Ruimtelijke onderbouwing behorende bij aanvraag omgevingsvergunning voor planologisch afwijkend gebruik op het adres

Amstel 107/111/Nieuwe Prinsengracht 2/4 (The Bridge Hotel)



8 oktober 2018

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding en doelstelling	1
1.2	Leeswijzer	1
1.3	Ligging van het project	2
1.4	Vigerend bestemmingsplan	2
1.5	Verleende omgevingsvergunning	5
1.6	Procedure	5
2	**Beleidskader**	**7**
2.1	Hotelbeleid	7
2.2	Overig gemeentelijk beleid en stadsdeelbeleid	8
2.3	UNESCO Werelderfgoed en beschermd stadsgezicht	9
3	**Het project**	**11**
3.1	Historische structuur Weesperbuurt en omgeving	11
3.2	Historische ontwikkeling van de locatie	13
3.3	Beschrijving bestaande situatie	14
3.4	Planbeschrijving	16
3.5	Afwijkingen van het bestemmingsplan	20
3.6	Ruimtelijke motivering afwijkingen	21
4.	**Omgevingsaspecten**	**24**
4.1	Verkeer en vervoer	24
4.2	Luchtkwaliteit	25
4.3	Geluid	26
4.4	Externe veiligheid	26
4.5	Bodem	26
4.6	Water	26
4.7	Archeologie	26
4.8	Flora en Fauna	26
4.9	Behoefte	26
4.10	Milieueffectrapportage	27
5	**Uitvoerbaarheid**	**28**
5.1	Economische uitvoerbaarheid	28
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de voorgenomen verbouwing van het gebouw op de percelen Amstel 107/111/Nieuwe Prinsengracht 2/4. Het is gelegen binnen het beschermde stadsgezicht van Amsterdam én binnen de bufferzone van het UNESCO-werelderfgoed (zie paragraaf 2.3).

Ter plaatse is het Bridge Hotel gevestigd. De indeling van de gebouwen is onlogisch en onoverzichtelijk. De plattegrond verschilt per verdieping, de bouwhoogtes verspringen en de gangen en trappen zijn labyrintisch. Bovendien voldoet het hotel niet aan de eisen die tegenwoordig aan een hotel gesteld worden. De eigenaar van de bebouwing heeft daarom een bouwplan voorbereid dat voorziet in een heldere structuur van interne ontsluiting (ten gunste van logistiek en veiligheid) met nieuwe kamers. De opzet van de bouwmassa op het perceel Amstel 107/111 wijzigt daartoe in een eenduidig geheel en twee woningen worden verplaatst van de Amstelzijde naar de bestaande bouwmassa aan de Nieuwe Prinsengracht. In die gevel worden twee nieuwe trappenhuizen gerealiseerd.

Het beoogde verbouwplan past niet in het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.4) door afwijkingen van de bouw- en gebruiksregels (zie paragraaf 3.5).

Om de verbouwing van het gebouw te kunnen realiseren is een omgevingsvergunning in afwijking van het vigerend bestemmingsplan nodig. Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt daarvoor de mogelijkheid. Het betreft een omgevingsvergunning voor het planologisch afwijkend gebruik voor het project. Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van het project.

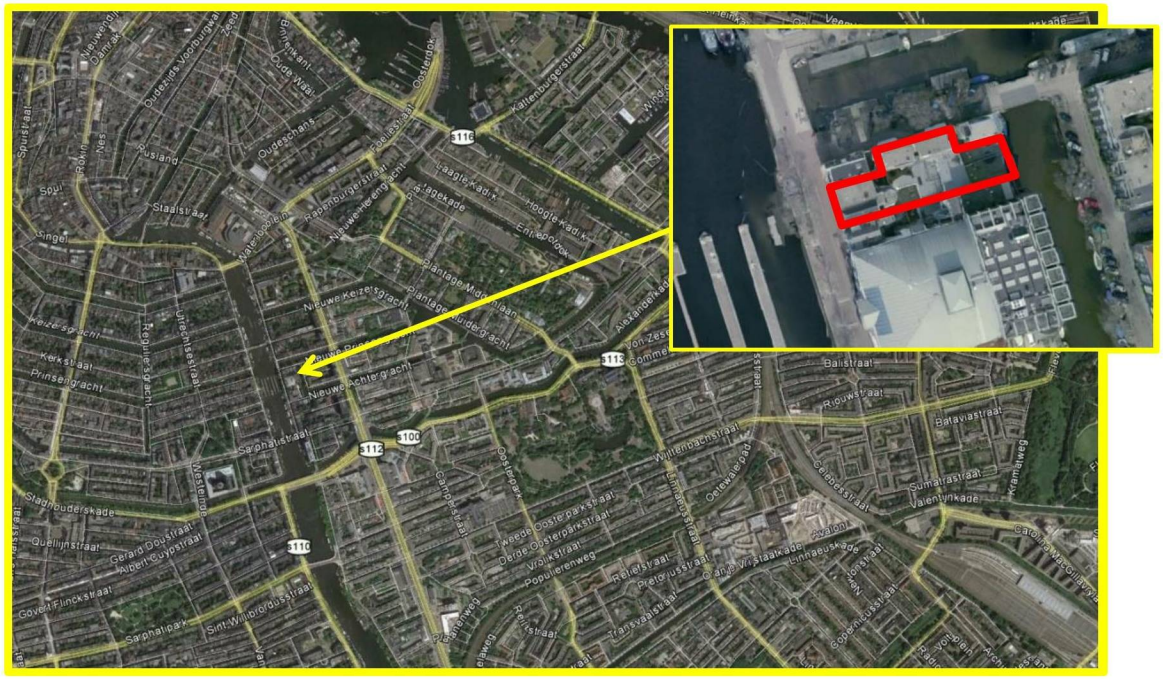
1.2 Leeswijzer

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing bestaat uit 5 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de aanleiding en de doelstelling van het project, de ligging van het project, het geldende bestemmingsplan en de benodigde procedure. Hoofdstuk 2 beschrijft het voor het project relevante beleid (o.a. Overnachtingsbeleid en Structuurvisie Amsterdam 2040). De historie van de locatie, de bestaande situatie en het voorgenomen project worden beschreven in hoofdstuk 3. In datzelfde hoofdstuk is ook aangegeven wat de afwijkingen van het geldende bestemmingsplan zijn en er is een ruimtelijke motivering voor deze afwijkingen opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende omgevingsaspecten als verkeer en parkeren, luchtkwaliteit en archeologie. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.

1.3 Ligging van het project

De projectlocatie is gelegen in de Weesperbuurt, in het oostelijke deel van de binnenstad. De gronden ter plaatse van de projectlocatie zijn gelegen in het bouwblok dat wordt begrensd door de Korte Amstelstraat aan de zuidkant, de Onbekendegracht aan de oostkant, de Nieuwe Prinsengracht aan de noordkant en de Amstel aan de westkant. De percelen grenzen aan het bekende theater Carré.

In de navolgende afbeelding is de ligging en begrenzing van de projectlocatie in de binnenstad van Amsterdam weergegeven.

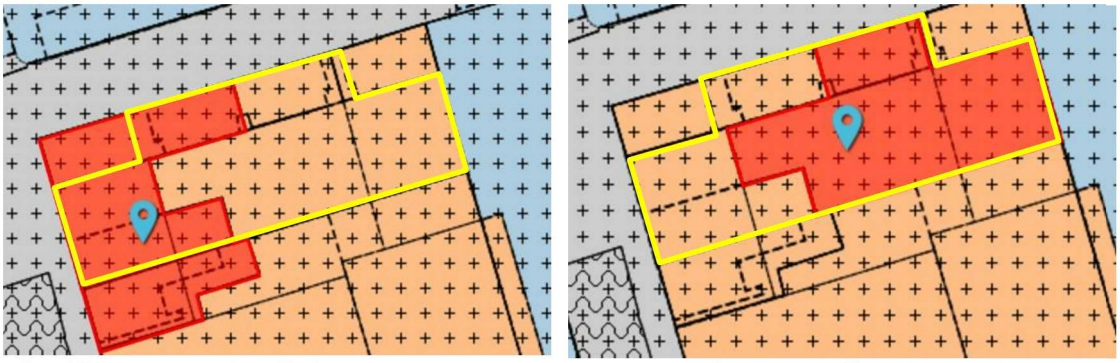


Afbeelding: Ligging en begrenzing projectlocatie (bron: Google Earth)

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt momenteel het bestemmingsplan 'Oostelijke binnenstad'. Het bestemmingsplan is sinds 4 juli 2012 onherroepelijk.
Voor vrijwel de gehele Amsterdamse binnenstad, gelegen binnen de Singelgracht en het IJ, is een ontwerpbestemmingsplan Winkeldiversiteit Centrum ter inzage gelegd, maar deze heeft geen gevolgen voor het onderhavige project.

Het hotel valt binnen 2 bestemmingen: Gemengd-1 en Gemengd-2. Voorts gelden de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie C' en 'Waarde – Cultuurhistorie'.



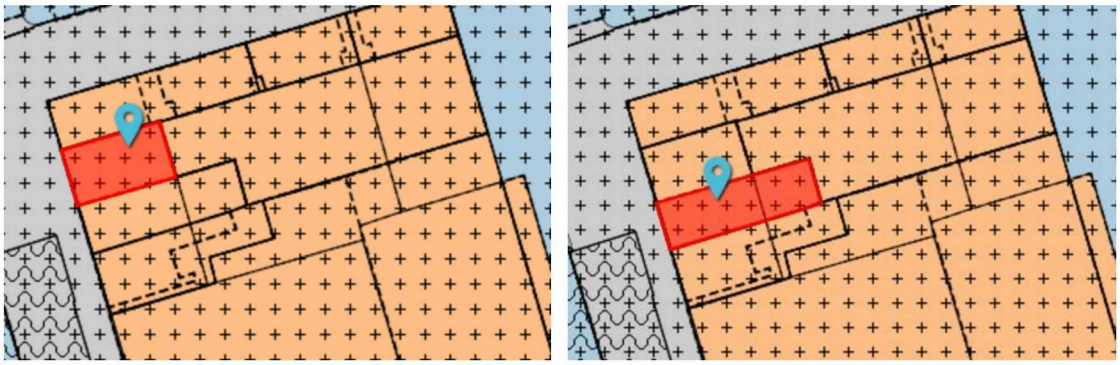
Afbeeldingen: perceel omlijnd met geel kader, rode vlak op linker afbeelding is 'Gemengd-1', rode vlak op rechter afbeelding is 'Gemengd-2'

Toegestaan gebruik

Amstel 107/111

Het voorste deel van Amstel 107/111 is bestemd tot 'Gemengd-1'. Daarbinnen zijn meerdere stedelijke functies toegestaan, zoals wonen, kantoor, openbare en bijzondere voorzieningen, galeries en bedrijven. Onder openbare en bijzondere voorzieningen wordt verstaan: educatieve, (sociaal-)medische, welzijns-, overheids-, nuts-, sociaal-culturele, recreatieve, levensbeschouwelijke en mediavoorzieningen.
Het linkerdeel is aangeduid met 'specifieke vorm van horeca - 5 toegestaan op de eerste en derde bouwlaag', wat wil zeggen dat op deze bouwlagen de hotelfunctie is toegestaan. Het rechterdeel van het perceel, met een breedte van 6,8 meter en een diepte van 21,7 meter, is aangeduid als 'specifieke vorm van horeca - 4 toegestaan op de eerste bouwlaag / 5 toegestaan op de tweede en derde bouwlaag'. Dat betekent dat op de eerste bouwlaag binnen deze aanduiding een zelfstandig restaurant is toegestaan en op de tweede en derde bouwlaag de hotelfunctie.

Het bestaande gebruik als hotel in de eerste, tweede, derde en vijfde bouwlaag van zowel het linker- als het rechterpand is onder het overgangsrecht gebracht.
Op alle bouwlagen is het gebruik voor o.a. wonen, kantoor en openbare/bijzondere voorzieningen toegelaten.



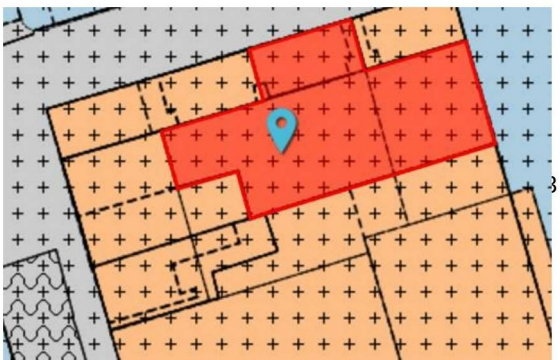
Afbeeldingen: aanduiding 'specifieke vorm van horeca - 5 toegestaan op de eerste en derde bouwlaag' (links) en aanduiding 'specifieke vorm van horeca - 4 toegestaan op de eerste bouwlaag / 5 toegestaan op de tweede en derde bouwlaag' (rechts)

Nieuwe Prinsengracht 2

Het pand Nieuwe Prinsengracht 2 is bestemd tot 'Gemengd-1'. In de op 11 mei 2010 vastgestelde eerste wijziging van het bestemmingsplan 'Weesperbuurt' werd horeca 5 (hotel) in dit pand toegestaan op de 3e, 4e en 5e bouwlaag. Ten onrechte is dit niet overgenomen in het geldende bestemmingsplan. Door het niet overnemen de deze wijziging is het bestaande gebruik als hotel op deze bouwlagen onder het overgangsrecht gebracht.

Nieuwe Prinsengracht 4 en midden/achterdeel van Amstel 107/111

Het pand Nieuwe Prinsengracht 4 en het midden- en achterdeel van Amstel 107/111 zijn bestemd tot 'Gemengd-2'. Daarbinnen zijn dezelfde gebruiksmogelijkheden geboden als binnen 'Gemengd-1', met uitzondering van wonen. Horeca 5 is toegelaten op alle bouwlagen als gevolg van de aanduiding 'specifieke vorm van horeca-5 toegestaan op alle bouwlagen'.



Afbeelding: bestemming 'Gemengd-2' aangeduid met 'specifieke vorm van horeca - 5 (hotel) toegestaan op alle bouwlagen'

Wijzigingsbevoegdheid hotels

Het dagelijks bestuur is bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening de bestemming 'Gemengd-2' te wijzigen ten behoeve van de nieuwvestiging dan wel de uitbreiding van horeca 5.Dit is mogelijk, met inachtneming van het geldende hotelbeleid voor het stadsdeel en voor zover:

a. de functiemenging in de omgeving en/of binnen het pand wordt bevorderd;
b. het initiatief leidt tot een kwaliteitsimpuls voor de locatie en/of de omgeving;
c. uitbreiding of vestiging van de hotelfunctie geen overmatige verkeersaantrekkende werking ten gevolge zal hebben;
d. de parcellering wordt hersteld;
e. de gevelindeling geen afbreuk doet aan de architectonische kwaliteit van de omringende bebouwing.

Bouwregels

Amstel 107/111

De eerste 14 meter vanaf de voorzijde heeft een maximale goot- en bouwhoogte van 13,5 meter resp. 16 meter, de volgende 28 meter heeft een maximale bouwhoogte van 10 meter en de laatste 14 meter heeft weer een maximale goot- en bouwhoogte van 13,5 meter resp. 16 meter.
Het perceel is echter in zijn geheel aangewezen als 'orde 2'. Dat houdt in dat, ondanks de hiervoor benoemde toegelaten goot- en bouwhoogtes, de bestaande goot- en bouwhoogte geldt als de maximum toegelaten hoogte.

Nieuwe Prinsengracht 2/4

Beide adressen hebben een maximale goot- en bouwhoogte van 13,5 meter resp. 16 meter. De panden zijn beide aangewezen als 'orde 1'. Dat houdt in dat, ondanks de hiervoor benoemde toegelaten goot- en bouwhoogtes, de bestaande goot- en bouwhoogte geldt als de maximum toegelaten hoogte.

Dubbelbestemmingen

In verband met de hoge archeologische verwachting dient ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie C' voor bodemverstorende bouwwerkzaamheden groter dan 100 m² en dieper dan 0,50 meter onder maaiveld een archeologisch rapport te worden overlegd;

In verband met de ligging binnen beschermd stadsgezicht zijn door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' beschermende regels opgenomen om de met het beschermde stadsgezicht verbonden cultuurhistorische en architectonische waarden te behouden, te herstellen en te versterken. Sloop van bouwwerken is pas toegestaan nadat hiervoor een omgevingsvergunning is verleend.
Bouwwerken die in het bestemmingsplan als orde 1 zijn aangewezen zijn beschermd als monument op grond van de Monumentenwet 1988 of de gemeentelijke Monumentenverordening.

Voor bouwwerken die in het bestemmingsplan als orde 2 zijn aangewezen geldt dat deze op grond van hun hoge architectonische kwaliteit en/of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld van de straatwand ter plaatse, behoudenswaardig zijn. De architectuur sluit bescherming als monument in de toekomst niet uit. Het gaat in veel gevallen om gebouwen uit de periode 1850-1940, die pas relatief kort de aandacht van de monumentenzorg heeft. De gebouwen die zijn aangemerkt als orde 2 zijn essentiële onderdelen van het stadsbeeld. Sloop van deze gebouwen is ongewenst.

Binnenplanse flexibiliteit bouwen

In het bestemmingsplan is door middel van enkele afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden rekening gehouden met flexibiliteit. In de algemene regels van het bestemmingsplan (artikel 33) zijn diverse afwijkingsbevoegdheden opgenomen, waaronder:

- het overschrijden van minimale en maximale hoogte-, breedte-, diepte- en oppervlaktematen voor bebouwing als aangegeven op de verbeelding, dan wel zoals omschreven in de regels, mits de afwijking van enige maat niet meer dan 10% bedraagt, met dien verstande dat geen extra bouwlaag mag worden gerealiseerd en de bestemmingsgrenzen op de verbeelding niet worden overschreden;
- het overschrijden van bestemmingsgrenzen voor onder meer balkons waarbij balkons aan de achtergevel zijn toegestaan met een diepte van 2 meter, mits het balkon binnen een hoek van 45 graden vanaf de zijgevels van het betreffende perceel wordt gebouwd en de relatie tot de belendende panden bij de afweging wordt betrokken.

1.5 Verleende omgevingsvergunning

Op 23 mei 2018 is een omgevingsvergunning eerste fase verleend voor het ophogen van de bebouwing aan de achterzijde van het gebouw Amstel 107/111 ten behoeve van een zelfstandige kantoorfunctie.

De aanvraag was in strijd met artikel 9.2.5 (bouw- en goothoogte orde 2) van de bouw- en gebruiksbepalingen van het bestemmingsplan. De omgevingsvergunning is niettemin verleend omdat geconstateerd is dat het achterdeel van de bebouwing niet orde-2 waardig is. Historisch onderzoek leert dat het achterdeel van het pand, waarop de verhoging is geprojecteerd, is gerealiseerd in de jaren 80 of recenter. De 'orde 2' waardering komt voort uit een systematiek om panden in beginsel in zijn geheel te beschermen op basis van de waardering van het pand dat aan de straat zichtbaar is, ongeacht de leeftijd van mogelijke uitbreidingen aan de achterzijde waarvan (nog) niet is vastgesteld of deze cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde vertegenwoordigen. De aangevraagde bebouwing is met de achtergevel georiënteerd op de Onbekendegracht. Aan de Onbekendegracht en ten zuiden van de aangevraagde bebouwing is de achterzijde van Carré gelegen, een qua maat en schaal fors gebouw dat duidelijk hoger is dan de direct omliggende bebouwing. Aan de noordzijde grenst de aangevraagde bebouwing aan het pand Nieuwe Prinsengracht 6, met volgens de bij de aanvraag behorende tekeningen een bouwhoogte identiek aan de bouw- en goothoogte van de aangevraagde bebouwing. Gezien het feit dat de hoogte van de aangevraagde bebouwing passend is in de gevelwand aan de Onbekendegracht, aansluit bij de bouwhoogte van de rest van het bouwblok en sterk ondergeschikt blijft aan de bouwhoogte van Carré bestaat er ruimtelijk geen bezwaar tegen de overschrijding van de maximale bouw- en goothoogte.
Bovendien zijn op de verbeelding (plankaart) bij de orde 2 gewaardeerde panden ook maten aangegeven. Deze maten acht de planwetgever vanuit stedenbouwkundig oogpunt maatgevend, los dus van de bestaande bebouwing. In het huidige plan zal de niet orde waardige bebouwing op het achterterrein worden gesloopt. Als gevolg van de sloop komt het belang van het behoud van de oorspronkelijke bouwhoogte van deze bestaande bebouwing te vervallen en dient te worden uitgegaan van de hoogte als op de verbeelding aangegeven.

1.6 Procedure

Het beoogde verbouwplan past niet in het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.4) door afwijkingen van de bouw- en gebruiksregels (zie paragraaf 3.5). Om het project te kunnen

realiseren moet een omgevingsvergunning als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden aangevraagd.

De aanvraag betreft het ‘planologisch afwijkend gebruik’ op grond van artikel 2.1 onder c van de Wabo. Omdat voor het maken van doorbraken (samenvoegen) geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheid is geboden en 2.12 lid 1 onder a, onder 2° Wabo niet toepasbaar is, kan dit project slechts mogelijk worden gemaakt door middel van de toepassing van 2.12 lid 1 onder a, onder 3° Wabo met de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Daarvoor is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig. Het voorliggende document vormt de goede ruimtelijke onderbouwing van het project. De omgevingsvergunning treedt in werking na de beroepstermijn.

2. Beleidskader

Het project past binnen het algemene van toepassing zijnde beleid van het rijk en de provincie. Dit beleid heeft geen directe relevantie voor het project aangezien het een verbouwing van een bestaand gebouw in de binnenstad van Amsterdam betreft. Hierna wordt ingegaan op het lokale beleid van de gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum.

2.1 Hotelbeleid

Voor ruimtelijk besluiten die betrekking hebben op hotels wordt het toetsingskader gevormd door de 'Herziening van het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016-2022: van hotelbeleid naar overnachtingsbeleid' d.d. 14 juli 2016 en de 'Notitie Uitwerking Overnachtingsbeleid 2017 en verder' d.d. 15 december 2016.

Indien uit het bestemmingsplan enig recht tot ontwikkeling van een hotel voortvloeit kan de initiatiefnemer hierop beroep doen. Het voorliggende bouwplan is hiermee in overeenstemming omdat de hotelfunctie op de nieuw te bouwen bouwlagen volgens het geldende bestemmingsplan al is toegestaan. Voor de overschrijding van de bouwhoogte in het middengedeelte (boven de 10 m) geldt dat dit een herschikking van volume betreft. Het totale toegestane volume op het perceel wordt niet overschreden zodat er geen sprake is van een uitbreiding van de hotelfunctie (zie ook 3.4).

2.2 Overig gemeentelijk beleid en stadsdeelbeleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

De structuurvisie "Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam" is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken en het mengen van functies door transformaties.

Kerngebied
Het centrum van Amsterdam vormt het kerngebied voor de gehele metropoolregio, wat zal leiden tot een verdere stijging van het aantal bezoekers. Het centrum dient versterkt te worden als het kloppend hart van de metropool. Nieuwe projecten bestaan vooral uit investeringen in de publieke ruimte en infrastructuur waarmee het centrumkarakter wordt versterkt en het centrumgebied wordt vergroot zodat er sprake kan zijn van meer spreiding van de bezoekers.

Economie
De gemeente heeft onlangs nieuw hotelbeleid vastgesteld (zie de beschrijving van het beleid in paragraaf 2.1).

Toetsing van het beoogde project aan de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam
Het beoogde bouwplan leidt tot kwaliteitsverbetering van een bestaande voorziening en verlevendiging van de straat. Voor wat betreft het hotelbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Beleidsplan Binnenstad

De binnenstad is door de eeuwen heen het centrum geweest van economische activiteiten. Het feit dat er ongeveer evenveel mensen in de binnenstad wonen als er werken, is uniek en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Amsterdam. In 1993 is het beleid voor de binnenstad uiteengezet in het Beleidsplan Binnenstad. De belangrijkste hoofddoelstelling is toen geformuleerd als het versterken van de centrumpositie en het handhaven van de functie-menging. Deze hoofddoelstelling is nog steeds actueel. Andere hoofddoelstellingen zijn:

- behoud van de kwaliteit van het historisch stadsbeeld;
- verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid;
- verbeteren van de bereikbaarheid.

Met de vaststelling van het Meerjarenperspectief Binnenstad in 1999 is een vijfde hoofddoelstelling toegevoegd, namelijk zorgen voor een adequaat activiteiten- en voorzieningenniveau voor bewoners.

Het vinden van de juiste balans tussen wonen, werken en vrijetijdsbesteding en tussen de verschillende economische functies onderling is de voortdurende opdracht voor bestuurders, ondernemers en bewoners van de binnenstad.

Toetsing van het project aan het Beleidsplan Binnenstad
Het beoogde project heeft betrekking op de verbouwing van een hotel in de omgeving van het Weesperplein. Naast de interne verbeteringen van het gebouw zal de verbouwing van het hotel leiden tot een verbetering van het straatbeeld door renovatie van de gevel en het toevoegen van een open publiekstoegankelijke functie op de begane grond. De huidige geslote gevel en de inrit van de parkeervoorziening levert nu geen positieve bijdrage aan de leefbaarheid op straat.

<u>Gebiedsplan Centrum Oost 2018</u>

Centrum Oost omvat het zuidelijke deel van de Grachtengordel, de Weteringschans, de Nieuwmarktbuurt en Lastage, Centraal Station, de Weesperbuurt, de Plantagebuurt, de Kadijken en de Oostelijke Eilanden.
Het gebiedsplan 2018 Centrum Oost biedt een overzicht van onderwerpen die komend jaar extra aandacht krijgen. Het is geen uitputtende lijst van alle projecten in het gebied. De thema's in het plan komen voort uit de gebiedsagenda. Deze zijn in 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld. In Centrum Oost wordt extra aandacht gegeven aan de volgende onderwerpen:

- In postcodegebied 1018 worden de locaties voor ondergrondse afvalcontainers onderzocht en ter inspraak voorgelegd.
- In juni 2017 is in stadsdeel Centrum met een straatgerichte aanpak van horeca-terrassen gestart. Het terugdringen en tegengaan van het innemen van openbare ruimte door horecaondernemingen buiten de in de terrasvergunning gestelde terrasgrenzen wordt in 2018 op de Nieuwmarkt herhaald.
- Om het fietsparkeren op de Rode Loper (Vijzelgracht) goed te reguleren zijn inpandige fietsenstallingen gerealiseerd. Per deelgebied worden fietsparkeerverboden ingevoerd zodat fietsen die buiten de voorzieningen worden geplaatst verwijderd kunnen worden.
- Vanaf april 2018 worden inrijverboden voor touringcars van kracht voor de Eilandenboulevard, Anne Frankstraat en de Plantage Parklaan zonder mogelijkheid tot verlenen van een ontheffing.
- Direct na de dodelijke schietpartij in speeltuingebouw Wittenburg op vrijdag 26 januari is het project 'Aanpak Oostelijke Eilanden gestart'. Het project heeft tot doel de veiligheid en leefbaarheid in de buurt te verbeteren door versterking van de sociale cohesie, opvoedondersteuning, extra afstemming van zorg en hulpverlening, extra inzet van politie en toezicht en handhaving, het oplossen van knelpunten in de openbare ruimte.
- In 2018 wordt het gebouw aan de Hoogte Kadijk opgeleverd voor de tijdelijke huisvesting van statushouders. In overleg met bewoners wordt de komst van de bewoners voorbereid met aanpassingen in de openbare ruimte onder andere door groen.
- Het project Knowledge Mile moet uitgroeien tot een innovatief Amsterdamse stadspark met internationale allure. Door samenwerking van bewoners, ondernemers, onderzoekers, ambtenaren én studenten wordt een stadspark gerealiseerd met als doel om het dakvlak, gevels en maaiveld te vergroenen. In 2018 worden bomen geplant en worden het maaiveld en de IJ-tunnelmond vergroend. De proef met acht City Trees loopt tot oktober 2018 en wordt dan geëvalueerd.

De Amsterdamse binnenstad wordt steeds drukker met dagjesmensen en toeristen die voor een avond of een weekend komen. Voor veel bewoners van het centrum zijn illegale hotels in

woningen (woonfraude) een grote bron van irritatie. Illegale hotels voldoen vaak niet aan brandveiligheidsregels, veroorzaken overlast en hebben een negatieve invloed op de woningvoorraad.
Om de leefbaarheid te kunnen bewaken en verbeteren (beperken drukte) zijn vier maatgelegen aangekondigd:

- verminderen overlast van groepen
- verminderen aantal touringcars in de binnenstad
- verminderen overlast van taxi's
- verminderen geluidsoverlast op het water

Toetsing van het beoogde project aan het Gebiedsplan 2018
De voorliggende omgevingsvergunning heeft betrekking op de verbouwing van een bestaand hotel. Het Gebiedsplan doet geen directe of indirecte uitspraken over (uitbreiding van) hotels. Het voorgenomen bouwplan is dan ook niet strijdig met het Gebiedsplan.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

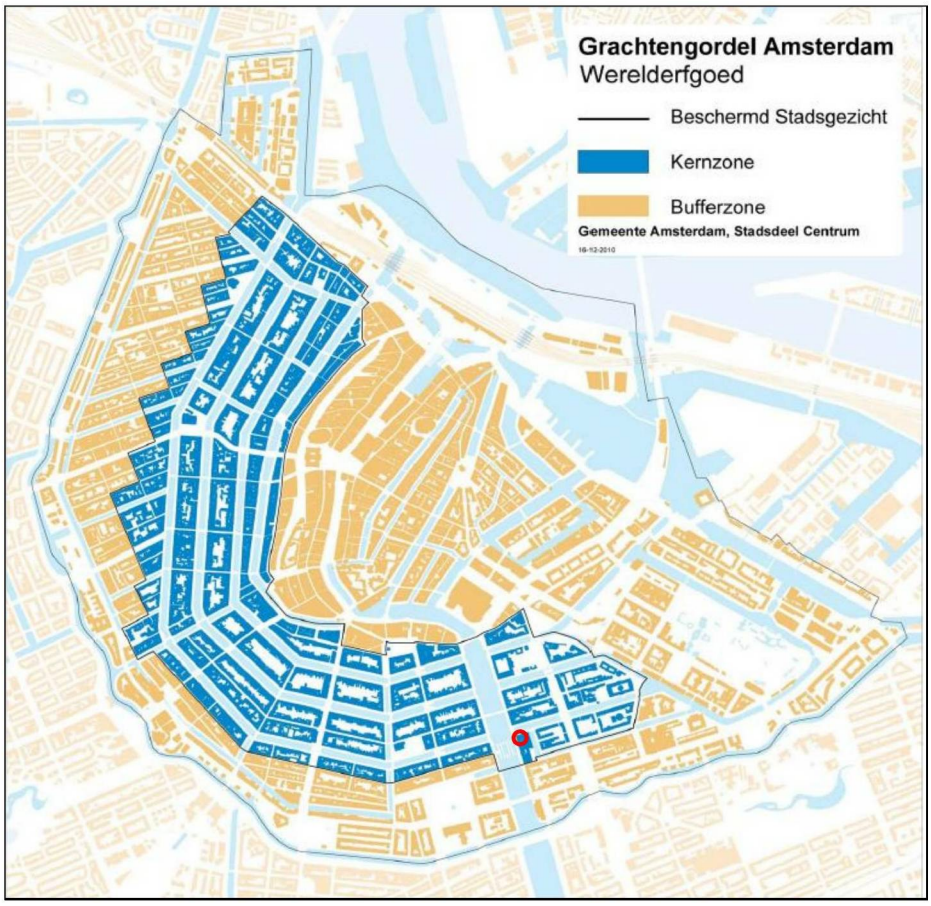
De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties. In paragraaf 4.1 wordt daarop nader ingegaan.

2.3 UNESCO Werelderfgoed en beschermd stadsgezicht

Voor toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad liggen de beleidsuitgangspunten nadrukkelijk op het behoud van de cultuurhistorische waarden van de binnenstad.

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de gehele Amsterdamse binnenstad aangewezen als beschermd stadsgezicht, dit met uitzondering van de Planciusbuurt en , de Oostelijke eilanden en de Czaar Peterbuurt. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. De aanwijzing heeft ertoe geleid dat in het geldende bestemmingsplan 'Oostelijke binnenstad' regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden.

De zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit 400 jaar oude waardevolle culturele, architectonische en stedenbouwkundige erfgoed. Tevens is dit een erkenning dat Amsterdam (gemeente en stadsdeel, maar ook eigenaren, ondernemers en bewoners) de grachtengordel op een goede manier in stand houdt en beschermt. De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'), het gebied dat op de werelderfgoedlijst is geplaatst. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De bufferzone is aangewezen als een extra beschermingsgebied om de kernzone heen. De kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermde stadsgezicht. De projectlocatie ligt in de kernzone van het UNESCO gebied.



Afbeelding: Werelderfgoed grachtengordel Amsterdam, de projectlocatie is met een rode cirkel aangegeven

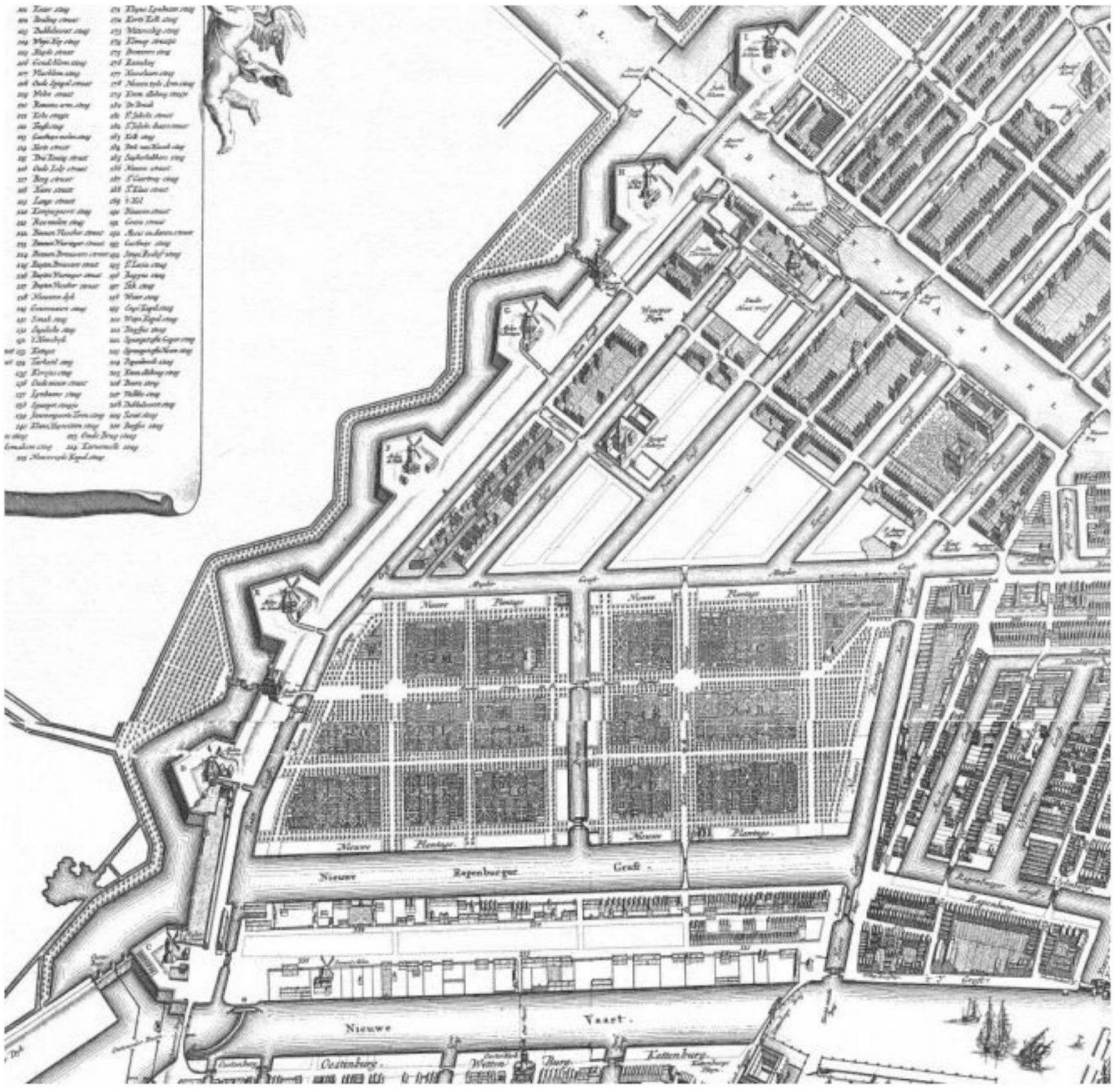
Als de Werelderfgoed Commissie (World Heritage Committee) besluit een erfgoed toe te voegen aan de Lijst van het Werelderfgoed, stelt het Comité, hiertoe geadviseerd door Niet Gouvernementele Organisaties (NGO's), een “Verklaring van Uitzonderlijke universele waarde” vast. “Uitzonderlijke universele waarde” houdt in, dat de culturele of natuurlijke betekenis van wat als het erfgoed wordt gezien zo uitzonderlijk is, dat deze het nationale belang overstijgt en van algemeen belang is voor huidige en toekomstige generaties van de gehele mensheid. De verklaring bestaat uit een korte samenvattende beschouwing (synthesis), een beschrijving van de criteria waaraan het erfgoed voldoet, een beschrijving van de manier waarop het erfgoed voldoet aan de voorwaarden (wegingsfactoren) van integriteit (integrity) en echtheid (authenticity) en tenslotte een beoordeling van het systeem waarmee het erfgoed wordt beheerd en beschermd. De huidige instrumenten hiervoor zijn de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en de daarmee samenhangende beschermende bestemmingsplannen. Daarnaast is de methode van cultuurhistorische analyses van groot belang om randvoorwaarden aan initiatieven te kunnen stellen.

Het projectgebied is gelegen in de Weesperbuurt, welke ter plaatse van het project in de kernzone van het UNESCO gebied is gelegen.

3. Het project

3.1 Historische structuur Weesperbuurt en omgeving

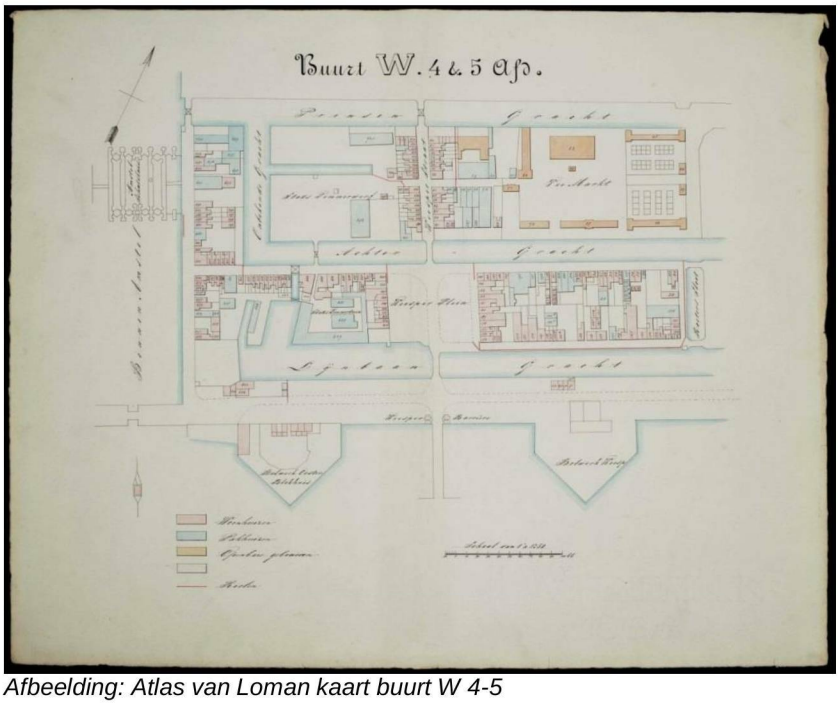
De Weesperbuurt, waarin zich de onderhavige projectlocatie is gelegen, bevindt zich in de grachtengordel van Amsterdam. De ontwikkeling van de grachtengordel verliep globaal van west naar oost. De Amstel was daarbij geen harde scheidslijn, maar in de praktijk stagneerde de verkoop van de percelen aan de overkant. De gaten die open vielen werden gevuld door institutionele, al dan niet charitatieve instellingen en – geheel in lijn met de scheiding wonen en werken – grotere bedrijven richting buitenring. Bijzonder in de omgeving van de Weesperbuurt is dat hier in de buitenring een additionele gracht en sloot werd gegraven (Roetersloot en Onbekende gracht). De vestiging van de Stadstimmertuinen en de Stadsschuitenmakerswerf aan de Amstel is exemplarisch voor deze ontwikkeling. Verder van de Amstel af waren de gaten die openvielen zo groot dat hier niet alleen aan de buitenrand bedrijven werden opgericht, maar uiteindelijk ook binnen de vlakken die eigenlijk bedoeld waren voor wonen.



Afbeelding: uitsnede stadsplattegrond Gerred de Broen begin achttiende eeuw, waarop duidelijk te zien is dat de woningbouw stagneert, terwijl de bouwblokken nog wel zijn uitgezet.

Echter, in structuur volgde de uitleg aan de overzijde van de Amstel de opbouw zoals die kenmerkend was binnen de hele grachtengordel. De indeling in hoofdgrachten, achterstraten en radialen was ook hier leidend. Vanaf het moment dat de industriële en andere bijzondere

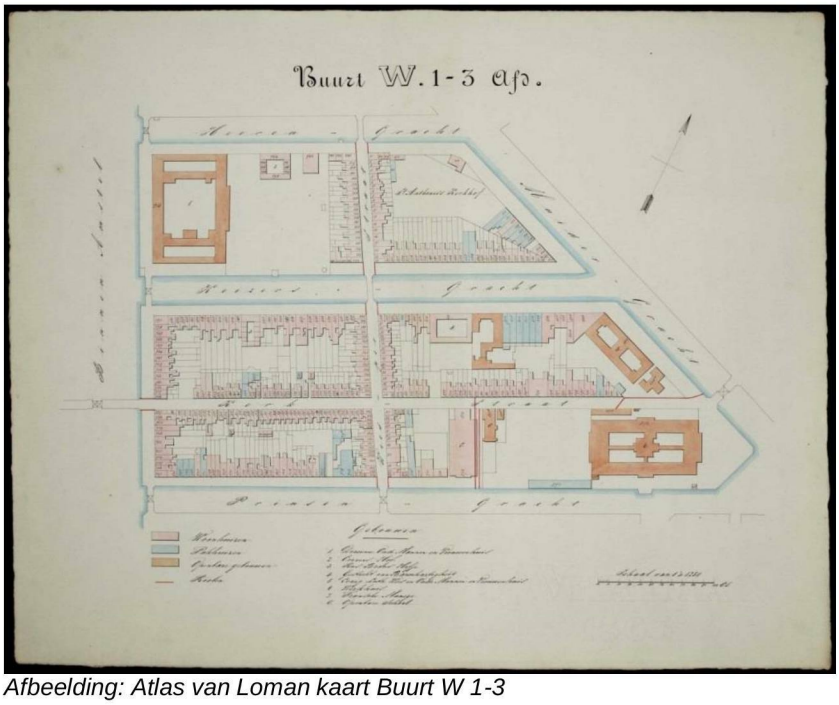
activiteiten gestaakt werden, werd het bouwblokkenraster, met uitzondering van het Roeterseiland, alsnog ingevuld.



Afbeelding: Atlas van Loman kaart buurt W 4-5

Verkaveling

De consequent doorgevoerde verkavelingsprincipes van de grachtengordel komen heel duidelijk tot hun recht in het (keur)blok aan de Amstel, dat verder begrensd wordt door de Nieuwe Keizersgracht, de Weesperstraat en de Nieuwe Kerkstraat. Aan de hoofdgracht zijn de diepe percelen en aan de achterstraat de ondiepe. Aan de Amstel zijn de percelen echter ook diep omdat de rivier eenzelfde status heeft als een hoofdgracht. De radiale Weesperstraat is tweezijdig uitgebroken, maar bij de uitleg waren de kavels ongeveer even ondiep als aan de achterstraat, zij het gemiddeld wat breder.



Afbeelding: Atlas van Loman kaart Buurt W 1-3

3.2 Historische ontwikkeling van de projectlocatie

Aan het einde van de negentiende eeuw liet Salomon Levie de Beer op de locatie van het huidige hotel een kantoor bouwen voor zijn handel in marmer en natuursteen. Salomon Levie de Beer (Utrecht, 30 maart 1825) was steenhouwer en had zijn zaak in 1882 op dit adres gevestigd. Hij liet dit pand bouwen, in juni 1880 werd in de Brakke Grond dit perceel als bouwterrein verkocht voor de somma van dfl. 15.200,-.

De bouw

Architect Isaac Gosschalk (13 april 1838 – 11 okt 1907) bouwde hier in 1881 een representatief woonhuis met vrijstaand achterhuis op het achtererf. Ooit was dit pand duidelijk herkenbaar aan dat natuursteen.





In de jaren twintig werd het pand ingrijpend verbouwd en uitgebreid door architect Karel Petrus Tholen (28 aug 1882 – 30 nov 1971), inmiddels is dan de zoon van Salomon, Leonard, de bedrijfsvoerder en Leonard was inmiddels een associatie met Gnirrep aangegaan. De gevel van Gosschalk had ongeschonden uit de verbouw moeten komen, doch dit lukte niet en Tholen koos ervoor waarmee de bestaande gevel en de uitbreiding tot één architectonisch geheel werd gesmeed.
Het pand had een topgevel en Tholen koos ervoor om er een rechte bakstenen gevelafsluiting van te maken. Op 16 maart 1923 was de verbouw van het pand klaar. Een maand later werd het pand als Joods volkshuis gebruikt.

Gebruik

Of De Beer het pand vanaf het begin geheel gebruikte is nog maar de vraag, omdat dit adres in 1884 tevens werd genoemd als locatie voor de Tweede Israëlitische Vleeshal.
In 1896 zat hier De Beer & Lehren en dit bedrijf verkocht wrijfwas en parquetvloeren. In hetzelfde jaar plaatst hij ook een advertentie voor closets, fonteinen, handwaschbakken, waschtafels en waterleidingartikelen. Op bovenstaande foto is het pand in de tijd van De Beer te zien, en op de foto is te zien dat er marmer en natuursteen verkocht werd.
In 1923 zat nog steeds Fa. De Beer op dit adres, nu als Fa. De Beer & Gnirrep, als Timmerfabriek “De Vooruitgang” en een marmerpakhuis.

Vanaf mei 1923 komt dit pand naar voren als Beth Am. Our Chodosj is een van de eerste organisaties die er een bijeenkomst organiseert, hier sprak Dr. B. Ricardo op 12 mei 1923

over de Wet van Hammurabi en Mozes. Ricardo was de voorzitter van de Nederlandse Misrachie.

In het Nieuw Israëlietisch Weekblad van 21 sep 1923 volgde er een bericht dat in dit gebouw, in het lokaal van Bet Am op de bovenste verdieping, een Seifer Touro werd ingewijd. Dit van de vereniging Zigroun Jaängakouw en de Seifer werd binnengedragen door Rabbijn Coppenhagen. Het lijkt erop dat vanaf 16 september 1923 er sprake was van een synagoge.

Vooral na de officiële opening komt dit adres regelmatig in de pers bij tal van bijeenkomsten, vooral met een zionistisch en socialistisch tintje. Dat blijft zo tot in de oorlog, dan verschijnt de laatste advertentie op 19 juni 1942 in het Joodsche Weekblad, wanneer er vanaf dit adres een zekere Ehrlich handwerksters voor damesmantels zoekt.
(bron: http://www.joodsamsterdam.nl/beth-am-joodsch-volkshuis/)

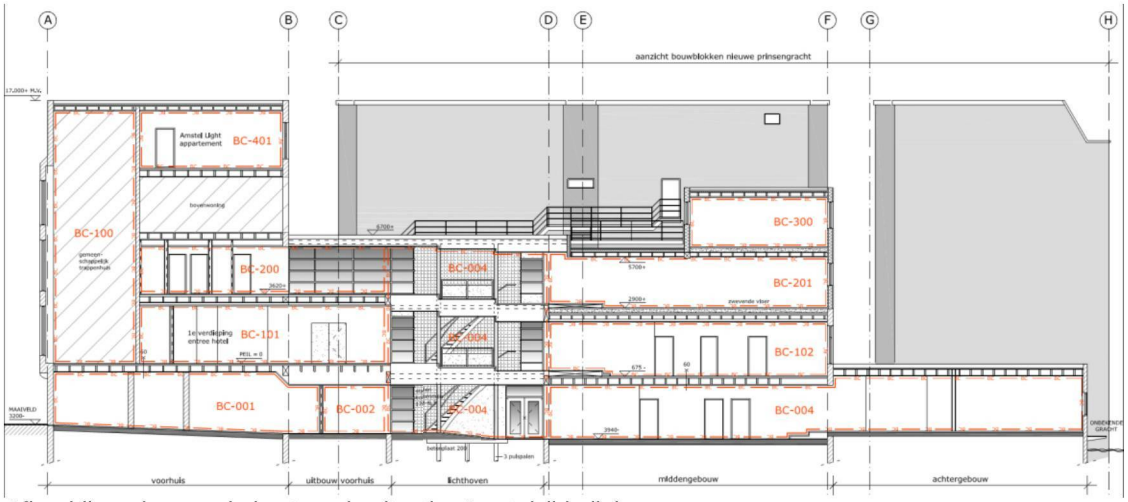
Recente geschiedenis

Na de oorlog was hier een garage met bandenspeciaalzaak gevestigd. In ieder geval vanaf 1990 was het pand een hotel met 26 kamers. In dat jaar werd het hotel door de huidige eigenaar overgenomen. In de loop der jaren is het hotel uitgebreid tot 55 kamers. De meest recente uitbreidingen dateren uit 2008 en 2010. Tegenwoordig is alleen de vestibule nog van marmer. Die is gedeeltelijk bewaard gebleven en functioneert als hotellobby van het Bridge Hotel.

3.3 Beschrijving bestaande situatie

In de bebouwing is The Bridge Hotel gevestigd, een hotel met 55 kamers in het drie-sterren segment, verdeeld over 4 panden. De kamers hebben een zeer sterk variërende omvang van 15 tot 75 m^2 gbo.

De bouwhoogte van de bebouwing is aan de Amstelzijde 17 meter, in het middengedeelte 10 meter en aan de achterzijde 12,5 meter. De hoogte van de vloeren loopt af van achter naar voor en de plattegrond van de verdiepingen varieert per bouwlaag en ook binnen elke bouwlaag, steeds door trappetjes en vides opgelost. Sommige kamers hebben geen daglicht. Zie ook de ingediende aanvraag d.d. 29 september 2017 voor de plattegronden en doorsnedes van de bestaande situatie.



Afbeelding: doorsnede bestaande situatie, Amstelzijde links

De entree van het hotel en de woningen in de vierde bouwlaag wordt gevormd door een trap vanaf straat naar de eerste verdieping, vanaf waar een intern trappenhuis zowel de woningen als het hotel ontsluit. Op de begane grond bevinden zich aan de Amstelzijde een garage, kantoorruimte en berging.



Afbeelding: gevel Amstelzijde

Aan de achterzijde ligt de bebouwing ver terug ten opzichte van de belendende percelen, de bebouwing aan de Nieuwe Prinsengracht en van Carré.



Afbeelding: gevel achterzijde, Carré links en Nieuwe Prinsengracht rechts

Het middendeel van het perceel is een onsamenhangend geheel van bebouwing. De Nieuwe Prinsengracht heeft blinde achtergevels en loopbruggen vormen vluchtroutes.





Afbeelding: beelden van de bebouwing in het middendeel

3.4 Planbeschrijving

De vergunningaanvraag heeft betrekking op de realisatie van een vernieuwd hotel met een bouwvolume zoals in de aanvraag is weergegeven met plattegronden, dwarsdoorsnedes en 3D-visualisaties. Het bestaande aantal hotelkamers neemt toe van 55 naar 86. Het bestaande hotel heeft een 3-sterren classificatie en in de nieuwe situatie een 4-sterren plus classificatie.

Verbetering straat- en gevelbeeld

Het bouwplan leidt tot een verbetering van het straat- en gevelbeeld aan zowel de voor- als achterzijde van de bebouwing.



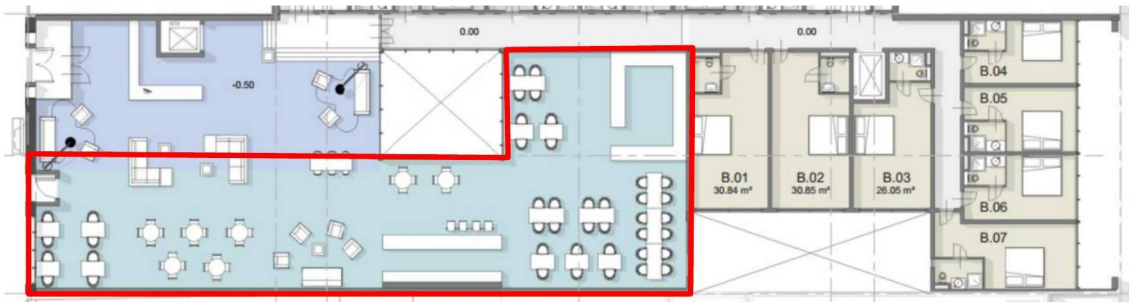
Afbeeldingen: plint voorgevel anno 2017, anno 1882 (linksboven en rechtsboven) en plint conform bouwplan (onder)



Afbeeldingen: achtergevel anno 2017 (links) en conform bouwplan (rechts)

Levendige plint en functiemenging

Op de begane grond aan de Amstel wordt een open, publieke plint gecreëerd door toevoeging van een restaurant voor zowel hotelgasten als niet-gasten. Om dat mogelijk te maken en ter verbetering van de heldere functieverdeling in de panden worden de bestaande twee woningen aan de Amstel verplaatst naar de Nieuwe Prinsengracht. Hieronder is met rood omlijnd weergegeven wat de plattegrond van het restaurant is. De frontbreedte is 6,8 meter, de diepte is 33,4 meter en aan de achterzijde is de breedte 12 meter. Het oppervlak meet daardoor in totaal 227 m^2.

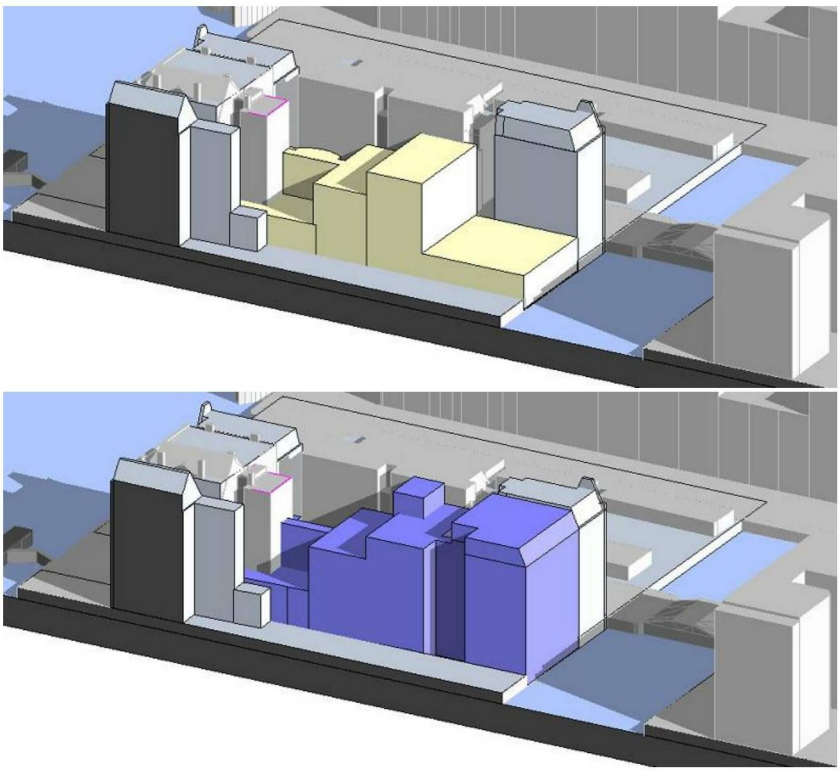


Afbeelding: omvang restaurant

Het bestaande souterrain aan de achterzijde van het perceel wordt verlaagd, het bestaande gebruik als hotel wordt voorgezet. Het gaat hier feitelijk om het op gelijke hoogte brengen van de verdiepingen met de belendingen. Deze bouwkundige aanpassing leidt niet tot een extra bouwlaag op het perceel. Daaronder komt een nieuwe kelder, waarin een zelfstandige spa/fitness wordt gerealiseerd.

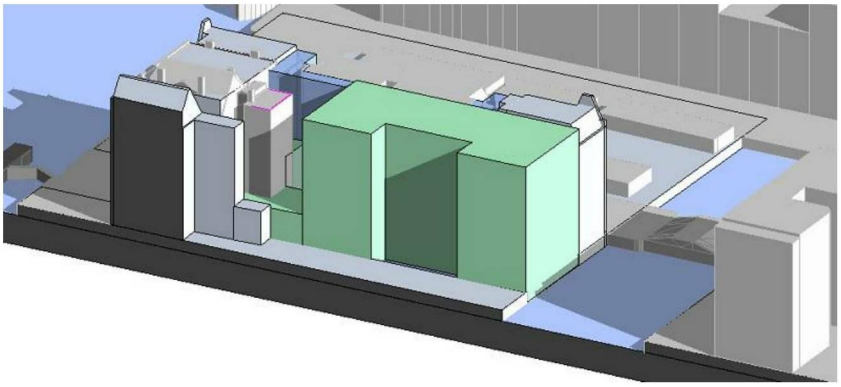
Eenduidige bouwmassa

De bestaande bouwmassa van het hotel en het toegestane (tevens op 23 mei 2018 vergunde) bouwvolume laten een rommelige opbouw van bouwmassa's zien.



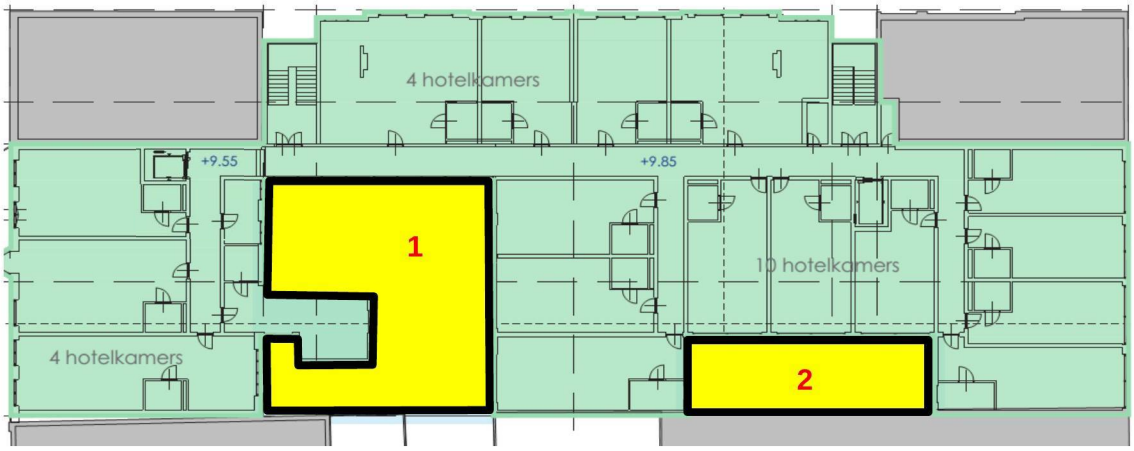
Afbeeldingen: bestaande bouwmassa (boven) en vergund bouwplan (onder)

De nieuwe massa volgens het bouwplan is hieronder getoond. Het lichthof achter het voorhuis (links) is zichtbaar, alsook het lichthof over de gehele hoogte aan de gevel van Carré (rechtsvoor).



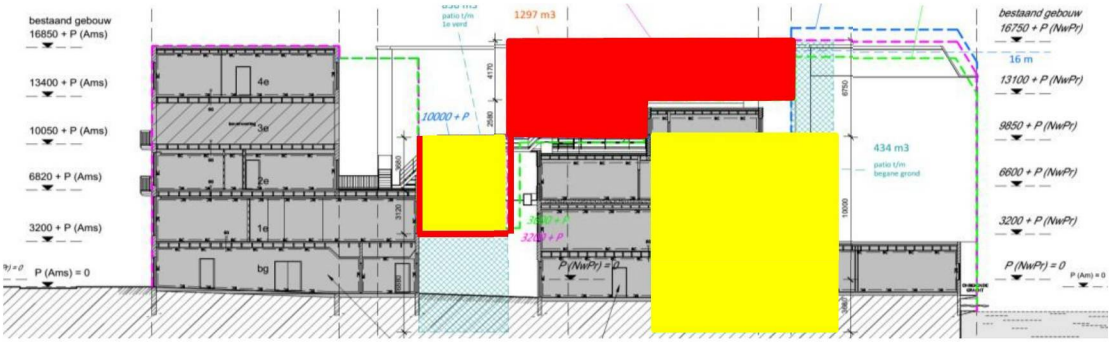
Afbeelding: nieuwe bouwmassa

Het nieuwe bouwplan leidt tot een eenduidiger massa met grotere lichthoven. Aan de zijde van Carré, waar in de erfgrens ramen zijn gerealiseerd door Carré, wordt een lichthof gecreëerd, zodat deze ramen daglichttoetreding behouden. Daarmee wordt dan ook de lichttoetreding voor een aantal hotelkamers gerealiseerd. Hieronder wordt weergegeven welke delen van de plattegrond vanaf een hoogte van 3,20 meter onbebouwd blijven. Met nummer 1 is het lichthof achter het voorhuis weergegeven, met nummer 2 het lichthof bij de ramen van Carré.



Afbeelding: plattegrond 2e t/m 4e verdieping met lichthof achter voorhuis (1) en bij Carré (2)

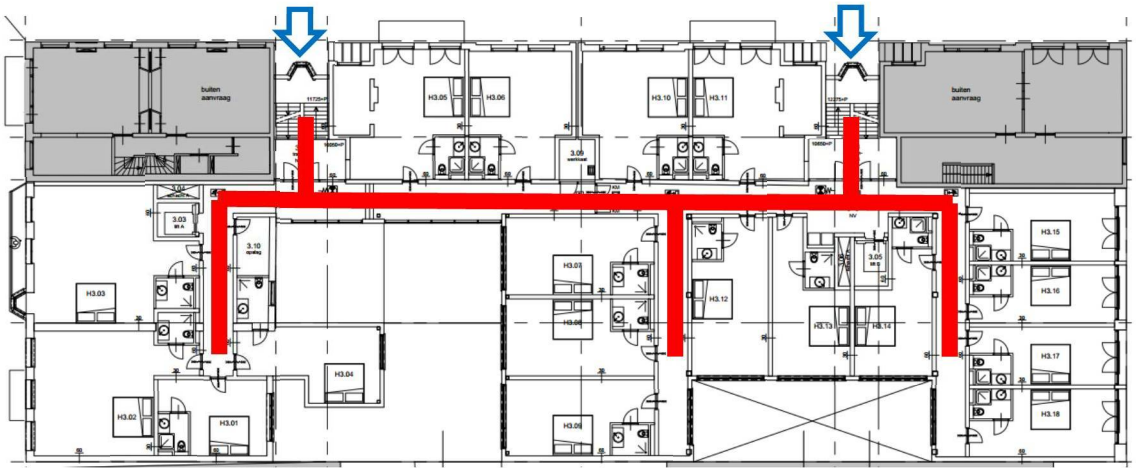
Ten opzichte van het toegestane (en op 23 mei 2018 vergunde) bouwvolume leidt het nieuwe bouwplan gedeeltelijk tot een vergroting van het bouwvolume (hieronder rood weergegeven; 1.297 m^3) maar gedeeltelijk tot een verkleining van het bouwvolume (hieronder geel weergegeven; 1.540 m^3). Per saldo heeft het nieuwe bouwplan een kleiner bouwvolume dan reeds vergund.



Afbeelding: vergroting bouwvolume (rood) en verkleining bouwvolume (geel)

Logische plattegronden

Door de nieuwe, heldere massaopbouw en situering van de functies kunnen duidelijke plattegronden worden gerealiseerd die op elke bouwlaag gelijk zijn, en met heldere routes zonder niveauverschillen (hieronder met rode lijnen weergegeven). De verdiepingsvloeren in de nieuwbouw worden gelijkgemaakt aan Nieuwe Prinsengracht, de verdiepingsvloeren in de bestaande bouw aan de Amstel blijven ongewijzigd.



Afbeelding: logische plattegronden 1e t/m 4e verdieping, veilige routes

Daarmee is niet alleen de bedrijfslogistiek binnen het hotel gediend, maar ook de overzichtelijkheid voor de hotelgasten en de brandveiligheid (vluchtroutes, bereikbaarheid bij calamiteit). Dat bestaat er ook uit dat vanaf de Nieuwe Prinsengracht nieuwe vluchtroutes worden gerealiseerd, zoals hierboven met de pijlen aangeduid.
Bovendien worden nu alle kamers toegankelijk voor minder validen.

Aan de Nieuwe Prinsengrachtzijde worden 2 nieuwe trappenhuizen gerealiseerd ten behoeve van de hoekpanden en voor het hotel – ook bij calamiteiten. Zij vormen dus tevens de ontsluiting van de woningen op de eerste verdieping in de panden aan de Nieuwe Prinsengracht. Het deel tussen Nieuwe Prinsengracht 4 en 6 wordt bovendien gebruikt voor laden en lossen.

Duurzaamheid

Een dak kan helpen wateroverlast te verminderen door regenwater tijdelijk op te vangen. Groene daken kunnen een bijdrage leveren aan een grotere biodiversiteit in de stad, geluidsreductie bevorderen en fijnstof binden. Water dat afstroomt van groene daken is bovendien schoner. Het nieuwe bouwplan biedt de mogelijkheid, door de eenduidige volumeopbouw die nu ontstaat, om een dakoppervlak van circa 400 m^2 groen in te richten. Zo kan het dak rainproof gemaakt worden.

Het nieuwbouwplan biedt de mogelijkheid een energiezuinig gebouw te realiseren. De ambitie is verduurzaming van het gebouw volgens BREEAM-keurmerk, onder meer door circulair bouwen en de aanvoer via water.

3.5 Afwijking van het bestemmingsplan

Het beoogde verbouwplan past niet in het geldende bestemmingsplan door afwijkingen van de bouw- en gebruiksregels.

Bouwregels

De afwijking van het bouwregels uit het bestemmingsplan bestaat uit de toename van bouwhoogte. De maximale bouwhoogte die geldt voor bebouwing met een aanduiding ‘orde 2’ is de bestaande bouwhoogte ten tijde van de terinzagelegging.

Op 23 mei 2018 is een omgevingsvergunning verleend voor ophoging van de bebouwing tot aan de op de verbeelding (plankaart) weergegeven hoogte. Na sloop van de huidige bebouwing zijn de op de verbeelding weergegeven bouwhoogtes maatgevend. Het voorliggende bouwplan wijkt van deze bouwhoogtes af doordat in het middendeel de toegestane bouwhoogte van 10 meter wordt overschreden tot 16,75 meter.

Tussen de panden aan de Nieuwe Prinsengracht 2/4 en het pand Amstel 107/111 worden nieuwe doorbraken gerealiseerd waardoor de samenvoeging van deze panden wordt vergroot. Het bouwen van de nieuwe trappenhuizen aan de Nieuwe Prinsengracht, is voorts niet toegelaten wegens de aanwijzing als orde-1 panden.

De bestaande opgang aan de Amstel naar de tweede bouwlaag, van waaruit een trappenhuis wordt bereikt dat de ontsluiting is voor zowel hotel als bovenwoningen, wordt verwijderd om een publieke plint te maken. Daardoor wordt een aanwezige ontsluiting naar de tweede en hogere bouwlagen niet gehandhaafd.

Gebruiksregels

Aan de betreffende panden waarop de aanvraag betrekking heeft is een aanduiding ‘orde 2’ toegekend. Daarnaast hebben de gronden in het bestemmingsplan de aanduiding ‘horeca 5 toegestaan op alle bouwlagen’. Deze aanduiding strekt zich niet uit tot een hogere bouwhoogte dan op de verbeelding weergegeven. Nu de aanvraag wat betreft het middengedeelte ziet op het - na sloop waarvoor parallel aan deze aanvraag een vergunning wordt aangevraagd - hoger terugbouwen dan de op de verbeelding weergegeven bouwhoogte, is er sprake van een overschrijding van toegestane bouwhoogte waar geen horeca 5 op alle bouwlagen is toegestaan.

De verplaatsing van de woningen van de Amstel naar de Nieuwe Prinsengracht leidt op de Nieuwe Prinsengracht niet tot een afwijking, maar aan de Amstel wel: het nieuwe gebruik voor hotel in de vierde bouwlaag (in plaats van de woningen) is niet toegelaten.

Voortzetting van het bestaande hotelgebruik in de eerste, tweede, derde en vijfde bouwlaag aan de Amstel en voortzetting van het bestaande hotelgebruik in de Nieuwe Prinsengracht 2 is bij inwerkingtreding van het huidige bestemmingsplan onder het overgangsrecht gebracht, maar kan worden voortgezet in de nieuwe situatie.

Het gebruik van de nieuwe trappenhuizen aan de Nieuwe Prinsengracht, tevens als vluchtroute van het hotel, laden en lossen en als ontsluiting van woningen is niet toegelaten.

Realisatie van het restaurant aan de Amstelzijde over een grotere diepte van de begane grond en aan de achterzijde een grotere breedte is een uitbreiding ten opzichte van wat nu in het rechterpand is toegestaan. Het restaurant voor zover dat dieper is dan 21,7 meter (tot 33,4 meter, in het middendeel) en breder dan 6,8 meter (in het middendeel: tot 12 meter) is in afwijking van het bestemmingsplan.

Het gebruik van kelder en souterrain aan de Nieuwe Prinsengracht voor een nieuwe fietsparkeervoorziening is niet toegelaten.

3.6 Ruimtelijke motivering afwijkingen

Het voorgestelde project is niet strijdig met de vigerende beleidskaders van gemeente Amsterdam, maar wijkt af van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Bij de verantwoording dient de afwijking van het bestemmingsplan gemotiveerd te worden.

Bouwen

De afwijking van de bouwregels uit het bestemmingsplan bestaat voorts uit de toename van bouwhoogte, door ter plaatse te bouwen tot een hoogte van 16,75 meter.

- Geconstateerd is dat het achterdeel van de bebouwing niet orde-2 waardig is. Historisch onderzoek leert dat het achterdeel van het pand, waarop de verhoging is geprojecteerd, is gerealiseerd in de jaren 80 of recenter. De 'orde 2' waardering komt voort uit een systematiek om panden in beginsel in zijn geheel te beschermen op basis van de waardering van het pand dat aan de straat zichtbaar is, ongeacht de leeftijd van mogelijke uitbreidingen aan de achterzijde waarvan (nog) niet is vastgesteld of deze cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde vertegenwoordigen.
  De aangevraagde bebouwing is met de achtergevel georiënteerd op de Onbekendegracht. Aan de Onbekendegracht en ten zuiden van de aangevraagde bebouwing is de achterzijde van Carré gelegen, een qua maat en schaal fors gebouw dat duidelijk hoger is dan de direct omliggende bebouwing. Aan de noordzijde grenst de aangevraagde bebouwing aan het pand Nieuwe Prinsengracht 6, met volgens de bij de aanvraag behorende tekeningen een bouwhoogte identiek aan de bouw- en goothoogte van de aangevraagde bebouwing. Gezien het feit dat de hoogte van de aangevraagde bebouwing passend is in de gevelwand aan de Onbekendegracht, aansluit bij de bouwhoogte van de rest van het bouwblok en sterk ondergeschikt blijft aan de bouwhoogte van Carré bestaat er ruimtelijk geen bezwaar tegen de overschrijding van de maximale bouw- en goothoogte.
  Bovendien zijn op de verbeelding (plankaart) bij de orde 2 gewaardeerde panden ook maten aangegeven. Deze maten acht de planwetgever vanuit stedenbouwkundig oogpunt maatgevend, los dus van de bestaande bebouwing. In het huidige plan zal de niet orde waardige bebouwing op het achter-terrein worden gesloopt. Als gevolg van de sloop komt het belang van het behoud van de oorspronkelijke bouwhoogte van deze bestaande bebouwing te vervallen en dient te worden uitgegaan van de hoogte als op de verbeelding aangegeven.
  Ook het ophogen van een deel van het middengedeelte (het rode blokje, dat inmiddels bekend is als het “tetris-blokje”, op pagina 18) is niet bezwaarlijk, omdat dit niet van invloed is op de lichttoetredingen van de belendingen (zie bezonningsstudie). Het buurperceel Amstel 113 (waarvan initiatiefnemer eigenaar is van het appartement op de begane grond) profiteert van het niet bouwen van een blinde muur van 10 meter hoog op de erfgrens. Verder is de kwaliteit van het lichthof groter door de verbinding op de 2^{e} verdieping tussen de Amstel en de nieuwbouw te verwijderen. Daar waar in het middendeel de 10 meter overschreden wordt tot 16,75 meter worden belendingen niet gehinderd omdat deze blinde gevels hebben.

Er worden doorbraken tussen Nieuwe Prinsengracht 2/4 en Amstel 107/111 en nieuwe trappenhuizen aan de Nieuwe Prinsengracht gerealiseerd.

- Tussen de panden aan de Nieuwe Prinsengracht 2/4 en het pand Amstel 107/111 worden nieuwe doorbraken gerealiseerd waardoor de samenvoeging van deze panden wordt vergroot. Door het toevoegen van nieuwe trappenhuizen tussen de panden Amstel 105 en Nieuwe Prinsengracht 2 en de panden Nieuwe Prinsengracht 4 en 6 worden op elke bouwlaag twee verbindingen gemaakt tussen de percelen aan de Nieuwe Prinsengracht en de panden Amstel 107/111. De trappenhuizen geven toegang tot een gang in het pand Amstel 107/111, waarmee de kamers ontsloten worden. Ondanks deze nieuwe verbindingen blijft de oorspronkelijke structuur van de percelen goed herkenbaar. De bestaande achtergevel van de panden aan de Nieuwe Prinsengracht die zich bevindt op de perceelsgrens wordt gerespecteerd. In het nieuwe hotel vormt deze de scheiding tussen gang en hotelkamers.

- De trappenhuizen worden zorgvuldig ingepast in het ensemble, in de stijl passend bij de bestaande bebouwing.

De bestaande opgang aan de Amstel naar de tweede bouwlaag, van waar uit een trappenhuis wordt bereikt dat de ontsluiting is voor zowel hotel als bovenwoningen, wordt verwijderd om een publieke plint te maken. Daardoor wordt een aanwezige ontsluiting naar de tweede en hogere bouwlagen niet gehandhaafd.

- In de nieuwe situatie worden de tweede en hogere bouwlagen, die alle deel uitmaken van het hotel, ontsloten via de lobby van het hotel. De twee te verplaatsen woningen worden via een bestaande zelfstandige, nu niet gebruikte ontsluiting aan de Nieuwe Prinsengracht bereikt.

Gebruik

Nu de aanvraag ziet op het slopen en gedeeltelijk hoger terugbouwen, is er sprake van een overschrijding van de bestaande bouwhoogte in het middengedeelte (het rode “tetris-blokje” op pagina 18). De functie horeca 5 op alle bouwlagen strekt zich niet uit tot deze hogere bouwhoogte (boven de op de verbeelding weergegeven bouwhoogte).

- Uitbreiding van het hotel op deze locatie is in strijd met het Overnachtingsbeleid. Het betreft hier echter een herschikking van reeds toegestaan volume waarbij er per saldo sprake is van een *afname* van hotelvolume (zie ook paragraaf 2.1 en 3.4). Van een uitbreiding van de hotelfunctie is dan ook geen sprake. Bovendien is het hierdoor mogelijk om een kwalitatief hoogwaardig hotel te realiseren conform de wensen van de Commissie Ruimte en Kwaliteit (voorheen BMA). In plaats van diverse verspringingen (met als gevolg verschillende indelingen per verdieping) is er nu sprake van een ‘abstracte doos’ met een eenduidige bouwmassa. Uitwerken conform tekst Daniëlle en eventueel toets aan beleid?

De verplaatsing van de woningen van de Amstel naar de Nieuwe Prinsengracht leidt op de Nieuwe Prinsengracht niet tot een afwijking, maar aan de Amstel wel: het nieuwe gebruik voor hotel in de vierde bouwlaag (in plaats van de woningen) is niet toegelaten.

- Het aantal woningen blijft gelijk – de nieuwe hotelfunctie in de vierde bouwlaag aan de Amstelzijde is een uitwisseling. De woningen bevinden zich nu in de vierde bouwlaag, terwijl in de derde en vijfde bouwlaag hotelkamers zijn. Het trappenhuis naar de woningen moet worden gedeeld met de hotelgasten. De verplaatsing van de woningen naar de Nieuwe Prinsengracht leidt tot een vergroting van het woongenot.

Voortzetting van het bestaande hotelgebruik in de eerste, tweede, derde en vijfde bouwlaag aan de Amstel en voortzetting van het bestaande hotelgebruik in de Nieuwe Prinsengracht 2 is bij inwerkingtreding van het huidige bestemmingsplan onder het overgangsrecht gebracht, maar kan worden voortgezet in de nieuwe situatie.

- Dit vergt geen nadere motivering.

Het gebruik van de nieuwe trappenhuizen aan de Nieuwe Prinsengracht, als vluchtroute van het hotel, laden en lossen en als ontsluiting van de woningen is niet toegelaten.

- Door de nieuwe, heldere massaopbouw en situering van de functies kunnen duidelijke plattegronden worden gerealiseerd die op elke bouwlaag gelijk zijn, en met heldere routes zonder niveauverschillen (hierboven met rode lijnen weergegeven). De verdiepingsvloeren in de nieuwbouw worden gelijkgemaakt aan de Nieuwe Prinsengracht, de verdiepingsvloeren in de bestaande bouw aan de Amstel blijven ongewijzigd. Daarmee is niet alleen de bedrijfslogistiek binnen het hotel gediend, maar ook de overzichtelijkheid voor de hotelgasten en de brandveiligheid (vluchtroutes, bereikbaarheid bij calamiteit). Dat bestaat er ook uit dat vanaf de Nieuwe Prinsengracht nieuwe vluchtroutes worden gerealiseerd.

Realisatie van het restaurant aan de Amstelzijde met een grotere diepte van de begane grond van het perceel Amstel 107/111 en in het middendeel ook een grotere breedte is een uitbreiding ten opzichte van wat nu volgens het bestemmingsplan is toegestaan. Het restaurant in het middendeel van het pand is in afwijking van het bestemmingsplan.

- Bij hotels die groter zijn dan 1.000 m² bvo bestaat de uitdrukkelijke wens behalve hotelkamers ook andere, publiekstoegankelijke functies toe te voegen die de interactie bevorderen tussen de directe omgeving en het hotel (interne functiemenging). Bovendien dragen dergelijke functies bij aan de verbetering van de uitstraling naar de straat.. Onder zelfstandige horeca wordt horeca verstaan die ook voor niet-hotelgasten toegankelijk is.
  Op het perceel Amstel 107/111 is horeca 4 (restaurant) als zelfstandige horeca in het rechterdeel al toegestaan, maar niet gerealiseerd. In het linker deel bevindt zich nu een garagedeur naar een autostalling, wat in principe ongewenst is maar legaal aanwezig. Hier komt de lobby van het hotel. Het bouwplan leidt tot de gewenste interactie en verlevendiging van de plint. De toename van het oppervlak van het restaurant bedraagt circa 125 m^2 (van 147 m^2 naar 272 m^2).
  De maximale maat is voor hotels die groter zijn dan 1.500 m² maximaal 10% van het bruto vloeroppervlak. Het hotel heeft een omvang van circa 5.000 m^2, zodat met een oppervlak van circa 272 m^2 zoals voor dit initiatief is opgenomen ruimschoots wordt voldaan aan het maximum toelaatbare oppervlak (500 m^2).

Het gebruik van kelder en souterrain aan de Nieuwe Prinsengracht voor een nieuwe fietsparkeervoorziening is niet toegelaten.

- De fietsparkeervoorziening wordt gerealiseerd ter voldoening aan de normen uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

4. Omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en vervoer

Verkeersafwikkeling

Voor de aankomst en het vertrek van de gasten, alsmede voor de aan- en afvoer van goederen wordt met name gebruik gemaakt van het ov-net en beschikbare taxi's in de stad. De belangrijkste aanvoerwegen voor taxi's zijn de Wibautstraat en de Sarphatistraat. In de nabijheid van het hotel bevindt zich de metro- en tramhalte Weesperplein. Op loopafstand bevinden zich diverse taxistandplaatsen (Amstelhotel en Frederiksplein).
De voornamelijk internationale hotelgasten komen veelal per taxi en met het openbaar vervoer en zelden met eigen vervoer zeker in de binnenstad zeer beperkt. Tijdens het verblijf verkent men de stad gezien de centrale liggen vooral lopend. Voor zakelijke afspraken maakt men gebruik van de taxi en/of het openbaar vervoer.
Het personeel komt bovenal per fiets of het openbaar vervoer.

De uitbreiding met 33 hotelkamers (van 55 naar 86 kamers) en het restaurant (125 m^2 bvo) komt in plaats van de op de 23 mei 2018 vergunde uitbreiding van het bouwvolume voor kantoor, van 799 m^2 bvo.

Voor een zeer sterk stedelijk gebied in het centrum gaat het CROW voor een kantoor zonder baliefunctie uit van de volgende verkeersgeneratie:
- minimaal 2,1 ritten per 100 m² bvo;
- maximaal 3,8 ritten per 100 m² bvo.

Vanwege het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam (hoge parkeertarieven in het centrum, betaald parkeren in vrijwel geheel Amsterdam) wordt uitgegaan van de minimale verkeersgeneratiecijfers. Dit komt neer op: (799 m² bvo / 100) * 2,1 = 18 ritten per etmaal.

Voor een zeer sterk stedelijk gebied in het centrum gaat CROW voor een hotel (4*) uit van de volgende verkeersgeneratie:
- minimaal 7,8 ritten per 10 kamers;
- maximaal 10,7 ritten per 10 kamers.

Vanwege het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam (hoge parkeertarieven in het centrum, betaald parkeren in vrijwel geheel Amsterdam) wordt uitgegaan van de minimale verkeersgeneratiecijfers. Dit komt neer op: (33 / 10) * 7,8 = 26 ritten per etmaal.

De restaurantfunctie breidt met 125 m^2 bvo uit. Voor een restaurant geeft CROW geen kengetallen verkeersgeneratie. De parkeerkencijfers kunnen echter basis bieden om een aanname te doen ten aanzien van de verkeersgeneratie. Indien elke parkeerplek van de door CROW aangenomen parkeerbehoefte (8 parkeerplaatsen per 100 m^2) één keer gebruikt zou worden bestaat de verkeersgeneratie uit 10 ritten per etmaal.

De berekende toename van 18 ritten per etmaal is verwaarloosbaar.

Laden en lossen / bevoorrading

Laden en lossen zal voor een groot deel via de zijkant aan de Nieuwe Prinsengracht plaatsvinden. Daar zijn parkeerplekken en komt een toegang tussen de Nieuwe Prinsengracht 4 en Nieuwe Prinsengracht 6. Bovendien zou een deel via het water kunnen.

Bevoorrading zal zoveel mogelijk doordeweeks plaatsvinden. De mogelijkheden voor het laden en lossen worden bij voorkeur beperkt tot een klein deel van de dag (en mogelijk ook niet iedere dag), zodat deze in de avond beschikbaar is voor het regulier (fiscaal) parkeren. Hiervoor moeten dan bloktijden worden vastgelegd. Er zullen met alle leveranciers gedragsregels worden afgesproken, zoals:
- blokkeren van de weg verboden;
- uitzetten van de motor bij stilstand;

- geluidsoverlast te allen tijde voorkomen. Dus laden en lossen met beleid en aandacht voor de buren;
- altijd correct optreden naar buren en andere weggebruikers;
- klachten melden bij hotelpersoneel.

Parkeerbehoefte

Voor een hotel is de parkeerbehoefte laag zijn doordat personeel volledig met de fiets of het openbaar vervoer komt en dat internationale hotelgasten in het centrum van Amsterdam hoofdzakelijk per openbaar vervoer of taxi naar het hotel komen. Het nieuwe hotel zal geen parkeerplaatsen op eigen terrein krijgen. Gasten die wel met de auto komen, parkeren de auto vaak in een openbare parkeergarage of op een P+R-terrein aan de rand van de stad doordat in de binnenstad betaald parkeren geldt zodat sprake is van parkeerregulering.

Voor hotelgasten die met de auto komen kan het hotel tegen betaling valet parking service aan te bieden. Er is een grote parkeergarage aan de Nieuwe Prinsengracht (op het stuk vóór de Wibautstraat) waar de gemeente 30 plekken heeft gehuurd en waar nog plekken beschikbaar zijn. De initiatiefnemer is indien nodig bereid parkeerplaatsen te huren.

Fietsen

Voor de hotelfunctie geldt dat er weinig fietsen zullen worden gebruikt. De hotelgasten zullen zich vooral lopend of per openbaar vervoer verplaatsen.

De uitbreiding met 33 hotelkamers (van 55 naar 86 kamers) en het restaurant (125 m^2 bvo) komt in plaats van de op de 23 mei 2018 vergunde uitbreiding van het bouwvolume voor kantoor, van 799 m^2 bvo. De toename van fietsparkeerdruk als gevolg daarvan zal niet groot zijn. Op grond van de ‘Nota Parkeernormen fiets en scooter’ zijn voor het kantooroppervlak 24 fietsparkeerplekken nodig en voor de uitbreiding van het hotel/restaurant 40. In de kelder/souterrain aan de Nieuwe Prinsengracht wordt een fietsparkeervoorziening gerealiseerd met voldoende omvang.
Desalniettemin zouden er meer 'nietjes' en rekken geplaatst kunnen worden op de auto-vrijgemaakte trottoirs aan de voor- zij- en achterkant van het hotel.

4.2 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit, het kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. In het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen” is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als “niet in betekenende mate” er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van “niet in betekenende mate”. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide. Uit paragraaf 4.1 blijkt dat als gevolg van het project sprake is van een afname van het aantal theoretische verkeersbewegingen. Geconcludeerd kan worden dat het project als ‘niet in betekenende mate’ kan worden aangemerkt en derhalve geen nadelige gevolgen voor luchtkwaliteit heeft.

4.3 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd.

Het project voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Akoestisch onderzoek is daarom niet aan de orde.

4.4 Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar individueel en/of groepsrisico.

In de directe nabijheid van de locatie zijn geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen. De locatie ligt ook niet in de nabijheid van een route van gevaarlijke stoffen. Onderzoek naar externe veiligheid is niet aan de orde.

4.5 Bodem

Het project leidt weliswaar tot bodemroerende werkzaamheden, maar de nu voorliggende bestemmingsplanafwijking niet. Onderzoek naar de bodemkwaliteit is niet aan de orde.

4.6 Water

Het projectgebied is momenteel geheel bebouwd. Het beoogde project leidt niet tot een uitbreiding van het verharde oppervlak. De locatie ligt in de nabijheid van een waterkering, de Amsteloever en de Amstelsluizen. Het project leidt weliswaar tot nieuwe ondergrondse bebouwing, maar de nu voorliggende bestemmingsplanafwijking heeft daarop geen betrekking. De bestemmingsplanafwijking heeft derhalve geen gevolgen voor de waterhuishouding in en rondom de projectlocatie.

4.7 Archeologie

Het project leidt weliswaar tot bodemroerende werkzaamheden, maar de nu voorliggende bestemmingsplanafwijking niet. Onderzoek naar archeologie is niet aan de orde.

4.8 Flora en Fauna

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet.
Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

Het geldende bestemmingsplan maakt verbouwing al mogelijk, dat wordt niet bepaald door de nu voorliggende bestemmingsplanafwijking. In het kader van de vergunningaanvraag voor de activiteit bouwen wordt onderzoek verricht opdat voldaan wordt aan de Wet natuurbescherming.

4.9 Behoefte

Op basis van de sinds 1 juli 2017 geldende bepalingen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren, op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Een stedelijke ontwikkeling is een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

In dit geval leidt de bestemmingsplanafwijking weliswaar tot het realiseren van een bouwvolume buiten de kaders van het geldende bestemmingsplan en met een ander gebruik dan reeds is toegelaten, maar doordat het bouwvolume ten opzichte van de reeds verleende omgevingsvergunning enigszins afneemt is er geen sprake van een groter ruimtebeslag. Het

nieuwe gebruik komt in de plaats van de vergunde kantoorfunctie en vormt een uitbreiding van een bestaand hotel. Het project kwalificeert daardoor niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Bro.

Het project wordt bovendien gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. De bestaande, minder intensieve bebouwing wordt deels gesloopt. Er is daarmee volop sprake van het benutten van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied. Er zijn geen relevante beperkingen ten aanzien van wet- en regelgeving te verwachten.

4.11 Milieueffectrapportage

In dit geval leidt de bestemmingsplanafwijking weliswaar tot het realiseren van een bouwvolume buiten de kaders van het geldende bestemmingsplan en met een ander gebruik dan reeds is toegelaten, maar doordat het bouwvolume ten opzichte van de reeds verleende omgevingsvergunning enigszins afneemt is er geen sprake van een groter ruimtebeslag. Het nieuwe gebruik komt in de plaats van de vergunde kantoorfunctie en vormt een uitbreiding van een bestaand hotel. Het project kwalificeert daardoor niet als stedelijke ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.. Er is dan ook geen aanleiding een Milieueffectrapportage op te stellen.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Met de initiatiefnemer wordt een planschadeovereenkomst gesloten, waarmee in het kostenverhaal is voorzien. De kosten voor de verbouw worden gedragen door de initiatiefnemer. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de te voeren procedure zal het ontwerp van de omgevingsvergunning met deze ruimtelijke onderbouwing gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Een ieder wordt in deze periode in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.