

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

DEFINITIEF

Ons kenmerk : A01/0910 DMB 2010
Plaatsaanduiding : Dijkgracht 2 te Amsterdam
Projectbeschrijving : tijdelijke verlenging tijdelijke vestiging Klimhal
Behandeld door : M. Danisman (DMB); L.M.W. Gratama (DRO)
Datum indiening : 30-09-2010

Bijlagen :

1. Projectbeschrijving

De Klimhal is reeds voor een tijdelijke periode gevestigd aan de Dijkgracht 2. De termijn is vorig jaar verlopen. De Klimhal kan nog voor een extra periode blijven staan na de afweging dat de geplande ontwikkelingen voor de kop Dijkgracht langer op zich laten wachten. Een verlengde termijn tot uiterlijk 31 december 2015 is daarom als mogelijkheid aanvaard.

De Klimhal zoekt ondertussen verder naar een definitieve vestigingslocatie en is daarover onder andere in contact met Stadgenoot over een mogelijke locatie op het oude Storkterrein (zie toelichting aanvrager namens De Klimhal: Peter Kok, per mail d.d. 11-11-2010). Daarnaast zal aanvrager eventueel in overleg met de gemeente ook andere locaties onderzoeken.

De verlengde termijn zal behalve de lopende inspanningen door aanvrager voor een definitieve vestigingslocatie, worden geborgd via het met de gemeente (Ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam) te sluiten huurcontract waarin een tijdelijke termijn wordt opgenomen die overeenkomt met de met deze procedure te vestigen verlengingstermijn. In het huurcontract is een borgstelling opgenomen van € 500.000,-- die zonder tussenkomst van de rechter verbeurd wordt verklaard als de klimhal de afspraken over het leeg en ontruimd opleveren van het terrein per 31 december 2015 niet nakomt. Per 31 december 2015 zal deze locatie dan weer beschikbaar moeten zijn voor een definitieve stedenbouwkundige invulling.

Voor de verlengde termijn zal nagenoeg niets veranderen aan de bestaande situatie.

2. Juridisch-Planologische situatie

Het geldende bestemmingsplan ter plaatse is Oostelijke Handelskade, vastgesteld op 17 november 1999, goedgekeurd 30 mei 2000. De gronden waarop het project is gesitueerd zijn deels bestemd voor "Spoorwegareaal (Vs)", er zijn binnen deze bestemming alleen bouwwerken geen gebouw zijnde toegestaan. Voor het overige geldt de bestemming "Openbare ruimte (Vo)", waarin de gronden zijn bestemd voor openbaar groen met inbegrip van bijbehorende voet- en fietspaden en waterlopen, en is alleen bebouwing toegestaan ten dienste van de bestemming.

De onderhavige aanvraag is gericht op het verlengen van de instandhoudingstermijn en het gedeeltelijk vergroten van de klimmuur. Het tijdelijke gebouw is in strijd met de beide bestemmingen als omschreven in de artikelen 6, respectievelijk 7 van de planvoorschriften.

Op 30 maart 2004 is (onder kenmerk G01/0278 2003) krachtens artikel 17 van de toenmalige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) tijdelijk vrijstelling verleend van het bestemmingsplan. Op 14 juni 2006 (onder kenmerk A01/447 2005) krachtens artikel 19 lid 3 WRO vrijstelling verleend met een instandhoudingstermijn tot 30 maart 2009.

Voor de onderhavige aanvraag d.d. 30 september 2010 voor een verlenging van de tijdelijke termijn kan medewerking worden verleend met het thans van toepassing zijnde artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) (projectbesluit). Daarbij is een onderbouwing van de tijdelijkheid en een ruimtelijke onderbouwing vereist.

Aanvrager heeft ter onderbouwing een aantal documenten aangeleverd, die als bijlage aan deze onderbouwing zijn toegevoegd (concept huurcontract met OGA, email bericht aanvrager d.d. 11 november 2010, de notitie "Beoordeling t.b.v. tijdelijke bouwvergunningaanvraag Klimmuur Centraal Amsterdam" van Cauberg-Huiygen d.d. 29 september 2010).

3. Planologische regeling in procedure

Er is geen planologische regeling (bijv. een voorbereidingsbesluit) in procedure.

4. Beleid rijk, regio, provincie en gemeente

Beleid rijk

Nota Ruimte

De Nota Ruimte, die op 27 februari 2006 in werking is getreden, geeft de visie van het kabinet weer op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een versterking van de internationale concurrentiepositie door een sterke economie en een veilige en leefbare samenleving.

Het nationaal, ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op het creëren van voldoende ruimte voor wonen, werken, en mobiliteit en daarbij horende voorzieningen, als groen, water, recreatie, sport en ontspanning.

Het onderhavige tijdelijke project voorziet in een recreatieve functie past wat dat betreft in de doelstellingen van het nationaal ruimtelijk beleid.

Beleid provincie

Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 16 februari 2010 hebben gedeputeerde Staten van Noord-Holland de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld, welke op 22 juni door provinciale Staten is goedgekeurd.

De onderhavige projectlocatie Kop Dijkgracht maakt deel uit van het als 'Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen' aangeduid gebied. De locatie ligt nabij Het OV knooppunt Centraal Station Amsterdam, waarin verdere stedelijke verdichting met wonen en stedelijke functies wordt voorgestaan.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Bij de structuurvisie hoort de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Hierin wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen en projectbesluiten over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De verordening bevat de juridische doorvertaling van de doelstellingen uit de Structuurvisie, welke alleen zelf bindend is.

De tijdelijke Klimhal in het centrum van de Amsterdamse binnenstad past als tijdelijke voorziening in de doelstellingen van het provinciaal ruimtelijk beleid.

Beleid gemeente

Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid"

Op 16 april 2003 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" vastgesteld. Dit structuurplan bestrijkt de periode tot 2010.

Het ruimtelijk beleid zoals in dit plan omschreven is gericht op die periode, maar vormt voor een deel ook de aanzet voor ontwikkelingen in de periode daarna (functiemenging, intensivering etc.)

Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam

De visie is erop gericht Amsterdam en de regio verder te laten ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Een van de richtingen die Amsterdam daarvoor kiest is een intensiever gebruik van de bestaande stad met een intensieve mix van wonen en werken met bijbehorende voorzieningen. Een van de identiteitsdragers voor de metropool vormen culturele voorzieningen. Hiertoe behoren niet alleen de grote voorzieningen als het Muziekgebouw en de grote musea, maar ook de kleine voorzieningen op buurt- en wijkniveau.

De onderhavige, tijdelijke voorziening kan ook met haar tijdelijke aanwezigheid een positieve bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van de omgeving Kop Dijkgracht en daarmee aan de voorgestane visie op dit deel van het stedelijk kerngebied.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Mer-(beoordelings) plicht MER

De verlengde instandhouding van de Klimhal aan de Kop Dijkgracht is niet MER-(beoordelings)plichtig. Het project omvat een recreatieve voorziening waarvan de bezoekers aantallen per jaar ca. 30.000 bedraagt en daarmee ver onder de drempelwaarden uitkomt als genoemd in bijlage C en D van het Besluit milieu-effectrapportage uit 1994.

5.2 Verkeer, vervoer, ontsluiting en parkeren

Het plangebied ligt nabij het Centraal Station van Amsterdam waar treinen, boten, metro en tram bijeenkomen. Bij de PTA is een tramhalte. Voor voetgangers en fietsers is het plangebied eenvoudig en snel bereikbaar vanaf het CS, Centrum en Oostelijk Havengebied. De projectlocatie zelf is niet met de auto bereikbaar, alleen voor leveranciers. Bezoekers komen met de fiets of het openbaar vervoer. Er zijn aldus nagenoeg geen autoverkeersbewegingen te verwachten.

5.2 Luchtkwaliteit

De toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd, die op 15 november 2007 in werking is getreden.

Gezien de geringe verkeersbewegingen, kan worden aangenomen dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit is daarom geen beperking om de tijdelijke klimmuur nog tijdelijk op deze locatie toe te staan. Het project mag zonder verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

5.3 Geluid

Het project omvat zelf geen geluidsgevoelige voorziening en bevat geen geluidsgevoelige onderdelen. De Wet geluidhinder, waarin onder andere is vastgelegd wat de maximale geluidsniveaus mogen zijn op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, is aldus niet van toepassing. Onderzoek naar eventuele nadelige invloeden van verkeerslawaai en spoorweglawaai op het project is niet aan de orde.

5.4 Bodem en grondwater

Het project brengt geen wijziging in de bestaande situatie en heeft wat dat betreft geen invloed op bodem en grondwaterkwaliteit en vice versa. Een verkennend archeologisch onderzoek wordt niet nodig geacht, gezien de schaal, aard (geen bodemingreep) en tijdelijkheid van het project.

Waterhuishouding

Het project brengt geen wijziging in de bestaande situatie en heeft wat dat betreft geen invloed op de waterhuishouding. Ten opzichte van de huidige situatie zal bij de uitvoering van het project op deze locatie niet minder verhard oppervlak ontstaan. Compensatie door middel van vergroting van wateroppervlak is niet aan de orde.

Natuur en ecologie

Wettelijk kader wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

In het kader van een tijdelijke ontwikkeling op het naastgelegen deel van het terrein is dit jaar de situatie onderzocht (Memo d.d. 27 september 2010, DRO/A. Brouwer, Team Groen, Ecologie, Stedelijke Recreatie en Water, zie bijlage). Voor het planvoornemen hoeven geen bomen gekapt of struiken gerooid te worden. Op het terrein is geen leegstaande bebouwing aanwezig die een mogelijk verblijf zou kunnen zijn voor broedvogels of vleermuizen. De conclusie luidt dat vanuit de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet er geen belemmeringen bestaan voor de uitvoering van het plan. Voor de uitvoering van het project worden geen bomen gekapt of struiken gerooid.

De conclusie luidt dat het aspect ecologie de uitvoerbaarheid van dit project niet in de weg staat.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In het geval van nieuwe ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met het historisch bodemarchief. Nederland heeft zich hier, middels het ondertekenen van het Verdrag van Malta, toe verplicht. Een verkennend archeologisch onderzoek wordt niet nodig geacht, gezien de schaal, aard (geen bodemingreep) en tijdelijkheid van het project.

Dit aspect vormt, mits bij de uitvoering met het bovenstaande rekening wordt gehouden, geen belemmering ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het project.

Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving voor:

- a. het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- b. het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen) en
- c. het gebruik van luchthavens.

BEVI en REVI

Op 27 oktober 2004 zijn het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI) in werking getreden. Het BEVI legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's Zware ongevallen 1999 (BRZO) vallen, zoals LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid).

Het IJ en de spoorlijn zijn door het Rijk aangewezen als gevaarlijke stoffenroute en mede om die reden valt het ruimtelijk besluit over de binnen de risicozones van deze routes gelegen locatie Kop Dijkgracht onder de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Op 4 augustus 2004 is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) in werking getreden.

Op 10 juli 2008 is de Wijziging en verlenging Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden. En de laatste gewijzigde versie van de Circulaire is ingegaan op 1 januari 2010.

De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrastructuurbeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen, milieu en ruimtelijke ordening.

PR en GR

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een risicovol bedrijf of gevaarlijke transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval in dat bedrijf of met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van een gevaarlijk bedrijf of gevaarlijke route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

Beoordeling

De voorziening tijdelijke Klimhal Kop Dijkgracht behelst geen BEVI-inrichting. In de omgeving van het project zijn geen BEVI-inrichtingen gevestigd die externe risico's opleveren voor het project.

Het project ligt niet binnen de veiligheidszone van Schiphol.

Evenmin ligt het projectgebied binnen een veiligheidszone van een buisleiding of een weg.

De projectlocatie ligt wel binnen de externe veiligheidszones van de vaarweg het IJ, en het spoor Amsterdam CS – Muiderpoort, waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Vanuit dat oogpunt geldt voor het project een verplichting tot onderzoek van externe veiligheid.

In verband met de ontwikkelingen in het naastgelegen projectgebied Oosterdokseiland-Zuid is voor de opstelling van het bestemmingsplan Oosterdokseiland-Zuid recent onderzoek gedaan naar externe veiligheid vanwege het spoor en het IJ (Bijlage j.: Rapport AVIV, Externe veiligheid spoor en water Oosterdokseiland-Zuid, project 091680, 16 december 2009). In dit onderzoek is beoordeeld wat de situatie voor het PR en GR is in de huidige situatie en in de toekomstige situatie, waarin nieuwe ontwikkelingen zijn meegenomen. Ook is de situatie bekeken waarin de vervoersprognoses zijn betrokken.

De locatie Kop Dijkgracht is wat betreft haar huidige situatie in het onderzoeksgebied van genoemd AVIV-rapport meegenomen. De inschatting is dat de berekening, inclusief de nieuwe ontwikkeling op de Kop Dijkgracht met een verwacht bezoekersaantal van maximaal 150 personen op piekmomenten, een verwaarloosbaar klein verschil zal opleveren ten opzichte van de onderzoeksresultaten, waarin deze nieuwe ontwikkeling niet is betrokken. Om die reden worden de inhoud van genoemd AVIV-rapport, als ook de overwegingen daaromtrent in het bestemmingsplan Oosterdokseiland-Zuid, ook voor dit projectplan relevant en bruikbaar geacht. De resultaten en overwegingen worden in het onderstaande beschreven.

De conclusie van het AVIV-rapport luidt ten aanzien van het PR dat zowel het spoor als de vaarweg het IJ nu en in de toekomst geen 10^{-6} contour kennen.

Voor het GR wordt geconcludeerd dat dit vanwege het transport over de vaarweg het IJ met een factor van 0,001 onder de oriëntatiewaarde nu en in de toekomst verwaarloosbaar klein is.

Het GR vanwege het transport over het spoor is in de huidige bebouwingssituatie op basis van het huidige vervoer verwaarloosbaar klein en ligt in de toekomstige situatie gerekend met geprognosticeerde vervoer op een factor van 0,46 onder de oriëntatiewaarde. Met het geprognosticeerde vervoer van brandbaar gas in bonte treinen is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde met een factor 2,37 in de huidige situatie en 3,95 in de situatie met nieuwbouwplannen.

In het kader van het bestemmingsplan is na ingewonnen brandweeradvies verantwoording voor de overschrijding afgelegd en in de plantoelichting beschreven.

Bedoelde overwegingen en verantwoording in de plantoelichting luiden als volgt.

“Voor het Groepsrisico langs het spoor is er in de huidige situatie geen probleem, omdat er tot nu toe geen transport van brandbaar gas (“LPG”) geweest is, en er maar weinig andere gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Maar het GR ligt voor de toekomstige situatie gecompliceerder.

Momenteel spelen daarbij ontwikkelingen in het kader van het Basisnet spoor (landelijk) en de ontwikkelingen van de containerterminal in het havengebied Westpoort (gemeentelijk) een rol. Het gaat daarbij om de aantallen ketelwagens brandbaar gas (“LPG”) die in de toekomst over het spoortraject vervoerd zullen gaan worden. Bij de berekening is uitgegaan van het worst-case, dat wil zeggen een risicoplaafond van 600 ketelwagens brandbaar gas. Het gemeentelijk standpunt in deze is dat het transport van 600 ketelwagens over dit traject mogelijk moet zijn, onder de strikte voorwaarde dat dit gebeurt in zogenaamde “warme-BLEVE vrije”, of bloktreinen. Aangezien de transporten brandbaar gas allemaal afkomstig zijn van de containerterminal in het Havengebied van Amsterdam, kan de voorwaarde “warme-BLEVE-vrij” door het bevoegd gezag zelf worden gegarandeerd.

Naar verwachting zal het Rijk, het ministerie VenW, dit aantal van 600 ketelwagens brandbaar gas opnemen in het Basisnet spoor, waarbij het Rijk door middel van convenanten met de verladers en vervoerders, zal garanderen dat deze tankcontainers in “warme BLEVE-vrije treinen” of bloktreinen vervoerd gaan worden. Dit zijn treinen waar het brandbare gas niet in combinatie met brandbare vloeistoffen zoals benzine wordt vervoerd. Dat scheelt aanzienlijk in de hoogte van het Groepsrisico, zoals tabel 5 en fig.6 en 7 van de berekening van AVIV laten zien.

Verder is de verwachting dat in de toekomstige regelingen over het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en rail (de Basisnetten) wordt gesteld dat bij een GR onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde (dat is in het groene gebied van de grafieken), er geen motivering van het Groepsrisico en geen advies van de regionale brandweer nodig is. Dat is dus het geval bij het GR vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het water.”

Als conclusie wordt in de plantoelichting als verantwoording het volgende vermeld.

“De kans op een ramp langs het spoor is zeer klein, de gevolgen zouden echter groot kunnen zijn, dus is het zaak voor het bevoegd gezag die gevolgen tot een redelijk risico beperkt te houden. Daarbij moeten de zeer kleine kans op een mogelijk ongeval en de zwaarte van de te nemen maatregelen op elkaar worden afgestemd.

Om te beginnen ligt de waarde van het Groepsrisico onder de oriëntatiewaarde (ruim 50 %). Dat betekent dat uitgaande van het vigerende rijksbeleid, het (groeps-)risico aanvaardbaar is. Desondanks wordt, zij het kort, ingegaan op de mogelijkheden tot beperking van het GR, de voorbereiding en beperking van de omvang van de calamiteit en de zelfredzaamheid vlak na de calamiteit.

De toename van het GR wordt vrijwel geheel veroorzaakt door het niet uitsluiten van het transport van brandbaar gas vanuit het havengebied. Het College van B en W neemt hierover het komende half jaar waarschijnlijk een officieel besluit .

Het is echter niet aannemelijk dat binnen tien jaar het risicoplafond van 600 ketelwagens brandbaar gas ("LPG") wordt bereikt: De containerterminal –waar het brandbaar gas vandaan zou moeten komen- ligt sinds eind 2009 stil en het is uiterst onwaarschijnlijk dat binnen tien jaar het transport van containers meer dan het honderdvoudige zal zijn ten opzichte van bijvoorbeeld het jaar 2008. Overigens staat de huidige vergunning Wet milieubeheer slechts het equivalent van 100 ketelwagens toe. Het is ook vrijwel uitgesloten dat het transport van andere stoffen dan brandbare gassen vanuit het havengebied de ruimte die het risicoplafond biedt gaan opvullen: alleen al de Wet milieubeheer-vergunningen van de overige bedrijven laten dat niet toe. Resumerend: de komende tien jaar zal het toch al lage Groepsrisico ver onder het risicoplafond behorend bij 600 ketelwagens brandbaar gas komen te liggen en hoeft dus niet nog meer te worden beperkt.

De kans op een ongeval met een ketelwagen of tankcontainer brandbaar gas, wordt overigens volledig bepaald door de situatie op het spoor: samenstelling van de trein, onderhoud van het rijdend materiaal, onderhoud van rails, wissels en seinen, deskundigheid van het personeel e.d.. Het is duidelijk dat in het kader van dit ruimtelijk besluit daar geen enkele invloed op uit te oefenen valt.

De voorbereiding op een eventuele calamiteit valt buiten het kader van dit ruimtelijk besluit. Hierbij wordt verwezen naar de rampenbestrijdingsplannen van de regionale brandweer en de overige hulpdiensten. Bij de projectontwikkelaars en beheerders van de gebouwen zal er overigens wel op worden aangedrongen dat er maatregelen komen op het gebied van interne waarschuwingssystemen, vluchtplannen en luchtbehandeling.

De beperking van een eventuele calamiteit door vermindering van het bouwvolume is gezien het bovenstaande, niet opportuun. De bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten is gezien de verkeerssituatie ruim voldoende, er is voldoende bluswater voorhanden en in alle gebouwen is er een vluchtweg mogelijk die van de calamiteit vandaan leidt.

In het plan zijn geen functies toegestaan voor minder zelfredzame personen.

Er is nu en in de toekomst geen 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico, noch vanwege het vaarwater, noch vanwege het spoorvervoer. Het plaatsgebonden risico is dus geen beletsel voor het plan.

Ook is het groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het water, verwaarloosbaar klein. Dit groepsrisico is dus geen belemmering voor het plan.

Vooruitlopend op toezeggingen en beslissingen van zowel de gemeentelijke als de landelijke overheid, kan gesteld worden dat ten aanzien van het GR langs het spoor, het risicoplafond in de toekomst aanzienlijk hoger zal komen te liggen dan heden ten dage, maar dat dat hoogstwaarschijnlijk niet zal leiden tot een Groepsrisico boven de 0.1 van de oriëntatiewaarde.

Voor zover dat mogelijk is binnen het kader van dit besluit, zijn er maatregelen getroffen of worden aanbevolen om ervoor te zorgen dat er voldaan wordt aan het gestelde in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en aan het veiligheidsbeleid van de gemeente Amsterdam, om daar waar dat redelijkerwijs mogelijk is, de gevolgen van een eventuele calamiteit zo veel mogelijk te beperken. Het Groepsrisico is daarmee aanvaardbaar.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het onderhavige plangebied."

De locatie Kop Dijkgracht voegt voor de toekomst een voorziening toe aan het gebied waar op piekmomenten maximaal 150 personen aanwezig zijn. Ten opzichte van de ontwikkelingen die met het bestemmingsplan Oosterdokseiland aan de orde zijn is deze ontwikkeling dermate gering dat de resultaten opgaan in de resultaten van het hele omgevingsgebied dat in het AVIV-rapport is betrokken. De overwegingen en verantwoording gaan in dat opzicht ook op voor de ontwikkeling van deze deellocatie. Apart onderzoek naar de bijdrage van dit project wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de verlengde aanwezigheid van de tijdelijke klimhal op het terrein Kop Dijkgracht.

Belemmeringen project

Er zijn geen (privaatrechtelijke) belemmeringen.

Motivering ontheffing

Het tijdelijke initiatief past in de wens om het gebied in afwachting van de definitieve ontwikkeling levendig en sociaal veilig te houden. Het project levert geen problemen naar de omgeving, noch ondervindt het belemmeringen vanuit de omgevingsaspecten. Het bouwplan is in die zin goed uitvoerbaar. Medewerking aan dit tijdelijke project is om die reden alleszins aanvaardbaar.

Economische uitvoerbaarheid

De tijdelijke klimmuur bestaat al, de voorziening wordt gefinancierd en geëxploiteerd door aanvrager.

Een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is voor dit project niet van toepassing. Het onderhavige bouwplan voorziet in een geringe uitbreiding van ver onder de 1000 m² en valt om die reden niet onder de aangewezen categorieën in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een exploitatieplan is aldus niet verplicht.

Resultaten inspraak en overleg en tervisielegging ontwerpbesluit

Eventueel PM.

**Namens Burgemeester en Wethouders van Amsterdam
Opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening d.d. 10 januari 2011.**