



Omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan

artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3° van
de WABO

Ruimtelijke onderbouwing - concept

Oostelijke Handelskade 4

Gebruik als terras



**Omgevingsvergunning voor afwijking van het
bestemmingsplan**

artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3° van de WABO

Ruimtelijke onderbouwing - concept

Oostelijke Handelskade 4

Gebruik als terras

Wabo-nummer: HZ-WABO-2012-002546

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost

6 augustus 2012

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
Hoofdstuk 2	Beleid	5
2.1	Bestemmingsplan	5
2.2	Stedelijk beleid	5
2.2	Horecabeleid	6
Hoofdstuk 3	Afweging	8
3.1	Horeca	8
3.2	Groen	8
3.3	Verkeer/parkeren	8
Hoofdstuk 4	Haalbaarheid	10
4.1	Bodem en archeologie	10
4.2	Flora & fauna	10
4.3	Geluid	10
4.4	Luchtkwaliteit	10
4.5	Externe veiligheid	10
4.6	Kabels en leidingen	12
4.7	Water	12
5.1	Economische uitvoerbaarheid	14
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	14
Hoofdstuk 6	Conclusie	15
Bijlage I		15
Bijlage I		16
	Nota van Vooroverleg	16
Bijlage II		16
Bijlage II		16
Bijlage II		17
	Onderzoek externe veiligheid spoor Oostelijke Handelskade 4	17
Bijlage III		17
Bijlage III		18
	Advies externe Veiligheid Oostelijke Handelskade 4 (Club Panama) in Amsterdam	18

Hoofdstuk 1 Inleiding

Voor restaurant en club Panama, gelegen aan de Oostelijke Handelskade nr. 4 is een verzoek ingediend voor het gebruik van een groenvoorziening en naastgelegen vlonder als verhard of deels onverhard terras ten behoeve van de naastgelegen horeca voorziening (club Panama).



Situatietekening; de aanvraag ziet op het grasveld en naastgelegen vlonder (gelegen westelijk grenzend aan het gebouw van restaurant Panama)

Hoofdstuk 2 Beleid

2.1 Bestemmingsplan

Vigerend bestemmingsplan : Borneo Sporenburg en Rietlanden

Bestemming : Groenvoorziening

Beschrijving bouwplan en geschiedenis

Het verzoek betreft het gebruik van een groenvoorziening en naastgelegen vlonder als verhard of deels onverhard terras ten behoeve van de naastgelegen horeca voorziening (club Panama).

Beschrijving strijdigheden met vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade 4 ziet alleen op het gebouw. Deze gronden vallen niet in het bestemmingsplan Oostelijke handelskade 4. Op de beoogde gronden is het bestemmingplan Borneo Sporenburg en Rietlanden vigerend.

Het terras is geprojecteerd in de bestemming “groenvoorziening”.

De gronden bestemd als groenvoorziening zijn aangewezen voor:

Groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, water en (natuurvriendelijke) oevervoorzieningen en speelvoorzieningen, alsmede voor;

- een parkeersouterrain, voor zover aangeduid met “parkeervoorziening toegestaan”

- tramvoorzieningen, voor zover aangeduid met “tramvoorzieningen”

- één berging ten behoeve van speel- en onderwijsvoorzieningen, daar waar dat nader op de plankaart staat aangeduid met “berging ten behoeve van speel- en onderwijsvoorziening”

Het gebruik als terras horend bij een horeca-inrichting is niet passend binnen bovengenoemd toegestaan gebruik.

Het plan is dan ook in strijd met de gebruiksbepaling van artikel 17, eerste lid, van de planvoorschriften. Hierin is bepaald dat het verboden is de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bebouwing te gebruiken dan wel in gebruik te geven op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming of de daarbij horende voorschriften.

In artikel 17, vierde lid van de planvoorschriften is bepaald dat het dagelijks bestuur bevoegd is vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het eerste lid mits het verlenen van vrijstelling niet zal leiden tot een ingrijpende en/of onomkeerbare wijziging van en inbreuk op de bestemming.

Dit artikel leent zich mogelijk voor het naastgelegen vlonder dat reeds in gebruik is als terras, maar is niet toepasbaar voor het volledige plan omdat de volledige groenvoorziening als terras zal worden gebruikt. Dat is een ingrijpende inbreuk op de bestemming.

Afwijking van bestemmingsplan

Indien de aanvraag enkel ziet op het bestaande terras kan artikel 17, vierde lid van de planvoorschriften zich lenen om middels de reguliere procedure op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a onder 1° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) medewerking aan het plan te verlenen. De aanvraag ziet echter op de volledige aangrenzende voorziening, waardoor niet binnenplanse medewerking kan worden verleend.

Het plan past niet in een van de genoemde kruimelgevallen van artikel 4 Bijlage II Bor, waardoor niet op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a onder 2° medewerking aan het plan verleend worden.

Conclusie

Procedureel gezien kan medewerking aan het plan verleend worden middels toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (projectafwijking).

2.2 Stedelijk beleid

Structuurvisie ‘Amsterdam 2040’

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam, vastgesteld. Hierin worden keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Een structuurvisie is een juridisch bindende lange termijnvisie op de

ruimtelijke ontwikkeling die laat zien wat er de komende jaren op de stad afkomt, wat voor stad we willen zijn en wat we daarvoor moeten doen.

Het motto voor deze structuurvisie is 'Amsterdam: 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.



Uitsnede Structuurvisie Amsterdam 2040: Visie uitrol centrumgebied

De Oostelijke Handelskade is in de "Visie uitrol Centrumgebied 2040" aangeduid als *kwaliteitsimpuls stadstraat*. Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie.

De verbetering en ontwikkeling van stadsstraten en -pleinen speelt een belangrijke rol bij de uitrol van het centrummilieu. Via stadsstraten en -pleinen kan de behoefte aan centrumstedelijke milieus gekanaliseerd worden aangeboden: hierin moet de fijnmazige functiemix worden gerealiseerd waardoor de rustige woonmilieus van de noodzakelijke stedelijkheid 'om de hoek' worden voorzien. Potentiële hoogstedelijke gebieden gaan door stadsstraten en -pleinen definitief deel uitmaken van het centrum. Verschillende milieus binnen het centrum zoals de Zuidas en de Pijp, worden op een natuurlijke manier met elkaar verbonden, naoorlogse uitbreidingsgebieden worden door stadsstraten en -pleinen aan 'de stad' gekoppeld.

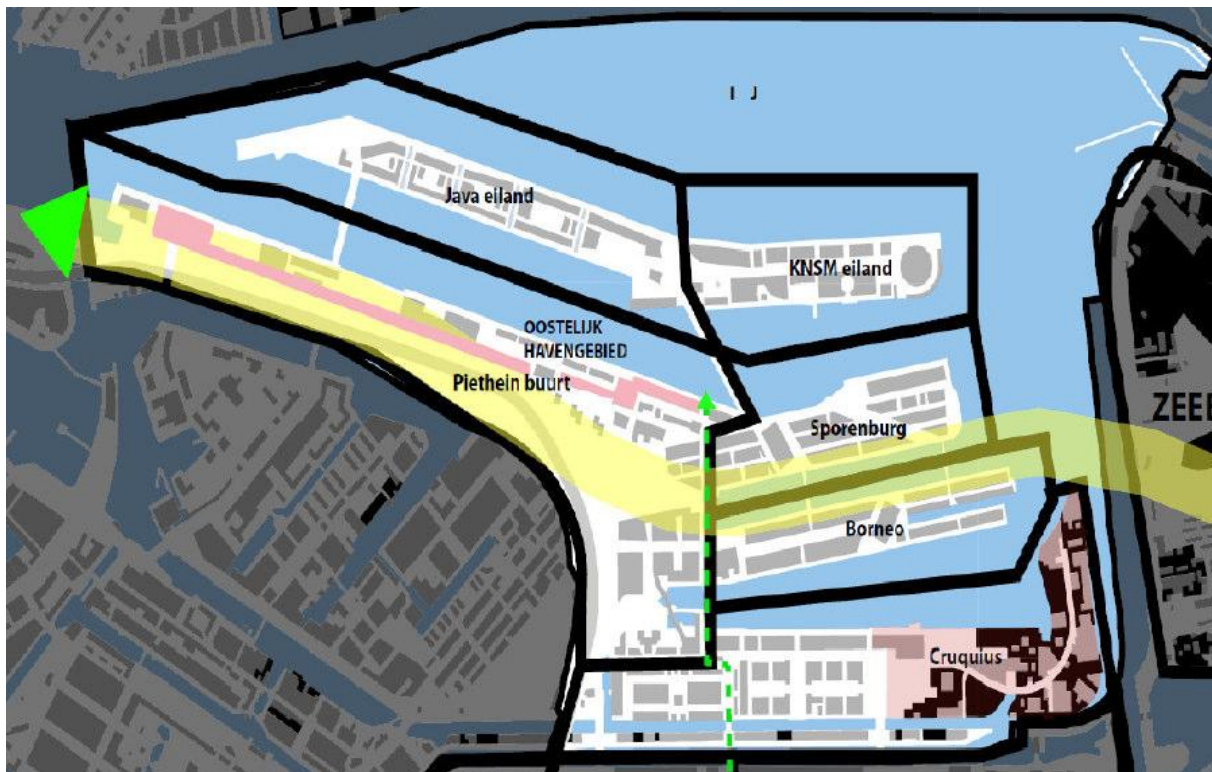
Het uitbreiden van de horecafunctie door het toestaan van het gebruik als terras op deze plek, versterkt de functie van de Oostelijke Handelskade als stadstraat. De aanvraag past binnen de Structuurvisie Amsterdam 2040.

2.2 Horecabeleid

Er is geen geldend horecabeleid waaraan het verzoek tot uitbreiding en legalisering van het terras van Panama getoetst kan worden. Het toetsingskader vormen de bestaande bestemmingsplannen en geldende regelgeving, maar ook de concept-horecanota stadsdeel Oost, dat op 18 mei 2012 is vrijgegeven voor inspraak door het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel.

In de concept-horecanota van stadsdeel Oost is het plangebied gelegen in "Gemengd gebied" en langs één van de ontwikkelingsassen. Beleidskeuze 7 zegt over "Gemengd gebied" het volgende: *In gemengde gebieden is de uitbreiding van horeca in beperkte mate mogelijk*. Beleidskeuze 8 voor de

ontwikkelingsassen zegt dat: *Groei van horeca in Oost gebeurt hoofdzakelijk langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters en in mindere mate in de gemengde gebieden.*



Oostelijk Havengebied in concept-horecanota: "Gemengd gebied" is rood gearceerd en de gele pijl geeft de ontwikkelingsas weer

Het plangebied ligt in gemengd gebied en langs één van de economische assen. Versterking van de horeca ter plaatse is in lijn met de concept-horecanota.

Hoofdstuk 3 Afweging

3.1 Horeca

Club Panama is al een lange tijd gevestigd aan de Piet Heinkade. Er wordt ook al enige tijd een terras door de club geëxploiteerd. Dit terras is aan de zijkant van Panama gelegen en ligt tussen de Piet Heinkade en de Oostelijke Handelskade. Club Panama maakt een doorstart. Een gebruik en vergroting van het terras kan een positieve bijdrage leveren aan een rendabele exploitatie.

De beoogde uitbreiding vindt plaats op een stuk groen en niet op de openbare weg. Voor de benodigde doorloopruimte voor voetgangersverkeer hoeven daarom geen beperkingen worden opgelegd aan de omvang van het terras.

Gebruik van de groenvoorziening en naastgelegen vlonder als terras ten behoeve van de naastgelegen horeca voorziening (club Panama) kan een positieve bijdrage leveren aan de doorstart en exploitatie van Club Panama en past bovendien binnen de ambitie van het stadsdeel om dit gebied verder te verlevendigen en de horecafunctie te versterken.

3.2 Groen

Het oostelijk havengebied kenmerkt zich door een hoge bebouwingsdichtheid, afgewisseld met grote wateroppervlakken. Openbaar groen is hier schaars. De groenvoorziening van de aanvraag is een van de weinige groene gebieden in het oostelijk havengebied. In de groenvoorziening van de aanvraag staan vier populieren, een kastanje en een kunstwerk. De groenvoorziening is omsloten door een groene haag.

Het is van belang dat, juist vanwege het schaarse groen in dit gebied en de hoge bebouwingsdichtheid, het groene karakter behouden wordt. Wanneer bij de inrichting rekening wordt gehouden met de groene waarden leidt het terras niet tot aantasting van het groene karakter. Hierbij dienen de groene haag, de bomen en het kunstwerk in stand te worden gehouden.



Foto's grasveld met bomen en standbeeld naast Panama

3.3 Verkeer/parkeren

Er zijn geen algemene kencijfers beschikbaar voor de verkeersaantrekkende werking van restaurants en specifiek voor een terrasuitbreiding. Gelet op de omvang van het terras, is het de verwachting dat, zou er sprake zou zijn van een verkeersaantrekkende werking, deze eerder enkele tientallen dan bijvoorbeeld honderdtallen verkeersbewegingen zal bedragen. Daarnaast ligt het terras in een hoogstedelijk gebied, waardoor mag worden aangenomen dat het gebruik van de auto relatief laag is omdat het aandeel bezoekers dat met de fiets (of bromfiets, scooter en eventueel het openbaar vervoer) komt relatief hoog is.

De verkeersintensiteiten op de omliggende wegen zijn hoog (circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal op de Piet Heinkade en circa 2.000 motorvoertuigen op de Oostelijke Handelskade). Gezien

bovenstaande (grote) aanname (een toename van hooguit enkele tientallen motorvoertuigen) is de verkeerstoename ten gevolge van de uitbreiding verwaarloosbaar en zal deze toename an sich niet leiden tot een overbelasting van het wegennet.

Zoals gezegd is te verwachten dat een groot aandeel van de bezoekers van het terras de locatie niet per auto bereikt. De extra parkeerbehoefte zal dan ook beperkt (of zelfs verwaarloosbaar) zijn. Bovendien gaat het om een terras bij een bestaand restaurant en zal deze zich op andere tijden (middag en begin van de avond) manifesteren dan de parkeerbehoefte voor de club Panama (eind van de avond en nacht). Er is dus sprake van een zekere mate van dubbelgebruik, zeker als het gaat om bezoekers die eerst naar het terras gaan en vervolgens naar de club. Voor de club zijn reeds parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar. Uitgangspunt is daarom dat voor de terrasuitbreiding geen extra parkeerplaatsen nodig zijn.

Hoofdstuk 4 Haalbaarheid

4.1 Bodem en archeologie

De aspecten bodem en archeologie spelen hier niet, omdat geen bodemroerende werkzaamheden worden uitgevoerd.

4.2 Flora & fauna

Het project is niet gelegen binnen een vogelrichtlijn-, habitat- en Natuurbehoudgebied. Ook zijn er binnen het projectgebied geen beschermde soorten te verwachten. Gelet hierop wordt geen verstoring van beschermde diersoorten en verblijfplaatsen verwacht. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied.

4.3 Geluid

Het terras ligt direct aan een 50-km weg en aan het spoor. Het gaat hier echter niet om een geluidgevoelige functie. Er is geen geluidsoverlast ten gevolge van verkeer voor omwonenden te verwachten, omdat het terras een te verwaarlozen verkeersaantrekkende werking heeft en de meeste bezoekers de locatie per fiets zullen bereiken.

Op het terras mag geen versterkte muziek ten gehore worden gebracht. Het terras ligt ingeklemd tussen twee relatief drukke wegen, waardoor het niet waarschijnlijk is dat bezoekers op het terras geluidsoverlast veroorzaken. Indien en voor zover er wel geluidsoverlast kan worden ondervonden door het gebruik van het terras, kwalificeert dit als een 'openbare orde' kwestie op basis waarvan politie en burgemeester bevoegd zijn op basis van de horeca/exploitatievergunning. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

Een terras is geen kwetsbare functie zoals bedoeld in het Besluit Luchtkwaliteit. Het besluit luchtkwaliteit staat daarom niet in de weg aan deze ontwikkeling.

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de 'Wet milieubeheer' goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Omdat hoofdstuk 5 titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat het hoofdstuk ook bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel in 'betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur.

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in het Besluit niet in betekenende mate bijdragen. Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling niet-in betekenende mate bijdragen (Regeling NIBM).

De realisatie van een terras wordt in de Regeling NIBM niet als categorie genoemd. Echter als de verkeersaantrekkende werking van het terras vergeleken wordt met de kwantitatieve aantallen voor woningbouw (1500 woningen) en kantoren (100.000 m² bvo) is redelijkerwijs te verwachten dat het terras niet in betekenende mate zal bijdragen aan de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit speelt hier niet.

4.5 Externe veiligheid

De locatie van het terras valt niet binnen risicozones bedrijven (LPG-vulpunten e.d.), binnen risicozones weginfrastructuur, of binnen de veiligheidsafstanden voor vuurwerkdepots e.d. Wel ligt het direct naast het spoor Amsterdam centraal-Muiderpoort, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Een verantwoording van de risico's is daarom nodig.

4.5.1 Externe veiligheid spoor

Op 15 juni 2012 heeft bureau AVIV in opdracht van Stadsdeel Oost een onderzoek voor Externe Veiligheid spoor voor de Oostelijke Handelskade 4 uitgebracht. Voor het volledige onderzoek van AVIV wordt verwezen naar bijlage II (gegevens variant 1). De conclusie is hieronder weergegeven:

Het externe veiligheidsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Singelgracht is onder andere berekend voor de huidige situatie.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de gewenste uitbreidingen. De berekeningen leiden niet tot een contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de huidige en nieuwe situatie:

1. Uitgaande van de bestaande omgeving en de bestaande capaciteit van Panama en het transport conform het Basisnet Spoor is het groepsrisico een factor 0.110 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.
2. Uitgaande van de bestaande omgeving en de uitbreiding van Panama en het transport conform het Basisnet Spoor neemt het groepsrisico gering toe tot een factor 0.112 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt niet overschreden.

Plasbrandaandachtsgebied

Op het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam-Singelgracht is het plasbrandaandachtsgebied niet van toepassing.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het wijzigen van het gebruik van de projectlocatie naar terras, omdat uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden en de toename zeer gering is (0,002). Ook met het gebruik van het terras blijft het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde.

4.5.2 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland

Op 12 juni 2012 heeft Brandweer Amsterdam-Amstelland een advies voor externe veiligheid uitgebracht. Het advies is bijgevoegd als bijlage III. Hieronder is de samenvatting van het advies weergegeven:

Direct naast het terras van Panama ligt een spoorlijn waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met een gevaarlijke stof kan grote gevolgen hebben. Omdat er verschillende gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd moet de hulpverlening rekening houden met een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met een tot vloeistof verdicht brandbaar gas (bijvoorbeeld LPG), gevuld met een brandbare vloeistof (bijvoorbeeld benzine), of gevuld met giftige gassen of vloeistoffen (bijvoorbeeld ammoniak).

Deze ongevallen op het spoor kunnen leiden tot de volgende voor de hulpverlening relevante scenario's: BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion), Wolkbrand, Plasbrand en een Giftige wolk. Het ontstaan van deze scenario's is niet of nauwelijks te voorkomen door de brandweer. Overigens zijn er in het kader van 'basisnet spoor' wel afspraken tussen de Haven, de stad Amsterdam en ProRail wel de afspraak gemaakt dat de goederentreinen 'warme BLEVE-vrij zijn'. Er is dus geen risico op ongevallen met warme BLEVE-treinen.

De gezamenlijke hulpdiensten richten zich voornamelijk op het veiligstellen van het gevaargebied, het bestrijden van branden in de omgeving, het neerslaan van een mogelijke giftige wolk en het helpen van slachtoffers. De maatregelen die in overweging genomen kunnen worden ter beperking van het gevaar zijn samengevat in Tabel 8. De voorgestelde maatregelen dragen vooral bij aan een grotere zelfredzaamheid van aanwezige personen met als resultaat minder slachtoffers bij een ramp.

Te overwegen maatregelen:

1. Expliciete communicatie vooraf over de gevaren en over hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor. Mensen op het terras van Panama moeten weten wat zij moeten doen.
2. Zeker stellen dat de aanwezige personen op het terras snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor.
3. Voor het terras van Panama een noodplan opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

In onderstaande tabel zijn de maatregelen die mogelijk genomen kunnen worden om de gevaren te beperken samengevat. Tevens is in de tabel een inschatting opgenomen van de bijdrage die een maatregel kan leveren aan de risicobeheersing.

Tabel 8: Te overwegen beperkende maatregelen en een inschatting van de bijdrage.

Maatregelen	Bijdrage BLEVE	Bijdrage Plasbrand	Bijdrage Giftige wolk
1. Communicatie vooraf over gevaren en hoe te handelen	+	+	+
2. Tijdig waarschuwen.	+	+	+
3. Waar mogelijk noodplannen opstellen.	+	+	+

+++ zeer gunstig effect op de risico's
 ++ gunstig effect op de risico's
 + licht gunstig effect op de risico's
 0 geen effect op de risico's

Conclusie

De kans op een ongeval van vervoer met gevaarlijke stoffen over het spoor is zeer klein. En hoewel het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde ligt en de oriëntatiewaarde niet noemenswaardig toeneemt als gevolg van het terras, zal een dergelijk ongeval van vervoer met gevaarlijke stoffen over het spoor leiden tot slachtoffers. Omdat het hier een terras betreft, concludeert de brandweer dat er geen bronmaatregelen genomen kunnen worden. De voorgestelde maatregelen dragen daarom vooral bij aan een grotere zelfredzaamheid van aanwezige personen, met als resultaat minder slachtoffers bij een ramp.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het wijzigen van het gebruik van de projectlocatie naar terras. Wel wordt de aanvrager ten sterkste aanbevolen om de voorgestelde maatregelen van de brandweer uit te voeren.

4.6 Kabels en leidingen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het projectgebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming, zoals de aanwezigheid van planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen).

In het onderhavige projectgebied zijn geen kabels en leidingen aangetroffen die een belemmering vormen voor de verandering van het gebruik. Wel dient er bij het gebruik als terras rekening te worden gehouden met de aanwezige kabelinfrastructuur van Liander. Indien het nodig is dat een aantal aanwezige kabels verlegd worden, dient contact te worden opgenomen met Liander.

4.7 Water

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. Ruimtelijke plannen dienen een waterparagraaf te bevatten. Initiatiefnemers van ruimtelijke plannen moeten in een vroegtijdig stadium van het planvormingsproces de waterbeheerder(s) betrekken. De initiatiefnemer vraagt de waterbeheerder(s) om een wateradvies. Voor ontwikkelingslocaties geldt dat moet worden onderzocht wat de invloed is van de ontwikkeling op de huidige (grond)waterhuishouding en welke maatregelen (moeten) worden getroffen. Verder geldt op grond van de Keur van AGV/Waternet dat, indien in de toekomstige situatie meer dan 1.000 m2

extra verhard oppervlak wordt aangelegd ten opzichte van de huidige (feitelijk aanwezige) situatie, dit met meer oppervlaktewater (10% van het verharde oppervlak) gecompenseerd moet worden. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt voorts dat er geen verslechtering mag ontstaan van de huidige grondwatersituatie door nieuwbouw in bestaand gebied.

Conclusie

In het plan wordt geen water verlegd of aangelegd. Door de gebruiksverandering neemt het verharde oppervlak niet toen en wordt het grondwater niet aangetast. Het aspect water speelt niet bij deze ontwikkeling. Aan Waternet (AGV) hoeft geen wateradvies gevraagd worden.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieplan

In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In de Bro (artikel 6.2.1) staat in welke gevallen sprake is van een bouwplan. De wijziging van het gebruik van gronden valt niet onder een van deze gevallen. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig.

Planschade

Er hoeft geen planschadeovereenkomst opgesteld te worden, om de volgende redenen:

- het gaat om een terras in openbaar groen. De verwachte nadelige effecten op de omgeving zijn gering;
- de kans dat het schadebedrag boven de 2% normaal maatschappelijk risico uitkomt, is erg klein.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Deze ruimtelijke onderbouwing is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Waternet;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Liander;
- Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
- Bureau Monumenten en Archeologie (BMA);
- N.V. Nederlandse Gasunie;
- KPN Telecom.

De reacties zijn in Bijlage I samengevat en beantwoord.

Inspraak

Deze ruimtelijke onderbouwing wordt tezamen met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning ter inzage gelegd in het kader van de uitgebreide voorbereidingsprocedure (afdeling 3.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht juncto afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht). Ingekomen zienswijzen worden beantwoord in de beslissing op de aanvraag.

Hoofdstuk 6 Conclusie

De realisatie van een terras in het openbaar groen aan de Oostelijke Handelskade 4 naast restaurant en club Panama is niet mogelijk binnen het vigerende planologische kader.

Het uitbreiden van de horecafunctie door het toestaan van het gebruik als terras op deze plek, versterkt de functie van de Oostelijke Handelskade als stadsstraat. De aanvraag past binnen de Structuurvisie Amsterdam 2040. De concept-horecanota van het stadsdeel stuurt aan op groei van horeca in Oost hoofdzakelijk langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters en in mindere mate in de gemengde gebieden. Het plangebied ligt in gemengd gebied en langs één van de economische assen en is dus in lijn met de concept-horecanota. Ook leidt de aanvraag niet tot belemmeringen op het gebied van verkeer en parkeren, milieuaspecten of andere haalbaarheidaspecten.

Indien de volgende voorwaarde in acht worden genomen, is de aanvraag ook passend in het groenbeleid: *ten behoeve van behoud van het groene karakter moeten de bestaande haag, bomen en het kunstwerk worden behouden;*

Daarnaast wordt de aanvrager geadviseerd om de maatregelen in paragraaf 4.5.2 uit te voeren, ter beperking van het aantal slachtoffers in het geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

De aanvraag is passend binnen de structuurvisie van Amsterdam en het horecabeleid van het stadsdeel. Met bovengenoemde voorwaarde is het terras ook inpasbaar binnen het groenbeleid. Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van milieu of overige haalbaarheidsaspecten. Op basis van bovenstaande kan afgeweken worden van het bestemmingsplan middels toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (projectafwijking).

Bijlage I

Nota van Vooroverleg

Bijlage II

Onderzoek externe veiligheid spoor Oostenrijkse Handelskade 4

Bijlage III
Advies externe Veiligheid Oost