

■ Ruimtelijke onderbouwing

■ Daniël Goedkoopstraat 13a, Amsterdam

■ Definitief



20 november 2012

4

✗ Behoort bij de
✗ beschikking namens
✗ het Dagelijks Bestuur
✗ van stadsdeel Oost

Datum: 2-4-2013

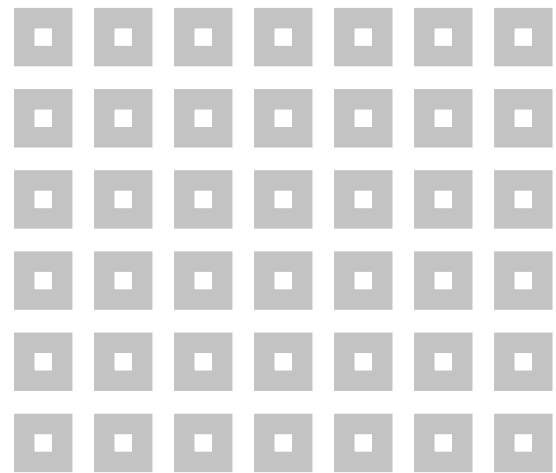
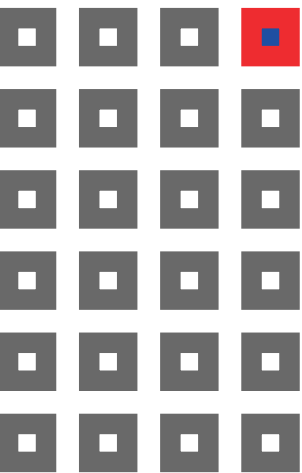
Kenmerk: HZ WABO 2012 010989

Aantal pagina's: 10

Ruimtelijke onderbouwing

Daniël Goedkoopstraat 13a, Amsterdam

Definitief



werknummer: 800.101.01
datum:20 november 2012
bestand: J:\800\101\01\3.Projectresultaat

KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

Ruimtelijke onderbouwing Daniel Goedkoopstraat 13a

20 november 2012

Aanleiding en doel

Het voornemen bestaat om op het perceel Daniel Goedkoopstraat 13A een vestiging van de Febo te realiseren. Dit plan is in strijd met het bestemmingsplan, waardoor de procedure van een uitgebreide omgevingsvergunning moet worden doorlopen. De gemeente Amsterdam heeft verzocht een ruimtelijke onderbouwing aan te leveren die ingaat op de volgende punten:

1. Omschrijving project en belang van de aanvrager;
2. Verkeerskundige aspecten (parkeergelegenheid);
3. Milieuaspecten:
 - o Luchtkwaliteit;
 - o Externe veiligheid;
 - o Geur;
4. Economische uitvoerbaarheid.

Dit document betreft de ruimtelijke onderbouwing waarbij ingegaan wordt op de hiervoor genoemde punten.

1. Omschrijving project en belang van de aanvrager

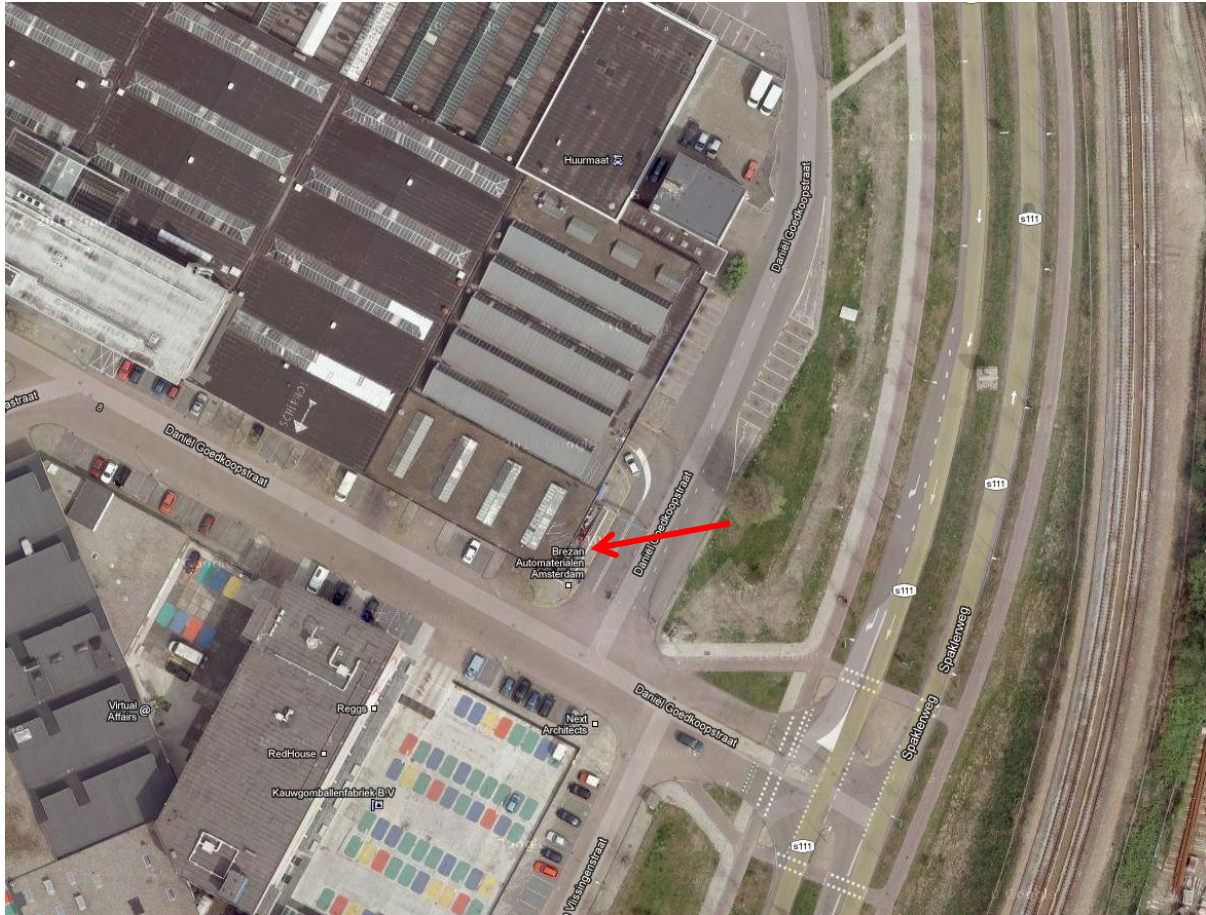
Omschrijving project

Op het perceel Daniël Goedkoopstraat 13a is een snackbar gevestigd. Het perceel is gelegen op het bedrijventerrein Overamstel in Amsterdam Oost.



Afbeelding: locatie snackbar op bedrijventerrein

De bestaande snackbar is niet geregeld in het vigerende bestemmingsplan. De huidige snackbar wordt overgedragen aan een andere exploitant, te weten de Febo. Nu een wisseling van de exploitant plaatsvindt, dient de snackbar in het bestemmingsplan geregeld te worden. Dit houdt in dat ter plaatse van de locatie Daniël Goedkoopstraat 13a een horecavoorziening in de vorm van een snackbar wordt mogelijk gemaakt.



Afbeelding: locatie snackbar aan Daniël Goedkoopstraat

De nieuwe snackbar bestaat uit een sta-gebied en een voorbereidingsruimte. Het sta-gebied is het voorste gedeelte van het gebouw waar de klanten binnenkomen, een bestelling kunnen plaatsen, kunnen wachten en aan een bar kunnen zitten. In totaal wordt in circa tien zitplaatsen voorzien. Verwacht wordt dat deze zitplaatsen deels door wachtende klanten en deels voor het nuttigen van de etenswaren gebruikt worden. Tevens wordt een toiletruimte met voorportaal gerealiseerd. De voorbereidingsruimte bestaat uit een toonbank, keuken en een koelcel.

De voorgevel van het pand zal aangepast worden. De huidige reclame-uitingen op de gevel en op de ramen worden verwijderd. Op de voorgevel boven de ramen wordt in het midden het logo van de Febo met neonletters toegevoegd.



Afbeelding: vooraanzicht huidige snackbar

Belang van de aanvrager

Op de locatie Daniël Goedkoopstraat is in de feitelijke situatie reeds een snackbar gevestigd. Door de snackbar ook planologisch te regelen, worden de mogelijkheden voor de nieuwe exploitant juridisch vastgelegd. Tevens blijft de voorziening op het bedrijventerrein (en voor de werknemers op het bedrijventerrein) behouden.

2. Verkeerskundige aspecten

Verkeersaantrekkende werking

Door Goudappel Coffeng is in opdracht van Kroonenberg Groep een verkeersonderzoek¹ uitgevoerd naar de ontwikkelingen nabij de Spaklerweg. Aanleiding hiervoor is de verandering van het gebruik van een aantal panden. In het rapport worden de verkeerskundige gevolgen voor de verkeersafwikkeling op de Spaklerweg van de verandering in beeld gebracht. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar noordelijke ontsluiting (Spaklerweg nabij McDonald's) en de zuidelijke ontsluiting (Daniel Goedkoopstraat).

De snackbar is in het gebouw gevestigd dat als 'Gemengd bedrijventerrein' is aangewezen en wordt ontsloten op de zuidelijke ontsluiting op de Spaklerweg. Uit het rapport blijkt dat door veranderingen in het gebruik het verkeer op de zuidelijke ontsluitingsweg afneemt met 345 verkeersbewegingen op een weekdag en 445 verkeersbewegingen op een werkdag. De huidige vormgeving van het kruispunt is toereikend om het huidige verkeer en dus ook het toekomstige verkeer te verwerken. De snackbar zal een geringe verkeersaantrekkende werking hebben, gezien de beperkte oppervlakte van de snackbar en de verwachting dat een deel van de bezoekers uit werknemers op het bedrijventerrein zelf bestaat. Ten opzichte van de bedrijvenbestemming, zal de horecabestemming tot een geringe toename van de verkeersaantrekkende werking leiden. Er is dan ook geen aanleiding om te verwachten dat door de vestiging van de snackbar de verkeersaantrekkende werking significant zal toenemen. Mede gezien de toekomstige vermindering van het aantal verkeersbewegingen op de ontsluiting Spaklerweg – Daniël Goedkoopstraat, zal de vestiging van de snackbar niet tot een belemmering leiden ten aanzien van de verkeersaantrekkende werking.

¹ Rapport 'Ontwikkeling Spaklerweg', Goudappel Coffeng, kenmerk: KBG002/Bkd/0008, d.d. 9 augustus 2012

Parkeren

De gemeente Amsterdam heeft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam 2008' opgesteld met als doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek centraal'. Hiermee streeft men naar het optimaal benutten van de schaarse ruimte en een optimale bereikbaarheid. Het resultaat is een tabel die een uitspraak doet over de juiste functie op de juiste plaats. In de tabel zijn zes gebiedstypen onderscheiden. Het bedrijventerrein Overamstel is getypeerd als 'Groot stedelijke wonen / werken' (op basis van kaart Structuurplan Amsterdam 2010). In dit gebied ligt de nadruk op regionale oriëntatie, hoge dichtheden, veel menging van functies, etc. Conform de tabel² is horeca in dit gebied passend.

In de nota zijn Amsterdamse parkeerkencijfers opgenomen. In de schil/overloopgebied van het centrum (gebied binnen de ring A10 met uitzondering van het centrum) geldt voor een cafetaria een parkeernorm van minimaal 3 parkeerplaatsen en maximaal 6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De snackbar heeft een bvo van circa 100 m². Dit houdt in dat minimaal 3 parkeerplaatsen en maximaal 6 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Omdat het hier een bestaand pand betreft zonder onbebouwd eigen terrein, dient de parkeerbehoefte in de openbare ruimte te worden opgelost.

De tijdstippen met de meeste bezoekers zal 's-middags tijdens de lunch zijn (rond 12:00u) en in de avonden (vanaf 17:00u). In de avonden zal een groot deel van de werknemers niet meer op het bedrijventerrein aanwezig zijn, waardoor er ruim voldoende parkeergelegenheid is. Het is aannemelijk dat rond de middaguren een deel van de bezoekers uit werknemers van het bedrijventerrein zelf bestaat. Deze zullen niet of nauwelijks gebruik maken van de auto. Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam onlangs een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Hiervan zal binnenkort een rapport worden opgeleverd. Vooruitlopend op het rapport is op basis van de resultaten van het onderzoek al wel te concluderen, dat in de openbare ruimte voldoende beschikbare parkeercapaciteit aanwezig is, waardoor geen parkeerprobleem te verwachten is. Ondanks dat het qua parkeren op de Daniël Goedkoopstraat vrij druk is, is op het bedrijventerrein geen parkeerprobleem aanwezig.

De toename van de parkeerdruk van de snackbar ten opzichte van de bedrijfsbestemming, zal gering zijn. Onlangs zijn parkeerdrukmetingen op het bedrijventerrein verricht, waaruit is gebleken dat het op de Daniël Goedkoopstraat te druk is, maar dat in de openbare ruimte voldoende beschikbare parkeercapaciteit aanwezig is. Een parkeerprobleem is het op bedrijventerrein niet aanwezig en is door de komst van de snackbar ook zeker niet te verwachten. In de openbare ruimte zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig om in de parkeerbehoefte van de snackbar te voorzien.

3. Milieuaspecten

Luchtkwaliteit

In de Monitoringstool zijn de langs de Spaklerweg de concentraties luchtverontreinigende stoffen opgenomen. Voor wegverkeer zijn de maatgevende stoffen NO₂ en PM₁₀. Daar de verwachte verlaging van de achtergrondconcentratie en de emissie van motorvoertuigen treden de hoogste concentraties op in het jaar 2011. Voor de jaren 2015 en 2020 worden lager concentraties verwacht. Normaliter dient de eventuele verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling in het onderzoek te

² Tabel III 'Juiste functie op de juiste plek', pagina 12 Locatiebeleid Amsterdam 2008 (december 2008)

worden betrokken. In dit geval was de snackbar in 2011 reeds in bedrijf. Voor zover sprake is van een verkeersaantrekkende werking is dit reeds verwerkt in de gehanteerde verkeerscijfers in 2011.

Langs de Spaklerweg zijn in de Monitoringstool voor het jaar 2011 jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ aangegeven die respectievelijk maximaal 35 en 26 µg/m³ bedragen. Beide concentraties zijn ruimschoots lager dan de grenswaarde van 40 µg/m³. Gezien de jaargemiddelde concentraties PM₁₀ wordt ook het aantal dagen van 35 dat de 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ mag worden bereikt niet overschreden. De concentratie in de jaren 2015 en 2020 zijn op grond van de Monitoringstool nog lager.

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkeling van het plan.

Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op bedrijven, buisleidingen of transportroutes. Op deze categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), welke 27 oktober 2004 van kracht is geworden. Voor buisleidingen geldt het Besluit buisleidingen externe veiligheid (Bevb) van 24 juli 2010. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS), welke op 4 augustus 2004 in de Staatscourant is gepubliceerd.

Een snackbar is een beperkt kwetsbaar object in het kader van het Bevi. Hoewel in de huidige situatie ook een snackbar aanwezig is, is de bestaande snackbar niet geregeld in het vigerende bestemmingsplan. Er is dus sprake van een juridisch-planologisch gewijzigde situatie met een juridisch-planologisch toename van het aantal aanwezige personen. Het aantal personen dat voor een langere periode aanwezig is in de snackbar gedurende de dag en avond beperkt zich tot het personeel. Bovendien rustte op de gronden een bedrijfsbestemming, waarin ook het verblijf van personen mogelijk was. Derhalve kan geconcludeerd worden dat de toename van het aantal aanwezigen beperkt is.

De volgende risicobronnen zijn in de omgeving van het projectgebied gesitueerd:

- De Rijksweg A10;
- Spoortraject Amsterdam Amstel – Duivendrecht;
- Aardgasleiding W-534-01.

Rijksweg A10

De Rijksweg A10 is een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer geldt er voor de A10 geen veiligheidszone. Wel is sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Het projectgebied is niet gelegen binnen het PAG.

In de Eindrapportage Basisnet Weg is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, waaruit gebleken is dat brandbare vloeistoffen weinig invloed hebben op het groepsrisico en toxische stoffen een geringe bijdrage leveren vanwege de beperkte transportintensiteit. Er is een wezenlijk verband geconstateerd tussen een wijziging van de hoeveelheid GF3 (stofgroep waar LPG deel van uitmaakt) en een wijziging van de ligging van de PR 10⁻⁶ contour en GR. Over dit traject van de A10 is een vervoersplafond van 2.517 transporten in de stofgroep GF3 ingesteld.

Het projectgebied is gelegen op circa 450 meter van de A10 en ligt daarmee niet binnen het

plasbrandaandachtsgebied. Het invloedsgebied van de stofgroep GF3 bedraagt op grond van de Handleiding Risicoanalyse Transport 355 meter. Daarmee ligt het projectgebied buiten het invloedsgebied van de stofgroep GF3. Het projectgebied is wel gelegen binnen het invloedsgebied van toxische vloeistoffen (LT2), die over dit traject van de A10 worden vervoerd.

Omdat het projectgebied gelegen is buiten de stofgroep GF3 is duidelijk dat de ontwikkeling geen bijdrage zal leveren aan het groepsrisico. Vanuit de cRNVGS is een verantwoording niet noodzakelijk.

Spoortraject Amsterdam Amstel - Duivendrecht

Op circa 180 meter ten oosten van het projectgebied is dit spoortraject gelegen. Het spoortraject geldt als een transportroute voor gevaarlijke stoffen. De intensiteiten voor dit traject zijn overgenomen uit het Basisnet Spoor. Voor de toekomst gelden de volgende geschatte vervoersstromen op dit spoortraject:

Stofcategorie	Omschrijving	Intensiteit
A	Brandbare gassen	600
B2	Giftige gassen	200
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	3.450
D3	Giftige vloeistoffen	200
D4	Zeer giftige vloeistoffen	100

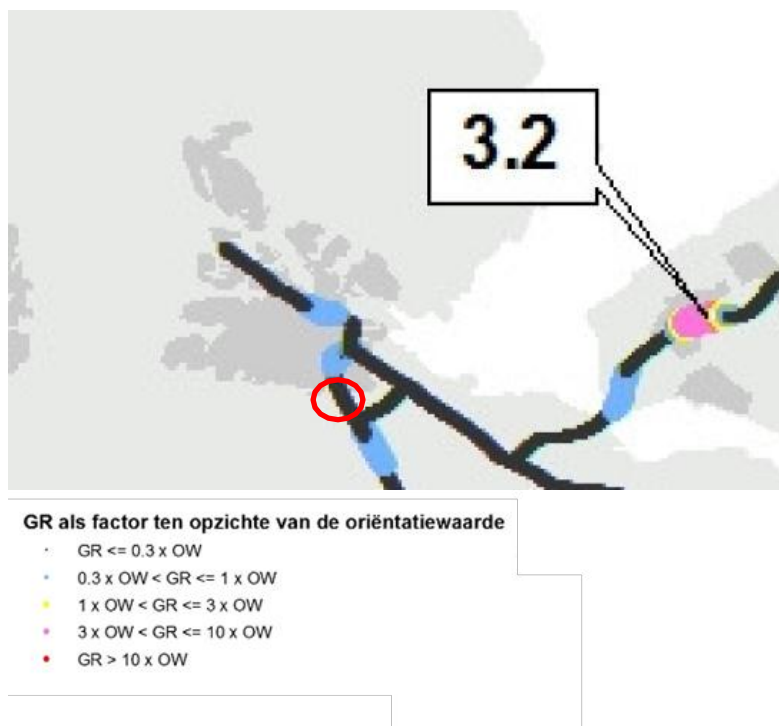
Uit het Basisnet volgt dat het traject geen PR 10^{-6} contour (veiligheidszone) heeft en geen plasbrandaandachtsgebied. Het invloedsgebied van brandbare gassen bedraagt 460 meter en voor (zeer) giftige vloeistoffen ten minste 375 meter (HART). Deze invloedsgebieden overlappen het projectgebied.

Ook bij transport over het spoor zijn brandbare gassen (stofcategorie A) bepalend voor de veiligheidssituatie. Het vigerend beleid, de cRNVGS, vereist een verantwoording indien er sprake is van een toename van het groepsrisico of bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Gesteld kan worden dat van een toename van het groepsrisico geen sprake is. In de snackbar zijn een beperkt aantal personen aanwezig, die gedurende lange periode aanwezig zijn. Bovendien rustte op de gronden een bedrijfsbestemming, waarin ook het verblijf van personen mogelijk was. Het projectgebied is ten slotte gelegen buiten de 100% letaliteitsgrens van een incident met de bepalende stofgroep brandbare stoffen, welke circa 100 meter bedraagt.

Een overschrijding van de oriëntatiewaarde kan niet op voorhand worden uitgesloten. Om te bepalen of sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde is gebruik gemaakt van berekeningen uit Basisnet Spoor. De afbeelding op de volgende pagina geeft weer dat de overschrijdingsfactor lager dan 0,3 x de oriëntatiewaarde bedraagt.

Omdat er geen sprake is van een toename van het groepsrisico noch sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde, hoeft er geen verantwoording te worden opgesteld vanuit de cRNVGS. Volledigheidshalve is een beschrijving gegeven van het aspect zelfredzaamheid.



Afbeelding: GR als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (Bron: Basisnet Spoor)

De brandweer bereidt zich voor op de gevolgen van een zogenaamd “maatgevend scenario”. Voor gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn wordt dit scenario door LPG transporten gevormd. Voor LPG transport is het maatgevende scenario een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een wagon tijdens transport. Een warme BLEVE treedt op bij een externe brand, een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. In de toekomst worden de brandbare gassen en brandbare vloeistoffen in treinen op veel trajecten gescheiden vervoerd. Deze afspraken zijn gemaakt in 2012 door minister Schultz - van Haegen en producenten en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat het scenario warme BLEVE niet meer kan optreden.

Het optredende effect en het moment van exploderen is afhankelijk van de inhoud van de tank. Het toxisch scenario (toxische wolk) heeft het grootste effectgebied en is daarmee tevens een relevant scenario.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontluchting. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen.

Bij het scenario van een koude Blevé zal er geen tijd beschikbaar zijn voor zelfredding. Gezien deze korte tijd zijn er geen mogelijkheden tot evacuatie. Daarom zullen de personen op eigen kracht het gebied moeten ontluchten in geval van een incident. De maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid zullen daarom in de planologische, organisatorische en bouwkundige sfeer moeten worden gezocht.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontluchten. Op een

afstand groter dan 150 meter is bij een Blevé het schuilen in een gebouw vaak de beste manier om de calamiteit te overleven. Met name de ruimten die buiten het bereik van rondvliegend glas liggen, zijn als veilige plekken aan te merken.

De snackbar bestaat uit één bouwlaag en is derhalve eenvoudig te ontvluchten. De functie is niet specifiek bedoeld voor niet-zelfredzame personen. Voor de omgeving van het projectgebied geldt dat er voldoende vluchtwegen in westelijke richting aanwezig zijn, zoals de Daniel Goedkoopstraat-Willem Fenengastraat en de Paul van Vlissingenstraat. Deze wegen zullen direct uit het invloedsgebied van een Blevé leiden.

Bij het scenario van een toxische stof is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatiepompen worden gesloten. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat de sirenes worden ingezet met de daarbij horende boodschap via de media. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd om (centraal) uitschakelbare ventilatie aan te brengen en om kwetsbare bestemmingen luchtdicht te ontwerpen en uit te voeren. Daarmee wordt een "safe haven" gecreëerd, waarbij ten minste 1 uur schuilruimte kan worden geboden. Tevens kan een goede risicocommunicatie de externe veiligheidssituatie verbeteren.

Aardgasleiding W-534-01

Ten noordoosten van het projectgebied, parallel aan de spoorlijn is een aardgasleiding gelegen met kenmerk W-534-01. De leiding is gelegen op 230 meter afstand van het projectgebied. De aardgasleiding heeft geen PR 10^{-6} contour. Het invloedsgebied van de leiding bedraagt 180 meter. Daarmee is een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd.

Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de aanwezige functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende 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. Hoewel deze richtafstanden indicatief zijn, volgt uit jurisprudentie dat deze afstanden als harde eis gezien worden door de Raad van State bij de beoordeling of woningen op een passende afstand van bedrijven worden gesitueerd.

Voor een snackbar geldt een richtafstand van 10 meter op grond van het aspect geur- en geluidshinder. Binnen deze richtafstand komen geen woonfuncties voor. Daarom is een nader geur- of geluidsonderzoek voor de inrichting in het kader van de ruimtelijke onderbouwing niet benodigd. Het woon- en leefklimaat van omliggende woningen wordt niet aangetast.

4. Economische uitvoerbaarheid

Aan de uitvoering van het plan zijn voor de gemeente geen kosten verbonden. De te maken kosten van de voorgenomen ontwikkeling en bijbehorende planontwikkeling komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer. Hiermee wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.