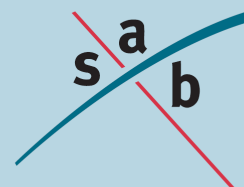


Ruimtelijke onderbouwing

Ditlaar 7, Sloten, Amsterdam

Gemeente Amsterdam i.o.v. Lingotto

Datum: 27 maart 2018
Projectnummer: 170157



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Procedure	3
1.3	Inhoud	4
2	Projectgebied en omgeving	5
2.1	Locatie	5
2.2	Gebiedsbeschrijving	6
3	Het project - beschrijving van het initiatief	8
3.1	Inleiding – aanleiding	8
3.2	Projectgegevens	9
3.3	Afwegingen	10
4	Huidig bestemmingsplan	12
4.1	Toegestane gebruiks- en bouwmogelijkheden	12
4.2	Het initiatief - toetsing aan de huidige bestemmingsplanregels	14
5	Relevant beleid	16
5.1	Rijksbeleid	16
5.2	Provinciaal beleid	17
5.3	Gemeentelijk beleid	19
5.4	Stadsdeelbeleid	21
6	Uitvoerbaarheid	23
6.1	Bedrijven en milieuzonering	23
6.2	Externe Veiligheid	24
6.4	Geluid	27
6.5	Lucht	28
6.6	Natuur	30
6.7	Bodem	32
6.8	Waterhuishoudkundige aspecten	33
6.9	Archeologie	35
6.11	Verkeerskundige aspecten	39
6.12	M.e.r.-beoordeling	41

Bijlagen

- 1 Short Stay Sloten, voorlopig ontwerp, maart 2017, Meesvisser.

- 2 Short Stay 'Ditlaar 7' Sloten Amsterdam, toelichting bij Voorlopig ontwerp d.d. 6 maart 2017, Meesvisser.
- 3 Verslag ontwikkeling Sloten, NieuwSloten Nieuws, 17 februari 2017.
- 4 Verslag Overleg Ditlaar 7, Lingotto, d.d. 12-07-2016.
- 5 Toets Ladder voor duurzame verstedelijking, Appartementenhotel Sloten, 27 maart 2018, SAB.
- 6 Advies Appartementenhotel Ditlaar 7, Regionaal advies team, gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West, 22 december 2016.
- 7 Akoestisch onderzoek wegverkeer, Ditlaar 7, Sloten, Amsterdam, 28 februari 2017, SAB.
- 8 Quick scan Natuur, Ditlaar 7 Amsterdam, 9 februari 2017, SAB.
- 9 Nader onderzoek Wet natuurbescherming Ditlaar 7 Amsterdam, 25 oktober 2017, SAB
- 10 Verkennend bodemonderzoek, Ditlaar 7 Amsterdam, 10 mei 2017, Rouwmaat
- 11 Archeologische quickscan QS 17-027 Ditlaar 7, Gemeente Amsterdam, 16 februari 2017.



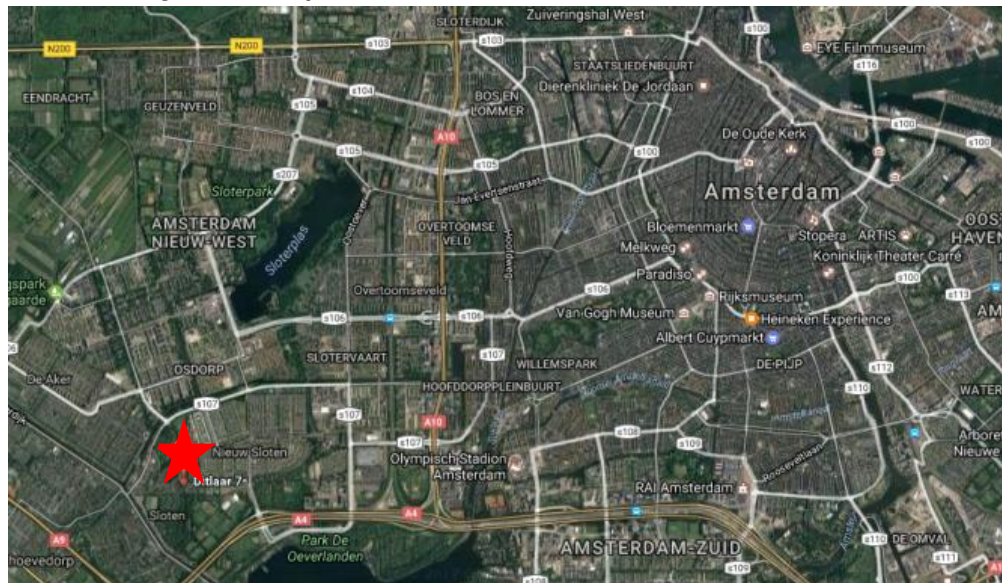
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ter plaatse van het perceel aan de Diltlaar 7 in Sloten, een historisch dorp in stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam, heeft de initiatiefnemer het plan opgevat een klein appartementenhotel te realiseren. Op dit moment staat er een kantoorgebouw op de locatie en heeft het perceel een kantoorbestemming.

Het kantoorgebouw is als zodanig in gebruik maar is erg vervallen, slecht onderhouden en bevat asbest. De functie kantoor is geen storende functie op deze locatie. De realisatie van het initiatief kan echter iets toevoegen aan deze centrale plek in het dorp. Met de komst van een appartementenhotel zal een levendige plek ontstaan waar de gasten wonen, werken en recreëren als tijdelijke bewoner van Sloten. Door de hotelkamers te voorzien van een zithoek met slaapbank, keuken en losse slaapkamer is het appartementenhotel zeer geschikt om voor een langere tijd te verblijven en familie en vrienden te ontvangen. De realisatie van het initiatief zal een ruimtelijke en functionele verbetering betekenen voor de locatie.

De nieuwe gebouwen en het voorgenomen gebruik zijn in strijd met het geldende bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'. Om de ontwikkeling mogelijk te maken zal worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan middels artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk.



Globale ligging projectgebied, aangegeven met rode ster. Bron: Google Maps

1.2 Procedure

Het huidige bestemmingsplan laat de hotelfunctie op de locatie aan de Diltlaar 7 in Sloten niet toe. Op grond van artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om een besluit te nemen om af te wijken van het huidige bestemmingsplan. Toepassing van dit wetsartikel vereist een goede ruimtelijke onderbouwing.

In artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is aangegeven waar deze ruimtelijke onderbouwing aan moet voldoen. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is daarvoor opgesteld.

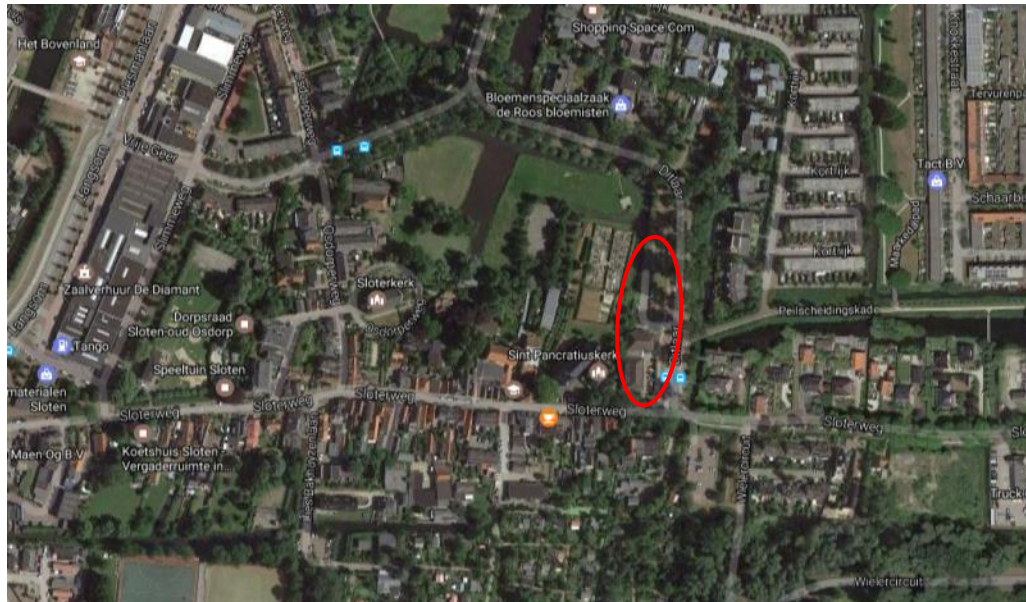
1.3 Inhoud

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing ziet toe op die delen van het plan waarvoor afgeweken wordt van de regels van het geldende bestemmingsplan. Hiervoor wordt in hoofdstuk 2 het projectgebied en haar omgeving beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het project beschreven. In hoofdstuk 4 komt het vigerende bestemmingsplan aan de orde en wordt beschreven op welke specifieke afwijking van het geldende bestemmingsplan onderhavig project specifiek van toepassing is. De uitvoerbaarheid van het project komt vervolgens in het kader van “goede ruimtelijke ordening” in hoofdstuk 5 en 6 aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt allereerst getoetst aan het geldende beleid. In hoofdstuk 6 wordt getoetst aan de wettelijke kaders voor wat betreft milieu, verkeer, etc.

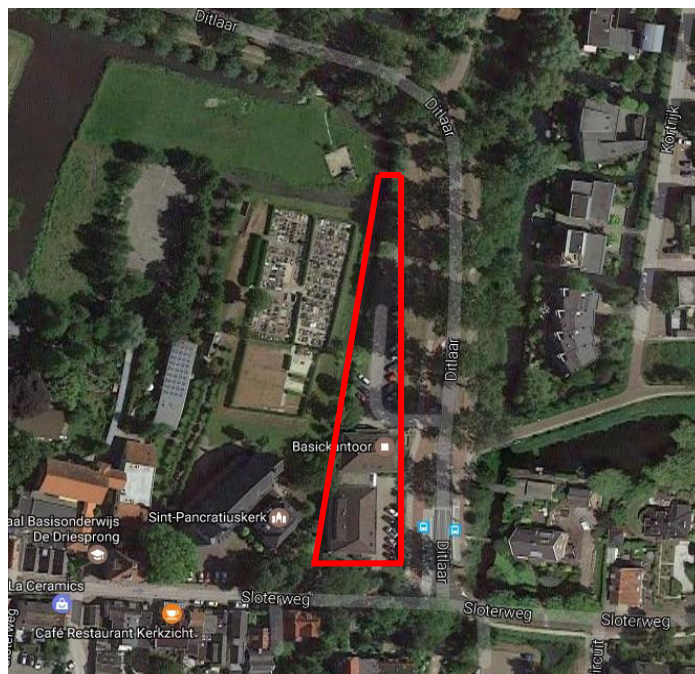
2 Projectgebieden en omgeving

2.1 Locatie

Het projectgebied betreft de locatie van Ditlaar 7, gelegen in Sloten in stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam. Op navolgende afbeeldingen is de ligging en globale begrenzing van het projectgebied weergegeven.



Situering projectgebied in het historische Sloten (Bron: Google maps)



Globale projectgebiedsgrens (Bron: Google maps)

In de huidige situatie staat er op het perceel Ditlaar 7 het kantoorgebouw "Ditlaar Staete" met aan de voor- en zijkant parkeermogelijkheden. Het kantoor heeft een oppervlakte van 1500 m² bvo. Het pand is ontworpen en gebouwd tussen 1967 en 1976.

In 1979 is het pand verder uitgebreid en heeft in 2003 na enkele aanpassingen zijn huidige hoedanigheid bereikt.



Huidige kantoorgebouw aan de Ditlaar 7. Bron: Overlegdocument Ditlaar 7 van Meesvisser, 12 juli 2015.

De parkeerplaats is geheel verhard. Langs de parkeerplaats in het noorden van het projectgebied is een groene strook met knotwilgen gelegen. Ook ten oosten en zuiden van het pand staan enkele bomen en struiken. Het terrein is ontsloten aan de Ditlaar.



Parkeermogelijkheden en groenstrook met knotwilgen aan de Ditlaar 7 Bron: Overlegdocument Ditlaar 7 van Meesvisser, 12 juli 2015.

2.2 Gebiedsbeschrijving

Het projectgebied is gelegen aan de Ditlaar 7 in het historische Sloten in stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam. Ten oosten van het perceel loopt de Ditlaar, dit is een doorgaande weg die Sloten verbindt met de rest van Amsterdam. Ten westen van het projectgebied loopt een watergang en daaraan aansluitend bevindt zich het terrein van de Sint Pancratiuskerk en de bijbehorende begraafplaats.



Sint Pancratiuskerk en bijbehorende begraafplaats. Bron: Wikipedia en Overlegdocument Ditlaar 7 van Meesvisser, 12 juli 2015.



Ditlaar, gezichtspunt vanuit noordelijke richting t.o.v. het projectgebied (rood omcirkeld). Bron: Google Street View.

Ten zuiden van het projectgebied bevindt zich de Sloterweg. Deze weg vormt het historische lint van Sloten waarlangs hoofdzakelijk woningen en kleine bedrijvigheid te vinden zijn. De bebouwing van de Sloterweg kent een grote diversiteit in vorm, materiaal en kapvorm van de panden. De gebouwen zijn kleinschalig en staan met de kopse kant geënt op de weg waardoor er een rij van karakteristieke smalle volumes is ontstaan langs deze straat.



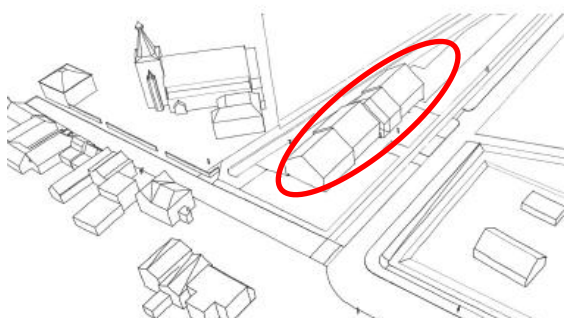
Sloterweg, gezichtspunt vanuit westelijke richting t.o.v. het projectgebied. Bron: Google Street View

In het historische dorp is hier en daar ook nieuwbouw te vinden. Aan beide uiteinden van het dorp aan de Sloterweg is bedrijfsbebouwing gerealiseerd, waar het huidige kantoorgebouw aan de Ditlaar 7 er een van is.

3 Het project - beschrijving van het initiatief

3.1 Inleiding – aanleiding

Het initiatief betreft de ontwikkeling van een kleinschalig appartementenhotel met 35 kamers aan de Ditlaar 7 in Sloten ter vervanging van een kantoorpand. Het appartementenhotel zal voornamelijk bezocht worden door zakelijke reizigers. Deze gasten zullen steeds een aantal maanden gebruik maken van het appartementenhotel. Het gebouw heeft een collectieve entree ruimte en voldoende ruimte voor functies als opslag, kantoor, installaties en een ruimte voor een conciërge. Aangezien de gasten relatief lang in het hotel verblijven, moeten de kamers meer bieden dan alleen een bed en een badkamer. De hotelappartementen hebben een aparte slaapkamer, een zithoek met slaapbank en een keuken. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de overige gezinsleden van de gasten in het weekend over te laten komen. De appartementen worden geëxploiteerd door SkyReach Apartments. Skyreach Apartments biedt al op verschillende locaties appartementen aan voor de zakelijke markt. Ze streven een hoog service niveau na, zodat de gast zich direct thuis voelt.



Impressie van het appartementenhotel aan de Ditlaar 7, projectgebied rood omcirkeld.

3.2 Projectgegevens

Omschrijving initiatief

Het ontwerp bestaat uit een langgerekt volume met een zadeldak, verdeeld in vier segmenten die iets ten opzichte van elkaar verschoven worden, vergelijkbaar met oude boerderijen met aanbouwen naar het achtererf. Hierdoor wordt het volume minder grootschalig ervaren. Het gebouw bestaat uit twee bouwlagen en een kap. De kap heeft een ruime afmeting waarin plaats is voor een vide. De onderste bouwlaag is aan de westelijke zijde voor een groot gedeelte bovengronds en aan de zijde van de Dijkstraar ondergronds gebouwd. Tenslotte is er voldoende parkeergelegenheid geprojecteerd voor de gasten van het appartementenhotel (zie paragraaf 6.11 verkeer en parkeren).

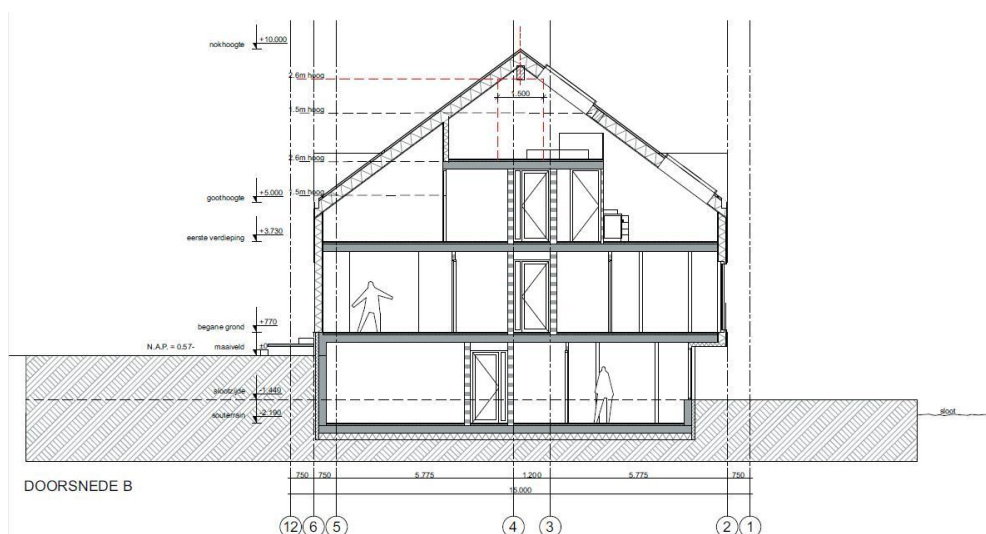
Afmetingen

De afmetingen van het appartementenhotel is als volgt:

- Lengte : 50,46 m;
- Breedte : 13,50 m;
- Nokhoogte : 10 m ten opzichte van het maaiveld;
- Goothoogte : 5 m ten opzichte van het maaiveld.



Plattegrond van de begane grond, de 2^e bouwlaag. Doorsnede 'B' is nader aangeduid (rode stippellijn), zie hierna.



Doorsnede 'B' appartementenhotel

De plattegronden van alle verdiepingen en het gehele Voorlopig ontwerp en Toelichting zijn te vinden in de bijlage¹.

3.3 Afwegingen

Functionele inpassing

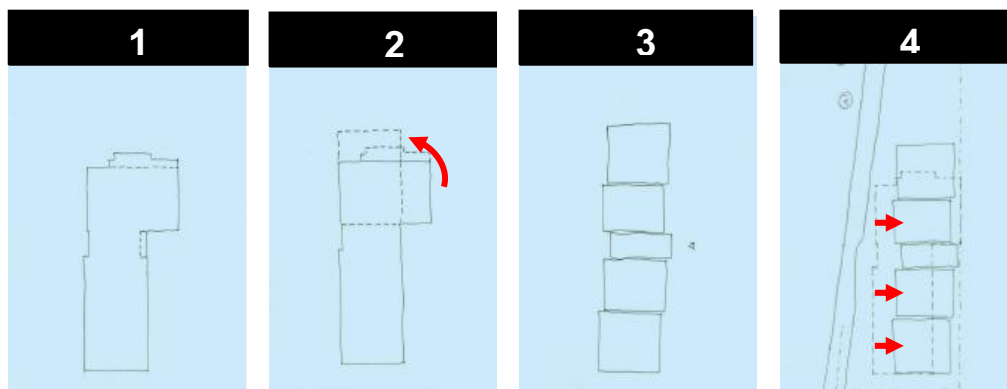
De afweging is gemaakt om de bestaande functie Kantoor om te zetten naar de functie hotel. Het al dan niet kunnen voldoen aan verschillende (wettelijke) randvoorwaarden en uitgangspunten op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en verkeer, is mede bepalend voor het wel of niet toestaan van het appartementenhotel op deze locatie. De toetsing aan het beleid vanuit het Rijk, de provincie Noord-Holland ende gemeente Amsterdam vindt plaats in hoofdstuk 5, de toets aan de wettelijke kaders voor een goed woon- en leefklimaat in hoofdstuk 6. Uit de verschillende paragrafen van deze hoofdstukken is op te maken dat het initiatief voldoet aan de desbetreffende wet- en regelgeving en in dat opzicht inpasbaar is in de omgeving. Voorts geldt dat bepaalde maatregelen er op toe zien dat de druk van het hotel op de omgeving zo laag mogelijk wordt gehouden, zoals door het parkeren op eigen terrein te organiseren.

Ruimtelijke inpassing

Het nieuwe ontwerp aan de Ditlaar sluit aan bij de schaal en het karakter van de oude boerderijen in de historische dorpskern van Sloten. De bebouwing in de omgeving bestaat uit smalle volumes langs de dorpstraat Sloterweg, waarvan door de voorbijganger alleen de kopse kant wordt ervaren. Architectenbureau MEESVISSER heeft deze de karakteristieken van de bestaande gebouwen van Sloten laten terug komen in het ontwerp van het appartementenhotel.

Het appartementenhotel is op nagenoeg dezelfde plek als het huidige kantoorgebouw gesitueerd en heeft dezelfde oppervlakte als de bestaande footprint. In het midden is het gebouw uit elkaar geschoven om een mooi doorzicht naar het lager gelegen terrein rondom de kerk te maken en de entree te markeren. Hierdoor blijft het doorzicht vanaf de Peilscheidingskade (ten oosten van de projectlocatie) op de Sint Pancratiuskerk behouden. Het gebouw wordt verdeeld in vier segmenten die iets ten opzichte van elkaar verschoven worden volgens navolgend schema.

¹ (1) Short Stay Sloten, voorlopig ontwerp, maart 2017, Meesvisser. En (2) Short Stay 'Ditlaar 7' Sloten Amsterdam, toelichting bij Voorlopig ontwerp d.d. 6 maart 2017, Meesvisser.



Ruimtelijke inpassing - 1) footprint van het bestaande kantoor, 2) een deel van de bestaande footprint wordt gedraaid, 3) footprint van het appartementenhotel, 3) verschuiving van de footprint van de oude naar de nieuwe plek

Bereikbaarheid / ontsluiting / parkeren

Ditlaar 7 is goed te bereiken, zowel met openbaar vervoers als met de auto. Tram 2 (naar Amsterdam Centrum) en bus 196 (Amsterdam en Schiphol) stoppen letterlijk voor de deur. Daarnaast ligt de locatie vlakbij de A4 en biedt de locatie aan de noordkant voldoende eigen parkeergelegenheid. Er is ruimte voor de benodigde 15 tot 18 parkeerplekken (zie voor nadere toelichting paragraaf 6.11 Verkeer en parkeren). De verwachting is dat een deel van de gebruikers van het appartementenhotel gebruik zal maken van een eigen (huur)auto, maar er zullen ook veel gasten zijn die enkel gebruik maken van een taxi en het openbaar vervoer. Daarnaast kunnen de gasten gebruik maken van de fietsen van een fietsverhuurbedrijf in de kern van Sloten.

Maatschappelijk draagvlak directe omgeving

Om een sterk draagvlak in de buurt te ontwikkelen zijn Lingotto samen met MEES-VISSER op 26 januari 2017² met de bewoners in de buurt in gesprek gegaan. Voorafgaand hieraan in op 12 juli 2016³ gesproken met de gemeente Amsterdam, een afgevaardigde van de Dorpsraad, de huidige beheerders van het pand in gesprek gegaan. De eerste volumestudies en het concept van het appartementenhotel zijn erg positief ontvangen. Ook hebben er bilaterale overleggen met bewoners plaatsgevonden over de verschijningsvorm. Deze overleggen hebben geleid tot het huidige ontwerp van het appartementenhotel.

In het vervolgetraject worden de omwonenden en de Dorpsraad wederom betrokken en krijgen ze tenslotte de mogelijkheid om in te spreken wanneer het ontwerpbesluit terinzage wordt gelegd. Op deze manier wordt het een plek in het dorp waar ook de omgeving een positief gevoel over heeft.

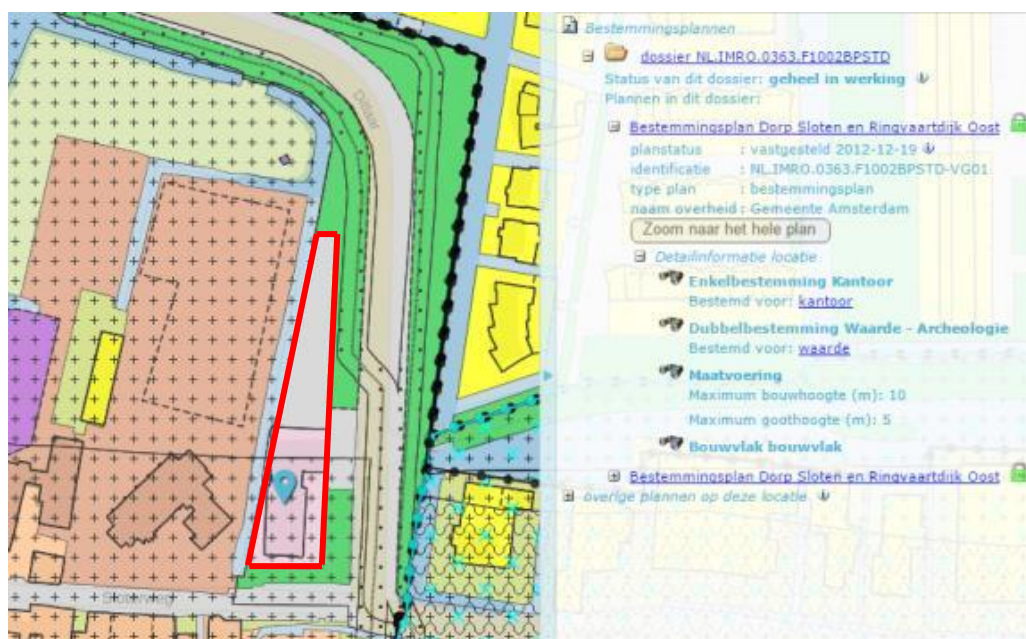
² Verslag ontwikkeling Sloten, NieuwSloten Nieuws, 17 februari 2017.

³ Verslag Overleg Ditlaar 7, Lingotto, d.d. 12 juli 2016.

4 Huidig bestemmingsplan

4.1 Toegestane gebruiks- en bouwmogelijkheden

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost', vastgesteld op 19 december 2012 door de deelraad van Stadsdeel Nieuw-West. De projectlocatie betreft het adres Ditlaar 7 met de kadastrale aanduidingen STN02 E 03194 en STN02 E 03196. De gronden kennen de bestemmingen 'Kantoor' en 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Binnen de bestemming 'Kantoor' is een bouwvlak aangegeven waarbinnen een gebouw gerealiseerd mag worden. Een gedeelte van de locatie heeft daarnaast ook de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.



Uitsnede bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost', het projectgebied is met rood omkaderd.



Uitsnede van de kadastrale kaart, het projectgebied is met blauw omkaderd.

Bestemming 'Kantoor'

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a kantoren , al dan niet met baliefunctie;
met de daarbij behorende;
- b gebouwen, tuinen en erven, groen, water, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen.

De gebouwen moeten binnen het bouwvlak worden gebouwd. Hiervoor gelden de volgende maxima:

- bebouwingspercentage: 100 % van het bouwvlak;
- bouwhoogte van 10 meter en goothoogte 5 meter;
- ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte' mogen de aangegeuide hoogtes niet worden overschreden;
- buiten het bouwvlak zijn geen gebouwen toegestaan;

Bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a wegen, straten, en paden met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie;
- b voet- en rijwielpaden;
- c parkeervoorzieningen;
- d in- en uitritten ten behoeve van gebouwde parkeervoorzieningen;
- e bermen en beplanting (waaronder begrepen water en waterberging);

met de daarbij behorende voorzieningen, zoals:

- f bruggenhoofden;
- g groenvoorzieningen en faunapassages;
- h straatmeubilair;
- i ondergrondse afvalcontainers en andere ondergrondse infrastructuur;
- j nutsvoorzieningen.

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- op en in de in lid 17.1 (*Verkeer – verblijfsgebied*) genoemde gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, met een maximale bouwhoogte van 3 meter;

Algemene afwijkingsregels

In het bestemmingsplan zijn algemene afwijkingsregels opgenomen voor onder meer:

- gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 3 meter, en een maximale bruto vloeroppervlakte van 30 m²;
- geringe afwijkingen worden toegestaan welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 2 meter;
- de in de regels toegestane maximale bouwhoogte met ten hoogste 10% mag worden overschreden, met dien verstande dat een overschrijding is toegestaan ten behoeve van:
 - lift- en trappenhuizen met ten hoogste 2 meter;
 - centrale verwarmingsinstallaties, dakopbouwen en met ten hoogste 2,50 meter

- schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes en zendmasten ten behoeve van mobiele telefonienet ten hoogste 5 meter;
- de op de kaart aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen met ten hoogste 2 meter mag worden overschreden ten behoeve van uitkragingen, bordessen, buitentrappen, galerijen, luifels, erkers, balkons, lift- en trappenhuizen en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen;

4.2 Het initiatief - toetsing aan de huidige bestemmingsplanregels

Initiatief

Zoals uit hoofdstuk 3 is op te maken, ziet het initiatief toe op de volgende gebruiks- en bouw mogelijkheden:

- Gebruik:
 - Appartementenhotel met 35 kamers, zijnde horeca (hotel).
- Bouwen:
 - Het appartementenhotel heeft een bouwhoogte van 10 m, een goothoogte van 5 m, een lengte van 50,46 m en een breedte van 13,5 m.

Toetsing aan de huidige regels

Onderstaand is aangegeven op welke onderdelen het initiatief afwijkt van de regels van het geldende bestemmingsplan. Het initiatief zal worden gerealiseerd binnen de huidige bestemming 'Kantoor' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' en is hierom aan beide bestemmingen getoetst. Het gebruik van de bestemming 'Groen' is ongewijzigd, ook wordt binnen deze bestemming niet gebouwd.

- Gebruik: Het gebruik ten behoeve van de hotelvoorziening wijkt af van het gebruik zoals beschreven in de bestemmingsomschrijving van zowel de bestemming 'Kantoor' als 'Verkeer - Verblijfsgebied';
- Het bouwen van een appartementenhotel:
 - *Ter plaatse van de bestemming 'Kantoor'*: het geldende bestemmingsplan laat uitsluitend bouwwerken zijnde kantoren toe. Omdat op deze gronden uitsluitend bouwwerken, zijnde kantoor zijn toegestaan, is het bouwwerk in strijd met de regels van het bestemmingsplan.
 - *Ter plaatse van de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'*: op deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Omdat het appartementenhotel voor een gedeelte geprojecteerd is binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is het bouwwerk in strijd met de regels van het bestemmingsplan.

Mogelijkheden voor afwijking van het bestemmingsplan

Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om een besluit te nemen en afwijking van de huidige bestemmingsplanregels toe te staan. Afwijking is mogelijk op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 van de Wabo: Buitenplanse afwijkingsbevoegdheid. Het afwijkingsbesluit wordt op grond van artikel 3.7 van de Wabo voorbereid met de reguliere voorbereidingsprocedure. Voor het doorlopen van deze afwijkingsprocedure is het inzichtelijk maken wat de gevolgen zijn voor de ruimtelijke ordening.

Aanvraag omgevingsvergunning

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld voor een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteiten:

- “handelen in strijd met de regels ruimtelijke ordening”;
- “bouwen”

Artikel 2.7 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht laat toe dat de aanvraag voor deze activiteiten los van elkaar kunnen worden ingediend.

5 Relevant beleid

5.1 Rijksbeleid

SVIR en Barro

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in ruimtelijke plannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Beoordeling en conclusie

De aanvraag omgevingsvergunning ziet toe op de realisatie van een voorziening in de vorm van een appartementenhotel. Het project is van dien aard dat nationale belangen zoals gedefinieerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en geborgd met het Barro niet worden geschaad.

Ladder voor Duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 Bro lid 2 vastgelegd en luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand ste-

delijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder 'stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en is verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaat het Bro een 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Beoordeling en conclusie

Het plan betreft de realisatie van een kleinschalig appartementenhotel aan de Ditlaar 7 in Sloten. Het appartementenhotel bestaat uit 35 kamers. Met voorliggend initiatief is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling conform het Bro en is een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking noodzakelijk. Hierbij is onderzocht wat het verzorgingsgebied van het hotel is. Vervolgens is beoordeeld of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale behoefte. Geconcludeerd is dat initiatief past binnen de kaders van het beleid van Amsterdam. Ruimtelijk gezien draagt het bij aan de spreiding van (zakelijk) toeristen om de druk op het centrum te ontlasten. Daarnaast wordt met dit initiatief unieke kwaliteit toegevoegd aan zowel de hotelvoorraad als de omgeving. Vervolgens is aangetoond in hoeverre die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien. Er wordt in de aangetoonde behoefte voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied. Omdat sprake is van een locatie in bestaand stedelijk gebied voorziet de ontwikkeling in de doelstelling van de Ladder. Hiermee is geen beoordeling van alternatieve locaties benodigd. Daarmee wordt het plan haalbaar geacht voor wat betreft de Ladder voor duurzame verstedelijking. De volledige toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking⁴ is opgenomen in de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing.

5.2 Provinciaal beleid

Provinciale structuurvisie

De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft drie hoofdbelangen die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn: Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen vallen een twaalfstal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen. De volgende belangen zijn te onderscheiden:

- Ruimtelijke kwaliteit: Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschap, Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden, Behoud en ontwikkeling van groen om de stad;

⁴ Toets Ladder voor duurzame verstedelijking, Appartementenhotel Sloten, 27 maart 2018, SAB.

- Duurzaam ruimtegebruik: Milieukwaliteiten, Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, Voldoende op de behoefte aansluitende huisvesting, Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten en Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen;
- Klimaatbestendigheid: Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

Provinciale belangen omgeving projectgebied

In de Structuurvisie behoort het gehele projectgebied tot het gebied dat is aangemerkt als:

- Bestaand Bebouwd Gebied: Binnen het Bestaand Bebouwd Gebied bevordert de Provincie Noord-Holland zo veel mogelijk de intensivering en bundeling van stedelijkheid. Bouwen binnen Bestaand Bebouwd Gebied is kostbaar door bijvoorbeeld bodemsanering, funderingsherstel, archeologie, parkeren en bouwplaats- en sloopkosten. De financiering van deze zogenaamde 'onrendabele toppen' die kenmerkend zijn voor bouwen binnen Bestaand Bebouwd Gebied vraagt om een gezamenlijke oplossing en inzet van de juiste organisatorische en financiële middelen.

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

In het kader van de invoering van de Wro (per 1 juli 2008) heeft de provincie een ruimtelijke verordening opgesteld met hierin de algemene regels die bij ruimtelijke orderingsprocedures in acht moeten worden genomen. De gewijzigde Provinciale ruimtelijke verordening is op 12 december 2016 door Provinciale Staten vastgesteld. Deze geconsolideerde versie van de PRV na wijziging treedt in werking op 1 maart 2017. De huidige PRV blijft in werking tot 1 maart 2017. Naar verwachting besluiten Gedeputeerde Staten in februari 2017 over de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland. Een belangrijke wijziging in de PRV is de wijziging van de definitie 'Bestaand Bebouwd Gebied' (BBG) naar 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). BSG geeft veel beter weer dat het gaat om het geheel van bebouwd gebied met stedelijke functies. De definitie van BSG is gelijk aan de definitie van BSG zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening.

Voor het projectgebied gelden de regels van de gewijzigde verordening voor wat betreft "Bestaand Stedelijk Gebied". In de verordening is hierover het volgende bepaald: Bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Afweging en conclusie

Het voorliggende projectgebied ligt in "Bestaand Stedelijk Gebied". De provinciale ruimtelijke verordening legt geen beperkingen op aan het project en het initiatief is van dien aard dat provinciale belangen niet worden geschaad.

5.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

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. Inzet is onder meer een toename van het woningbestand met 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging. Ten aanzien van verblijfsaccommodaties wordt het ingezette hotelbeleid 2007-2010 voortgezet. Concreet betekent dit de realisatie van ten minste vijftienduizend extra kamers in de metropoolregio, waarvan in ieder geval negenduizend in Amsterdam. De focus ligt met name op spreiding van hotels buiten de bekende hotelgebieden. Tal van buurten en locaties binnen, maar zeker ook buiten de ring komen hiervoor in aanmerking. De gemeente zet naast de standaardhotels, ook in op hotels die een eigen markt creëren en hotels die het Amsterdamse hotelproduct verbreden. De gemeenteraad van Amsterdam heeft de structuurvisie op 17 februari 2011 vastgesteld.

Afweging en conclusie

In de directe omgeving zijn een tweetal grote 4-sterren hotels gesitueerd, Artemis en Mercure. Dit zijn echter hotels met traditionele kamers. Appartementenhotels zijn sterk ondervertegenwoordigd en in de omgeving is geen ander appartementenhotel aanwezig. Hiermee sluit het appartementenhotel aan bij de beleidsdoelstelling (hotels die een eigen markt creëren en het Amsterdamse hotelproduct verbreden) en draagt bij aan het behalen ervan. Daarnaast worden er geen horecafaciliteiten in het hotel opgenomen waardoor de gasten gebruikmaken van de lokale horeca, waardoor er extra draagvlak ontstaat voor deze voorzieningen.

Locatiebeleid

Het Locatiebeleid Amsterdam is in 2008 als aanvullend toetsingskader vastgesteld door de gemeenteraad. In het Locatiebeleid Amsterdam wordt uitgegaan van het principe: de juiste functie op de juiste plaats. Bereikbaarheid en het terugdringen van de automobiliteit spelen daarin een belangrijke rol. Afhankelijk van de locatie resulteert dit in maximum parkeernormen voor de diverse functies.

Afweging en conclusie

Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 6.11 Verkeerskundige aspecten. Uit die paragraaf is op te maken dat het initiatief op passende wijze voorziet in de verwachte parkeerbehoefte.

Regionale hotelstrategie 2016-2022

Op 18 juni 2013 hebben de colleges van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam en Haarlemmermeer besloten tot actualisatie van de regionale hotelstrategie. Op 5 juli 2013 zijn de uitgangspunten voor een nieuwe regionale hotelstrategie vastge-

steld in het Bestuurlijk Overleg Platform Regionaal Economische Sturing (BO PRES) door alle partners van de metropoolregio Amsterdam. De uitwerking van deze uitgangspunten zijn verwoord in de “Notitie regionale hotelstrategie 2016-2022”. In de notitie behorende bij de regionale hotelstrategie zijn de volgende uitgangspunten genoemd.

Het afwegingskader voor nieuwe hotelinitiatieven bestaat uit drie delen:

- 1 *Regionale beleidsuitgangspunten*: Wat we met het beleid willen bereiken is het juiste hotel op de juiste plek. Dit betreft onder meer het voorkomen van een discrepantie tussen vraag en aanbod, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. In de afzonderlijke beleidsplannen van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) gemeentes kunnen de (kwalitatieve) wensen die de MRA heeft ten aanzien van de nog te realiseren hotels worden vastgelegd. Hier zal onder meer ingegaan worden op de gewenste spreiding, de gewenste uniciteit van de nog te realiseren hotels en de voorkeur voor transformatie boven nieuwbouw in het kader van duurzame verstedelijking.
- 2 *Hotelladder*: MRA Instrument voor gemeenten en marktpartijen om (snel en praktisch) nieuwe initiatieven aan te toetsen. De ladder is een vertaling van de beleidsuitgangspunten en de kanskaart naar een voor iedereen bruikbaar instrument.
- 3 *Kansenkaart*: De hotelladder verwijst naar een kanskaart. Op deze kaart wordt aangegeven waar volgens de MRA de beste kansen voor extra hotels liggen en – indien gewenst door de betreffende gemeente – voor welke doelgroep deze het meest geschikt zijn. Daarmee wordt ook zichtbaar waar de MRA het minder wenselijk vindt om nieuwe hotel initiatieven te realiseren (dit geldt met name voor Amsterdam/Haarlemmermeer).
De kanskaart dient vooral als sturingsmiddel voor marktpartijen, omdat het inzicht geeft in de gemeentelijke wensen. De kaart heeft daarmee indirect een adviserende functie richting partijen op een moment dat zij nog aan het zoeken zijn naar een geschikte locatie voor hun hotelinitiatief.

Afweging en conclusie

Het initiatief is op 22 december 2016 getoetst aan de hotelladder⁵ van de MRA door het Regionaal adviesteam van de gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West. Uit het advies⁶ blijkt dat het appartementenhotel past binnen de regionale hotelstrategie (zie bijlage). Hierin is beschreven dat het concept iets toegevoegd aan de directe omgeving en de totale Amsterdamse hotelmarkt.

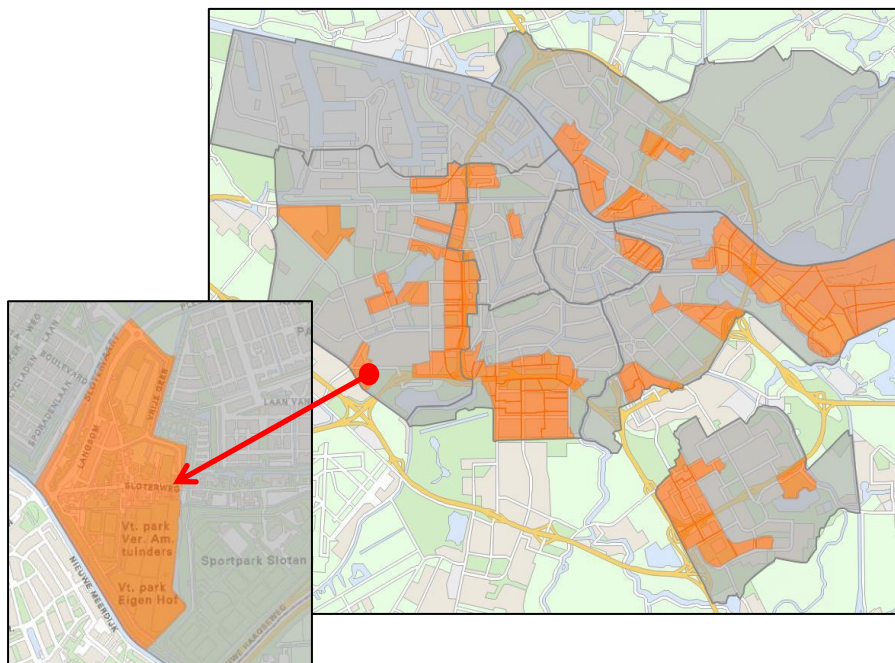
Overnachtingsbeleid Amsterdam

Het gemeentelijk overnachtingsbeleid is per 1 januari 2017 van kracht. Het beleid omvat een aanscherping van de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 en houdt in dat de gemeente Amsterdam geen medewerking verleent aan nieuwe hotels in een groot deel van de stad. In een beperkt deel van de stad is het uitgangspunt ‘nee, tenzij...’. Het beleid geldt ook voor logies en extended stayvoorzieningen voor zover het appartementenhotels betreft met een verblijfsduur van maximaal 12 maanden.

⁵ <http://hotelladder.nl/>

⁶ Advies Appartementenhotel Dijkstra 7, Regionaal adviesteam, gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West, 22 december 2016.

Op de gebiedskaart Overnachtingsbeleid is aangegeven waar de gemeente geen nieuwe hotelontwikkeling toestaat. De gebiedskaart toont ook de gebieden waar een plan in behandeling wordt genomen als aan de voorwaarden uit het stappenplan wordt voldaan. Onderstaande afbeeldingen tonen een weergave van de gebiedskaart Overnachtingsbeleid.



Gebiedskaart Overnachtingsbeleid

bron: www.amsterdam.nl

Afweging en conclusie

Uit bovenstaande kaart is op te maken dat de locatie van Dittlaar 7 binnen het gebied 'Dorp Sloten' valt waar het 'nee, tenzij – regime' geldt. Hier zijn kansen voor hotelinitiatieven, wanneer het een bijzonder initiatief betreft, dat voldoet aan de beschreven voorwaarden en past binnen het ruimtelijk afwegingskader. De gebiedskaart maakt melding van een tweetal initiatieven voor hotelontwikkeling binnen het gebied Dorp Sloten, waaronder het onderhavige. Voorliggend initiatief past dan ook binnen het beleid van een verantwoorde spreiding van de kwantitatieve vraag naar hotelaccommodaties.

5.4 Stadsdeelbeleid

Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017

Nieuw-West heeft een zeer bescheiden aanbod van hotels vergeleken met de rest van Amsterdam. Het stadsdeel staat dan ook open voor nieuwe initiatieven. De ligging van het stadsdeel nabij het centrum, toeristische en zakelijk centra en de internationale mainport Schiphol is gunstig. Het is een stadsdeel met veel groen en water wat het tot een prettige plek maakt om (tijdelijk) te verblijven. Nieuw-West is ten slotte goed te bereiken, zowel met de auto als het openbaar vervoer.

Hotels voegen veel toe aan de economische bedrijvigheid en de economische diversiteit in Nieuw-West. Zij vergroten en differentiëren het aanbod aan werkgelegenheid.

Daarnaast creëert een hotel een groter draagvlak voor economische activiteiten als winkels en restaurants in de buurt.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de hotels in Nieuw-West.

Naam hotel	Sterren	Kamers
Mercure Airport Hotel (Accor Hotels)	4	152
Bastion Hotel Amsterdam/Centrum-Zuidwest (Bastion Hotelgroep)	3	90
Remco Hotel Amsterdam City West (voorheen Tulip Inn)	3	179
Hem Hotel	3	195
Hem Hostel	-	25
Dutch Design Hotel Artemis (Aeon Plaza)	4	265
Hotel Nieuw Slotania (incl dormitories)	3	100
Blue Square Hotel (Best Western)	4	175
Fashion Hotel (Westcord)	4	260
Ramada Apollo Amsterdam Centre	3	446
Skotel (oefenhotel)	-	10
The Student Hotel	-	709

De gemeente maakt bij nieuwe hotelaanvragen een integrale afweging. Algemeen uitgangspunt is dat het aantal en de typen hotels moeten passen bij het type gebied en bij voorkeur deze gebieden moeten ondersteunen. Hier wordt getoetst op de volgende onderdelen:

- nabijheid van een winkelcentrum;
- nabijheid van een tram- of metrohalte;
- transformatie van structureel leegstaande kantoren;
- bijdrage aan een grotere leefbaarheid en veiligheid van de omgeving.

Ten slotte geldt voor elk hotel dat vermeden moet worden dat verkeersopstoppingen ontstaan door de aankomst en het vertrek van touringcars met passagiers die hun koffers in- of uitladen. Een plek moet hiervoor worden ingeruimd.

Afweging en conclusie

Het appartementenhotel aan de Dijkstraar 7 sluit aan bij de uitgangpunten en voorwaarden van de gemeente. Bij de ontwikkeling zal een bestaand (slecht onderhouden en vervallen)kantoorpand verdwijnen en zal met de komst van gasten die voor een langere tijd in het appartementenhotel verblijven een levendige plek ontstaan. De nabij gelegen winkel- en horecafuncties zullen naar verwachting profiteren van de aanloop van gasten en het hotel zal zorgen voor werkgelegenheid.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende milieubelastende functies zoals bedrijven, industrie en nutsvoorzieningen ten opzichte van milieugevoelige functies zoals woningen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevend afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies.

In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken. Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar de omgeving waarin deze gerealiseerd wordt. Hierbij spelen twee vragen een rol:

- past de nieuwe bestemming in de omgeving?
- laat de omgeving de nieuwe bestemming toe?

Onderstaande tabel geeft inzicht in het verband tussen de (richt)afstand en de milieucategorie. Deze gaat uit van een 'rustige woonwijk'.

Richtafstand	Milieucategorie
10 m	1
30 m	2
50 m	3.1
100 m	3.2
200 m	4.1
300 m	4.2

Ingevolge de VNG-brochure worden de richtafstanden bij voorkeur aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Indien de omgeving is aan te merken als 'gemengd gebied', kunnen de richtafstanden volgens de VNG-brochure met één afstandsstep worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Dit geldt niet voor het aspect 'gevaar' voor zover het de opslag van gevaarlijke stoffen betreft (lijst 2 van de VNG-publicatie).

Beoordeling en conclusie

De onderhavige aanvraag omgevingsvergunning ziet toe op de realisatie en het gebruik van een locatie voor een appartementenhotel. De omgeving van het projectgebied wordt aangemerkt als een 'gemengd gebied', het betreft een woon- en werkmilieu met grote diversiteit. Een hotelfunctie is in dergelijke gebieden, een in milieu planologisch opzicht passende functie.

Een hotelfunctie wordt in de VNG-publicatie aangemerkt als milieucategorie 1 met een indicatieve richtafstand van 10 meter voor rustige woonwijken en 0 meter voor gemengde gebieden. De omgeving van het projectgebied is aan te merken als een 'gemengd gebied' waardoor de richtafstand met één afstandsstep kan worden verlaagd. Maatgevende hinderaspecten voor deze afstand zijn geur, geluid en gevaar (allen

10 meter). De afstand tussen de locatie van de nieuwe hotelfunctie en de gevel van de meest nabijgelegen woningen bedraagt circa 25 meter. De nieuwe functie ligt derhalve ruim voorbij de aan te houden richtafstand. Geconcludeerd wordt dan ook dat de functie op deze locatie niet zal leiden tot een onevenredige aantasting van het bestaande woon- en leefklimaat in deze omgeving. Nader onderzoek naar de hinder van deze functie bij hindergevoelige functies in de omgeving, is op grond van de VNG-publicatie in dat geval niet noodzakelijk.

Omgekeerd geldt dat de voorgestane hotelfunctie geen hindergevoelige functie is in de zin van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Een beoordeling van hinderaspecten van omliggende functies, is dan ook, in beginsel niet noodzakelijk. Vanuit de bestaande wet- en regelgeving voor externe veiligheid, verdient het aspect externe veiligheid echter een nadere beschouwing. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 6.2.

6.2 Externe Veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Ditzijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen.

Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Voor inrichtingen vormt het Besluit externe veiligheid (Bevi) het toetsingskader, voor buisleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en voor transportroutes het Besluit externe veiligheid transportroutes (Betv).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

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.

Beoordeling en conclusie

De onderhavige aanvraag omgevingsvergunning ziet toe op de realisatie en het gebruik van een locatie voor appartementenhotel. In artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is opgenomen dat hotels (en kantoorgebouwen) met een bruto vloeroppervlak van minder of gelijk aan 1.500 m² per object sprake is van een beperkt kwetsbaar object. Het appartementenhotel heeft een bruto vloeroppervlak van 2.218,1 m² waarmee er sprake is van de realisatie van een nieuw kwetsbaar object en in theorie het groepsrisico kan toenemen.

De navolgende afbeelding bevat een uitsnede van de risicokaart Nederland. Hierop is te zien dat er ten oosten van het projectgebied een hogedrukaardgasleiding ligt.



Uitsnede risicokaart met de globale aanduiding van het plangebied (blauw)

In het kader van het vigerende bestemmingsplan 'Dorp Oost en Ringvaartdijk Oost' is door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht d.d. oktober 2011 een kwalitatieve risicoberekening voor de buisleidingen in en nabij het projectgebied uitgevoerd om het groepsrisico te berekenen (Het rapport 'Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' is te vinden in bijlage 4 van de toelichting van het vigerende bestemmingsplan 'Dorp Oost en Ringvaartdijk Oost').

In dit rapport is opgenomen dat voor alle leidingen binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Dorp Oost en Ringvaartdijk Oost' een belemmeringstrook geldt van vijf meter aan weerszijden van de leiding, gerekend vanuit het hart van de leiding. Het toekomstige appartementenhotel ligt buiten deze zone van 5 meter. Aan de hand van het voorgenoemde rapport is het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico bepaald van het appartementenhotel.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10⁻⁶). In het plangebied van het onderliggende bestemmingsplan 'Dorp Oost en

Ringvaartdijk Oost' is dit op slechts één gedeelte van de betreffende leiding W-534-06 het geval. Deze locatie ligt op een afstand van circa 380 meter van het toekomstige appartementenhotel en vormt voor het voorgenomen initiatief geen gevaar. Zodoende wordt voor deze leiding voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Hoogte van het groepsrisico

In het plangebied van het onderliggende bestemmingsplan 'Dorp Oost en Ringvaartdijk Oost' is eveneens het groepsrisico in beeld gebracht voor de huidige situatie. Uit het rapport inzake Externe veiligheidsrisico's behorende bij het vigerende bestemmingsplan komt naar voren dat de oriëntatiewaarde ter plaatse van het plangebied niet wordt overschreden. Complementair aan de berekening is gekeken in hoeverre het groepsrisico verantwoording behoeft. Door de realisatie van het appartementenhotel kan het volgende gesteld worden:

- de toename van het aantal aanwezige personen op deze plek is uiterst gering (hotel voor 35 kamers);
- de te verwachten aanwezigheidsdichtheden zijn conservatief bepaald, dat wil zeggen, relatief hoog zijn ingeschat;

Daarnaast geldt voor de verantwoording van het groepsrisico volledigheidshalve het volgende:

- het hotel een beperkt kwetsbaar object is;
- voor de hulpverlening geldt dat de Dijkstraar goed bereikbaar is voor hulpdiensten;
- het hotel is ontworpen en zal worden gebouwd naar de Nederlandse brandveiligheidseisen. Daarnaast zijn bij de bouw de eisen van het Bouwbesluit 2012 het kader. Deze eisen zien onder meer vanwege de zelfredzaamheid, toe op brandvertragende maatregelen.

6.3 Luchthavenindelingsbesluit

Inleiding

Het projectgebied ligt nabij de luchthaven Schiphol. In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) zijn de regels opgenomen, waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De beperkingen zijn gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen. Het LIB is vastgesteld op 1 november 2002 en gewijzigd in 2015.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het projectgebied valt binnen het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden weer verschillende deelgebieden onderscheiden met specifieke regels. Voor het projectgebied zijn de regels gesteld met betrekking tot bouwhoogten van toepassing.

Toegestane beperking bouwhoogten

Op de "Overzichtskaart Hoogtebeperkingen" behorende bij het LIB zijn de maximaal toegestane bouwhoogten weergegeven. Voor de omgeving van het projectgebied geldt een maximaal toegestane hoogte van bebouwing van 20-40 m. De hoogtematen zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven Schiphol: -4 m N.A.P. Dit betekent dat de toegestane bouwhoogte binnen het plangebied +36 m N.A.P. bedraagt.

Het project ziet niet toe op bebouwing die hoger is dan + 36 m N.A.P. De maximaal toegestane bouwhoogte is ruim lager dan de maximaal toegestane hoogte van het LIB.

Beperkingengebied Bebouwing

Het projectgebied valt niet binnen het gebied met sloopzones, individuele risico contour of de 58 dB(A) Lden contour. De locatie is wel gelegen in een vogelbeperkingengebied. Gezien het appartementenhotel op dezelfde plek als het huidige kantoorgebouw wordt gebouwd en bouwhoogte niet veranderd treedt er geen verandering op.

Conclusie

Het project vormt geen belemmering voor het kunnen functioneren van de luchthaven Schiphol.

6.4 Geluid

Wettelijk kader – Wet geluidhinder

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In een bestemmingsplan (en hier dus ook in voorliggende ruimtelijke onderbouwing) moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Beoordeling

Het projectgebied ligt direct aan de Ditlaar. Deze weg kent een 30 km/uur-regime. Volgens de Wgh geldt voor deze wegen geen onderzoeksplicht omdat de maximumsnelheid 30 km/uur bedraagt. Een hotel wordt daarnaast in de zin van de Wet geluidhinder niet aangemerkt als geluidgevoelige bestemming. Dit betekent dat voor het voorliggend initiatief in beginsel geen akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Het appartementenhotel is echter geen gewoon hotel maar een plek waar men voor een langere tijd verblijft. Hierdoor is in het kader van een goede ruimtelijke ordening een akoestisch onderzoek gedaan naar wegverkeerlawaaai.

Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaaai

Op 28 februari 2017 is een akoestisch onderzoek⁷ naar wegverkeerlawaaai uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de hoogste geluidbelasting vanwege de omliggende 30 km-wegen 56 dB bedraagt, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Een hotel is op basis van de Wgh geen geluidgevoelige bestemming. Hierdoor is een hotel niet onderzoeksplchtig voor de Wgh en daardoor zijn er ook geen normen opgenomen voor een hotel in de Wgh. Ter vergelijking is de hoogste toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh voor woningen binnen de bebouwde kom gebruikt voor de toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83 lid 2 van de Wgh). De

⁷ Akoestisch onderzoek wegverkeer, Ditlaar 7, Sloten, Amsterdam, 28 februari 2017, SAB.

optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting. De optredende geluidsbelastingen bij het hotel liggen binnen de breedte van de normen uit de Wgh, welke gelden voor woningen. Daarmee kan worden geconcludeerd op basis van de normen uit de Wgh dat de geluidsbelastingen op het hotel acceptabel zijn.

Op grond van het Bouwbesluit 2012 dient een akoestische binnenwaarde van 33 dB bij woningen ten gevolge van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai gegarandeerd te worden. Voor een hotel (logiesfunctie) is in het Bouwbesluit 2012 geen binnenwaarde opgenomen. In de praktijk wordt bij hotels veelal een binnenwaarde van 35 dB gehanteerd bij weg- en railverkeerslawaai. De hoogste cumulatieve geluidsbelasting bedraagt daardoor 61 dB, exclusief aftrek ex artikel 110g. Om de binnenwaarde bij de woningen te halen, moet een minimale geluidsisolatie van $(61-35)=26$ dB worden bereikt.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect 'geluid' geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het appartementenhotel.

6.5 Lucht

Wettelijk kader

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

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. 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. Plannen die in betekende 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. Plannen die 'niet in betekende 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 dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is 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 blootsteldingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is, significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

De saneringstool bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het ministerie van VROM maakt voortsduidelijk (zie hierna) dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in het projectgebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn 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.

Beoordeling ontwikkeling

De functie (hotelkamers) is niet gekwantificeerd in de ministeriele regeling NIBM. Dit maakt dat een beoordeling van de luchtkwaliteit ter plaatse noodzakelijk is. Omdat het aantal motorvoertuigen relatief gezien, laag is, leert de ervaring dat uit een berekening met de saneringstool zal blijken dat de maximale bijdrage van extra verkeer ten behoeve van het appartementenhotel als NIBM kan worden aangemerkt. De berekening is volledigheidshalve uitgevoerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van de NIBM-rekentool (versie juli 2016) zoals voor eenieder beschikbaar is gesteld op de website⁸ van Infomil. Voor de berekening van de verkeersaantrekkende werking wordt verwezen naar paragraaf 6.11.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2017
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	51
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,10
PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit de NIBM-berekening volgt dat de bijdrage NO₂ en PM₁₀ ver onder de NIBM-grens ligt (respectievelijk 0,22 µg/m³ en 0,05 µg/m³). Dit betekent dat het initiatief geen onacceptabel effect heeft op de luchtkwaliteit in deze omgeving.

⁸ <http://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/luchtkwaliteit/rekenen-meten/nibm-tool/>

Goede ruimtelijke ordening en AMvB Gevoelige bestemmingen

In het kader van goede ruimtelijke ordening is volledigheidshalve voor wat betreft de luchtkwaliteit ter plaats, de monitoringstool uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)⁹ geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) in het plangebied tussen 2015 en 2030. De monitoringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Beide typen scenario's laten in de toekomst een afname van de concentraties zien. Dit komt doordat bedrijven en het verkeer steeds schoner worden door technologische verbeteringen.

Weg	Jaar	Concentratie NO ₂ (grenswaarde 40 µg/m ³)	Concentratie PM ₁₀ (grenswaarde 40 µg/m ³)	Overschrijdingsdagen PM 10 (grenswaarde 35 dagen /jaar)	Concentratie PM _{2,5} (grenswaarde 25 µg/m ³)
Ditlaar	2015	< 35 µg/m ³	< 35 µg/m ³	< 35 dagen	< 20 µg/m ³
	2020	< 35 µg/m ³	< 35 µg/m ³	< 35 dagen	< 20 µg/m ³
	2030	< 35 µg/m ³	< 35 µg/m ³	< 35 dagen	< 20 µg/m ³

De grootschalige depositiekaarten maken duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015, 2020 en 2030 in en rond het projectgebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. In deze peiljaren bedraagt de concentratie NO₂ en PM₁₀ op de omringende wegen minder dan 38,5 µg/m³ en bedraagt de concentratie PM_{2,5} minder dan 20 µg/m³. Het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ is minder dan 35 dagen per jaar. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5} worden dan ook niet overschreden. Onaanvaardbare luchtkwaliteitsituatie in en nabij het projectgebied wordt dan ook niet verwacht. Daarmee wordt vastgesteld dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het aspect 'luchtkwaliteit' zijn te verwachten.

Conclusie

Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit ter plaatse geen belemmering vormt.

6.6 Natuur

Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, dient eerst een onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en eventuele andere betrokken natuurregeling.

Vanaf 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet.

⁹ <https://www.nsl-monitoring.nl/>

In de Wet natuurbescherming blijft veel hetzelfde, maar er verandert ook het een en ander.

Wet natuurbescherming

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied. Bescherming in het kader van de natuurwet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming zijn de Wet natuurbescherming en provinciale verordeningen van toepassing. De provincies beschermen via provinciale verordening waardevolle natuurgebieden zoals het Natuurnetwerk Nederland, weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied. Daarnaast kunnen natuurgebieden of andere gebieden die essentieel zijn voor het behoud van bepaalde flora en fauna, aangewezen worden als Europees vogelrichtlijn- en/of habitatrichtlijngebied (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Ook de bescherming van individuele plant- en diersoorten is geregeld in deze wet.

Quickscan Natuur

Op 9 februari 2017 is een quick scan natuur¹⁰ uitgevoerd. Door een ecooloog van SAB is hiertoe het plangebied en de directe omgeving verkend. In dit onderzoek is bekeken of met de ingrepen negatieve effecten op (A) beschermde gebieden en (B) soorten zijn te verwachten en of daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing noodzakelijk is.

(A) Gebiedsbescherming

In het kader van de Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland is getoetst of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op beschermde gebieden.

– *Wet natuurbescherming*

Het projectgebied ligt niet in een gebied dat in het kader van de Wet natuurbescherming is aangewezen. In de omgeving van Amsterdam liggen enkele Natura 2000-gebieden, deze liggen echter allemaal op meer dan 10 kilometer afstand van het besluitgebied. Door de grote afstand tussen deze gebieden en het besluitgebied is het niet te verwachten dat de beoogde ontwikkeling een negatieve invloed op de kernkwaliteiten of instandhoudingsdoelstellingen in deze gebieden zal hebben. Een voortoets Wet natuurbescherming wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

– *Natuurnetwerk Nederland*

Het plangebied ligt niet in een gebied behorende Natuurnetwerk Nederland, een weidevogelkerngebied of een ganzenfoerageergebied. Deze gebieden staan de beoogde ontwikkelingen daarom niet in de weg.

(B) Soortenbescherming

In het kader van de Wet natuurbescherming moet worden getoetst of ter plaatse van de ruimtelijke ingrepen sprake is of kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben.

¹⁰ Quick scan Natuur, Ditlaar 7 Amsterdam, 9 februari 2017, SAB.

Met behulp van verspreidingsgegevens van plant- en diersoorten van de Nationale Databank Flora en Fauna en het uitgevoerde veldbezoek in het projectgebied is duidelijk geworden dat enkele essentiële elementen van beschermde diersoorten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten in het besluitgebied. Het betreft verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen en nestplaatsen van de huismus en gierzwaluw. Om uitsluitsel te krijgen over de aan- of afwezigheid van deze soorten dient nader soortgericht onderzoek uitgevoerd te worden.

Conclusie

Uit de quick scan Natuur is gebleken dat nader onderzoek noodzakelijk is om het appartementenhotel te kunnen realiseren. Er moet nader onderzoek plaatsvinden naar de naar boombewonende vleermuizen en nestplaatsen van de huismus en gierzwaluw.

Nader onderzoek

Het benodigde aanvullende onderzoeken inzake vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen is uitgevoerd¹¹. In het plangebied is onderzoek verricht naar de aanwezigheid van essentiële elementen voor (boombewonende) vleermuizen, huismus en gierzwaluw. Deze zijn niet aangetroffen. Een ontheffing Wet natuurbescherming is dan ook niet nodig. Wel dient te allen tijde rekening gehouden te worden met broedende vogels en de zorgplicht.

Conclusie

Uit nader onderzoek blijkt dat er geen aanwijzingen zijn gevonden die erop wijzen dat de onderzoek locatie beschermde functies heeft voor vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen. Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig project.

6.7 Bodem

Algemeen

In het kader van deze ruimtelijke onderbouwing moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe wordt een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek (NEN 5740) en de ARVO 2011 (Amsterdamse Richtlijn Verkennend Onderzoek) uitgevoerd.

Verkennend bodemonderzoek

Milieutechniek Rouwmaat heeft in 2017 (d.d. 14 april 2017) een verkennend bodemonderzoek¹² verricht ter plaatse van de Ditlaar 7 te Amsterdam. De onderzoekslocatie bestond uit het kantoorpand met aangrenzend parkeerterrein. Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging en bouwvergunning voor de ontwikkelen tot appartementenhotel.

Beoordeling

Uit het uitgevoerde bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat bij geen van de geanalyseerde parameters in zowel grond als grondwater de waarde voor nader

¹¹ Nader onderzoek Wet natuurbescherming Ditlaar 7 Amsterdam, 25 oktober 2017, SAB

¹² Verkennend bodemonderzoek, Ditlaar 7 te Amsterdam, 10 mei 2017, Rouwmaat

onderzoek (tussenwaarde) en/of de interventiewaarde wordt overschreden. Een aantal aangetroffen licht verhoogde gehalten in de grond en in het grondwater vormen geen belemmering voor het toekomstig gebruik. Op basis van het verkennende onderzoek kan de onderzoekslocatie grotendeels als niet verdacht worden beschouwd.

In het onderzoek wordt als opmerking geplaatst dat eventueel vrijkomende grond niet zondermeer in het grondverkeer opgenomen kan worden. Mocht de grond naar elders worden getransporteerd, dient te worden nagegaan in hoeverre de kwaliteit van de af te voeren grond overeenstemt met de verwerkingsmogelijkheid die voor de betreffende stort- c.q. hergebruikslocatie gelden. Deze zijn geformuleerd in het Besluit bodemkwaliteit. Aanbevolen wordt dan ook de eindverwerkingslocatie in overleg met het bevoegd gezag vast te stellen. Mocht grondwater onttrokken worden t.b.v. bemaling, dient bekeken te worden in hoeverre de grondwaterkwaliteit de lozingsnormen overschrijdt.

Conclusie

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken is de milieuhygiënische bodemkwaliteit van de locaties in voldoende mate vastgesteld. Er is geen aanleiding voor aanvullend of nader bodemonderzoek en er zijn geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van onderhavig project.

6.8 Waterhuishoudkundige aspecten

6.8.1 Watertoets

Om te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een negatief effect hebben op het watersysteem, moet bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing een watertoets plaatsvinden. De watertoets is een proces waarbij vanaf het begin van de planvorming de verschillende wateraspecten worden beoordeeld op de gevolgen voor het watersysteem.

Het doel van de watertoets is een betere en evenwichtige afstemming tussen waterbeheer (kwantiteit en kwaliteit) en ruimtelijke plannen. Wanneer knelpunten wordenesignaleerd, moeten alternatieve en/of compenserende maatregelen worden genomen in zowel de planontwikkeling als bij de uitvoering. Bij elk ruimtelijk plan gaat de waterbeheerder, in dit geval het Waterschap Vallei en Veluwe, na of bestaande waterknelpunten kunnen worden opgelost en of er kansen zijn voor het realiseren van een veerkrachtiger, robuuster en veiliger watersysteem.

In de waterparagraaf geeft de gemeente aan hoe invulling wordt gegeven aan het waterbeleid. Naast de effecten en maatregelen voor het watersysteem wordt ook het doorlopen proces en de gemaakte afspraken beschreven.

6.8.2 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in 2016 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op

de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien is het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

6.8.3 AGV / Waternet

Het projectgebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet zorgt namens AGV voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in de sloten en vaarten. Het verzorgingsgebied van Waternet omvat de gemeente Amsterdam en een groot gebied in de provincie Utrecht en Noord Holland. Het beleid van AGV is verwoord in hun Waterbeheerplan en diverse beleidsnota's. In de keur van AGV zijn ge- en verboden opgenomen voor de bescherming van de functionaliteit van waterlopen en waterkeringen. Soms is onder voorwaarden ontheffing van verboden mogelijk. De legger voor de primaire waterkeringen betreft een specificatie van de Keurbepalingen waarin op basis van specifiek onderzoek de beschermingszones zijn vastgesteld.

6.8.4 Toetsing plangebied

Plangebied en type ruimtelijke ontwikkeling

Middels het initiatief wordt een appartementenhotel gerealiseerd. De planlocatie ligt in de kern van Sloten in Nieuw-West in Amsterdam. Tot op heden werd deze grond gebruikt als kantoor en is nagenoeg geheel verhard.

Er moet een compenserende waterberging worden gerealiseerd wanneer er sprake is van een toename van verharding. Het initiatief voorziet niet in een toename van verharding (er wordt immers bij benadering een gelijk footprint aan bebouwing teruggebouwd op nagenoeg dezelfde plek als het kantoorgebouw), zodat het infiltrerend vermogen van het gebied niet afneemt en geen sprake is van een versnelde afvoer van regenwater naar oppervlaktewater waardoor ongewenste peilstijgingen zouden kunnen ontstaan. Het initiatief is verder dusdanig kleinschalig van karakter dat het de uitvoering van voornoemd beleid van diverse overheden niet in de weg staat.

Afwatering en riolering

De gemeente is verantwoordelijk voor het ontwateren van het stedelijk gebied. Onder ontwatering van een stedelijk gebied wordt verstaan de afvoer van regen- en afvalwater. Het afvalwater en het regenwater (vanaf straten en daken) wordt door twee aparte stelsels afgevoerd. Het stelsel voor het regenwater wordt regenwaterafvoer (RWA) genoemd en dat voor het afvalwater wordt meestal droogweerafvoer (DWA) genoemd. De droogweerafvoer leidt naar de afvalwaterzuivering. Omdat er geen sprake is van extreme pieken en dalen in de afvoer zijn overstorten hier niet nodig. Het regenwater wordt rechtstreeks of via een beperkte zuivering op het oppervlaktewater afgevoerd.

Ligging binnen een indirecte secundaire waterkering Slotenweg

Het plan is deels gelegen binnen de beschermingszone van de indirecte secundaire waterkering Slotenweg. Deze gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en het behoud van een waterkering. Daarnaast is het plan aan de westzijde begrensd door een sloot. Om deze redenen zal daarom een vergunning aangevraagd moeten worden bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

6.8.5 Conclusie

Bij de ontwikkeling van het appartementenhotel is geen sprake van een toename van verharding. Gezien de ligging van het initiatief binnen de beschermingszone van een waterkering wordt een vergunning aangevraagd bij het waterschap. Dit betreft een separate procedure.

6.9 Archeologie

Wettelijk kader

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Het Verdrag van Malta is op 21 december 2006 geïmplementeerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Op basis van deze wet geldt de verplichting om bij een bestemmingsplan (en in deze een ruimtelijke ontwikkeling) en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische monumenten.

In de Erfgoedwet is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast.

Archeologie Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing. Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat zowel bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan als bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek.

Beoordeling

Uit het vigerende bestemmingsplan blijkt dat voor een groot gedeelte van het plangebied een archeologische verwachtingswaarde geldt wat is aangegeven met een dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Hiervoor geldt dat er bij bodemingrepen groter dan 100 m² en/of dieper dan 100 cm een verkennend onderzoek plaatsvinden naar archeologische waarden. Het initiatief overschrijdt de genoemde bodemingrepen.

Het initiatief is ter beoordeling voorgelegd aan de gemeente Amsterdam, afdeling monumenten en archeologie. Uit de waardestelling¹³ blijkt dat mogelijke archeologische resten bij de aanleg van Ditlaar ca. 1960 en het huidige pand in 1977 zijn aangetast.

Conclusie

Voor de planlocatie geldt een lage verwachting en vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Er hoeft daarom geen verder archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Wel is conform de Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het appartementenhotel ter plaatse van het projectgebied.

6.10 Cultuurhistorie

Wettelijk kader

Door de wijziging van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen, en in deze voor voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

¹³ Archeologische quickscan QS 17-027 Ditlaar 7, Gemeente Amsterdam, 16 februari 2017.

Beoordeling

In het projectgebied zelf zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig en met uitvoering van onderhavig plan worden er geen cultuurhistorische waarden in de omgeving aangetast.

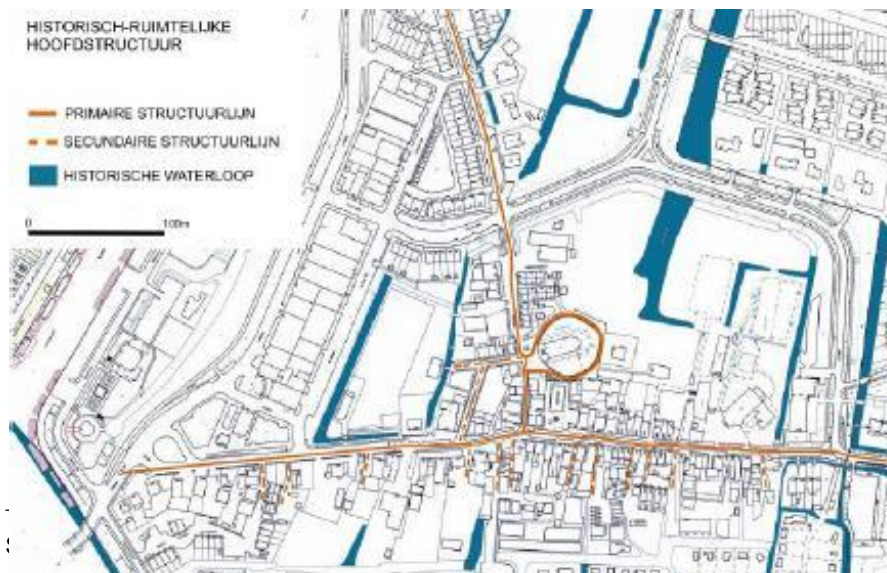
De rest van de dorpskern Sloten heeft de dubbelstemming – Cultuurhistorie. Deze gronden zijn bestemd voor het behoud en herstel van de cultuurhistorische waarden van het dorp Sloten, die bestaan uit:

- dorpsse bebouwing langs de historisch structuren van Sloterweg en Osdorperweg;
- steegjes met doorzichten naar het achterland aan de zuidzijde van de Sloterweg;
- Hollandse lindes rond de Rooms Katholieke Kerk;
- 2 beuken voor Sloterweg 1252;



Dubbelbestemming – Cultuur, uitsnede van het bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'

Bij het ontwerp van het appartementenhotel is aangesloten op de historische dorpsstructuur van Sloten. Dit komt tot uiting in de verspringende volumes waaruit het appartementenhotel is opgebouwd, wat refereert aan de smalle oude boerderijen langs de Dorpsstraat en de Sloterweg.



Historische-ruimtelijke hoofdstructuur van het dorp Sloten. Bron: Bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'

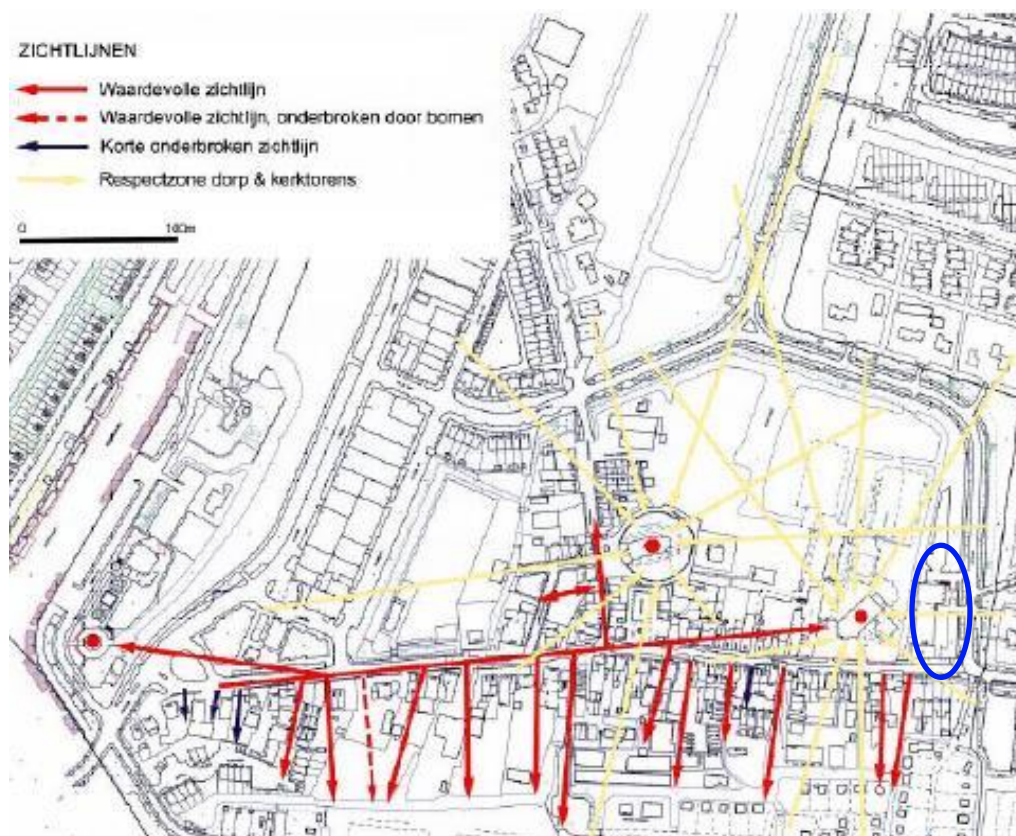


Arbeiderswoningen aan de Osdorperweg;

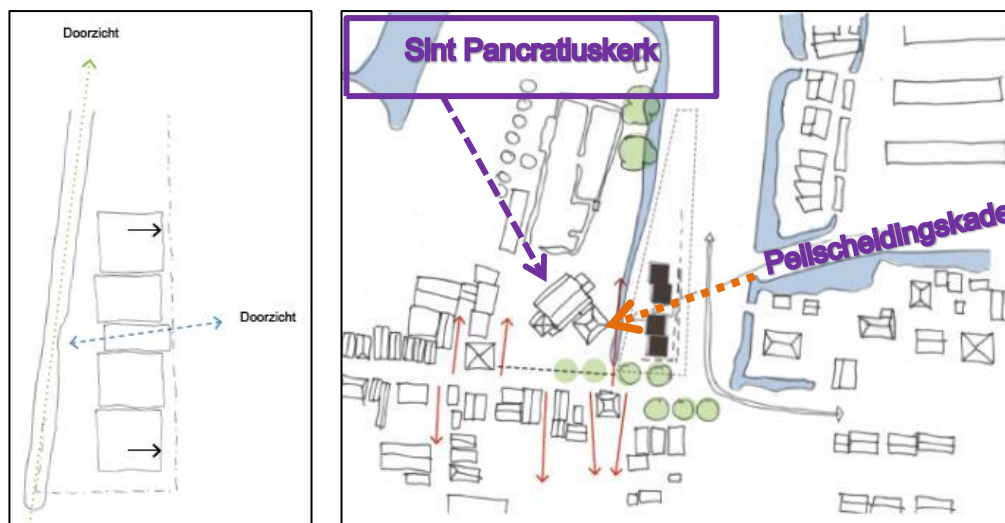


Lintbebouwing aan de Sloterweg.

Bij de positionering van het appartementenhotel op het perceel is rekening gehouden met de waardevolle zichtlijnen in het gebied. De bestaande zichtlijn vanuit de Peilscheidingskade (ten oosten van de projectlocatie) op de Sint Pancratiuskerk blijft behouden door in het middelste gedeelte van het appartementenhotel een transparante entree te realiseren. Daarnaast blijft het zicht op de sloot ten westen van het projectgebied behouden en zelfs versterkt doordat het appartementenhotel iets opschuift richting de Dijkstra.



Waardevolle zichtlijnen in het Dorp Sloten. Bron: Bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'. Projectgebied is aangegeven met blauw.



Links: doorzichten op en rond de projectlocatie; Rechts: zichtlijn (oranje) van de Peilscheidingsskade op de Sint Pancratiuskerk door het appartementenhotel (zwarte blokjes)

Conclusie

Bij het ontwerp en de positionering van het appartementenhotel heeft de cultuurhistorie van het historische Sloten een grote rol gespeeld. Geconcludeerd wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan, en hier zelfs aan bijdraagt.

6.11 Verkeerskundige aspecten

Algemeen

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Verkeer, ontsluiting en bereikbaarheid

De Osdorperweg, Ditlaar en Sloterweg vormen de wijkontsluiting van het oude Dorp Sloten. De wegen binnen de kern van het dorp zijn ingericht als 30 kilometer zone. Sloten is door drie buslijnen ontsloten, waarvan de routes over de Ditlaar, Vrije Geer en Langsom richting de brug over de Ringvaart bij Badhoevedorp voeren. Het autoverkeer van en naar de locatie zal gebruik gaan maken van de Ditlaar en via de Vrije Geer en de Sloterweg het gebied verlaten. De Ditlaar heeft een smal wegprofiel met vrij liggende fietspaden. Op meerdere plekken is de weg voorzien in verkeersveilige oversteekmogelijkheden.

Berekening verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie te bepalen is gebruik gemaakt van de rekentool van het CROW. Het nieuwe hotel heeft een omvang van 35 kamers. De classificatie is 3 sterren. Wanneer wordt uitgegaan van een 'zeer stedelijk gebied' in de 'rest bebouwde kom' leidt het initiatief tot minimaal 12,2 en maximaal 15,1 extra motorvoertuigbewegingen per 10 kamers per etmaal. Dit resulteert in minimaal 43 en maximaal 53 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Het bestaande kantoor heeft momenteel meerdere huurders en wordt beschouwd als een bedrijfsverzamelgebouw. Het kantoor omvat 1.500 m² bvo. Wanneer wordt uitgegaan van een 'zeer stedelijk gebied' in de 'rest bebouwde kom' genereert het kantoor minimaal 4,6 en maximaal 6,4 extra motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo per etmaal. Dit resulteert in minimaal 69 en maximaal 96 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Conclusie

Het huidige gebruik van de locatie heeft een verkeersaantrekkende werking van 69 tot 96 motorvoertuigen per etmaal. Het appartementenhotel zal leiden tot 43 tot 53 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal verkeersbewegingen neemt ten opzichte van de huidige situatie af. Er zijn momenteel geen verkeersproblemen bekend in het gebied waardoor geconcludeerd wordt dat er in de nieuwe situatie geen problemen te verwachten zijn.

Om de gasten van het appartementenhotel te stimuleren om gebruik te maken van de fiets en de auto te laten staan heeft de ontwikkelaar van het appartementenhotel de intentie een overeenkomst te sluiten met een fietsverhuurbedrijf in Sloten. Hiermee zou de verkeersgeneratie voor een gedeelte nog verder kunnen worden teruggedrongen.

Parkeren

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is in eerste instantie gekeken naar het Locatiebeleid Amsterdam (2008) van de gemeente Amsterdam. Daarin zijn de parkeerkegetallen per functie weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in minimale en maximale parkeerkegetallen. Het locatiebeleid gaat uit van een onderverdeling in:

- grootstedelijk kerngebied (A-locatie);
- overig gebied binnen de ring A10 (B-locatie);
- gebied buiten de ring A10 (C-locatie).

De locatie ligt in het 'Gebied buiten de ring A10'. Vanwege de beperkte bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer is op deze locatie maatwerk nodig om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. Er is uitgegaan van de parkeerkencijfers van het CROW. Deze cijfers worden volgens het Amsterdamse locatiebeleid gehanteerd als hulpmiddel. Het is geen vooropgezette beleidsdoelstelling om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan nodig is. Het beleid laat daarom maatwerk toe, bijvoorbeeld door in de berekening van de parkeerbehoefte rekening te houden met dubbelgebruik door verschillende functies.

Berekening parkeerdruk

Om het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen is gebruik gemaakt van de rekentool van het CROW. Het nieuwe hotel heeft een omvang van 35 kamers. De classificatie is 3 sterren. Wanneer wordt uitgegaan van een 'zeer stedelijk gebied' in de

'rest bebouwde kom' zijn er minimaal 4,2 en maximaal 5,2 parkeerplaatsen nodig per 10 kamers. Hieruit volgt dat voor de ontwikkeling van het appartementenhotel minimaal 15 en maximaal 18 parkeerplaatsen nodig zijn.

Het bestaande kantoor heeft momenteel meerdere huurders en wordt beschouwd als een bedrijfsverzamelgebouw. Het kantoor omvat 1.500 m² bvo. Wanneer wordt uitgegaan van een 'zeer stedelijk gebied' in de 'rest bebouwde kom' zijn er minimaal 1,1 en maximaal 1,6 parkeerplaatsen nodig per 100 m² bvo per etmaal. Dit resulteert in minimaal 17 en maximaal 24 parkeerplaatsen.

Conclusie

In de huidige situatie is de parkeerplaats ingericht met 21 parkeerplaatsen wat afdoende is voor het huidige gebruik van het perceel. Om voor de realisatie van het appartementenhotel te voldoen aan de worst case berekening van het CROW moeten er tussen de 15 en 18 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op de parkeerplaats. Hiervoor is ruim voldoende ruimte op het terrein.

6.12 M.e.r.-beoordeling

Kader

In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage 1994 (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit m.e.r.:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r. verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is;

Afweging en conclusie

De aanvraag omgevingsvergunning ziet toe op nieuwe hotelfunctie in stedelijk gebied. De hotelfunctie heeft een omvang van [2218,1] m² bvo. Het initiatief is wat activiteit (hotel), ligging (stedelijk gebied) en/of omvang (35 kamers) betreft niet van dien aard dat sprake is van een activiteit op lijst C of D en/of dat plandrempels worden overschreden. Wat ligging, omvang en aard betreft, is het doorlopen van m.e.r.-procedure niet aan de orde. Voorts laten de uitkomsten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van de verschillende te onderzoeken milieuaspecten (zie voorgaande paragrafen) zien dat er geen onaanvaardbare nadelige milieueffecten zijn.