspoorgebouw een eigen procedure doorloopt. Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling daar in te voorzien. Omdat de parkeervoorziening op deze locatie een tijdelijke parkeervoorziening is, is de locatie in het bestemmingsplan 'Weesperzijdestrook' enkel bestemd als 'Groen'. De groenbestemming wordt met voorliggend bestemmingsplan gewijzigd in een maatschappelijke, onderwijsbestemming.

Een klein deel van het plangebied heeft al een bestemming waarbinnen de nieuwbouw mogelijk is, namelijk de strook aan de zuidzijde van het plangebied. De bestemming van die strook is Gemengd-2. Binnen die bestemming zijn onder andere onderwijsvoorzieningen toegestaan. De toegestane hoogte bedraagt daar 44 m. De nieuwbouw van de onderwijsvoorziening in dit deel van het gebied is niet hoger dan 44 m. Hoewel formeel gezien niet nodig, is ter voorkoming van misverstanden gekozen om de plangrens aan te laten sluiten op de bestaande bebouwing van de Amstelcampus en niet uit te gaan van alleen het herbestemmen van de gronden met de bestemming Groen. De nieuwbouw valt door deze keuze geheel binnen de grenzen van voorliggend bestemmingsplan en niet in twee verschillende bestemmingsplannen.

3.2 Toetsing aan geldend beleid

3.2.1 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van het landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en dat er minder landschap hoeft te worden aangetast.

Beoordeling plangebied

Het plangebied ligt in een omgeving dat in de structuurvisie is aangemerkt als stedelijk vernieuwingsgebied. Het betreft de opgave 'transformatie / intensivering rond Wibaut aan de Amstel' als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu in zuidoostelijke richting. De opgave is gepland voor de periode 2010-2020. Een van de middelen tot intensivering is het plegen van hoogbouw in de stad. Hoogbouw is in Amsterdam gedefinieerd als bebouwing of objecten die significant boven de pakhuishoogte van het IJ uitsteken.

Het ruimtelijk beleid van de gemeente Amsterdam ten aanzien van hoogbouw is vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving. Volgens de Structuurvisie is verdichting een belangrijke opgave voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. In de structuurvisie worden delen van de stad genoemd waar de hoogbouw geconcentreerd zou moeten worden. Dat zijn de ringzone (A10), de zuidflank (Zuidas) en het waterfront (IJ-oever). Dat wil niet zeggen dat hoogbouw in andere delen van de stad per definitie ongewenst is, maar daar vereist het wel een andere afweging. Afhankelijk van de positionering kan hoogbouw bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool. Er dient rekening gehouden te worden met de mogelijke impact op de beleving vanuit het beschermd stadsgezicht en het werelderfgoed. In navolging hiervan is studie verricht naar de stedenbouwkundige inpasbaarheid en schaduwwerking van de hoogbouw (zie paragraaf 4.6.1 en 4.6.3), alsmede naar het windklimaat dat ontstaat bij realisatie van de nieuwbouw (zie paragraaf 4.6.4).

Voor het plangebied is medebepalend dat het in een gebied ligt waarvoor beleid is geformuleerd (onder andere de 'Structuurvisie Amsterdam 2040', vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 17 februari 2011) voor wat betreft hoogbouw, namelijk de zogenaamde '2km zone rondom Unesco gebied binnenstad Amsterdam'.

Dit aspect is voor het voorliggende plan uitgewerkt in paragraaf 4.5 (paragraaf cultuurhistorie) en 4.6.1 (paragraaf hoogbouweffectrapportage).

Voor het aspect water is in de structuurvisie aangegeven dat in een stad als Amsterdam, voortdurend ruimtelijke ontwikkelingen gaande, die gepaard gaan met meer verhardingen en/of dempingen van bestaand oppervlaktewater. De aanleg van verhard oppervlak leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewater- en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder wordt afgevlakt door infiltratie en berging in de bodem. De toename van de belasting van het oppervlaktewater moet worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Als vuistregel geldt dat het gebied 10% oppervlaktewater moet hebben. In overleg met de waterbeheerder wordt de specifieke watercompensatie bepaald. Vanwege de complexiteit van deze ontwikkelingen, zowel in ruimtelijke inrichting, als in tijd, is het soms lastig om per individuele ontwikkeling of per gebouw een passende watercompensatie te realiseren. Daarom bestaat er behoefte aan een stelsel waarmee de bergingsvraagstukken op een hoger schaalniveau (bijvoorbeeld meerdere (deel)projecten tegelijk) kunnen worden opgelost. Daarnaast is het gewenst als het proces van dempen/verharden en compenseren overzichtelijker wordt voor wat betreft planning, mogelijkheden, en verantwoordelijkheden. DRO ontwikkelt samen met de waterbeheerder een Watercompensatiebank, waarin deze zaken een plek krijgen. Dit aspect is voor het voorliggende plan uitgewerkt in de waterparagraaf. Verwezen wordt naar paragraaf 4.2.

Voor het aspect Duurzaamheid geldt dat Amsterdam in 2040 het kloppend hart wil zijn van een duurzame metropool. Een creatieve stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om samenwerking tot stand te brengen. Sinds 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via een aantal transitiepaden, waaronder 'gebouwde omgeving' en 'schoon vervoer'. Onderdeel hiervan is vergaande energie-efficiency door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie, klimaatneutraal bouwen, het creëren van bewustwording en gedragsverandering bij burgers en bedrijven, stimuleren van fiets, etc. Dergelijke aspecten zijn mede onderdeel van de ontwerpkeuzen voor voorliggend plan. Verwezen wordt naar paragraaf 2.2.5 (duurzaamheidsbeleid HvA) en paragraaf 4.7.1 (mobiliteitsbeleid HvA).

Het plangebied ligt bij de kruising Wibautstraat – Mauritskade. Beide wegen maken deel uit van het Hoofdnet Auto. Uitgangspunten voor deze wegen zijn onder andere het garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de verschillende stadsdelen, het bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen en het concentreren van het doorgaande autoverkeer op daarvoor meest geschikte wegen. De Wibautstraat maakt eveneens deel uit van het Hoofdnet Openbaar vervoer en het Hoofdnet Fiets. Plannen voor herinrichting van (delen) van de hoofdnetten dienen om advies te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. In navolging hiervan is voorliggend plan voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. Dit om te bepalen in hoeverre een ontsluiting op de Mauritskade en/of Wibautstraat tot de mogelijkheden behoren. Verwezen wordt naar paragraaf 4.7.

Locatiebeleid (2008)

Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Speerpunten van het mobiliteitsbeleid zijn onder andere de doorstroming, het tegengaan van niet-noodzakelijk autoverkeer, parkeerbeleid en investeringen in regionaal openbaar vervoer. Om de luchtkwaliteit te verbeteren wordt vastgehouden aan de compacte stad en concentratie van autoverkeer op hoofdwegen. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en een optimale bereikbaarheid. Het resultaat is een tabel die een uitspraak doet over de juiste functie op de juiste plaats. De tabel kan gelden als toetsingskader voor het opstellen van bestemmingsplannen en geeft daarmee richting aan de vestigingsplaats van verschillende functies. Voor dit bestemmingsplan geldt dat het plangebied in het gebied ligt dat is aangemerkt als 'Grootstedelijk kerngebied'. Volgens het Amsterdamse Locatiebeleid is een menging van functies hierin passend, waaronder hoger onderwijs. Voor bedrijven en kantoren zijn in het locatiebeleid parkeernormen opgenomen. Voor overige functies, waaronder onderwijs, geldt dat de Amsterdamse parkeerkencijfers als hulpmiddel kunnen worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers. Het opnemen van een parkeerbalans in de toelichting van een bestemmingsplan wordt aanbevolen. Om de bereikbaarheid van (werk)locaties te bevorderen, worden bedrijven gestimuleerd aan mobiliteitsmanagement te doen door hun werknemers te stimuleren meer gebruik te gaan maken van de fiets en het openbaar vervoer.

In voorliggend bestemmingsplan is rekenschap gegeven aan de aanbeveling voor het opstellen van een parkeerbalans en het hanteren van mobiliteitsbeleid. Verwezen wordt naar paragraaf 4.7.

Conclusie

De herontwikkeling van het plangebied is onderdeel van 'stedelijk vernieuwingsgebied' en betreft een uitwerking van gemeentelijk ruimtelijk ordeningsbeleid. Daarbij dient rekening te worden gehouden met enkele specifieke beleidsaspecten, namelijk cultuurhistorie en hoogbouw (ligging nabij Unescogebed), water (compensatie), mobiliteitsbeleid/parkeerbalans/locatiebeleid (stimuleren fietsgebruik, OV-gebruik), duurzaamheid en het in acht nemen van de uitgangspunten voor wat betreft het Hoofdnet Auto (Wibautstraat en Mauritskade), Hoofdnet OV (Wibautstraat) en fiets (Wibautstraat) door op de betreffende wegen geen nieuwe ontsluiting te creëren. Deze aspecten zijn in verschillende paragrafen uitgewerkt (paragraaf 2.2.5, paragraaf 4.2, paragraaf 4.5 en paragraaf 4.7.) Uit de desbetreffende paragrafen blijkt dat het plan invulling geeft aan de verschillende beleidsaspecten.

3.2.2 Combinatie centrale stad - stadsdeel

Instellingsbesluit Wibaut aan de Amstel (mei-juni 2008 en augustus 2012)

Het instellingsbesluit Projectbureau Wibaut aan de Amstel is op 26 mei 2008 vastgesteld door de stadsdeelraad Oost- Watergraafsmeer en op 25 juni 2008 door de gemeenteraad. Bij besluit d.d. 1 augustus 2012 zijn de projectbureaus in Amsterdam herschikt en is het instellingenbesluit overgegaan in het instellingenbesluit

Projectbureau Oost. In het instellingsbesluit is onder meer de ambitie geformuleerd om een volwaardige zuidoostelijke entree van het metropolitane kerngebied Amsterdam te creëren, met de Amstel als gemeenschappelijk adres voor de aanliggende gebieden. Kernbegrippen in de visie op het gebied zijn transformatie en opwaardering. Doel van Wibaut aan de Amstel is elke stedenbouwkundige entiteit vanuit zijn eigen karakteristieken en ontstaansgeschiedenis te benaderen en, waar mogelijk, op een hoger plan te brengen. Eenzijdige kantoor- en bedrijfsgebieden maken plaats voor gemengde stadsgebieden met meer kleinschalige (creatieve) bedrijvigheid, cultuur, horeca en onderwijsvoorzieningen. De diversiteit aan werkfuncties draagt bij aan de levendigheid.

Conclusie

Het Rhijnspoorgebouw is een deelluitwerking van de realisatie van de Amstelcampus. De Amstelcampus is in het verleden als onderdeel van de gefaseerde transformatie van het gebied 'Wibaut aan de Amstel' opgenomen in het instellingenbesluit Wibaut aan de Amstel.

Strategienota Wibaut aan de Amstel (9 november 2009)

De Strategienota (vastgesteld door stadsdeel Oost-Watergraafsmeer op 9 november 2009) bevat de uitgangspunten en voorwaarden waaraan toekomstige plannen, projecten en programma's worden getoetst. Het document 'Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel' vormt een bijlage bij de Strategienota Wibaut aan de Amstel. In de Strategienota worden ook de lopende projecten benoemd. Een van die projecten is de realisatie van de Amstelcampus. In de Strategienota wordt, gezien de specifieke situatie van dit project (de entree van het gebied), aandacht gevraagd om een specifieke oplossing als het gaat om de bouwhoogte. Hoogbouw wordt hierin als specifieke oplossing gezien.

Conclusie

Het Rhijnspoorgebouw is een deelluitwerking van de realisatie van de Amstelcampus. De Amstelcampus is in het verleden als onderdeel van de gefaseerde transformatie van het gebied 'Wibaut aan de Amstel' opgenomen in de Strategienota 'Wibaut aan de Amstel'.



Programma Milieu & Mobiliteit (23 september 2009)

Passend in de Amsterdamse metropoolgedachte wordt ook in Wibaut aan de Amstel de bebouwing verdicht, mede uit oogpunt om het buitengebied rond de stad groen en

dichtbij te houden. Veel bewoners binnen het gebied zien deze bouwprojecten als bedreiging van hun woongenot. Daarom is een programma Milieu en Mobiliteit (opgesteld door Projectbureau Wibaut aan de Amstel in opdracht van stadsdeel Oost, eindversie 23 september 2009) opgezet dat - in het kielzog van de verstedelijking - zoveel mogelijk kansen benut om de leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid van het gebied te vergroten. Voor het thema 'auto' zijn de volgende uitdagingen geformuleerd in het 'Programma Milieu & Mobiliteit' uit 2009:

Thema 'auto' – uitdagingen

De Wibautstraat is een belangrijke ontsluitingsroute naar de binnenstad. Ook na de herinrichting blijft de straat een zogenaamde auto-corridor voor doorgaand verkeer. Daarnaast worden er door nieuwe projecten woningen, onderwijs en overige functies gerealiseerd waar autoverkeer verwacht wordt. De parkeerdruk in het noordelijk deel van het gebied is hoog, vooral 's avonds en 's nachts. Dat leidt tot veel zoekverkeer, foutparkeren en verkeersonveilige situaties. Vooral bewoners zorgen voor deze parkeerdruk. Dit is met name het gevolg van o.a. het huidige parkeerbeleid (grote vergunningsgebieden, lage parkeertarieven voor bewoners) en een veranderende bevolkingssamenstelling (meer tweeverdieners). Zonder ingrijpen in het parkeerbeleid zal de parkeerdruk hoger worden na de realisatie van de projecten, met name in de Weesperzijdestrook midden, de Transvaalbuurt en de Swammerdambuurt. Voor het vergroten van het aanbod parkeerplaatsen is fysiek weinig ruimte en ondergronds buurtparkeren is momenteel financieel onhaalbaar vanwege de lage tarieven van het bewonersparkeren op straat. Het ligt dan voor de hand om te proberen de vraag naar parkeerplaatsen te laten dalen om het parkeren in balans te brengen.

Thema 'auto' - Doel

Om de leefbaarheid te vergroten en de luchtkwaliteit te verbeteren is een meerledig doel geformuleerd: het terugdringen van het autogebruik ten gunste van fiets en OV, balans aanbrengen in vraag en aanbod van het aantal parkeerplekken en het veiligstellen van de doorstroming van de Wibautstraat.

Beoordeling / conclusie

De beoordeling van dit beleidsdocument dient in samenhang met de verkeersparagraaf te worden gelezen. In het beleidsdocument wordt het laten dalen van de vraag naar parkeerplaatsen als uitdaging gezien en het terugdringen van het autogebruik als doel. Het mobiliteitsbeleid van de onderwijsvoorziening sluit hier goed op aan. In de praktijk blijkt dat het mobiliteitsbeleid zorgt voor een verlaging van de parkeerbehoefte (verwezen wordt naar paragraaf 4.7.1). Het autogebruik van de medewerkers wordt ontmoedigd door geen parkeerplaatsen voor medewerkers en studenten te faciliteren. Medewerkers en studenten vallen onder groep 'langparkeerders'. De verwachting is dat de relatief hoge parkeertarieven in de omgeving van de onderwijsvoorziening een drempel zullen vormen om met de auto te komen of om hier te parkeren. Studenten en medewerkers zullen eerder op afstand (P+R Transferium of P+R Gaasperplas) parkeren.

3.2.3 Stadsdeel

Structuurschets 'Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer' (2002)

Het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 28 januari 2002 de structuurschets 'Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer' vastgesteld. De structuurschets geeft een visie

op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Het ruimtelijke beleid ziet onder meer toe op het meer combineren van functies en het creëren van gemengde gebieden. In de structuurschets is voorgesteld de Wibautstraat, als belangrijke as, te verdichten met grootstedelijke voorzieningen met als surplus spin-off voor de directe omgeving. De locatie van het voorliggende plangebied wordt aangeduid als 'Stadspoort Rhijnspoorplein'. In de structuurschets van 2002 wordt dit gebied geduid als stadspoort in de vorm van kenmerkende bebouwing. Deze 'stadspoort' markeert de overgang van het historische stadscentrum over de Singel naar het stadsdeel Oost/ Watergraafsmeer. Eventuele hoogbouw moet bijdragen aan versterking van de ruimtelijke identiteit en moet hierin zowel in de hoogte, de situering als de locatiekeuze rekening houden. Hoogbouw kan leiden tot nieuwe landmarks in het stadslandschap.

Conclusie

Het Rhijnspoorgebouw is een deeluitwerking van de realisatie van de Amstelcampus. De Amstelcampus is in het verleden in de structuurschets van 2002 aangeduid als 'Stadspoort Rhijnspoorplein'. Voorzien werd de realisatie van een 'stadspoort' waar hoogbouw een bijdrage kan dragen aan het versterken van de ruimtelijke identiteit. De realisatie van de onderwijsvoorziening en deels bestaande en deels nieuw te realiseren bebouwing is een functionele en bouwkundige uitwerking van hetgeen in de structuurschets wordt beschreven.

Toekomst met geschiedenis – beeldbepalende kwaliteit van vijf buurten in Amsterdam Oost (2010)

In het document 'Toekomst met geschiedenis' (opgesteld in opdracht van stadsdeel Oost in 2010) wordt geconstateerd dat het stadsdeel de afgelopen jaren vele sloopaanvragen ontving. Vaak waren dat aanvragen voor panden of bouwblokken in gebieden waar slopen, achteraf gezien, misschien niet de beste keus was. Het document 'Toekomst met geschiedenis' is opgesteld met als doel het bieden van een handvat bij het nemen van de juiste besluiten wanneer voor delen van buurten over sloop, nieuwbouw, renovatie of herontwikkeling wordt nagedacht. Aan de hand van een inventarisatie van de ruimtelijke systemen en architectuurhistorische beschrijving zijn beleidskeuzenkaarten opgesteld. Op deze kaarten is op straat-, bouwblok- en stedenbouwkundig niveau vastgelegd wat hoog gewaardeerd wordt of minder, maar ook waar ontwikkelingsmogelijkheden liggen.

Voor de Weesperzijdebuurt, waar voorliggend bestemmingsplangebied onderdeel van is, is de beeldkwaliteit van de historische bebouwing als hoog tot zeer hoog gewaardeerd. Meer specifiek wordt voor het plangebied en omgeving een stedenbouwkundige afronding van het rafelige karakter van de historische bebouwing ter plaatse, in combinatie met de los daarvan gesitueerde kantoorgebouwen, denkbaar geacht.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van het Rhijnspoorgebouw. Zoals in paragraaf 2.2.3 en 2.3 is weergegeven, is het gebouwontwerp en de situering tot stand gekomen aan de hand van een stedenbouwkundig analyse van de omgeving. Dit sluit onder meer aan bij de doelstellingen van het document 'Toekomst met geschiedenis'. Voor een nadere beschouwing wordt verwezen naar paragraaf 4.5.2.

4 Onderzoek uitvoerbaarheid

4.1 Milieu

4.1.1 MER-beoordeling

Wettelijk kader

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage 1994 is het doorlopen van een m.e.r.-procedure in bepaalde situaties noodzakelijk. Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. (uitvoeringswetgeving met betrekking tot de m.e.r.) gewijzigd. De belangrijkste wijziging is dat de drempels voor de m.e.r.-beoordeling (onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r.) gewijzigd zijn van absolute in indicatieve waarden. Dit betekent concreet dat het bevoegd gezag zich ervan moet vergewissen of de activiteit, wanneer deze onder de drempelwaarden zit, daadwerkelijk geen belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben, waarbij het in het bijzonder moet worden nagegaan of sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling. Voor deze toets, die een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term *vormvrije m.e.r.-beoordeling* gebruikt.

Beoordeling situatie plangebied en conclusie

De realisatie van het Rhijnspoorgebouw is het laatste grote bouwproject van het project 'Amstelcampus'. Gefaseerd is en wordt gewerkt aan de realisatie van een campus met in de toekomst de huisvesting van circa 27.000 studenten in een compacte combinatie van openbare gebouwen en openbare ruimte midden in de stad. Naast onderwijs is en wordt gewerkt aan de realisatie van ruimte voor studentenwoningen, horeca en ondersteunende functies zoals een boekhandel en andere commerciële invullingen. Ook een openbare sportzaal is onderdeel van het complex. De verschillende deelprojecten van de Amstelcampus liggen in het gebied 'Oosteramstel' en zijn in gezamenlijkheid beoordeeld in de aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort⁶. Dit zodat het bevoegd gezag een oordeel kon geven over de noodzaak van een m.e.r.-procedure voor het 'stadsproject'. Deze beoordeling van de verschillende programma's in de gebieden 'Oosteramstel en Amstelpoort' uit 2010 wordt tweejaarlijks geactualiseerd zodat ook voor de veranderingen in het programma bepaald kan worden of er noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. De meest recente actualisatie⁷ is uitgevoerd eind 2012.

Conclusie

In de aanmeldingsnotitie van 2010 en de actualisatie eind 2012, is het project

⁶ Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; Projectnummer 20535; 17 maart 2010.

⁷ Actualisatie m.e.r.-beoordeling Oosteramstel en Amstelpoort van maart 2010; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; Documentnummer 178192/alx; d.d. 30 oktober 2012.

Amstelcampus in samenhang met een groot aantal andere plannen in het gebied Oosteramstel en Amstelpoort, beoordeeld. Zowel uit de analyse van de eerdere aanmeldingsnotitie als uit de analyse in de recent uitgevoerde actualisatie blijkt dat op basis van de drempelwaarden uit bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994 onderdeel 11.2, een beoordelingsplicht geldt. In navolging hiervan heeft de beoordeling plaatsgevonden. Hieruit bleek dat bij de realisatie van het 'stadsproject Oosteramstel en Amstelpoort' geen sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu' en dat een MilieuEffectRapport niet opgesteld hoeft te worden. Dit betekent dat er ook voor de afzonderlijke kleinere deelprojecten, waaronder de realisatie van het Rhijnspoorgebouw, geen MilieuEffectRapport hoeft te worden opgesteld. Nader onderzoek in het kader van het Besluit milieueffectrapportage 1994 is derhalve niet aan de orde.

4.1.2 Milieuzonering

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

1. Past de nieuwe functie in de omgeving?
2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Richtinggevend hierin is de methodiek zoals uiteengezet in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

Ad1. Past de nieuwe functie in de omgeving?

Al langere tijd wordt gewerkt aan de realisatie van de Amstelcampus. Dit project komt gefaseerd tot stand. De omgeving van het plangebied heeft inmiddels al een overwegende onderwijsfunctie. De onderwijsvoorziening van het Rhijnspoorgebouw sluit hier op aan. Daarbij geldt dat de onderwijslocatie in de directe nabijheid ligt van o.a. het metrostation Weesperplein. Dit is van belang voor het goed kunnen functioneren van deze functie op deze locatie. Geconcludeerd wordt dat de onderwijsfunctie van het plangebied, een passende functie is op deze locatie.

Ad2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Het plangebied ligt in het gebied 'Oosteramstel'. Dit gebied en het aansluitende gebied direct ten noorden van het plangebied (omgeving metrohalte Weesperplein) laat zich karakteriseren als gebied met functiemenging. In dergelijk gebieden zijn



Functiekaart omgeving

milieubelastende en milieugevoelige functies op korte afstand van elkaar gesitueerd. In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” is een aparte lijst opgenomen die specifiek gericht is op de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten binnen gebieden met functiemenging. Bij toepassing ervan wordt niet gewerkt met richtafstanden, maar met het principe van aanpandigheid en bouwkundige afscheiding. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen.
Betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen.
Betreft activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
- Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.
Betreft activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor de toelaatbaarheid van deze activiteiten gelden de volgende randvoorwaarden:

- 1 het gaat om kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- 2 de productie en/of laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- 3 de activiteiten (inclusief opslag) geschieden hoofdzakelijk inpandig;
- 4 activiteiten uit categorie C beschikken daarnaast over een goede aansluiting op de hoofdinfrastructuur.

Volgens de VNG-publicatie valt de onderwijsvoorziening in het plangebied onder categorie B. Concreet betekent dit dat deze functie toelaatbaar is op deze locatie, mits er sprake is van een bouwkundige scheiding tussen ruimten waarin de functies worden uitgeoefend en de nabijgelegen hindergevoelige woonruimten. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Het gebouw in het plangebied wordt niet tegen woningen aangebouwd, maar tegen een onderwijsvoorziening. Het betreft een uitbreiding van een bestaande onderwijsvoorziening. Dit betekent dat de nieuwe functie, op deze locatie milieuplanologisch gezien, passend is.

Conclusie m.b.t. bestemmingen op deze locatie

Het aspect ‘milieuzonering’ vormt voor uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan geen belemmering.

4.1.3 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het Vuurwerkbesluit en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) en het Besluit

Externe Veiligheid Buisleidingen zien toe op transportroutes met gevaarlijke stoffen en op transport via buisleidingen.

In het wettelijk kader en externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in twee soorten risico's, namelijk plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). PR en het GR dienen elk een andere doelstelling. Het PR heeft te maken met de veiligheid van de risicobron (technisch systeem) en is bedoeld voor de burger / gebruiker als individu. Het GR zegt iets over de inrichting van de ruimte rond de risicobron en is bedoeld voor de bestuurder.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die een jaar lang permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10⁻⁶). Dat betekent dat een omwonende van bijvoorbeeld een gevaarlijke fabriek, maximaal maar ééns per 1 miljoen jaar mag komen te overlijden als gevolg van een ongeluk in die fabriek.

Groepsrisico

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. De oriëntatiewaarde wordt uitgedrukt in een risicocurve. De oriëntatiewaarde houdt in dat het bevoegd gezag in situaties daarboven gemotiveerd kan afwijken. Er kunnen redenen zijn dat een gemeente meer of juist minder risico's accepteert. De gemeente is verplicht om een belangenafweging te maken. Dit is de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij spelen onder andere de zelfredzaamheid, vluchtwegen, economische en maatschappelijke belangen een rol.

Situatie plangebied

In en in de directe omgeving van het plangebied bevindt zich geen Bevi-inrichting⁸. Ook vindt er geen gevaarlijke stoffentransport plaats over de weg, het water of per aardgasbuisleiding. Wel mogen gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de spoorlijn tussen het Amstelstation en Muiderpoort. Het plangebied ligt op meer dan 700 meter van deze transportlijn en ligt daardoor ver buiten het invloedsgebied.

Conclusie

Het aspect 'externe veiligheid' is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

⁸ Bron: Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; Projectnummer 20535; 17 maart 2010.

4.1.4 Milieuhygiënische bodemkwaliteit

Inleiding

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming zal moeten worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie ook toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

Situatie plangebied

In de periode mei-juni 2013 is bodemonderzoek uitgevoerd door Caubergh-Huygen.

Uit de rapportage van het onderzoek⁹ is het volgende op te maken:

In de grond en in het grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten gemeten van de parameters waarop is geanalyseerd. Vrijgekomen grond komt naar verwachting voor hergebruik in aanmerking.

In één grondmonster (afkomstig van de sterk puinhoudende bovengrond ter plaatse van het onverharde, noordoostelijke terreindeel), zijn drie stukken amositeasbest in de fractie 4-8 mm aangetroffen. Deze leiden tot een gewogen asbestconcentratie van 76 mg/kg ds. De hergebruikswaarde voor asbest in de grond van 100 mg/kg ds wordt evenwel niet overschreden. Opgemerkt wordt dat conform de NEN 5707 uitspraken over de gemiddelde concentratie aan asbest in de grond, gebaseerd moeten zijn op een nader onderzoek. Er wordt dan ook aanbevolen om voor een deel van het terrein een nader onderzoek naar asbest te verrichten. De in onderhavig onderzoek gemeten asbestconcentratie overschrijden weliswaar de hergebruikswaarde niet, maar om uitvoeringsrisico's tijdens grondwerkzaamheden te voorkomen, dient de asbestconcentratie door middel van een nader onderzoek te worden vastgesteld. Behoudens het aanbevolen nader asbestonderzoek, vormen de onderzoeksresultaten geen belemmering voor de voorgenomen grondwerkzaamheden.

Conclusie

Bouwwerkzaamheden worden na vaststelling van het bestemmingsplan uitgevoerd.

Nader onderzoek ter voorkoming van uitvoeringsrisico's tijdens grondwerkzaamheden, is aan de orde in het kader van de uitvoering. Dit valt buiten de kaders van de bestemmingsplanprocedure. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is van dien aard dat de locatie geschikt is voor de beoogde functie. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.1.5 Geluid

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bebouwing niet hoger mag zijn dan 48 dB, dan wel een nader vast te stellen hogere waarde. Wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur hebben op grond van de Wet geluidhinder geen wettelijke onderzoekszone.

⁹ Rapportage milieuhygiënische bodemonderzoek 'Rhijnspoorgebouw' te Amsterdam; Caubergh-Huygen; referentie 20130781; d.d. 18 juni 2013.

Situatie plangebied

Het bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van een onderwijsvoorziening. Onderwijsgebouwen worden in de Wet geluidhinder aangemerkt als geluidgevoelig. De nieuwbouw ligt op circa 20 m van de as van de Mauritskade en 50 m van de as van de Wibautstraat. Beide wegen hebben hier meer dan 3 rijstroken. De onderzoekszone bedraagt in dat geval 350 m. Dit betekent dat voor deze geluidgevoelige bestemming onderzoek naar gevelbelasting nodig is. Op basis van onderzoek¹⁰ dat voor eerdere nieuwbouw van de Amstelcampus is uitgevoerd voor een gebouw die ook binnen de onderzoekszones van de Wibautstraat en de Mauritskade ligt, wordt een gevelbelasting verwacht die hoger zal zijn dan 48 dB. Dit blijkt ook uit het onderzoek in het kader van de MER-beoordeling. Bij die nieuwbouw is gekozen voor een gevelontwerp zonder te openen delen. Dergelijke gevels zijn in overeenstemming met de Wet geluidhinder, als “dove” gevels te classificeren. In dat geval hoeft de geluidsbelasting op deze gevels niet te worden getoetst aan de geluidsgrenswaarden. In navolging van de ervaringen die zijn opgedaan bij het ontwerp van onderwijsgebouwen elders op de Amstelcampus, kiest de Hogeschool van Amsterdam ervoor om het Rhijnspoorgebouw eveneens van dove gevels te voorzien. Dit houdt in dat geen hogere waarde procedure nodig is om het onderwijsgedeelte te realiseren. De geluidsbelasting op het kantoorgedeelte van het onderwijsgebouw hoeft als niet-geluidgevoelig object in het kader van dit bestemmingsplan niet getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidshinder. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning, wel rekenschap dient te worden gegeven aan de eisen die het Bouwbesluit stelt aan de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie. Dit om te kunnen voldoen aan de eisen die worden gesteld aan de binnenwaarden.

Conclusie beoordeling op grond van de Wet geluidhinder

In het gebouwontwerp dient op grond van de kaders van de Wet geluidhinder rekening te worden gehouden met het wegverkeerslawaai van de Mauritskade en de Wibautstraat door de gevel uit te voeren als dove gevel. Dit wordt als voorwaarde voorgeschreven in de regels van dit bestemmingsplan.

Goede ruimtelijke ordening

Hoewel wettelijk niet verplicht, is voor dit project onderzoek verricht naar de gevolgen van de nieuwbouw voor wat betreft reflectie van geluid afkomstig van wegverkeer op bestaande wegen. Dit om te beoordelen wat het geluidsreflectie-effect is van de nieuwbouw ter plaatse van bestaande woningen tegenover de nieuwbouw. Het gaat hierbij dus om het verschil in geluidsbelasting op de gevel van bestaande woningen in de situatie zonder nieuwbouw en de situatie met nieuwbouw waar mogelijk een reflectie-geluidseffect kan worden verwacht. Uit het onderzoek¹¹ volgt dat de

¹⁰ *Amstelcampus te Amsterdam, locatie Wibaut Nieuwbouw Wibaut Onderwijsgebouw en Wibaut Studentenwoningen, akoestisch onderzoek inzake de geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructie ten gevolge van wegverkeer; Peutz; rapportnummer SAA 745-3 d.d. 30 oktober 2009.*

¹¹ *Notitie Amstelcampus te Amsterdam- onderzoek toename geluidbelasting als gevolg van het bouwplan Rhijnspoorgebouw Amstelcampus te Amsterdam; Peutz; d.d. 23 augustus 2013; Ref. SD/SD/KS/SAZ 745-1-NO.*

geluidbelasting op de gevel van de bestaande woningen aan de Spinozastraat niet zal toenemen. Aan de Huddekade is wel sprake van een gering verschil. Hier is namelijk voor de situatie met Rhijnspoorgebouw berekend dat de gevelbelasting maximaal 0,3 dB hoger is dan in de situatie zonder Rhijnspoorgebouw. Een dergelijke verhoging met 0,3 dB is zeer gering en doorgaans niet hoorbaar. In de notitie wordt dan ook gesteld dat de nieuwbouw niet tot een waarneembare verhoging van de geluidbelasting zal leiden en dat er daarom geen extra geluidsoverlast zal zijn als gevolg van reflectie van wegverkeersgeluid op de nieuwbouw.

Conclusie beoordeling 'goede ruimtelijke ordening'

Er is geen wettelijke norm voor de maximale toename van geluid als gevolg van reflectie van geluid van verkeer op bestaande wegen op een nieuw te realiseren gebouw. Onderzoek is verricht om redenen van 'goede ruimtelijke ordening' waarbij beoordeeld wordt wat de gevolgen zijn van de nieuwbouw op het woon- en leefklimaat. Uit onderzoek naar de gevolgen van de nieuwbouw is gebleken dat ter plaatse van bestaande woningen aan de Huddekade, maximaal een verhoging optreedt van de gevelbelasting van 0,3 dB als gevolg van reflectie van wegverkeersgeluid op bestaande wegen. Een dergelijke geringe verhoging wordt aangemerkt als niet waarneembaar. Dit maakt dat de nieuwbouw op deze locatie, wat reflectie betreft, inpasbaar is op deze locatie.

Algehele conclusie

De nieuwbouw is voor wat betreft het aspect geluid, inpasbaar op deze locatie, met dien verstande dat de bepalingen van de Wet geluidhinder aanleiding zijn om in het gebouwonwerp rekening te houden met het wegverkeerslawaai van de Mauritskade en de Wibautstraat. Dit door de gevel uit te voeren als dove gevel. Dit wordt ter waarborging, als voorwaarde voorgeschreven in de regels van dit bestemmingsplan.

4.1.6 Lucht

Wettelijk kader

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

NSL en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in

betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM. De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor hotels en bedrijfsverzamelgebouwen, zoals een broedplaats. Om voor die functies te bepalen wat de bijdrage is als gevolg van de verkeersgeneratie, is de NIBM-rekentool beschikbaar.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Goede ruimtelijke ordening

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is om het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is, significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de "Handreiking Reken aan Luchtkwaliteit, Actualisatie 2011" is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Beleidskader - Amsterdam

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

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 (zwarte) dieselveertuigen 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.

Situatie plangebied

Beoordeling (N)IBM

De realisatie van het Rhijnspoorgebouw is het laatste grote bouwproject van het project 'Amstelcampus'. De verschillende deelprojecten van de Amstelcampus liggen in het gebied 'Oosteramstel' en zijn in gezamenlijkheid beoordeeld in de aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort¹².

Onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit was hierin een onderdeel. Dat onderzoek is in 2012 geactualiseerd¹³ door de gewijzigde inzichten in de uitvoering van het programma voor dit gebied en de verkeersontwikkelingen in dit gebied door te rekenen met de actuele achtergrondwaarden en emissiefactoren in de luchtkwaliteitsmodellen van het RIVM. Belangrijkste conclusie uit het verkeersonderzoek voor wat betreft de corridorfunctie op de Wibautstraat is dat met de groene golf en de voldoende opstelcapaciteit op kruispunten door de herinrichting de doorstroming in 2022 niet onder druk komt te staan. Wel blijft bij het Amstelstation de afwikkelingsnelheid en de doorstroming van het openbaar vervoer op het Hoofdnet OV ter plaatse van de kruising Julianalaan/Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg een aandachtspunt. Uit de geactualiseerde luchtkwaliteitsberekeningen blijkt evenwel dat de gewijzigde emissiefactoren en achtergrondwaarden en het stagnerend verkeer op de Overzichtsweg nog steeds 'Niet In Betekende Mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De eerdere conclusie in de m.e.r.-beoordeling maart 2010 met betrekking tot de luchtkwaliteit blijft geldig. Het bijgestelde programma Wibaut aan de Amstel is nog steeds in overeenstemming met de normen die gesteld worden aan de luchtkwaliteit.

Gevoelige bestemming in onderzoekszone

Voorliggend plan ziet toe op de realisatie van een onderwijsvoorziening / school. Een dergelijke bestemming is in de AMvB gevoelige Bestemmingen aangemerkt als

¹² Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; Projectnummer 20535; 17 maart 2010.

¹³ Actualisatie m.e.r.-beoordeling Oosteramstel en Amstelpoort van maart 2010; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; Documentnummer 178192/alx; d.d. 30 oktober 2012.

“gevoelige bestemming”. Dit betekent dat de onderwijsvoorziening op minimaal 50 meter van een provinciale weg en minimaal 300 meter van een rijksweg mag worden gerealiseerd. Aan deze afstandseisen wordt voldaan.

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.

Beoordeling goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is niet alleen naar het gehele gebied ‘Oosteramstel’ en de ontwikkelingen daarin gekeken (zie hiervoor onder beoordeling (N)IBM), maar ook naar de luchtkwaliteit in het plangebied zelf. Dit om te bepalen of onacceptabele gezondheidsrisico’s kunnen worden uitgesloten. In het onderzoek¹⁴ dat in 2012 door het Ingenieursbureau is uitgevoerd zijn de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) weergegeven, onder andere voor straten in de directe omgeving van het plangebied. Voor de rekenjaren 2015 en 2020 is de luchtkwaliteit berekend met verkeerscijfers van 2022 in prognosejaar 2020 bij autonome ontwikkeling en bij planrealisatie. De rapportage van het onderzoek is een bijlage bij deze toelichting. Hierin zijn voor de meest nabijgelegen locatie ‘Wibautstraat bij Boerhaavestraat’ de volgende waarden weergegeven:

jaar	Wibautstraat bij Boerhaavestraat – Autonome ontwikkeling	
	Fijn stof (PM ₁₀) in ug/m ³	Stikstofdioxide (NO ₂) in ug/m ³
2015	19,9	35,3
2020	18,8	28,5

jaar	Wibautstraat bij Boerhaavestraat – Bij planrealisatie	
	Fijn stof (PM ₁₀) in ug/m ³	Stikstofdioxide (NO ₂) in ug/m ³

¹⁴ *Notitie Actualisatie van het luchtkwaliteitsonderzoek voor het projectgebied WADA; Ingenieursbureau gemeente Amsterdam; Documentnummer 175734; Projectnummer 20784; Datum 27 juli 2012.*

2015	19,9	35,5
2020	18,8	28,6

De berekeningen die door het Ingenieursbureau zijn uitgevoerd maken duidelijk dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen onder de grenswaarden van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liggen. Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Advies GGD in relatie tot Amsterdams beleidskader

Door de GGD Amsterdam is advies uitgebracht over het plan. Het advies¹⁵ 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.

Conclusie

Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het

¹⁵ Advies GGD Rhijnspoorgebouw Amstel Campus; d.d. 26-02-2014

bestemmingsplan.

4.2 Water

4.2.1 Watertoets

Met behulp van de watertoets wordt getoetst of bij nieuwe plannen aan de waterhuishouding voldoende aandacht is besteed. Uitgangspunt van de watertoets is dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder samen werken aan het ruimtelijk plan, waarbij het wateraspect volledig wordt ingevuld. In de dagelijkse praktijk van de ruimtelijke ordening is de positie van de waterbeheerder met de introductie van de watertoets sterker geworden. Het resultaat van de watertoets wordt beschreven in de waterparagraaf van het bestemmingsplan. Hierin wordt ingegaan op het waterbeleid, de bestaande waterhuishoudkundige situatie, een beoordeling van de effecten op de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de maatregelen die genomen (moeten) worden voor het waarborgen van een goede waterhuishouding.

4.2.2 Waterparagraaf

De waterparagraaf is opgesteld door het advies- en ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam (IBA). Het document is een bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan. Voor de volledige inhoud wordt verwezen naar de bijlage¹⁶. Hieruit blijkt het volgende:

Waterkeringen

Het plangebied ligt binnen Dijkkring 14. Voor deze Dijkkring is in de Waterwet een overstromingsrisico vanuit rivieren en de zee bepaald van 1/10.000 jaar. De waterkering die het meest nabij het plangebied ligt, is de waterkering onder de Huddekade, ten noorden van de Singelgracht. De Huddekade vormt een secundaire indirecte verholten waterkering. De waterkering zorgt voor een compartimentering van de boezem: de waterkering scheidt de Stadsboezem en de Amstelland boezem, die beiden hetzelfde streefpeil van NAP – 0,40 m hebben. Het plangebied ligt op minimaal 75 m afstand van de dichtstbijzijnde waterkering bij de Huddekade. De voorgenumen ontwikkelingen binnen het plangebied vallen ruim buiten de verschillende beschermingszones van de waterkering.

Oppervlaktewater

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Er vinden dan ook geen ingrepen in het bestaande oppervlaktewatersysteem plaats. Ten noorden van het plangebied bevindt zich op een afstand van circa 50 m het meest nabijgelegen oppervlaktewater: de primaire watergang Singelgracht. Ten westen van het plangebied ligt de rivier de Amstel; eveneens een primaire watergang. Beide watergangen hebben een streefpeil van NAP - 0,40 m.

Voor de eindsituatie stelt waterbeheerder Waternet/AGV de volgende eisen aan het plangebied:

¹⁶ Waterparagraaf Rhijnspoorplein; Het advies- en ingenieursbureau van Amsterdam; projectnr 55704; Versie d.d. 12 juli 2013.

- Wanneer het verharde oppervlak in stedelijk gebied met meer dan 1.000 m² toeneemt, moet er oppervlaktewater worden aangelegd in hetzelfde watersysteem ter grootte van 10% van de verhardingstoename. De compensatie moet in beginsel worden gerealiseerd vóórdat de verharding plaatsvindt.

De netto toename aan verhard oppervlak in het plangebied is 2.970 m². Dit is als volgt bepaald:

- De footprint van de nieuwbouw heeft een oppervlak van 3.070 m².
- De oppervlakte van het plein (Rhijnspoorplein west) voor de nieuwbouw is 850 m².
- Op de Amstelcampus zijn delen die eerst verhard waren, nu onverhard. Dit is een verbetering voor de waterhuishoudkundige situatie. Deze 'ontharding' heeft omvang van 200 m² ter plaatse van Rhijnspoorplein oost van 750 m² ter plaatse van de groenzone Roeterseiland. In totaal mag de oppervlakte waarover de compensatie wordt berekend, worden gereduceerd met 950 m².
- De toename van de verharding is $3.070 \text{ m}^2 + 850 \text{ m}^2 - 950 \text{ m}^2 = 2.970 \text{ m}^2$.

De toename aan verhard oppervlak moet gecompenseerd worden met minimaal 297 m² (10% van 2.970 m²) te realiseren oppervlaktewater of, indien dit niet of slechts gedeeltelijk mogelijk is, met bergingsvoorzieningen. De mogelijkheden in de omgeving zijn zeer beperkt, omdat het oppervlaktewater vooral bestaat uit grachten met daarnaast een niet al te ruim straatprofiel met bestaande bebouwing. Er is daarom gekozen voor compensatie elders, namelijk in Diemen. Hierover heeft onder ander op 8 juli 2013 overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Diemen en het Ingenieursbureau. De gemeente Diemen wil een natuurvriendelijke oever realiseren langs de watergang die de oostelijke begrenzing van bedrijventerrein 'De Sniep' vormt. Deze watergang maakt onderdeel uit van de Amstelboezem. Als compensatie voor de verhardingstoename in het plangebied van het Rhijnspoorgebouw kan op deze locatie in de Amstelboezem extra oppervlaktewater worden gerealiseerd. De natuurvriendelijke oever wordt gerealiseerd in 2014 in de vorm van een plas-dras oever. De netto toename van oppervlaktewater bedraagt circa 420 m². Van deze 420 m² wordt 100 m² gebruikt als verhardingscompensatie voor een in Diemen te realiseren busbaan. Er blijft 320 m² over als compensatiemogelijkheid voor ontwikkelingen elders in de Amstelboezem. Voorliggende ontwikkeling van het Rhijnspoorgebouw maakt gebruik van die mogelijkheid. De oppervlakte van 320 m² is voldoende om de totale netto verhardingstoename van de Rhijnspoorgebouwon ontwikkeling te compenseren.

Grondwater

In 2011/2012¹⁷ is een grondwatertoets uitgevoerd om de mogelijke veranderingen van de grondwaterstanden als gevolg van de projectontwikkelingen rondom de Wibautstraat inzichtelijk te maken. Zo is gecontroleerd of voldaan wordt aan de gemeentelijke grondwaternorm en is nagegaan of in omliggende gebieden met bestaande bouw geen, of slechts verwaarloosbare verslechtering van de grondwatersituatie optreedt. Voor deze grondwatertoets is in 2011 een grondwatermodel opgesteld voor de toen geldende situatie. Uit controle volgt dat het grondwatermodel uit 2011 nog steeds actueel is voor de huidige situatie en de

¹⁷ Grondwatertoets Wibautstraat; Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau; projectnummer 40337; versie 4; d.d. 24-4-2012.

bouwplannen in het plangebied. In de modelberekeningen voor de grondwatertoets in de eindsituatie is het gehele plangebied al onderkelderd meegenomen. De kelder sluit in de berekeningen volledig de freatische laag af. Uit de modelberekeningen blijkt dat de kelder onder het Rhijnspoorgebouw een invloed van minder dan 0,05 m op de freatische grondwaterstand heeft. Rekening houdend met klimaatverandering is de invloed van de kelder op de freatische grondwaterstand eveneens minder dan 0,05 m. Het ontwateringsniveau direct naast het plangebied komt hiermee na realisatie van de kelder onder het Rhijnspoorgebouw tijdens een maatgevend gemiddelde hoogste grondwaterstand situatie (GHG-situatie) op circa 0,75 m te liggen.

Door klimaatverandering komt in de toekomst de GHG in de omgeving van het plangebied naar verwachting circa 0,1 m hoger te liggen. De minimale ontwatering na realisatie van de kelder onder het Rhijnspoorgebouw komt hiermee op circa 0,65 m te liggen. In beide gevallen wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen.

De modelresultaten onderbouwen de conclusies uit een eerdere grondwaterstudie en zijn ook te verwachten op basis van de lokale omstandigheden. De stroomsnelheid van het grondwater in het plangebied is namelijk gering. Hierdoor zijn geen grote opstuwings- of luwte-effecten te verwachten als gevolg van ondergrondse constructies. Bovendien kan het grondwater in alle richtingen probleemloos afstromen richting de drainerende elementen, ook na realisatie van de kelder onder het Rhijnspoorgebouw.

De houten paalfunderingen in de omgeving van het plangebied vallen niet langdurig droog als gevolg van aanleg van de kelder onder het Rhijnspoorgebouw. De grondwaterdekking op bovenkant houten paalfundering is in de huidige situatie circa 0,2 m tijdens de maatgevende gemiddelde laagste grondwaterstandsituatie (GLG-situatie) en in de eindsituatie circa 0,15 à 0,2 m. Belangrijk is om deze grondwaterdekking ook in de bouwsituatie te handhaven en om in de eindsituatie te verifiëren dat de grondwaterdekking voldoende is. Hiervoor is inmeting en monitoring van de houten funderingen en de freatische grondwaterstand bij de panden op de hoek Swammerdamstraat / Mauritsstraat noodzakelijk.

Voor bomen in de omgeving van het plangebied is de ontwatering minimaal maar nog wel levensvatbaar. In de omgeving van de projectlocatie bevinden zich enkele permanente grondwateronttrekkingen in de vorm van Warmte Koude Opslag-installaties (WKO-installaties). Deze installaties zijn werkzaam in diepgelegen watervoerende pakketten. De ontwikkelingen in het plangebied vinden in de freatische laag plaats en hebben geen invloed op WKO-installaties in de omgeving.

In 2008 is de grondwaterkwaliteit in het plangebied vastgesteld door monsternamen uit één peilbuis. Hieruit blijkt dat het grondwater sterk verontreinigd is met arseen. Het hoge gehalte aan arseen wordt beschouwd als een natuurlijk gehalte. In de eindsituatie hebben de ontwikkelingen in het plangebied geen invloed op de grondwaterkwaliteit.

Het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringmiddelen (drains) is niet toegestaan. Ondergrondse constructies, zoals kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd. Polderconstructies zijn niet toegestaan.

Hemelwater

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. In de eindsituatie sluit de hemelwaterafvoer van het plangebied en de hier aanwezige bebouwing aan op het in het plangebied aanwezige hemelwaterriool. Vanwege de voorgenomen bouwwerkzaamheden moet het bestaande hemelwaterriool omgelegd worden. Ook dient een monitoringsplan te worden opgesteld om de in het plangebied aanwezige hoofdpersleiding en het gemaal te bewaken tijdens de bouwwerkzaamheden.

Voor de afvoer van hemelwater geldt het volgende beleid:

- Hemelwater wordt waar mogelijk niet via de riolering afgevoerd naar de zuivering, maar zoveel mogelijk geïnfiltreerd of afgevoerd naar het oppervlaktewater.
- Zo nodig wordt het hemelwater lokaal gezuiverd, bijvoorbeeld in wadi's of ander voorzieningen.
- Zo mogelijk wordt het hemelwater vertraagd afgevoerd. Dit ontlast het oppervlaktewatersysteem tijdens piekbuien, omdat er dan minder water afstroomt. Hemelwater kan tijdelijk geborgen worden in vijvers, wadi's, oeverzones, groene en blauwe daken, infiltratievoorzieningen enzovoort.
- Voor het vergroten van de mogelijkheden om water vast te houden in de bodem en het oppervlaktewater is het gewenst om zoveel mogelijk oppervlak onverhard te laten, hemelwaterdoorlatende of –vasthoudende verharding toe te passen (bijvoorbeeld ZOAB), en overtollige verharding te verwijderen.
- Zo mogelijk wordt hemelwater (her)gebruikt.
- Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan, dient het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen te worden. Daarnaast dient bij het beheer zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater.

Bovenstaande maatregelen worden voor zover mogelijk in acht genomen bij de uitwerking van het bouwplan. Het uitwerken van het bouwplan vindt plaats in het stadium na vaststelling van het bestemmingsplan. Deze maatregelen vallen derhalve buiten de kaders van de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.2.3 Conclusie

Voor dit bestemmingsplan geldt dat onderzoek en overleg met de waterbeheerder heeft plaatsgevonden in het kader van de wettelijk verplichte watertoets. Het resultaat van deze watertoets is de realisatie van watercompensatie elders in de Amstelboezem, ter compensatie van de toename van het verharde oppervlak in het plangebied. Ook heeft de watertoets inzicht opgeleverd in de maatregelen waar, na vaststelling van het bestemmingsplan, in de verdere planvorming en uitwerking van het bouwplan rekening mee moet worden gehouden. Dergelijke ontwerp- en monitoringsaspecten staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Het aspect 'water' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.3 Ecologie

4.3.1 *Beleid*

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming.

Bij gebiedsbescherming is er onderscheid gemaakt tussen de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In de Natuurbeschermingswet 1998 worden Natura 2000-gebieden en beschermde Natuurmonumenten beschermd. De EHS is niet opgenomen in de natuurwetgeving, maar dient bij de planologische afweging te worden meegenomen.

Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. Soortenbescherming is altijd van toepassing. De Flora- en faunawet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Flora- en faunawet.

4.3.2 *Situatie plangebied*

In mei 2013 is door de Dienst Ruimtelijke Ordening een verkennend onderzoek uitgevoerd. Het verkennend onderzoek was aanleiding voor het uitvoeren van een nader onderzoek naar vleermuizen. In de rapportage van het nader onderzoek zijn alle onderzoeksgegevens en resultaten uiteengezet. Uit de rapportage¹⁸ van het onderzoek is het volgende op te maken:

Gebiedsbescherming

Het plan bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. IJmeer-Markermeer op vijf, Twiske en Varkensland op acht kilometer en de Botshol op elf kilometer zijn de meest nabijgelegen Natura2000 gebieden. Gezien de ligging van het plangebied (grote afstanden, aanwezigheid van tussenliggende elementen waardoor geen sprake is van lichtuitstraling, geluidsuitstraling, etc.), zijn negatieve effecten op Natura2000-gebieden uitgesloten. Verder geldt dat het plangebied niet in de Ecologische Hoofdstructuur ligt. De meest nabijgelegen gebieden die wel deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur zijn Amstelland en het Amsterdamse Bos. Het bouwplan zal gezien de ligging ten opzichte van die gebieden (grote afstanden, aanwezigheid van tussenliggende elementen waardoor geen sprake is van lichtuitstraling, geluidsuitstraling, etc.), geen effecten hebben op die gebieden. Dit geldt ook voor de gebieden die deel uitmaken van Nationaal Landschap, de Hoofdstructuur van Amsterdam en ecologische structuur van Amsterdam. Het plangebied maakt ook van die gebieden geen deel uit. Geconcludeerd wordt dat het aspect 'gebiedsbescherming' geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

¹⁸ *Natuurwaardenonderzoek bestemmingsplan Rhijnspoorplein, uitgebreid voor BREEAM-kwalificatie; Dienst Ruimtelijke Ordening; september 2013.*

Soortbescherming

Zoogdieren

Het plangebied is niet bereikbaar door zoogdieren, uitgezonderd vleermuizen.

Vleermuizen

Het gemaalgebouw heeft dikke betonnen muren en diepe kelders met constante temperaturen. Het gebouw is via ventilatieroosters toegankelijk voor vleermuizen. Het zou dus kunnen dienen als winterverblijfplaats. Er zijn diepe kelders onder het maaiveld, waar vleermuizen zouden kunnen verblijven. Bij een bezoek aan het gebouw zijn er geen aanwijzingen aangetroffen dat vleermuizen het gebouw gebruiken, lang niet alle mogelijke ruimtes konden worden onderzocht. Dit is aanleiding geweest om een nader onderzoek uit te voeren volgens het vleermuizenprotocol van maart 2013. In navolging hiervan is in augustus 2013 tweemaal geobserveerd om de vliegactiviteit van vleermuizen waar te nemen. Er zijn geen vleermuizen waargenomen. Aanwijzingen dat het voormalige gemaalgebouw als winterverblijfplaats gebruikt wordt, zijn er niet. De structuren voor vliegroutes en foeragegebied voor vleermuizen ontbreken.

Broedvogels

De struiken zijn matig geschikt als broedbiotoop voor een enkele vogel. Tijdens een aantal veldbezoeken in het voorjaar (bezoeken in april, mei en juni 2013) is geen enkele vogel waargenomen, maar er zou een merel of een heggenmus in de toekomst kunnen gaan broeden. De onderzoeker adviseert om die reden om in de planning van werkzaamheden in de periode maart-augustus er voor te zorgen dat het groen in de wintermaanden (november-februari) verwijderd wordt. Het voormalige gemaal heeft geen mogelijkheden om onderdak aan vogels te bieden.

Vissen/Amfibieën

Voor kikkers en padden is het plangebied onbereikbaar. Verder is er geen geschikt biotoop voor amfibieën, er is geen water. Er is geen water geschikt voor vissen.

Flora

Beschermde planten en planten van de Rode lijst zijn niet aangetroffen. Het braakliggende terrein is niet geschikt voor beschermde planten, zoals rietorchis. Een beschermde soort die nog wel eens op dit soort ruderaal terreinen voorkomt is de gele helmbloem. Deze is niet waargenomen.

Analyse

Het plangebied bestaat uit stedelijk gebied en is onbereikbaar voor grondgebonden dieren. Er is voor de meeste diersoorten geen geschikt leefgebied. Ecologische verbandingen met groengebieden in de omgeving zijn er niet. Het aandachtspunt dat er is, namelijk het in de planning van werkzaamheden in de periode maart-augustus rekening houden met het verwijderen van groen in de wintermaanden (november-februari), is praktisch gezien uitvoerbaar. Geconcludeerd wordt dan ook dat het aspect 'soortbescherming' voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan geen belemmering is.

Conclusie

Het aspect 'ecologie' vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan geen belemmering.

4.4 Archeologie

Beleidskader

Landelijk beleid - Verdrag van Malta

Het is in Nederland verplicht om bij ruimtelijke besluitvorming de archeologische belangen mee te wegen. In 1992 is in Valletta het Verdrag van Malta ondertekend door Nederland. De belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn het streven naar behoud in de bodem (behoud in situ), het vroegtijdig betrekken van archeologie in ruimtelijke ordeningsprocessen en tenslotte, wanneer behoud in situ niet mogelijk is, het "de verstoorder betaalt" principe. Na het ondertekenen van dit verdrag werd, in afwachting van de implementatie in de Nederlandse wetgeving, steeds vaker al "in de geest van Malta" gehandeld.

De Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ, 1 september 2007)

Deze wet is in feite de implementatie in de Nederlandse wet van het Verdrag van Malta inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed. Dit geldt voor iedereen die bodemingrepen gaat (laten) uitvoeren: zowel particulieren als bedrijven, projectontwikkelaars en (lokale) overheden.

Situatie plangebied

Bureauonderzoek, archeologische verwachting en beleid

In 2010 is door Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) archeologisch bureauonderzoek¹⁹ uitgevoerd naar de locatie van de Amstelcampus. Doel van het onderzoek was het in beeld brengen van het cultuurhistorisch verleden om op basis daarvan een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem mogelijk aanwezig kunnen zijn. Dit ligt ten grondslag aan de beleidskaart die is opgesteld voor het al dan niet voorschrijven van nader veldonderzoek. Uit het onderzoek is op te maken dat de locatie van het Rhijnspoorgebouw in een gebied ligt met een lage en negatieve verwachting. Archeologische resten worden hier niet verwacht. Dit betekent dat nader onderzoek voor dit bestemmingsplan niet nodig is.

Conclusie:

Het aspect 'archeologie' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.5 Cultuurhistorie

4.5.1 ***Wettelijk kader***

Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, wordt per 2012 aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening toegevoegd dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond, maar ook met waarden boven de grond. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten maken van de cultuurhistorie in een bestemmingsplangebied, en daar conclusies aan

¹⁹ Archeologisch bureauonderzoek; Gemeente Amsterdam – Bureau Monumenten & Archeologie; BO 10-074; d.d. augustus 2010.

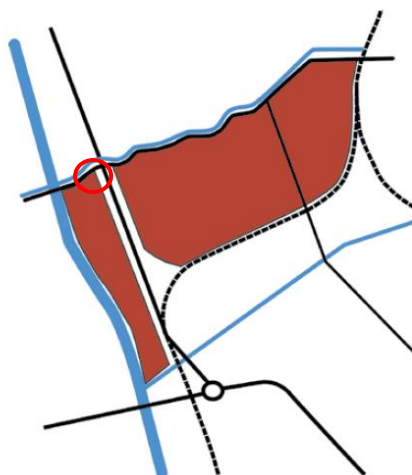
moeten verbinden voor het bestemmingsplan. Met navolgende paragraaf wordt daar invulling aangegeven.

4.5.2 Cultuurhistorische beschrijving Wibautstraat

In het beleidsdocument “Toekomst met geschiedenis” (1 februari 2010) van het stadsdeel zijn cultuurhistorische beschrijvingen opgenomen van het deel van Amsterdam waar het plangebied onderdeel van is. Het plangebied ligt in de beschreven gebieden “19de eeuwse Ring”, “Wibautstraat” en “Weesperzijdebuurt”. De cultuurhistorie van deze gebieden is hierin als volgt beschreven:

19de eeuwse Ring

De 19de eeuwse Ring is de stedelijke uitbreiding die grofweg tussen 1865 en 1920 tot stand kwam. Deze beslaat een groot deel van het gebied binnen de ring van Amsterdam, waaronder Westerpark, Oud-West, Oud-Zuid, Zeeburg en natuurlijk Oost-Watergraafsmeer. De 19de eeuwse Ring is in relatief korte tijd gebouwd, waardoor één samenhangend stadsbeeld is ontstaan.



19^e eeuwse ring (met rood omcirkeld de ligging van het plangebied)



Plan Kalf (met rood omcirkeld de ligging van het plangebied)

De structuur van de 19de eeuwse Ring heeft haar oorsprong voornamelijk in het uitbreidingsplan van 1877, ontworpen door directeur Publieke Werken Ir. J. Kalf en stadsingenieur J.G. van Niftrik. Het plan was meer een raamwerk dan een gedetailleerd ontwerp. Het bestaande slotenpatroon was maatgevend in het ontwerp. Straten werden over gedempte sloten gelegd en daartussen verrezen gesloten bouwblokken. Met het gebruik van gesloten bouwblokken ontstond een strikte scheiding van openbaar en privé. Omdat het slotenpatroon als uitgangspunt diende, is er vaak sprake van lange rechte straten met incidentele knikken. Deze duiden dus op de oorspronkelijke landschapsstructuur. In de Oosterparkbuurt, Weesperzijdebuurt en Dapperbuurt is dit patroon nog duidelijk te herleiden.

De invulling van het raster op basis van het slotenpatroon bestond uit gesloten bouwblokken van vier tot vijf lagen. De bebouwing werd vaak perceelsgewijs, meestal in series van twee of drie panden, ontwikkeld. Later in deze bouwperiode ontstonden er meer bouwblokken als geheel. Het straatbeeld werd verfraaid door gebruik van erkers en torenopbouwjes. Uitkragende daklijsten en goten zijn dan zeer bepalend in het straatbeeld. De straatwand bestaat weliswaar uit individuele panden of (grotere)

series of ensembles, maar deze is meer één geheel dan bijvoorbeeld de gevelwanden in de binnenstad. De kopse kanten van de bouwblokken kregen vaak een symmetrische compositie. De openbare gebouwen werden, anders dan in de tijd van Berlage, niet ingezet als een stedenbouwkundige accent. Scholen en bedrijfsgebouwen werden meestal opgenomen in de straatwanden en soms op binnenterreinen.

In het plan-Kalff waren geen pleinen opgenomen. Pleinen kwamen er door toedoen van particulieren, vaak op kruispunten van straten, door het afschuinen van hoeken.

Wibautstraat

De Wibautstraat werd in 1949 veranderd van een spoorlijn in een uitvalsweg. De Wibautstraat heeft een ruim profiel met een middenberm en ventwegen. In de jaren '50 en '60 verrezen verschillende kantoorgebouwen aan deze nieuwe stadsas. Veel van deze gebouwen zijn typische voorbeelden van het Nieuwe Bouwen. Gesloten bouwblokken waren in die tijd uit den boze. Er ontstond een geheel afwijkende bebouwingsstructuur langs de Wibautstraat. Door de vele veranderingen en wisselende opvattingen over de invulling van het gebied is door de jaren heen een rommelig beeld ontstaan. Om een meer samenhangend beeld te creëren werd in 2000 het Masterplan Wibautas opgesteld. Het Masterplan bestaat uit het Basisontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte van de Wibautas. Hoewel elk straatdeel zijn eigen eisen stelt, is in de nieuwe profielen eenheid ontstaan door uit te gaan van dezelfde ontwerpprincipes en te kiezen voor dezelfde materialen. De richtlijnen voor bebouwing in het Masterplan bleken moeilijk toepasbaar. In 2006 is daarom in opdracht van stadsdeel Oost-Watergraafsmere een begin gemaakt met 'Wibaut aan de Amstel', een gebiedsvisie die richting geeft aan plannen voor bouw en openbare ruimte. Deze richtlijnen voor de beeldkwaliteit Wibautstraat volgen uit de gebiedsvisie. Met de supervisor Wibaut aan de Amstel wordt de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd.

Weesperzijdebuurt

De Weesperzijdebuurt wordt globaal begrensd door de Singelgracht, de Ringvaart, de Wibautstraat en de Amstel.



Weesperzijdebuurt (met rood omcirkeld de ligging van het plangebied)

De vaak monumentale 19de eeuwse bebouwing aan de Weesperzijde – van neorenaissance tot oud-Hollands – is sterk beeldbepalend voor de stad. Het grootste deel van de Weesperzijdestrook (tussen de Singelgracht en Ringvaart, Amstel en Wibautstraat) is ontkomen aan stadsvernieuwing en sloop-nieuwbouw. Door de vastberadenheid en doortastende acties van bewonersgroepen is voorkomen dat de Amstelbrug en het gehele zuidelijke deel van de Weesperzijdestrook zou moeten verdwijnen. Ook de karakteristieke zijstraten van de Weesperzijde ten zuiden van de Eerste Oosterparkstraat zijn grotendeels behouden gebleven. Bovendien is de Swammerdambuurt zorgvuldig opgeknapt. Ook hier met name door de inzet van bewoners en de oprichting de Vereniging Buurtbehoud Weesperzijdestrook. De eerste bebouwingsplannen voor de Weesperzijdestrook dateren van 1862. De Amsterdamse arts-projectontwikkelaar Samuel Sarphati kreeg toen een concessie voor de aanleg van een woonwijk op de plek waar nu de Swammerdambuurt ligt. Voor een belangrijk deel van de buurt, en vooral ook voor de rijk uitgevoerde Weesperzijde, tekende bouwmaatschappij De Ysbreker, met A.L. Van Gendt als architect. Bij de verdere ontwikkeling van het gebied rond 1870 moesten ontwerpers rekening houden met de barrière van het Rhijnspoor (waar nu de Wibautstraat ligt), de gemeentegrens tussen Amsterdam en Nieuwer Amstel én de bedrijfsbebouwing langs het spoor. Met gesloten bouwblokken probeerden zij die bedrijfsbebouwing aan het zicht te onttrekken. Dit lukte niet altijd, waardoor een rafelrand van woonhuisachterkanten, bedrijfsgebouwen en blinde zij- of wachtgevels ontstond. Aan die situatie is niet zoveel meer veranderd, ook niet na de aanleg van de Wibautstraat op het voormalige spoortracé, naar een ontwerp van C. van Eesteren. Tussen die onafgemaakte straten is de Graaf Florisstraat de enige volledig voltooide zijstraat, die bovendien zijn waardevolle 19de eeuwse karakter heeft behouden. De architectuur van de kantoorgebouwen die aan de westzijde van de Wibautstraat de Weesperzijdestrook afsluiten, is wisselend van kwaliteit. Deze gebouwen spreken minder tot de verbeelding dan de architectuurhistorisch waardevolle Raad van Arbeid, Belastinggebouw en Ambachtsschool verderop in de Wibautstraat.

Beleidskeuzen stadsdeel Oost

Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur en de cultuurhistorische verkenning is een beleidskeuzenkaart van het stadsdeel tot stand gekomen. Dit is een keuzenkaart voor het onderwerp “cultuurhistorie” die gehanteerd kan worden bij het maken van keuzen bij integrale afwegingsprocessen (dus waarin ook aspecten als maatschappelijke behoeften, verkeer, milieu, ecologie, waterberging, financiële uitvoerbaarheid, etc een belangrijke rol spelen) voor herontwikkelingslocaties. Als onderlegger voor de cultuurhistorische verkenning zijn onder andere de ordenkaarten, de eigendommenkaart, de morfologiekaart, de monumentenkaart en de projectenkaart gebruikt. Uit de legenda van de beleidskeuzekaart kan herleid worden hoe de ruimtelijke kwaliteit gewaardeerd is en meegewogen moet worden, naast andere aspecten, bij planontwikkelingen. Hierin is onderscheid gemaakt in de volgende waarden:

- Hoog gewaardeerd bouwblok of ensemble: Bouwblokken en complexen die vanuit cultuurhistorisch perspectief hoog gewaardeerd zijn. Streven naar volledig behoud van de oorspronkelijke stedenbouwkundige en architectonische karakteristieken.
- Middelhoog gewaardeerd bouwblok of ensemble: Gevel of een deel van de gevel van bouwblokken en/of complexen die vanuit cultuurhistorisch perspectief middelhoog gewaardeerd zijn. Streven naar behoud van de oorspronkelijke

architectonische karakteristieken en aansluiten bij de oorspronkelijke ruimtelijke opzet.

- Basis gewaardeerd bouwblok of ensemble: Mogelijkheid tot zorgvuldige herontwikkeling. De oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwanden moeten hierbij worden gerespecteerd.
- Te behouden - te volgen rooilijn: Rooilijnen in samenhang met goot- en nokhoogte vormen het profiel van de straat. Dit samenspel is beeldbepalend en moet dan ook worden behouden dan wel gereconstrueerd. Ontwerpprincipes uit het ruimtelijke systeem (19de eeuwse Ring of Gordel '20-'40) moeten gehandhaafd blijven.



Let wel: Er zijn lopende projecten/ontwikkelingen waarover reeds besluiten/afspraken zijn gemaakt in welke vorm dan ook.

Vanwege het globale karakter van de kaart zijn enkele individuele hoog beoudenswaardige panden niet op deze kaart aangeduid, maar in de tekst genoemd.

Het plangebied - Beleidskeuzenkaart Toekomst met Geschiedenis

Het plangebied ligt in het deelgebied “Weesperzijdestrook”. Over het plangebied en omgeving is het volgende gesteld: “De beeldkwaliteit van de historische bebouwing in de Weesperzijdestrook is zonder meer te waarderen als hoog tot zeer hoog. ... Een lastiger vraagstuk is hoe om te gaan met de afsluitende bebouwing aan de Wibautstraat, zeker gezien de ontwikkelingen rond de Amstelcampus en de sloop/nieuwbouwplannen voor de enige twee oorspronkelijke koppen aan de Wibautstraat. Gezien het rafelige karakter van de historische bebouwing ter plaatse, in combinatie met de los daarvan gesitueerde kantoorgebouwen, zou een stedenbouwkundige afronding denkbaar zijn. Om een meer samenhangend beeld te creëren is het Masterplan Wibautas opgesteld. Nog los van de noodzaak om eerst tot een breed gedragen visie te komen op de vraag welke bebouwingstypologie hier in de toekomst is gewenst, zou elke plek nauwkeurig moeten worden bestudeerd, omdat de situatie nergens hetzelfde is.” Voorgaande afbeelding betreft een uitsnede van de beleidskeuzekaart ter plaatse van het plangebied.

Beoordeling en doorwerking van het aspect cultuurhistorie in het plan

Uit de Beleidskeuzekaart Toekomst met Geschiedenis is op te maken dat het plangebied zelf niet is gewaardeerd. Voor de inrichting van het plangebied zelf geldt dan ook dat er geen cultuurhistorische waarden in het plangebied aanwezig zijn waar mee rekening moet worden gehouden. Aangegeven is dat een stedenbouwkundige afronding hier denkbaar kan zijn. Volledigheidshalve is hiervoor ook gekeken naar de omgeving. Voor de bebouwing waar het plangebied op aansluit (Kohnstammhuis en

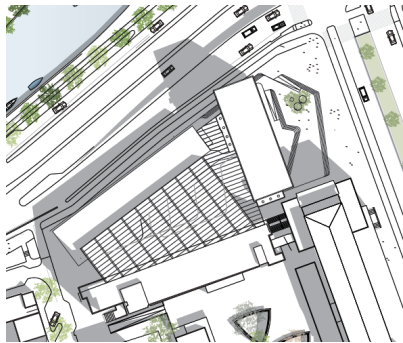
Theo Thijssenhuis) geldt dat het Theo Thijssenhuis is gewaardeerd als “Basis gewaardeerd bouwblok of ensemble”. Dit betekent dat er mogelijkheid is tot zorgvuldige herontwikkeling van het Theo Thijssenhuis en, als het Theo Thijssenhuis wordt herontwikkeld, de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwanden moeten worden gerespecteerd. Het Theo Thijssenhuis wordt niet herontwikkeld. Wel het terrein daarvoor (het plangebied dus). In het beleidsdocument “Toekomst met geschiedenis” is niet aangegeven wat die oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwand op deze locatie is. In het verleden is de locatie in gebruik geweest als stationslocatie. Voor zover op deze locatie sprake is van een oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur en beeldbepalende straatwand, geeft onderstaande afbeelding ten tijde van het in gebruik zijn van het station, inzicht in enige oorspronkelijke structuren.



Situatie plangebied zoals weergegeven op de kaart van Publieke Werken uit 1929

Hieruit is op te maken dat het plangebied zelf, vanwege het ontbreken van bebouwing, geen onderdeel is van een straatwand. Voor wat betreft de stedenbouwkundige structuur geldt dat uit deze afbeelding is op te maken dat daar waar bebouwing aanwezig is, de bebouwingstructuur het verloop van de Mauritskade volgt. Wat dat betreft sluit het plan dat met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, aan op deze structuur. Zoals in de stedenbouwkundige analyse in paragraaf 2.2.3 van dit bestemmingsplan is aangegeven, ligt de locatie op een kruising van stedelijke lijnen en identiteiten, tussen cirkel en radiaal, laag en hoog, liggend en staand (zie paragraaf 2.2.3). Dit zijn lijnen en identiteiten die vanuit de cultuurhistorisch ontwikkeling van dit deel van Amsterdam zijn ontstaan. In het ontwerp voor het Rijnspoorgebouw worden deze cultuurhistorisch gegroeide identiteiten van dit deel van Amsterdam verenigd door te kiezen voor een bouwvolume dat wordt opgedeeld in twee deelvolumes, namelijk een liggend gedraaid volume (het blok) dat de schaal oppakt van de Mauritskade en een verticaal volume (de toren) dat de schaal oppakt van de Wibautstraat. Met deze opdeling ontstaat een elegant en leesbaar ensemble van toren en blok. Voor het deel aan de Wibautstraat geldt dat deze terug is gelegd ten opzichte van het Kohnstammhuis. Dit mede vanwege de waardering van het Kohnstammhuis zoals aangegeven in het beleidsdocument “Toekomst met geschiedenis”. Hierin is het Kohnstammhuis gewaardeerd als “hoog gewaardeerd bouwblok of ensemble” en is de kopse noordelijke gevel van het Kohnstammhuis

gewaardeerd als “te volgen rooilijn”. Voor het als “hoog gewaarde bouwblok” geldt dat het beleid zoals verwoord in “Toekomst met Geschiedenis” gericht is op het streven naar volledig behoud van de oorspronkelijke stedenbouwkundige en architectonische karakteristieken. Voor de te volgen rooilijn geldt dat het beleid gericht is op het behouden, dan wel reconstrueren van de samenhang van rooilijn, goot- en nokhoogte omdat deze tezamen het profiel van de straat vormen. De rooilijn, goot- en nokhoogte van het Kohnstammhuis veranderen niet. Wat dat betreft wordt de cultuurhistorische waarde van het Kohnstammhuis niet aangetast. Wel is het Kohnstammhuis betrokken in de stedenbouwkundige analyse (zie hiervoor) met tot gevolg dat de locatie van het plangebied wordt ingevuld met nieuwbouw in de vorm van toren en blok, dat het bouwplan van de toren los staat van het Kohnstammhuis en dat deze toren terug ligt ten opzichte van het Kohnstammhuis.



Impressie situering bebouwing, teruggelegen t.o.v. Kohnstammhuis



Impressie nieuwe situatie – aanzicht vanaf Rhijnspoorplein met op de achtergrond het Kohnstammhuis

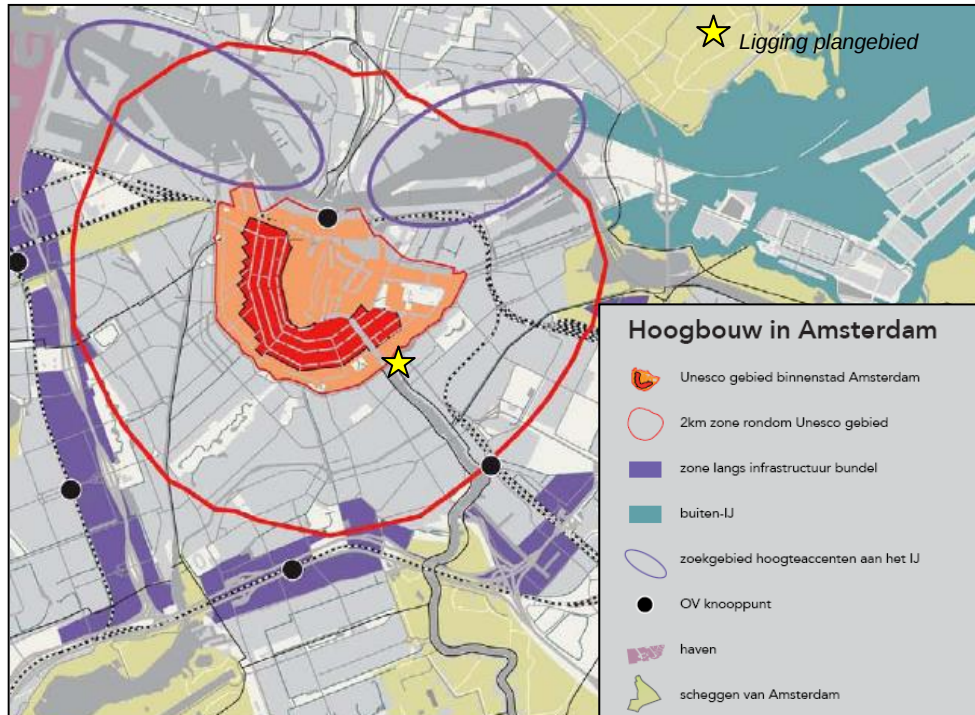
Conclusie

Het beoogde Rhijnspoorgebouw staat niet op gespannen voet met de aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

4.5.3 Ligging nabij Unescopegebied

De middeleeuwse en 17e-eeuwse stad vormt de kern van Amsterdam. Het behoort tot het DNA van de stad. De grachtengordel staat op de werelderfgoedlijst van Unesco. Vanzelfsprekend is de visie op hoogbouw beschermend voor het Unesco-gebied (kerngebied en bufferzone). Voor plannen hoger dan 30 meter dient een HER te worden opgesteld. Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het ‘werelderfgoed’, moeten worden *beoordeeld op effecten op het erfgoed*. Rondom het Singelgrachtgebied is op de structuurvisiekaart een zone van 2 kilometer opgenomen. Uitgangspunt voor deze zone is, dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel vergroeid is geraakt, dit niet door nieuwe bebouwing -afwijkend in maat en schaal- mag worden aangetast. In het unesco-gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan.

Rondom het Unesco-gebied is op de kaart een zone van 2 kilometer opgenomen. Hoogbouwinitiatieven in deze zone worden *beoordeeld op mogelijke effecten op het stedelijk landschap*. Het plangebied ligt binnen deze zone. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op nieuwbouw die hoger is dan 30 m.



Afbeelding: Hoogbouw in Amsterdam (bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

Consequenties voor het bestemmingsplan

In navolging van het Amsterdamse beleid is het effect van het nieuwe Rhijnspoorgebouw op landschappelijk niveau beoordeeld, te weten:

- Stadslandschap en zichtbaarheid vanuit werelderfgoed;
- Inpassing in de stedenbouwkundige structuur op het grotere niveau.

Beoordeling heeft plaats gevonden en de resultaten (dus het effect van de nieuwbouw, zijnde de zichtbaarheid en inpassing) zijn beschreven in paragraaf 4.6.1 (hoogbouweffectrapportage). Hiervoor wordt verwezen naar die paragraaf.

4.6 Effecten van hoogte(n)

4.6.1 Hoogbouweffectrapportage

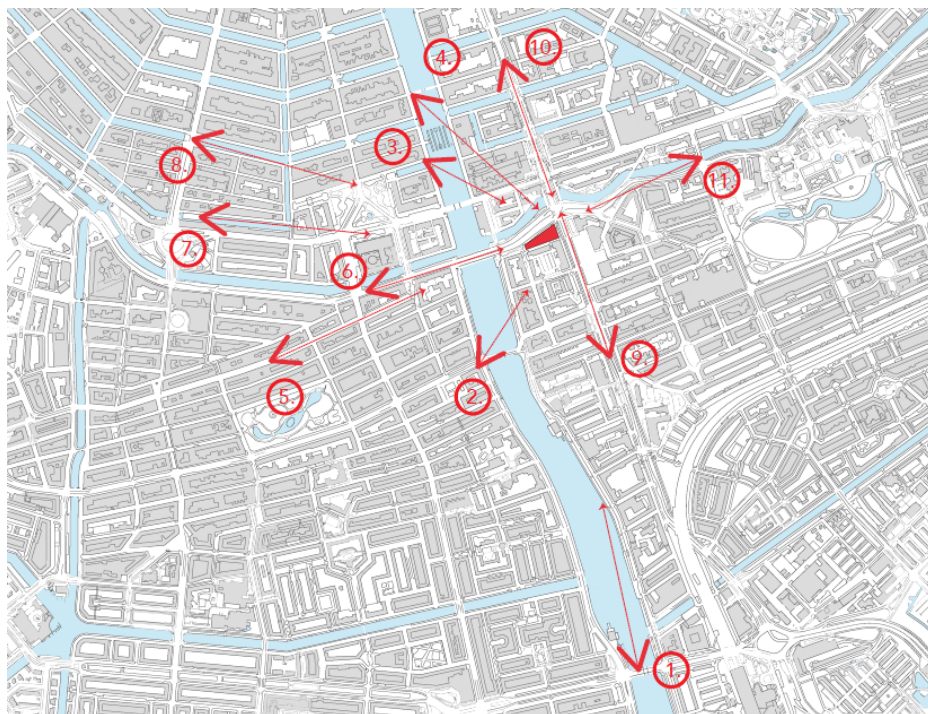
Door de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) is onderzocht wat de effecten zijn van de hoogbouw op landschappelijk niveau. Hiervoor is vanuit verschillende standpunten bepaald of de nieuwbouw zichtbaar zal zijn.

De resultaten zijn weergegeven in de rapportage²⁰ die als bijlage is opgenomen bij dit bestemmingsplan. Hierin staan de afbeeldingen van de situatie met en zonder nieuwbouw gezien van de verschillende standpunten. Voor de volledige beschrijving van de analyse en voor de afbeeldingen wordt verwezen naar de bijlage.

²⁰ Hoogbouweffectrapportage Het Nieuwe Rhijnspoorgebouw; Dienst Ruimtelijke Ordening; augustus 2013.

Voor wat betreft de *beoordeling* van de zichtbaarheid vanuit het Unesco gebied (standpunten 3, 4, 6, 7, 8, 10 en 11) wordt hierin het volgende geconstateerd door DRO:

- Vanuit de grachten van het werelderfgoed (standpunt 8), is de nieuwbouw niet of nauwelijks waarneembaar. Vanaf de Lijnbaansgracht (standpunt 7) is zichtbaarheid mogelijk, maar de zichtbaarheid zal door de aanwezige boomtoppen nihil zijn.
- Vanaf de Stadhouderskade in oostelijke richting is de zichtbaarheid het sterkst (standpunt 6);
- Vanuit de stad richting Amstelstation en Rembrandtoren, doet het plan mee met de hogere bebouwing langs de Wibautstraat (standpunt 10).
- Vanaf de verschillende standpunten langs de Amstel (standpunt 3, 4) is de nieuwbouw, zij het gering, waarneembaar.



Standpunten zichtbaarheidsbepaling

Voor wat betreft de inpassing in de stedenbouwkundige structuur is het effect van de hoogbouw als volgt *beoordeeld* door DRO:

- Wat betreft (stads-)landschappelijke en stedenbouwkundige effecten is de bevinding dat op grotere schaal gezien, de hoogbouw in het plangebied een sterke relatie heeft met dit deel van de stad. De bouwhoogten en de bebouwingswijze van het plan heeft geen grote effecten op de waarneming op lange en korte afstand. Vanaf de Stadhouderskade in oostelijke richting is de waarneming het sterkst.
- Een ander bepalend effect is de invloed van de architectonische geleding en vormgeving van de bouwvolumes op de mate waarin de gebouwen zich voegen in het stadsbeeld. Door het hogere volume op te knippen krijgt het gebouw meer elegantie en wordt het minder zwaar. Het lagere deel langs de Mauritskade vindt aansluiting bij de bebouwing langs de Mauritskade.



bestaande situatie



montage

Standpunt 6. Stadhouderskade in oostelijke richting

BMA/DRO heeft geadviseerd over de resultaten van de Hoogbouweffectrapportage. In het advies hierover wordt geconcludeerd dat de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap, in het bijzonder die op het werelderfgoed acceptabel zijn. Geconcludeerd wordt dat hoogbouw op de beoogde locatie past binnen de ambities en uitgangspunten van het geldende hoogbouwbeleid en dat realisering van het hoogbouwplan verantwoord is. Aandachtspunt voor het ontwerp van het gebouw nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, is de daadwerkelijke architectonische uitwerking van de gevel die zichtbaar is vanaf de Stadhouderskade. Het uiterlijk van de gevel zal ook aan deze zijde dusdanig dienen te zijn, dat het niet de uitstraling heeft van een achtergevel.

Afweging m.b.t. de beoordelingen

Met het opstellen van de hoogbouweffectrapportage is invulling gegeven aan het gemeentelijk beleid voor de realisatie van hoogbouw nabij Unesco gebied. Hiermee geeft het bestemmingsplan gevolg aan het Amsterdamse beleid voor het realiseren van bebouwing hoger dan 30 m nabij het Unesco-gebied. Uit de rapportage is op te maken dat de hoogbouw vanuit bepaalde standpunten, in geringe mate zichtbaar is vanuit het Unesco gebied. Er geldt geen beleidsregel die stelt dat het bouwplan in het geheel niet zichtbaar mag zijn. Van belang voor hoogbouwplannen binnen en buiten de Singelgracht, is dat daar waar het historische gelaagde stadsbeeld tot een geheel is vergroeid geraakt, dit niet door nieuwe bebouwing –afwijkend in maat en schaal– mag worden aangetast. Wat dat betreft geldt voor de zichtbaarheid dat met de

hoogbouw de Wibaut-as als belangrijkste stedenbouwkundige lijn wordt bevestigd (zie ook paragraaf 2.2.3 en 2.3). De hoogbouw langs de Wibautstraat sluit aan op de “korrel” van bestaande gebouwen/complexen langs de Wibautstraat. De bebouwing langs de Mauritskade gaat omlaag, als reactie op de bebouwing langs de Mauritskade/Stadhouderskade in westelijke richting. Dit deel van de nieuwbouw heeft weliswaar niet de maat van de bebouwing langs de Mauritskade/Stadhouderskade, maar dient als schakel of “stepping stone” tussen beide gebieden.

4.6.2 Vormgeving inrichting openbare ruimte en privacy

Daarbij geldt wel dat voor de verdere doorwerking van de hoogbouw van het plan op de directe omgeving, de windhinder en schaduwwerking op omliggende woningen en openbare ruimte van belang zijn. Ook aspecten als de vormgeving van de plint en de indeling van de gevel aan de zijde van de Stadhouderskade zijn onderdeel van de inpassing van hoogbouw op deze locatie. Vormgeving van een plint en gevelindelingen vallen evenwel buiten de kaders van het bestemmingsplan (een bestemmingsplan regelt alleen de ruimtelijk relevante aspecten als toegestane gebruik, bouwhoogten, situering van bebouwing, etc.) en zijn aan de orde bij de welstandtoetsing in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning (fase na vaststelling van het bestemmingsplan). 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. In de plint is een levendige functie gewenst. 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 gebouwwontwerp, 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-Mauritsstraat vanuit de kopgevel van het gebouwdeel van 33 meter zicht zijn op de voorgevels van enkele woningen. Dit beschouwt het stadsdeel als acceptabel gezien de grote afstand en de stedelijke omgeving.

De schaduwwerking en windhinder van de hoogbouw is in navolgende paragrafen beschouwd. Op grond daarvan wordt vervolgens een algehele conclusie weergegeven over het passend zijn van hoogbouw in dit deel van Amsterdam.

4.6.3 **Schaduwwerking**

Om te bepalen wat de mogelijke invloed van de hoogbouw is op de bezonning van de omliggende bestaande woonbebouwing is door Peutz een bezonningsonderzoek²¹ uitgevoerd. Onderzocht is de potentiële bezonningsduur, de afname van de bezonning alsmede de schaduwwerking op de data 19 februari, 21 april en 21 juni (langste dag), hetgeen tevens representatief is voor de maanden augustus en oktober. De onderzoeksresultaten geven derhalve met een interval van 2 maanden een beeld van de bezonningssituatie gedurende een groot deel van het jaar, overeenkomend met de periode volgens de lichte TNO-norm. Uit de resultaten van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Gezien de situering en hoogte van de nieuwbouw, kent de nieuwbouw een 3-tal invloedgebieden (voor de exacte ligging wordt verwezen naar de rapportage in de bijlage), namelijk:
 - 1 Woningen aan de Spinozastraat;
 - 2 Woningen aan de Huddekade;
 - 3 Woningen aan de Mauritsstraat en Swammerdamstraat.
- Gedurende het jaar wijzigt het verloop van de zonnebaan, waardoor schaduw bij de omliggende bebouwing zich steeds op een andere plaats en in een andere mate manifesteert. Dit betekent het volgende voor de invloedgebieden (voor de exacte ligging wordt verwezen naar de rapportage in de bijlage):
 - 1 Invloedgebied 'Spinozastraat': alleen in februari c.q. oktober reikt de schaduw van de nieuwbouw door de lagere zonnestanden tot aan enkele woningen aan de Spinozastraat. De afname van de bezonning doet zich in deze periode (alleen februari en oktober) voor gedurende circa 20 minuten per dag. Gedurende het overgrote deel van de dag is op de gevels volop bezonning mogelijk. De rest van het jaar en de rest van de dag is er geen afname van bezonning.
 - 2 Invloedgebied 'Huddekade': alleen in het voor- en najaar is bij woningen aan de Huddekade in de loop van de ochtend sprake van 1 a 1,5 uur schaduw van de nieuwbouw. Er blijft ondanks deze afname in dit deel van het jaar en gedurende het kleine deel van de ochtend, in ruime mate bezonning mogelijk. De rest van het jaar en de rest van de dag is er geen afname van bezonning.
 - 3 Invloedgebied 'Mauritsstraat en Swammerdamstraat': alleen in de vroege zomerochtend is bij een aantal woningen sprake van circa 2 uur afname van de bezonningsduur, waarmee in de zomer nog circa 3 tot 5 uur zon resteert op de betreffende gevels. De rest van het jaar en de rest van de dag is er geen afname van bezonning.

Afweging

Binnen Nederland worden er geen formele eisen gesteld aan de bezonning van woningen of andere bouwwerken. Gemeenten zijn dus vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Wel bestaat er de zogenaamde 'lichte' en 'strengere' TNO-norm voor bezonning van woonkamers. Deze vinden hun oorsprong in het woonwaarderingssysteem uit 1962. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van een voldoende bezonning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren/dag in de periode van

²¹ *Bezonningsonderzoek Rhijnspoorgebouw te Amsterdam; Peutz; Rapportnummer SAY 745-1-RA-001; d.d.16 augustus 2013.*

19 februari t/m 21 oktober (gedurende 8 maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Volgens de strenge TNO-norm is er sprake van een goede bezonning bij tenminste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari t/m tot 22 november (gedurende 10 maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Er zijn geen gemeenten bekend die de strenge TNO-norm hanteren. Gemeenten met eigen bezonningseisen hebben deze meestal gebaseerd op de lichte TNO-norm. Zo stelt de gemeente Den Haag de eis van tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonshoogte van meer dan 10°. De bezonningsduur aan de voor- en achterzijde van de woning mag hierbij worden opgeteld.

Conclusie

Gedurende het jaar wijzigt het verloop van de zonnebaan, waardoor schaduw bij de omliggende bebouwing zich steeds op een andere plaats manifesteert. Ter plaatse van woningen aan de Swammerdamstraat, de Mauritsstraat, de Huddekade en de Spinozastraat is een zekere mate van afname van de bezonningsduur van de gevels van de woningen als gevolg van de nieuwbouw te verwachten. Dit geldt evenwel slechts gedurende een deel van het jaar (Spinozastraat en Huddekade in het voorjaar en najaar en Swammerdamstraat/Mauritskade in de zomer). De afname van de bezonning doet zich op die momenten, afhankelijk van de locatie, voor gedurende een tijdsbestek variërend van 20 minuten tot 2 uur. De bezonning van de omliggende woningen blijft in de nieuwbouwsituatie evenwel voldoen aan de veelal gehanteerde lichte TNO-norm van 2 mogelijke zonuren in de periode van 19 februari t/m 21 oktober, voorzover dat in de bestaande situatie ook zo is. De schaduwwerking is daarmee van dien aard dat er geen onacceptabel leefklimaat ontstaat als gevolg van de hoogbouw. Dit maakt dat de hoogbouw voor wat betreft het aspect 'schaduwwerking', passend is op deze locatie.

4.6.4 Windklimaat

In de ontwerpfase van de nieuwbouw is door Peutz onderzoek²² uitgevoerd naar het te verwachten windklimaat dat samenhangt met de nieuwbouw. Naar aanleiding van een eerste meetonderzoek, is vervolgonderzoek uitgevoerd met betrekking tot windafschermende maatregelen. Uit de resultaten van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- In de geplande bebouwingssituatie is bij de bestaande woningen, alsmede bij de hoofdentrees van de onderwijsgebouwen in de omgeving van de hoogbouw, een als goed te beoordelen windklimaat te verwachten;
- Rondom de nieuwbouw zelf is ter hoogte van de kopgevels van de hoogbouw, plaatselijk sprake van een toename aan hinderkans. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de hoogbouw wordt het windklimaat hiermee als matig tot plaatselijk slecht beoordeeld. Dit betreft het trottoir van de Mauritskade, alsmede de doorgang van de Wibautstraat naar het Kohnstammhof, gesitueerd tussen het Rhijnspoorgebouw, het Theo Thijssenhuus en het Kohnstammhuus. Deze

²² Windklimaatonderzoek Rhijnspoorgebouw Amsterdam; Peutz; rapportnummer SAY 745-2-RA-001; d.d.4 september 2013.

windsituatie vraagt om nadere aandacht in het gebouwoontwerp. Wat dat betreft blijkt uit vervolgonderzoek dat middels het plaatsen van een luifel aan de hoogbouw en een half open overkapping / pergola in de doorgang naar het Kohnstammhof, een goede verbetering van het windklimaat te verkrijgen is. Dit maakt dat de hoogbouw voor wat betreft het aspect 'windhinder', met het treffen van bepaalde maatregelen (bijvoorbeeld een luifel), passend is op deze locatie.

Conclusie

Windhinder is bij bestaande woningen en hoofdentrees van onderwijsvoorzieningen in de omgeving, niet te verwachten. Wel verdient de situatie ter plaatse van de kopgevels van de hoogbouw aandacht voor het gebouwoontwerp, bijvoorbeeld door ter plaatse een luifel of half open overkapping aan te brengen. In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om maatregelen te treffen in verband met windhinder. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is rekening gehouden met deze mogelijkheid door het bouwvlak op de verbeelding aan de kopse zijden van de beoogde nieuwbouw, iets ruimer in te tekenen zodat bij verdere uitwerking van het daadwerkelijke bouwplan, nog enige speling is voor het situeren van een windhinderverminderende constructie aan de gevel, zoals een luifel.

4.6.5 Algehele conclusie hoogte-effecten

Er gelden geen wettelijke normen voor hoogbouweffecten. Ook is er geen beleidsregel die stelt dat nieuwbouw geheel onzichtbaar moet zijn vanuit het Unesco-gebied. Wel is het Amsterdamse beleid er op gericht dat de effecten in beeld moeten worden gebracht zodat een weloverwogen bestemmingsplanbesluit kan worden genomen over de inpasbaarheid van hoogbouw in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Voor wat betreft het effect van de hoogbouw op de zichtbaarheid vanuit het Unescogegebied geldt dat de nieuwbouw in het overgrote deel van het Unescogegebied niet waarneembaar zal zijn. Op het overgrote deel van het Unescogegebied, heeft de hoogbouw dan ook geen effect. Slechts op een enkele locatie in het Unescogegebied zal de hoogbouw, al dan niet in geringe mate, waarneembaar zijn. Wat dat betreft zal de hoogbouw het meest zichtbaar zijn vanaf de Stadhouderskade. Voor wat betreft de vraag in hoeverre dit als nadelig moet worden beoordeeld op de waarden van het Unescogegebied (grachtengordel) en beleving daarvan vanuit het Unescogegebied 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). De nieuwbouw aan de Wibautstraat sluit aan bij de "korrel" van bestaande gebouwen / complexen langs de Wibautstraat en de bebouwing langs de Mauritskade vormt een "stepping stone" tussen Wibautstraat en de bebouwing langs de Mauritskade/Stadhouderskade. Voor de maximale hoogte van respectievelijk 55 m voor de toren aan de Wibautstraat en 33 meter voor het blok langs de Mauritskade geldt voorts dat er weliswaar enige schaduweffecten zijn te verwachten op enkele omliggende woningen, maar ook dat de bezonning van de betreffende woningen zal blijven voldoen aan de veelal gehanteerde lichte TNO-norm. De schaduwwerking is daarmee van dien aard dat de hoogbouw niet zal zorgen voor een onacceptabel slecht woon- en leefklimaat in de omgeving. Ook voor wat betreft de eventuele windhinder geldt dat er met het treffen van bepaalde maatregelen, geen onacceptabele hindereffecten worden verwacht. Geconcludeerd wordt dat de hoogbouw weliswaar op enkele locaties zichtbaar zal zijn vanuit het Unescogegebied,

maar dat dit niet als groot nadelig effect wordt gezien en dat de hoogbouw van maximaal 55 m (toren aan de Wibautstraat), respectievelijk 33 m (blok langs Mauritskade), wat bezonning en windhindereffecten betreft, niet zal zorgen voor een onacceptabel slecht woon- en leefklimaat in de directe omgeving.

De hoogteaspecten vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

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 Unescogebied in de richting van de top van de Rembrandtoren, op enkele locaties in het Unescogebied “overschreden” zal worden. Of anders gesteld, de nieuwbouw zal op bepaalde locaties in het Unescogebied, 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 een HER opgesteld

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, weerkaatsing 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.

4.7 Verkeer

4.7.1 Parkeren – auto’s

In juni 2013 is door Goudappel – Coffeng onderzoek²³ verricht naar de parkeerbehoefte van de Amstelcampus en specifiek het gevolg voor het Rhijnspoorgebouw. Dit om te bepalen welke parkeeroplossing noodzakelijk is. Deze vraag is mede ingegeven door de bezetting van de Kohnstammhofgarage, die minder

²³ *Bepaling parkeerbehoefte Rhijnspoorlocatie; Goudappel Coffeng; Kenmerk HGA003/Rta; d.d. 21 juni 2013.*

is dan vooraf is geprognosticeerd. Voor het Rhijnspoorgebouw wil de Hogeschool van Amsterdam voorkomen dat parkeerplaatsen voor leegstand worden gebouwd. Daarom bekijkt de Hogeschool van Amsterdam of de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw kan worden opgevangen binnen de Amstelcampus. De voorziene parkeerruimte onder de Rhijnspoorlocatie kan dan gebruikt worden voor onderwijsdoeleinden. De Hogeschool van Amsterdam deelt de ruimte overigens zo in, dat deze bij een functiewijziging van het gebouw snel omgebouwd kan worden tot een parkeerruimte.

Historie

In 2005 is het SPvE vastgesteld door de raad. In dit document werd uitgegaan van een parkeerbehoefte van 900 parkeerplaatsen. Een gemandateerde opdracht van de raad heeft er toe geleid dat in het Ruimtelijke plan in 2007 het aantal parkeerplaatsen is gedaald naar 510 parkeerplaatsen. Tevens werd gevraagd aan de Hogeschool van Amsterdam om een streng vervoersmanagement voor werknemers/studenten te ontwikkelen. Inmiddels heeft de Hogeschool van Amsterdam hier gehoor aan gegeven: toekomstige medewerkers van het Rhijnspoorgebouw kunnen in principe niet in aanmerking komen voor een parkeerabonnement.

Anno 2013 is de verkeerswereld anders dan in 2005, toen het eerste plan voor de Amstelcampus is behandeld in de deelraad. De gemeente Amsterdam is erin geslaagd het autogebruik in de stad terug te dringen. Hierdoor is de parkeervraag nu anders dan de parkeerbehoefte waar in 2005 vanuit werd gegaan. Dit is een van de redenen voor het uitvoeren van de parkeerstudie.

Aanpak en uitgangspunten

De parkeervraag van de ontwikkeling van de Amstelcampus in Amsterdam is berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met het bijbehorende parkeerkencijfer (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). Hierbij is de parkeervraag in drie stappen berekend:

- 1 Berekening parkeervraag met algemene theoretische parkeerkencijfers.
- 2 Afstemming parkeervraag op specifieke Amsterdamse situatie.
- 3 Effect van mobiliteitsbeleid HvA.

Vervolgens is op basis van het gebruik van de parkeervoorziening en



Parkeergarages Amstelcampus

onderwijsgebouwen rondom de parkeergarage die al in gebruik is (het Kohnstammhof) de te verwachten parkeervraag voor het Rhijnspoorgebouw bepaald.

Resultaten en conclusie

Uit het gebruik van de parkeergarage Kohnstammhof blijkt dat het actieve mobiliteitsbeleid door de Hogeschool van Amsterdam het autogebruik ontmoedigt en dat de parkeervraag daardoor lager is, dan op basis van theoretische kentallen wordt berekend. Uit de analyse blijkt dat het mobiliteitsbeleid (in combinatie met betaald parkeren) een reductie geeft van 90% op de parkeervraag van studenten en een reductie van 50% op de parkeervraag door medewerkers.

Voor de volledige afwegingen en de wijze waarop de parkeervraag bepaald is, wordt volledigheidshalve verwezen naar de rapportage in de bijlage van deze toelichting. Hieruit blijkt dat de parkeervraag voor het Rhijnspoorgebouw bepaald is op 65 parkeerplaatsen, met een onderverdeling in 50 parkeerplaatsen voor studenten en medewerkers en 15 parkeerplaatsen voor overige bezoekers. Deze overige bezoekers zijn bijvoorbeeld leveranciers, zakelijk bezoek en gastdocenten. Leveranciers zullen in de directe nabijheid van het Rhijnspoorgebouw parkeren op de gerealiseerde servicestrook parallel aan de Wibautstraat. De overige parkeerders kunnen ook op korte afstand, bijvoorbeeld in de Kohnstammhofgarage, worden geacommodeerd. Deze garage kent op dit moment een restcapaciteit van 58 parkeerplaatsen. Deze restcapaciteit kan worden ingezet voor het opvangen van de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw. De overige dient gevonden te worden in de andere parkeergarage.

Op basis van de berekening van de parkeervraag voor de gehele Amstelcampus, inclusief het Rhijnspoorgebouw, blijkt dat voor deze onderwijsfuncties samen circa 300 parkeerplaatsen benodigd zijn bij het gevoerde mobiliteitsbeleid van de Hogeschool van Amsterdam. In de Kohnstammhofgarage en Wibautgarage zijn samen 393 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat deze twee garages voldoende parkeerplaatsen hebben om bij het dagelijkse gebruik de parkeervraag van de Amstelcampus op te vangen, inclusief de parkeervraag van het Rhijnspoorgebouw. Er is zelfs nog restcapaciteit beschikbaar om bij evenementen de extra parkeervraag op te vangen.

4.7.2 Tijdelijke parkeerplaats huidige situatie

Inleiding

Op het moment van opstellen van het voorliggend bestemmingsplan is het plangebied deels in gebruik als tijdelijke parkeerplaats met circa 60 parkeerplaatsen voor de bewoners en bezoekers van de Swammerdambuurt. De parkeervoorziening op deze locatie is altijd als tijdelijk bedoeld geweest en gold als tijdelijke compensatie voor de 60 opgeheven parkeerplaatsen in het kader van de herinrichting van de Wibautstraat. Sinds medio 2012 zijn deze opgeheven parkeerplaatsen reeds gecompenseerd in de Kohnstammgarage middels dubbelgebruik. Vergunninghouders kunnen door de week in de daluren van 18.00 uur tot 08.00 uur gebruik maken van 60 parkeerplaatsen en in de weekenden en op feestdagen zijn de 60 parkeerplaatsen de hele dag beschikbaar. Eind 2011 heeft de deelraad ingestemd met het besluit van het Dagelijks Bestuur over het dubbelgebruik van 60 parkeerplaatsen in de Kohnstammgarage. Voor de realisatie van het Rhijnspoorgebouw hoeft om die reden geen compensatie plaats te vinden op

deze locatie. Desondanks is om redenen van goede ruimtelijke ordening volledigheidshalve onderzocht²⁴ in hoeverre er een parkeerprobleem zal ontstaan bij beëindiging van de als tijdelijk bedoelde parkeervoorziening. Dit om te bepalen in hoeverre de Kohnstammgarage intensiever zal worden gebruikt als de tijdelijke voorziening op het Rhijnspoorplein zal worden beëindigd. Dit is van belang voor de realisatie van het Rhijnspoorgebouw omdat de Kohnstammgarage onderdeel is van de parkeeroplossing voor deze ontwikkeling (zie voorgaande paragraaf). De resultaten van het onderzoek worden hierna beschreven. Voor het volledige onderzoek, wordt verwezen naar de rapportage in de bijlage van deze toelichting.

Resultaten onderzoek

Parkeerdrukmeting

De parkeerdruk in de Swammerdammerbuurt ligt gedurende het grootste deel van de dag beneden het acceptabele niveau van 90 procent. Na zeven uur 's avonds stijgt de parkeerdruk naar waarden boven 90 procent en bereikt tussen acht en negen uur 's avonds een piek van 95,6 procent. Ook 's nachts en in de vroege ochtend ligt de parkeerdruk rond 95 procent. Overdag tussen negen uur 's ochtends en zes uur in de middag varieert de parkeerdruk tussen 75 en 80 procent.

Herkomst en parkeerduur

Circa 30 procent van de om 6 uur 's ochtends aanwezige voertuigen komt de rest van de dag niet van zijn plek. Ongeveer 45 procent vertrekt op een gegeven moment uit de buurt en keert later weer terug. Deze beide groepen bestaan hoofdzakelijk uit vergunninghouders met een bewonersvergunning. De vergunninghouders zijn vrijwel alle afkomstig uit vergunningsgebied SO-35b.

Ongeveer tien procent bestaat uit een gemêleerde groep vertrekkers en aankomers; voertuigen aanwezig bij de start van het onderzoek die na vertrek niet meer terug kwamen en visa versa. Het restant van de parkeerders is voor een bepaalde periode aanwezig in de buurt. Dit zijn deels werkenden met een lange parkeerduur, en bezoekers met een kortere parkeerduur (vier uur of minder). Opvallend is dat deze bezoekers tussen zeven en tien uur in de avond de oorzaak zijn van de piek in parkeerdruk. De bezoekers parkeren dan vooral in het noordelijk deel van de Swammerdambuurt (Mauritsstraat, Rhijnspoorplein).

Vergelijking met 2011

In vergelijking met 2011 valt op dat de parkeerdruk in 2013 over de hele periode tot 20 procent lager is dan in 2011, met uitzondering van de periode tussen zes en zeven uur 's avonds, wanneer deze op een vergelijkbaar niveau als in 2011 ligt. De oorzaken voor de lagere parkeerdruk zijn duidelijk:

- Er is in 2013 een aantal van 27 meer parkeerplaatsen beschikbaar op het maaiveld en er is sindsdien een parkeergarage in de buurt;
- Er is een kleiner aantal voertuigen geteld dan in 2011, met uitzondering van de periode tussen zes en tien uur 's avonds. In deze periode zijn er meer voertuigen geteld dan in 2011.

De combinatie van een hoger aantal parkeerplaatsen en minder voertuigen leidt tot een lagere parkeerdruk. Opvallend is wel de verschuiving van de piek in aantal voertuigen van 's nachts in 2011 naar de vroege avond in 2013. Dit hangt mogelijk

²⁴ Parkeerdrukmeting Swammerdammerbuurt 2013; Trajan; kenmerk SO146; d.d. maart 2013.

samen met hogere toestroom van bezoekers die op het Rhijnspoorplein parkeren omdat daar vrijwel altijd plaats is. De lagere parkeerdruk (en afname van bouwwerkzaamheden) heeft ook gevolgen gehad voor de mate van foutparkeren in de buurt. Dit is minder dan de helft van het niveau van 2011.

Kohnstammgarage

De parkeergarage onder het Kohnstammhuis is tussen 18:00 en 8:00 uur deels beschikbaar voor vergunninghouders. Hiervan wordt echter weinig gebruik gemaakt. Mogelijk heeft dit te maken met het feit dat er gezien de parkeerdruk in de buurt geen noodzaak is om hier te parkeren. De aanwezige voertuigen zijn in de vroege avond in de garage gearriveerd, op dat moment was de parkeerdruk op het maaiveld op het hoogste niveau. Op dit moment lijken vergunninghouders vooral uit te wijken naar het Rhijnspoorplein.

Conclusie opheffen Rhijnspoorplein

Met het opheffen van de parkeercapaciteit op het Rhijnspoorplein zal de parkeerdruk in de buurt toenemen, met name na zes uur 's avonds. Het Rhijnspoorplein wordt op drie manieren gebruikt: lang parkerende werkenden en vergunninghouders overdag, in de vroege avond een piek in bezoekers en later op de avond een toenemend aantal vergunninghouders.

Overdag zal sluiting gezien de overcapaciteit in de buurt weinig problemen opleveren en na zes uur in de avond wordt vergunninghouders de mogelijkheid geboden gebruik te maken van de Kohnstammgarage, waar voldoende plekken vrij zijn om dit op te vangen. Daarmee concentreert het probleem zich op de vroege avond – waar vooral externe parkeerders de oorzaak vormen. Met inbegrip van de Kohnstammgarage is het knelpunt slechts kort van duur: tussen acht en negen uur 's avonds. Mogelijk zal (een deel van) de groep bezoekers met het verdwijnen van het Rhijnspoorplein ook geheel wegblijven of een andere parkeerlocatie kiezen.

4.7.3 Ontsluiting / verkeersveiligheid

Het plangebied bevindt zich tussen de Wibautstraat, de Mauritskade en de Swammerdamstraat. Onder het gebouw komt een kelder die de hogeschool voor onderwijsdoeleinden wil gebruiken. In het ontwerp wordt rekening gehouden met de mogelijkheid die kelder ook te gebruiken voor parkeren. Vanwege deze mogelijkheid, is, in navolging van het Amsterdamse ruimtelijke ordeningsbeleid (zie ook paragraaf 3.2.1), advies gevraagd aan de Centrale Verkeerscommissie. In het overleg met de Centrale Verkeerscommissie d.d. 27 maart 2013 is aangegeven dat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming het beleid is om geen in- en uitritten toe te staan op het hoofdnet. De Wibautstraat en de Mauritskade maken deel uit van het Hoofdnet Auto. Dit maakt dat alleen een in- en uitrit is toegestaan aan de Swammerdamstraat. De Centrale Verkeerscommissie heeft aangegeven dat dit een uitvoerbare mogelijkheid is omdat de buurtcirculatie hier goed is.

4.7.4 Fietzers en voetgangers

Fietzers:

De ontwikkeling op de Rhijnspoorlocatie functioneert niet als een op zichzelf staande locatie. De ontwikkeling is onderdeel van de Amstelcampus. Voor de stalling van fietsen van gebruikers van het Rhijnspoorgebouw geldt dat gebruik kan worden

gemaakt van de fietsenstalling in de kelder van het naastgelegen Kohnstammhuis. Tevens zijn er op maaiveld, in de Wibautstraat (westzijde) nog 200 zogenaamde 'fietsnietjes' aanwezig.

Voetgangers:

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 door de Dienst Metro en de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer 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.

4.7.5 Conclusie

Uit onderzoek naar de plaatselijke situatie blijkt dat door het hanteren van mobiliteitsbeleid, de parkeerbehoefte van de nieuwe onderwijsvoorziening lager is dan de verwachte parkeerbehoefte die eerder in het voortraject werd berekend op basis van theoretische kengetallen. Het Rhijnspoorgebouw is onderdeel van de Amstelcampus. Uit het onderzoek blijkt dat de Amstelcampus met de realisatie van de Kohnstammhofgarage en Wibautgarage voldoende parkeergelegenheid zal hebben om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte van de Amstelcampus, waaronder dus het Rhijnspoorgebouw. Dit maakt dat in het plangebied voor het Rhijnspoorgebouw geen parkeergarage nodig is. Het aspect 'parkeren' vormt voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan dan ook geen belemmering.

Hoewel geen parkeergarage in het plangebied wordt gerealiseerd, is volledigheidshalve ook onderzocht op welke locatie de ontsluiting van een eventuele parkeerkelder mogelijk is. Dit omdat, omreden van flexibiliteit, in het ontwerp van het gebouw rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van het gebruik van de kelder voor parkeren. Uit overleg met de Centrale Verkeerscommissie blijkt dat voor een eventueel toekomstig gebruik van de kelder voor parkeren, alleen een ontsluiting mogelijk is aan de Swammerdamstraat en niet aan de Mauritskade en/of aan het Rhijnspoorplein/Wibautstraat. In het gebouwwontwerp zal daar rekening mee worden gehouden.

4.8 Behoefte

Wettelijk kader

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.

Stedelijke ontwikkeling - Analyse en afweging

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 ontwricting van de regio als gevolg van het project), de volgende vragen aan de orde:

- 1 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 Amsterdam²⁵ 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 ontwricting van het functioneren van de regio.
- 2 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. Zo is de hogeschool voornemens om bij het opknappen van de voorzieningen in de Leeuwenburg en de realisatie van het Rhijnspoorgebouw actief studenten te betrekken. Studenten die zich bekwamen op de terreinen van de transformatie en smart buildings kunnen aan het traject van renovatie van de Leeuwenburg een belangrijke bijdrage leveren. Zo worden zowel de herbestemming van de Leeuwenburg, als de nieuwbouw op de Rhijnspoorlocatie ‘laboratoria’ voor het onderwijs en onderzoek. Voorts geldt

²⁵ *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*

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 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 die 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.

4.9 Economische uitvoerbaarheid

Wettelijk kader

Bij de voorbereiding van een ontwerpbestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het bestemmingsplan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

Beoordeling en conclusie

Het plan voor de Rhijnspoorlocatie heeft een vastgestelde grondexploitatie. Het saldo van de nog te maken kosten en opbrengsten van deze grondexploitatie is ruim positief. Daarmee is het plan economisch uitvoerbaar.

De opbrengsten bestaan hoofdzakelijk uit grondinkomsten vanuit het in erfpacht uitgeven van gronden. De kosten bestaan hoofdzakelijk uit het bouwrijp maken van de grond, het na het realiseren van de bestemming woonrijp maken van de grond en de gemeentelijke proceskosten die samenhangen met het plan.

Ingevolge artikel 6.12, afdeling 6.4 van de Wro wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. Hiervan wordt afgezien omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. De grond wordt bouwrijp opgeleverd door de gemeente en niet door de initiatiefnemer en er is, gezien de uitkomsten van de uitvoerbaarheidsonderzoeken naar milieuaspecten, verkeer, archeologie, etc. geen reden voor in een exploitatieplan voorschrijven van een bepaalde fasering in de uitvoering van de werkzaamheden. Verder geldt dat het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, verzekerd is via het erfpachtstelsel. 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. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste "reeds anderszins verzekerd" zijn. Er is dan ook geen noodzaak voor het opstellen en vaststellen van een exploitatieplan.

Conclusie

Het financiële aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en er wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding, bestaande uit een lijn, een figuur, een lettercode etc.. Via een aanduiding wordt in de planregels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben.
- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming betekent dat voor gronden meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één ‘enkel’ bestemming en soms gelden er een of meerdere dubbelbestemmingen. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.2 Methodiek

Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

Planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels.

In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2).

2. Bestemmingsregels.

In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Het betreft regels voor het toegestane gebruik en bouwregels. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels.

Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld.

3. Algemene regels.

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelregel, algemene gebruiks-, afwijkings- en wijzigingsregels en overige regels.

4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.3 Bestemmingen

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Het bestemmingsplan ziet toe op de nieuwbouw van een onderwijsvoorziening en kent twee bestemmingen. Met de bestemming Maatschappelijk wordt geregeld waar de nieuwe onderwijsvoorziening met bijbehorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, ondergeschikte horecavoorzieningen (kantine, koffieruimte, etc.), ondergeschikte kantoorvoorzieningen (administratieruimten, lerarenkamers, facilitaire voorzieningen, etc), opslag voor onderwijsmaterialen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding, parkeervoorzieningen, in- en uitritten en erven zijn toegestaan. Tevens is een bepaling opgenomen voor de nutsvoorzieningen in het plangebied. De openbare ruimte krijgt de bestemming Verkeer.

Voor de bestemming Maatschappelijk geldt dat met een bouwvlak op de verbeelding is aangegeven waar de nieuwbouw is voorzien. Binnen het bouwvlak is met aanduidingsvlakken onderscheid gemaakt in de maximaal toegestane bouwhoogten van de verschillende bouwdelen.

In het plan zijn enkele regelingen opgenomen die toezien op het waarborgen van bepaalde belangen. Voor het borgen van de eisen die gesteld worden vanuit Wet geluidhinder, is een bepaling opgenomen waarmee de toepassing van dove gevels verplicht wordt gesteld. Verder is er een specifieke regeling opgenomen voor een aanwezige bestaande ondergrondse nutsvoorziening. Dit omdat het ondergrondse bouwwerk niet afgebroken wordt.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Informatie

Onderdeel van de ontwikkeling van het Rhijnspoorgebouw is het betrekken van belanghebbenden, burgers en maatschappelijke organisaties in het proces. In het kader van participatie heeft de HvA een afvaardiging van de buurtvereniging hun mening laten geven over een 5-tal ontwerpen. Deze input is meegegeven aan de selectiecommissie voor de architect. In de voorbereidingsfase van het bestemmingsplan hebben de Hogeschool van Amsterdam en de gemeente de buurt op meerdere bewonersavonden (o.a. 22 november 2012 en 25 april 2013) geïnformeerd over de plannen voor deze locatie en de stand van zaken.

6.2 Overleg

Het concept van het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro (in de periode van 17 tot 30 september 2013) voorgelegd aan de wettelijk aangewezen overleginstanties. Onderstaande zijn de binnengekomen reacties weergegeven en van een beantwoording voorzien:

Stadsdeel Zuid

Het concept ontwerpbestemmingsplan geeft voor stadsdeel Zuid geen aanleiding voor het maken van een opmerking.

Beantwoording

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Provincie Noord-Holland

Het concept ontwerpbestemmingsplan geeft voor stadsdeel Zuid geen aanleiding voor het maken van een opmerking.

Beantwoording

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Gasunie

Het plan is door Gasunie getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor wat betreft de aardgastransportleidingen van de Gasunie. Op grond van de toetsing komt Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de meest nabijgelegen leiding van de Gasunie valt. Geconcludeerd wordt dat de leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Beantwoording

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

KPN

KPN geeft aan het plan besproken te hebben met IBA (Ingenieursbureau Amsterdam). Twee kabels die in het plangebied liggen kunnen verwijderd worden. Verder zijn er geen consequenties voor KPN. Aangegeven wordt dat er geen reden is tot het maken van aanvullende opmerkingen.

Beantwoording

Uit de reactie wordt opgemaakt dat het uitnemen van de twee kabels van KPN bij het bouwrijp maken, de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Waternet

Het concept ontwerpbestemmingsplan geeft voor Waternet geen aanleiding voor het maken van een opmerking.

Beantwoording

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA)

Ten aanzien van archeologie heeft BMA geen opmerkingen. Ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden geeft BMA aan dat het volgens hen beter is om de paragraaf over de Weesperzijdestrook de stadsdeelnota "Toekomst met geschiedenis" als bron te gebruiken en hieruit enkele adequate alinea's met betrekking tot de Wibautstraat e.o. over te nemen. Ook geeft BMA aan dat nog aangegeven moet worden hoe met de cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Beantwoording

De paragraaf "cultuurhistorie" is aangepast door een beschrijving op te nemen van de Wibautstraat en door een conclusie toe te voegen voor wat betreft het wel of niet rekening houden met de cultuurhistorische waarden van de Wibautstraat.

Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO)

DRO geeft aan dat naast een gezamenlijk advies van BMA/DRO een beoordeling van B&W vereist is omdat het een hoogbouwplan betreft binnen de zone rond het Unescogebied.

Beantwoording

Het advies van BMA/DRO over de hoogbouweffectrapportage is gegeven en afgestemd met het college van B&W. De conclusie van het advies is toegevoegd aan paragraaf 4.6.1. Hierin wordt geconcludeerd dat de HER aantoonbaar dat de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap, in het bijzonder die op het werelderfgoed, acceptabel zijn. Tevens wordt geconcludeerd dat hoogbouw op de beoogde locatie past binnen de ambities en uitgangspunten van het geldende hoogbouwbeleid en aldus de realisering van het hoogbouwplan verantwoord is.

6.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende 6 weken voor eenieder ter inzage gelegd. De binnengekomen reacties zijn in de bijlage samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Hierin is tevens aangegeven op welke onderdelen het bestemmingsplan is aangepast.