

Projectbesluit Moskee Beitelkalde / Schaafstraat/ SAB

Projectbesluit Ruimtelijke Onderbouwing

Moskee Schaafstraat 27

Gemeente Amsterdam, stadsdeel Amsterdam Noord

Datum: 29 augustus 2011

Projectnummer: 100697

INHOUD

1	Projectbesluit	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Ligging plangebied	5
1.3	Beschrijving van de ruimtelijke en functionele situatie van de omgeving	5
1.4	Beschrijving van het perceel en het plan	6
1.5	Vigerend bestemmingsplan	7
2	Rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid	8
2.1	Rijksbeleid	8
2.2	Provinciaal beleid	10
2.3	Gemeentelijk beleid	11
2.4	Stadsdeelbeleid	14
3	Milieuaspecten en overige aspecten	17
3.1	Geluid	17
3.2	Bodem	18
3.3	Luchtkwaliteit	18
3.4	Externe veiligheid	19
3.5	Bedrijven en milieuzonering	24
3.6	Overige aspecten	25
3.7	Verkeer en parkeren	28
4	Economische uitvoerbaarheid	32
5	Procedure	33
6	Eindconclusie	34

1 Projectbesluit

1.1 Inleiding

De stichting Quba heeft het plan opgevat om het in hun eigendom zijnde bedrijfsgebouw op de hoek van de Beitelkade en de Schaafstraat in het stadsdeel Amsterdam-Noord te verbouwen en in gebruik te nemen als moskee. Het gebruik en de verbouwing tot moskee past evenwel niet binnen het vigerend bestemmingsplan (zie paragraaf 1.5). Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Amsterdam-Noord acht het plan desalniettemin –in principe ruimtelijk toelaatbaar. Voor dit plan is voor 1 oktober 2010 een bouwaanvraag ingediend. De bouwaanvraag valt gelet daarop onder het regime van de Wro, artikel 3.10. Ter plaatse van het plangebied gold een voorbereidingsbesluit van 2 juni 2010 tot en met 3 juni 2011. Het plan kan gerealiseerd door met toepassing van afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een projectbesluit ex art. 3.10 Wro te nemen. Het projectbesluit vervangt daarmee de beschermende werking van het voorbereidingsbesluit de onderliggende planologische regeling, zover betrekking hebbend op het plangebied. Voor het nemen van een projectbesluit is het ruimtelijk onderbouwen van het project noodzakelijk. Het voorliggende document bevat een ruimtelijke onderbouwing van het voorgenomen projectbesluit.

In deze ruimtelijke onderbouwing zullen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan de orde komen:

- ligging plangebied en aanleiding;
- beschrijving van het plangebied;
- beschrijving van het project;
- beschrijving van de strijdigheden met het geldende bestemmingsplan;
- toetsing van het project aan het geldende beleid;
- toetsing van het project aan milieuregelgeving;
- toetsing van het project aan overige ruimtelijke relevante aspecten;
- economische uitvoerbaarheid van het project;
- voorschriften en verbeelding;
- procedure;
- conclusie.

1.2 Ligging plangebied

Het perceel is gelegen in het stadsdeel Noord van de gemeente Amsterdam, even ten noorden van het IJ. Ten oosten van het plangebied ligt de IJ- tunnel. Het plangebied maakt onderdeel uit van een bedrijventerrein / (voormalig) havengebied.



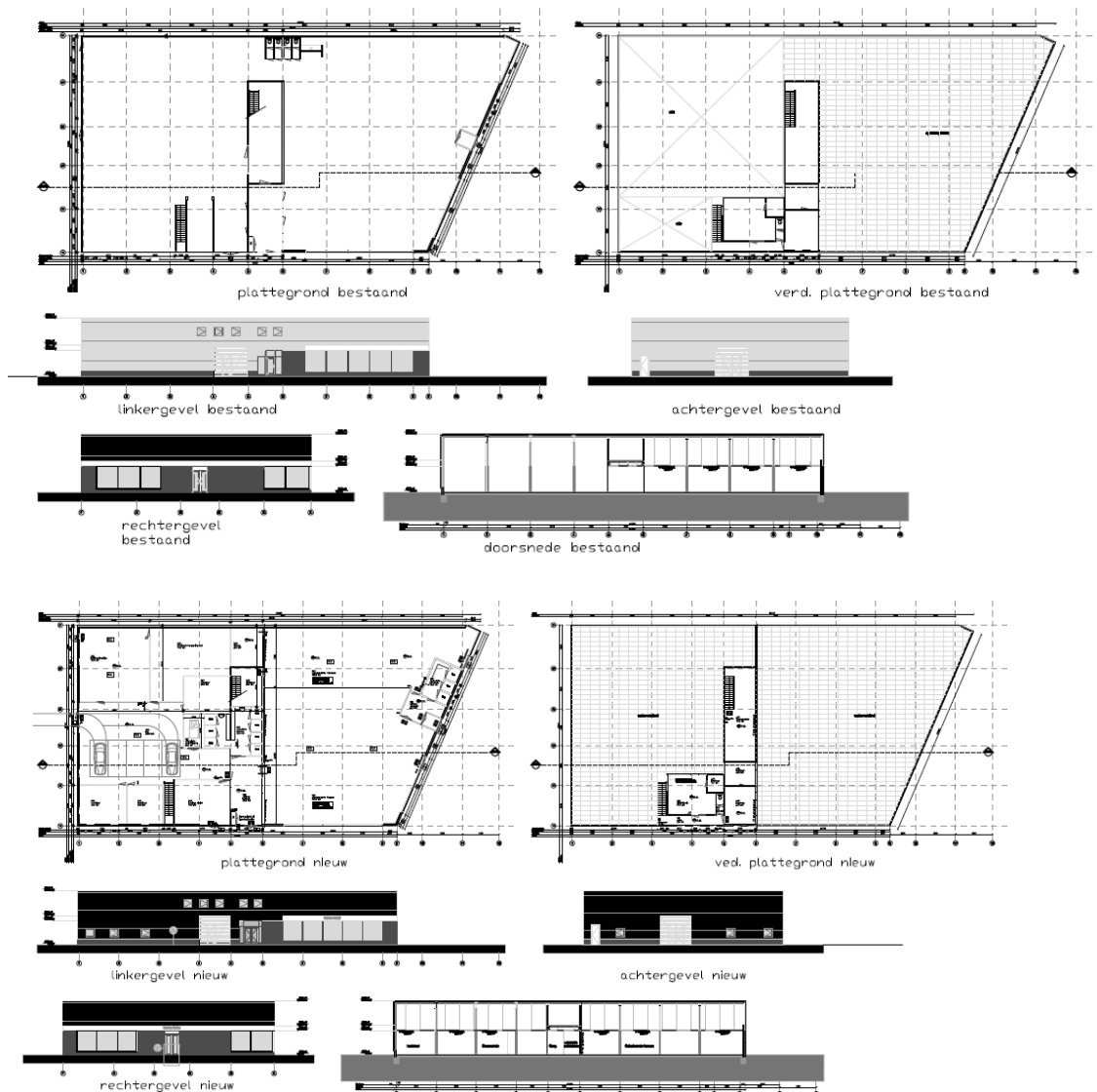
Ligging plangebied. Bron: Google Earth

1.3 Beschrijving van de ruimtelijke en functionele situatie van de omgeving

Het plangebied behoort ruimtelijk gezien bij een relatief klein bedrijventerrein gelegen aan het IJ tussen het IJplein, de Meeuwenlaan en de Johan van Hasseltlaan. Het gaat om één van de oudste bedrijventerreinen van Amsterdam- Noord en wordt wel het Hamerstraatgebied genoemd. Dit gebied maakt onderdeel uit van de bredere industriële geschiedenis van Amsterdam - Noord. Het gebied tegenover de oude stad, ten noorden van het IJ, kwam pas echt in ontwikkeling met de komst van het Noordzeekanaal in 1876. Na de komst van vliegtuigfabrikant Fokker volgde zware industrie zoals de bedrijven Draka, Stork, en Shell. Ook de scheepsbouw (ADM en NDSM) kwam tot grote bloei. De meeste industrie, inclusief de scheepsbouw, is thans goeddeels verdwenen, maar de geschiedenis is leesbaar, onder meer door de aanwezigheid van enkele dokken, de aanlegplaatsen voor de boten. Hoewel op meerdere plaatsen in Amsterdam- Noord woonwijken zijn verrezen in de plaats van de verdwijnende industrie, is de bedrijvigheid in dit gebied gebleven. De bedrijvigheid is evenwel kleinschalig(er) en gevarieerd van aard. Naast achtergebleven vestigingen van Drake en Stork komen verspreid auto (reparatie)zaken voor, dienstverlenende bedrijven, detailhandel, ateliers en een hotel. Ook zijn er woningen aanwezig.

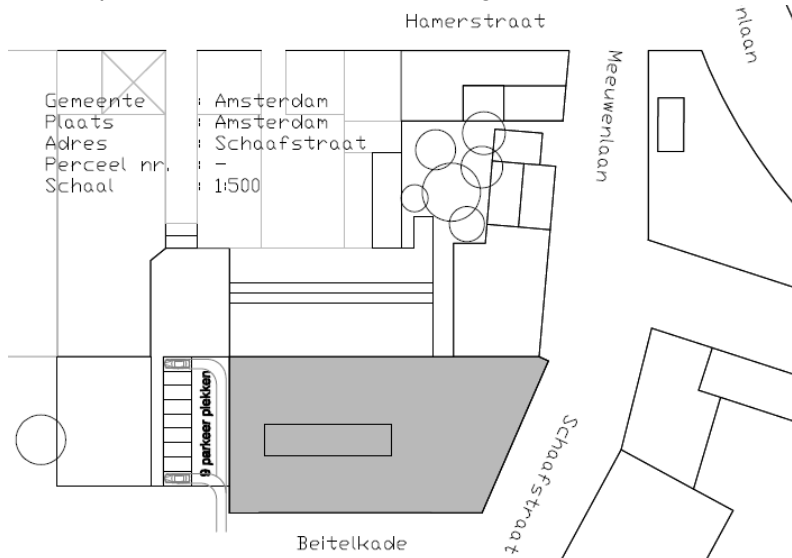
1.4 Beschrijving van het perceel en het plan

Het bedrijfsgebouw staat momenteel leeg en was in gebruik als autobedrijf / garage. Het bedrijfsgebouw bestaat uit twee bouwlagen (plat afgedekt) bij een hoogte van ca. 6,50 meter. Het gebouw is 25 meter bij 50 meter groot met een uitsparing aan de noordelijke gevel. Het perceel bestaat verder uit een buitenruimte van ca. 250m² dat in gebruik als parkeerplaats bij het bedrijf. Het plan behelst een interne verbouwing alsmede enkele aanpassingen aan de gevels tot moskee. Op de begane grond komen de was- en gebedsruimten, de keuken, de toiletten en enkele leslokalen en 5 parkeerplaatsen. In de verdieping komen opslagruimtes, een kantoorruimte en een bibliotheek.



Situatieschets bestaande en nieuwe situatie

Het gebouw wordt ontsloten via een ingang aan de oostelijke gevel aan de Beitelkade. De bestaande buitenruimte is eveneens via de Beitelkade te bereiken en zal ingericht worden als parkeerruimte voor bezoekers. In totaal wordt voorzien in 9 parkeerplaatsen op de buitenruimte. Zie ook navolgende situatieschets.



Situatieschets met 9 parkeerplaatsen buitenruimte

1.5 Vigerend bestemmingsplan

Zoals aangegeven, geldt ter plaatse momenteel een voorbereidingbesluit. Dat houdt in dat het stadsdeel een nieuw bestemmingsplan aan het voorbereiden is (voor overigens voor het gehele Hamerstraatgebied, onderhavig plangebied maakt daar onderdeel van uit). Het onderliggende planologische regime bestaat uit een verordening ex art. 43 Woningwet zoals vastgesteld op 21 mei 1943. De verordening stelt voorschriften ten aanzien van de aard van de bebouwing en het gebruik van de gronden in het gebied. Onder meer is bepaald dat de op dit plan betrekking hebbende gronden alleen mogen worden gebruikt dan voor de uitoefening van bedrijven van handel en nijverheid. Een moskee valt niet onder deze bepaling.

2 Rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid

2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte¹ (2006)

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. De vier uitgangspunten van de Nota Ruimte zijn:

1. ontwikkelingsplanologie,
2. decentralisatie,
3. deregulering,
4. uitvoeringsgerichtheid.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking heeft. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie,
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland,
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden,
4. het borgen van veiligheid.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Ontwerp AMvB Ruimte (2009)

Door de AMvB Ruimte zullen de rijksbelangen veel directer doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte. Kern van de nieuwe Wro is dat alle overheden hun ruimtelijke belangen vóóraf kenbaar maken en aangeven langs welke weg zij die belangen denken te realiseren. Rijk en provincies bemoeien zich voortaan uitsluitend met wat daadwerkelijk van nationaal respectievelijk van provinciaal belang is. Ook moeten Rijk en provincies duidelijk maken of de borging van een belang gevolgen heeft voor ruimtelijke besluitvorming door gemeenten, bijvoorbeeld bij het opstellen van bestemmingsplannen. Besloten is dat de nationale belangen die juridische doorwerking behoeven, geborgd gaan worden door een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ('AMvB Ruimte') is zo'n juridisch instrument.

De AMvB komt in twee ronden tot stand. De eerste tranche bevat, zoals in de Realisatieparagraaf is weergegeven, een beleidsneutrale omzetting van bestaande beleidskaders. De tweede tranche van de AMvB zal de beleidskaders bevatten, waarvan be-

¹ Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling, vastgesteld in de Ministerraad d.d. 23 april 2004.

kend is dat deze als gevolg van de totstandkoming van voorgenomen structuurvisies zullen worden herijkt. Verwacht wordt dat de eerste tranche van de AMvB half 2010 in werking kan treden. De tweede tranche zal naar verwachting in de eerste helft van 2011 in werking treden.

De minister heeft voor een beperkt aantal gevallen besloten tot inzet van de AMvB-bevoegdheid, waarmee de nationale belangen tot op bestemmingsplanniveau worden geborgd. Het gaat om negen onderwerpen ontleend aan de Nota Ruimte, alsmede de kern van de PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). In al deze gevallen betreft het zaken die in bestaande PKB-teksten duidelijk kaderstellend zijn geformuleerd.

De eerste tranche bevat het raamwerk van de AMvB en de beleidskaders ten aanzien van:

- Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Regionaal watersysteem
- EHS
- Nationale landschappen
- Rijksbufferzones
- Recreatie
- Basisrecreatietoervaartnet
- Waddenzee-kaders
- SMT-kaders
- PMR-kaders
- SER-ladder voor bedrijventerreinen
- Snelwegomgeving-kaders

Een bijzondere PKB-uitspraak is de zgn. concrete beleidsbeslissing (cbb). Dat zijn onderdelen van een PKB die gemeenten en provincies bij hun ruimtelijke besluiten in acht moeten nemen. Hoewel juridisch niet strikt noodzakelijk omdat deze cbb's onder het overgangsrecht vallen, zal de AMvB conform het gestelde in de Realisatieparagraaf vanuit het oogpunt van volledigheid en overzichtelijkheid ook de cbb's bevatten. Vanuit de eerste tranche is van belang dat bij provinciale verordening het bestaand bebouwd gebied wordt aangewezen. Vervolgens worden algemene regels gesteld ten aanzien van de inhoud van een dergelijke verordening. In ieder geval neemt de verordening ter bevordering van de bundeling van bebouwing en een zorgvuldig gebruik van de ruimte regels op ten aanzien van de inhoud van of toelichting bij bestemmingsplannen die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan alleen nieuwe bebouwing kan toestaan binnen het bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaand bebouwd gebied, of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De provincie Noord-Holland heeft inmiddels een ontwerp verordening vastgesteld. De verordening wordt verderop in dit hoofdstuk besproken (zie paragraaf 2.2). Gesteld kan worden dat dit plan aansluit bij de beleidslijn uit de Ontwerp AMvB Ruimte.

Nationaal Waterplan 2009-2015 (2009)

Het Nationaal Waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid. In de Waterwet is vastgelegd dat het rijk dit plan eens in de zes jaar opstelt. Het is de opvolger van de Vierde Nota waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande no-

ta's waterhuishouding. Doel is ook volgende generaties van Nederland veilig en welvarend te houden; een goede bescherming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkómen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit zijn basisvoorwaarden.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken, moet water bepalender dan voorheen zijn bij de besluitvorming over grote opgaven op het terrein van verstedelijking, bedrijvigheid en industrie, landbouw, natuur, landschap en recreatie. De mate waarin water bepalend is bij ruimtelijke ontwikkelingen hangt af van de aard, omvang en urgentie van de wateropgave in relatie tot andere opgaven, aanwezige functies en bodemgesteldheid, en andere kenmerken in dat gebied. Speerpunten zijn de duurzame zoetwatervoorziening, schoner water met een natuurlijke inrichting en de waterveiligheid ("werken aan een veilige delta"). Belangrijk hierbij is het anticiperen op klimaatveranderingen in plaats van reageren en het voorkomen van afwenteling van knelpunten.

Conclusie / Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het aanwezige oppervlaktewater blijft met dit bestemmingsplan onaangetast; er vindt bovendien geen extra verharding plaats. Dit bestemmingsplan past binnen het Nationaal Waterplan.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan binnen het Rijksbeleid past.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie "Kwaliteit door veelzijdigheid" (2010)

Op 21 juni 2010 heeft de provincie Noord-Holland de structuurvisie "kwaliteit door veelzijdigheid" vastgesteld.

De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Kernopgave daarbij is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Per functie en thema wordt vervolgens het wensbeeld uitgewerkt. Ten aanzien van bedrijventerreinen wordt de doelstelling geformuleerd dat in 2040 "Het aantal bedrijventerreinen is nauwelijks uitgebreid. Door herstructurering, duurzame inrichting, intensivering en transformatie wordt beter gebruik gemaakt van de bestaande voorraad". Onderhavig plan geeft invulling aan deze algemene beleidswens.

Provinciale verordening (2010)

De provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie is tegelijk met de structuurvisie vastgesteld en stelt algemene regels aan bestemmingsplannen met als doel het veilig stellen van provinciale belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De mogelijkheid voor het vaststellen van een verordening vloeit voort uit artikel 4.1 van de nieuwe Wro. De verordening heeft betrekking op bestemmingsplannen en projectbesluiten. Het is een stelsel van geboden en verboden waar gemeentes rekening mee dienen te houden bij het opstellen van voornoemde documenten. In bepaalde gevallen bestaat de mogelijkheid tot ontheffing van een bepaald verbod, te verlenen door Ge-deputeerde Staten.

In de provinciale verordening behoort het perceel tot het 'bestaand bebouwd gebied'. Nieuwe ontwikkelingen dienen zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied plaats te vinden. Voor ontwikkelingen binnen bestaand bebouwd gebied gelden geen aanvullende eisen uit de Provinciale ruimtelijke verordening. Het projectbesluit voor het realiseren van een moskee voorziet in een ontwikkeling die binnen bestaand bebouwd gebied plaatsvindt en is daarom in overeenstemming met de verordening.

Conclusie

De ontwikkeling is gelet op bovenstaande in overeenstemming met het provinciale beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B&W op 12 oktober heeft de gemeenteraad de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

Visie

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd (zie verder in navolgende paragraaf).

Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de Structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de Structuurvisie ter hand wordt genomen.

Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

Visie

Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool gaat de nieuwe structuurvisie uit van de volgende (hoofd)beleidsdoeleinden:

- Kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- Parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- Kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- Regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring sluiten over Noord (ontsluiten IJoevers);
- Voor het eerst ecologische structuur en hoofdbomenstructuur in Amsterdamse structuurvisie + uitbreiding oppervlakte hoofdgroenstructuur;
- Centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten;
- Woningbouwprogramma: 70.000 woningen (onder meer Zuid-as en IJ-oeveren).

Aan de hand van vier verschillende ruimtelijke ontwikkelingen wordt de ambitie verder uitgewerkt. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn in wezen geografische eenheden:

1. de uitrol van het centrumgebied (het gegeven dat door de magneetwerking van Amsterdam de hoogstedelijke kern zich uitbreidt);
2. het metropolitane landschap rond de stad;
3. de waterfrontontwikkeling (Amsterdam keert terug naar de oorsprong van haar bestaansrecht: het open water);
4. de internationale ontwikkelingen op de zuidflank.

De metropoolregio wordt zo in feite opgedeeld in vier verschillende deelgebieden: het gehele grondgebied valt binnen een “ruimtelijke ontwikkeling”.

Vervolgens wordt de visie uitgewerkt voor de verschillende functies:

1. Wonen en werken. De blijvende woonvraag noopt tot bouw van 70.000 extra woningen. Bovendien moet de ‘juiste woning op de juiste plek’ worden gebouwd en dient er voldoende gedifferentieerd aanbod te zijn met bijbehorend hoogwaardig sociaal-maatschappelijk, cultureel en commercieel voorzieningenniveau. Amsterdam wil voorts een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor een zo breed mogelijk scala aan bedrijven. De financiële dienstverleningsector en de creatieve industrie zijn van belang, maar net zo belangrijk zijn de kleinschalige (buurt) winkels. Een floreerende buurteconomie is essentieel voor de leefbaarheid in de wijken. Ook voor bedrijven geldt het juiste bedrijf op de juiste plek, waarbij het naast typering van het stadsmilieu ook gaat om aspecten als milieu-overlast;
2. Verkeer en vervoer. Amsterdam wil investeren in het fietsennetwerk en een (hoogwaardig) regionaal openbaar vervoersysteem. De auto wordt – zeker binnen de ring – minder gestimuleerd vanwege negatieve bij-effecten (congestie, parke-

ren, luchtkwaliteit etc.). Het hoofdwegennet ondergaat daarom mogelijk veranderingen in de komende jaren;

3. Water en groen. Deze functies worden als essentieel onderdeel gezien van de beleving van de stad, zeker als tegengewicht voor de beleidsdoelstelling binnenstedelijk te intensiveren. De bestaande Hoofdgroenstructuur dient te worden behouden dan wel te worden versterkt, uitgaande van de cultuurhistorische achtergrond van de plek en de functie die het kan vervullen. Bij de parken en de grote groengebieden moet voorts de bereikbaarheid vanuit de stad optimaal zijn. Waterberging wordt voor Amsterdam als een steeds groter probleem gezien omdat er meer verhard oppervlak komt en de piekbelastingen door stortbuien groter worden;
4. Verder zet Amsterdam in op behoud en versterking van de diversiteit aan oevers en kaden en het Stimuleren van de aanleg van daktuinen en het gebruik van gevelgroen op nieuwbouw en op bestaande woningen en wil men tot stand brengen een functionerende ecologische structuur, ook in de stad, om de biodiversiteit te bevorderen;
5. Energie. Op het gebied van duurzaamheid heeft Amsterdam diverse doelstellingen geformuleerd;
6. Olympische Spelen. Hier gaat het om de wens de Olympische Spelen binnen te halen in 2028 en de eventuele positieve neveneffecten die hiermee gepaard gaan.

Deze functies kunnen voorkomen in alle vier de verschillende “ruimtelijke ontwikkelingsgebieden”. De ruimtelijke ontwikkelingen en functies zijn verbeeld op een visiekaart.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Voor dit bestemmingsplan geldt dat het onderdeel uitmaakt van het ruimtelijke ontwikkelingsgebied “Waterfront” met als functie “Werken- wonen”.

Doelstelling is de enorme rijkdom die de grote waterpartijen in en nabij de stad vertegenwoordigen te verstevigen rijkdom in de vorm van (economische) ontwikkelingsruimte, grote belevingswaarde en recreatiemogelijkheden. Aan de westelijke IJoevers ligt het accent op de interactie tussen stad en haven, aan de oostelijke IJoevers ligt het accent op de interactie tussen stad en recreatie. Verder wil men vooral de bestaande ruimte intensiveren. Ten aanzien van de functie werken geldt dat de Metro-poolregio Amsterdam gebaat is bij een sterke sociaalruimtelijke infrastructuur van voorzieningen en openbare ruimte. De koppeling van voorzieningenplanning aan de bestaande sociaalruimtelijke infrastructuur versterkt die structuur en zorgt voor het optimaal functioneren van zowel de voorziening als plek en uiteindelijk ook de metropool. Verder moeten publieke voorzieningen, openbare ruimten en ander plekken waar interactie kan plaatsvinden, goed bereikbaar zijn voor een diverse groep gebruikers. De aanduiding werken- wonen slaat terug op het Hamerstraatgebied als bedrijventerrein. Het terrein komt voor transformatie in aanmerking. Hiermee wordt bedoeld dat een geleidelijke transformatie naar werk-woongebied gewenst wordt geacht. Als er bijvoorbeeld hinderlijke bedrijven verhuizen, komt er veel ruimte vrij. Hierdoor kan de nadruk komen te liggen op de woonfunctie. Voor de werkgelegenheid van de stad is het van belang dat 25 procent van het terreinoppervlak van elk van deze gebieden bestemd blijft voor bedrijven. Ook kan er ruimte geboden worden aan voorzieningen en kleinschalige kantoren van maximaal 250 vierkante meter, afhankelijk van de nog op te stellen kantorenstrategie.

Gesteld kan worden dat dit plan een bestaand pand optimaal benut (gebruik verdieping en begane grond); de bereikbaarheid is tevens goed gelet op de doelgroep (gelegen nabij busverbinding en goed bereikbaar met auto en fiets). Het plan voorziet in een publieke voorziening en past binnen de algemene doelstellingen die gelden voor bedrijventerreinen die kunnen transformeren naar werk-woongebieden.

2.4 Stadsdeelbeleid

Toekomstvisie Amsterdam-Noord

In deze visie wordt het gewenste ruimtelijk beeld van het stadsdeel in 2030 beschreven. Amsterdam-Noord wordt uitgebouwd tot een levendig en veelzijdig stadsdeel waarin verschillende buurten, van trotse volksbuurten, een chique torenpark tot een woonschependorp, naast elkaar bestaan. Naast een beschrijving van de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling en bijbehorende bouwprojecten, veelal in de vorm van stedelijke knooppunten, worden condities en impulsen genoemd die van belang zijn voor de toekomst van Amsterdam-Noord. De belangrijkste condities betreffen het verbeteren en uitbreiden van de diverse vervoersnetwerken en het versterken van de attractiviteit van Amsterdam-Noord door de water- en groenstructuur te verbeteren. De impulsen die moeten worden gegeven, liggen op het gebied van de sociale, economische en fysieke vernieuwing. Er zijn twee doelstellingen uitgewerkt die, tegen de achtergrond van de op lange termijn beoogde positie van Amsterdam-Noord in de regio, processen kunnen versnellen:

- opstellen van buurtgerichte programma's, in samenwerking met belanghebbenden;
- ontwikkelen van stedelijke knooppunten.

Voor de bestaande gebieden binnen Oud Noord zullen programma's, voor sociale en economische vernieuwing worden opgesteld, waarbij uitdrukkelijk aandacht zal worden geschonken aan werkgelegenheid, aan versterking van de ontmoetingsfunctie in de buurten en aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Onderhavig plan draagt bij aan het realiseren van een goed sociaal-maatschappelijk voorzieningenniveau in het stadsdeel; tevens vervult de moskee een ontmoetingsfunctie. Het plan is in overeenstemming met de toekomstvisie.

Parkeernota Amsterdam Noord (2008)

Het parkeerbeleid voor Noord richt zich voornamelijk op het inventariseren van de parkeerdruk en het signaleren van de knelpunten in de openbare ruimte. Voorts wordt inzicht gegeven in de (nieuwe) uitgangspunten van het beleid te formuleren en wordt een overzicht gegeven van de in te zetten maatregelen, parkeerregelingen en tarieven. Ten aanzien van situaties waar sprake is van nieuwbouw, verbouw of wijzigingen van de functie van een gebouw worden normen gesteld wat betreft het aantal benodigde parkeerplaatsen. Door in het parkeerbeleid parkeernormen vast te leggen, wordt in de toekomst voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein. Het stadsdeel hanteert daarbij de "maximale CROW-parkeerkencijfers als norm", waarbij rekening wordt gehouden met de diverse stedelijkheidsgraden waar Noord mee te maken heeft. Zie verder onder paragraaf 3.7 voor dit aspect.

Conclusie

Gelet op gestelde in deze paragraaf en navolgend hoofdstuk wordt geconcludeerd dat het plan in overeenstemming is met gemeentelijk en stadsdeel beleid.

(Tijdelijke) Spelregelkaart Hamerstraatgebied

Het Hamerstraatgebied heeft zich de laatste jaren ontwikkeld naar een gemengd bedrijventerrein waar naast traditionele bedrijvigheid ook andere vormen van bedrijvigheid en zelfs niet-bedrijfsachtige functies een plek hebben gekregen. Het stadsdeel Amsterdam Noord acht deze ontwikkeling wenselijk en heeft aangegeven nieuwe initiatieven ook te willen faciliteren. Het geldende bestemmingsplan uit 1943 beperkt de ontwikkeling van het gebied teveel. Vooruitlopend op het opstellen van een nieuw bestemmingsplan heeft het stadsdeel daarom een (tijdelijke) spelregelkaart opgesteld die de vernieuwing in het gebied mogelijk maakt. Anderzijds kunnen de tijdelijke spelregels helpen voorkomen dat, voorafgaand aan het nieuwe bestemmingsplan, ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden. Bouwplannen in het gebied zullen worden getoetst op basis van de tijdelijke spelregelkaart.

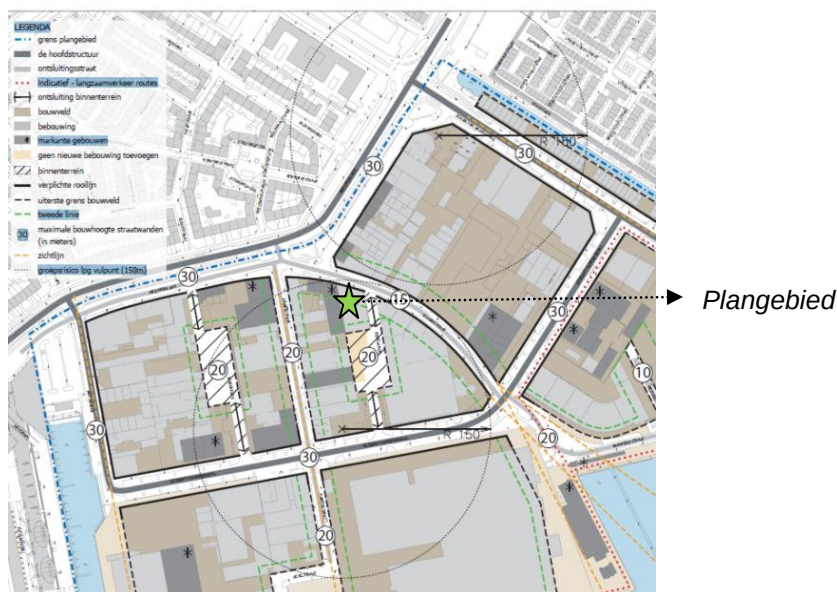
De spelregelkaart heeft betrekking op:

1. verruiming van bebouwingsmogelijkheden;
2. reserveringen voor toekomstige langzaam verkeerroutes en zichtlijnen mogelijke functies en beperking milieuhindercategorie;
3. het parkeren en de druk op de openbare ruimte.

Concreet doen de tijdelijke spelregels uitspraken over:

- Functies
- Ontsluiting van de kavels
- Parkeren
- Rooilijnen
- Maximale bouwhoogtes
- Indicatieve langzaam verkeerroutes
- Zichtlijnen
- Markante bebouwing

Op onderstaande afbeelding is de spelregelkaart weergegeven.



Spelregelkaart Hamerstraatgebied. Bron: Amsterdam Noord

Van belang voor dit plan is vooral het gestelde ten aanzien van verkeer en parkeren:
-in geval van sloop/nieuwbouw én bij uitbreiding van het aantal m2 bvo dienen de benodigde parkeervoorzieningen volledig op eigen terrein te worden voorzien. De gehanteerde normen zijn (conform B-locatie norm): 1 p.p. per 125 m2 bvo, voor overige niet-wonen functies conform CROW (norm zeer sterk stedelijk, schil/ overloopgebied). Zie paragraaf 3.7 voor een onderbouwing van dit aspect.
-voor de Beitelkade geldt specifiek dat het om een binnenterrein gaat waar de verblijfsfunctie centraal staat (verkeersbewegingen moeten worden beperkt).

Qua functies worden geen nieuwe woningen toegestaan, maar wel dienstverlenende bedrijven, werkplaatsen, ateliers, voorzieningen, horeca en leisure. Het gaat qua functies m.a.w. om een gemengd gebied. De functie van moskee past binnen deze doelstelling.

Conclusie

Voorliggend initiatief staat de doelstellingen voor het Hamerstraatgebied niet in de weg.

3 Milieuaspecten en overige aspecten

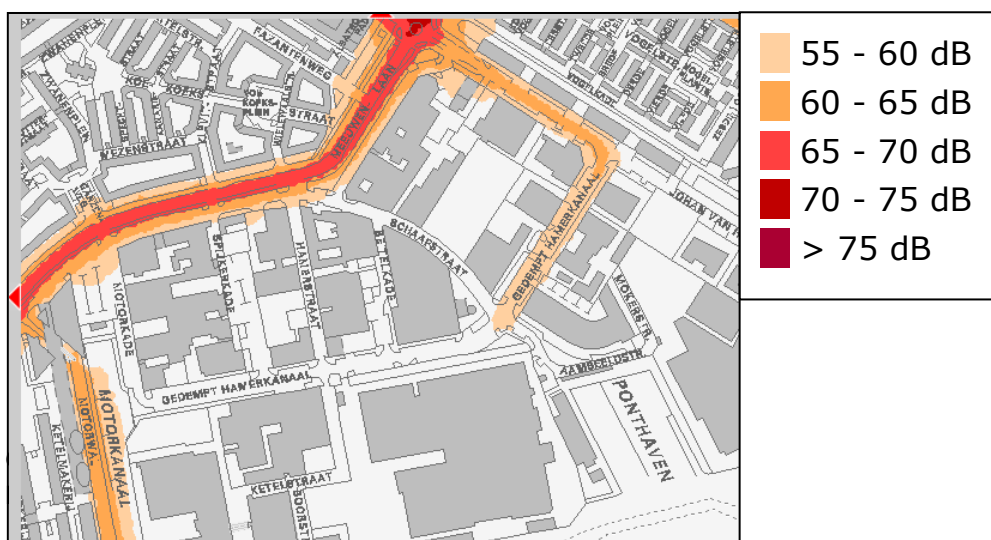
Inleiding

Aan de verschillende overheden zijn op basis van milieuwetgeving zoals de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming, de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit vele taken en bevoegdheden op milieugebied toegekend. Deze hebben ook betrekking op de ruimtelijke ordening. Het milieubeleid van de verschillende overheden is erop gericht om te komen tot een integrale verbetering van de leefomgevingkwaliteit door een vroegtijdige integratie van milieukwaliteit in ruimtelijke planvormingsprocessen. In onderstaande paragrafen wordt op de diverse aspecten ingegaan.

3.1 Geluid

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer of industrielawaai het milieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Indien nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen, worden toegestaan binnen de wettelijke onderzoekszones van wegen, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting. Er worden geen woningen mogelijk gemaakt met dit projectbesluit. De beoogde functie, een moskee, is geen gevoelige functie in de zin van de Wet geluidhinder. Vanuit het aspect goede ruimtelijke ordening wordt de functie, gelet op het feit dat er langdurig mensen kunnen verblijven, gezien als een functie waarvoor het nodig is te kijken naar het aspect geluid.

Naar het oordeel van de Afdeling kunnen objecten namelijk als geluidsgevoelig worden aangemerkt wanneer zich gedurende langere tijd personen daarop of daarin bevinden. In aanmerking genomen dat gedurende langere tijd personen in het gebouw kunnen verblijven, zal dus ook vanuit een goede ruimtelijke ordening beken moeten worden of ter plaatse een acceptabel leefklimaat aanwezig is. Daarbij is niet van doorslaggevend belang dat de personen die zich in het gebouw bevindt voor zich slechts gedurende een bepaalde - korte - periode daar verblijven. Van belang voor dit plan is het wegverkeerslawaaï. Raadpleging van de Atlas Amsterdam wees uit dat weliswaar aan de Meeuwenlaan en het Gedempte Hamerkanaal waarden boven de 55 dB zijn berekend; echter aan de Schaafstraat / Beitelkade worden deze geluidniveaus niet gehaald. Dit is te verwachten omdat op deze wegen sprake is van een geringe verkeerintensiteit. De wegen hebben ook geen belangrijke doorstroombaan voor doorgaand verkeer.



Uitsnede Atlas Amsterdam

Conclusie

De conclusie is, gelet op bovenstaande, dat een acceptabel leefklimaat voor de moskee aanwezig is.

3.2 Bodem

Op basis van de Wet bodembescherming worden voorschriften gesteld over de bodemkwaliteit in relatie tot de aanwezige functie(s). Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming zal moeten worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie ook toestaat.

De Woningwet is het wettelijke instrument voor een gemeente om te regelen dat bouwwerken alleen gebouwd worden op grond die daarvoor milieuhygiënisch geschikt is. De eisen die aan een bodemonderzoek ten behoeve van een bouwvergunning gesteld worden zijn o.a. geregeld in het Besluit indieningvereisten aanvraag bouwvergunning en in de gemeentelijke bouwverordening.

Wanneer er sprake is van een reguliere bouwvergunning voor een bouwwerk waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven en dat de grond raakt, kan de gemeente een verkennend bodemonderzoek verlangen. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden conform de NEN 5740. Een bodemonderzoek wordt altijd voorafgegaan door een (historisch) vooronderzoek uitgevoerd conform de NVN 5725, waarbij vastgesteld wordt wat er bekend is over het voormalige en het huidige bodemgebruik en welke bodemkwaliteit bekend is of verwacht mag worden. Op grond hiervan wordt o.a. vastgesteld wat de onderzoekshypothese is en hoe het onderzoek uitgevoerd dient te worden. Belangrijke informatiebron is: de atlas Amsterdam en het Bodembeheerplan van het stadsdeel Amsterdam - Noord. De grond is als (voormalig) industrieel gebied gekwalificeerd in klasse 4, hetgeen inhoudt dat het hier mogelijk om sterk verontreinigde grond gaat. Omdat met dit plan geen grondverzet mogelijk wordt gemaakt (immers het gaat slechts om een interne verbouwing), is de conclusie dat geen (historisch of verkennend) bodemonderzoek nodig is.

Conclusie

Het project is haalbaar op het gebied van bodem.

3.3 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin ter bescherming van mens en milieu onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) zijn vastgesteld. De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke projecten die 'in betekenende mate' (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit of 'gevoelige bestemmingen binnen onderzoekszones van provinciale- en rijkswegen. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

In de ministeriele regeling NIBM is voor verschillende functies het aantal eenheden aangegeven waarbij de (N)IBM grens ligt. Het plan voorziet in de realisatie van moskee waar een verkeersaantrekkende werking van uitgaat. Op basis van de CROW publicatie 182 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering kan worden uitgegaan worden van maximaal 0,2 parkeerplaats per zitplaats. Het plan voor de moskee biedt een maximel capaciteit van 300 plaatsen, alhoewel deze zeker niet altijd gebruikt zullen worden. Dit zou inhouden 60 parkeerplaatsen, ofwel 120 verkeersbewegingen (heen en terug). Er wordt hier uitgegaan van een worst - case benadering, in werkelijkheid zal het aantal verkeersbewegingen vele malen kleiner zijn (zie paragraaf 3.7). Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Uitgaande van de zojuist omschreven worst – case benadering is de conclusie dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		120
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,10
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
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		

Conclusie

Het uitvoeren van een luchtkwaliteitonderzoek is daardoor niet noodzakelijk. Het project is haalbaar op het gebied van luchtkwaliteit.

3.4 Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (productie, gebruik, opslag en vervoer) in en/of rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Een moskee is, gelet op de duur van aanwezigheid van meerdere personen, te beschouwen als een beperkt kwetsbaar object.

Het Vuurwerkbesluit (2002, herziening 2004) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, 2004) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) adviseert bij transportroutes en buisleidingen met gevaarlijke stoffen veiligheidsafstanden aan te houden.

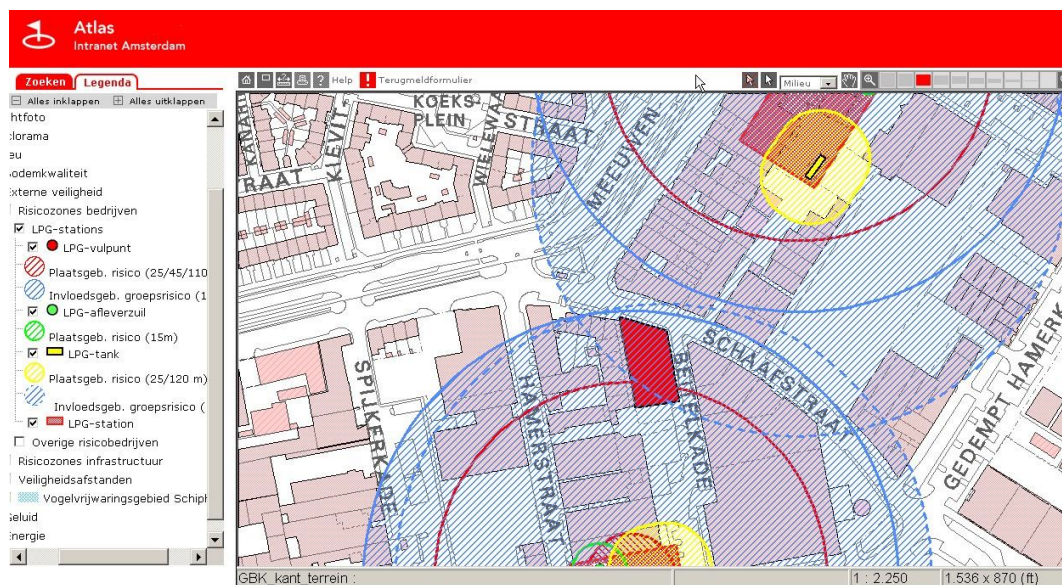
A map of a section of Amsterdam, showing streets and the city center. Red dashed lines indicate high-pressure gas pipelines. Red triangles with a flame icon indicate LPG filling stations. Two dashed arrows point from the text labels to the corresponding features on the map.

- LPG vulpunten**: Points to a red triangle with a flame icon located near the intersection of Schiedamschen dijk and the canal.
- Hogedruk aardgasleiding**: Points to a red dashed line running along the canal and through the city center.

Daarnaast ligt nabij plangebied een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie (40bar), echter het plangebied ligt niet in de plaatsgebonden risicocontour PR10⁻⁶ van deze leiding, noch in de invloedssfeer.

Toets van het plan aan externe veiligheid

20



Figuur 1 – risicocontouren externe veiligheid Schaafstraat 27

Daarnaast ligt het adres bijna geheel binnen het invloedsgebied van de LPG-tank (blauwe stippellijn) van het tankstation aan de Meeuwenlaan. Het ligt niet binnen de bijbehorende $PR10^{-6}$ contour. Dit LPG-gedeelte wordt gesaneerd, maar pas per 31 december 2015. De moskee wordt waarschijnlijk eerder gerealiseerd, dus zal er een berekening en een verantwoording van het groepsrisico (GR) moeten worden opgesteld.

Berekening groepsrisico

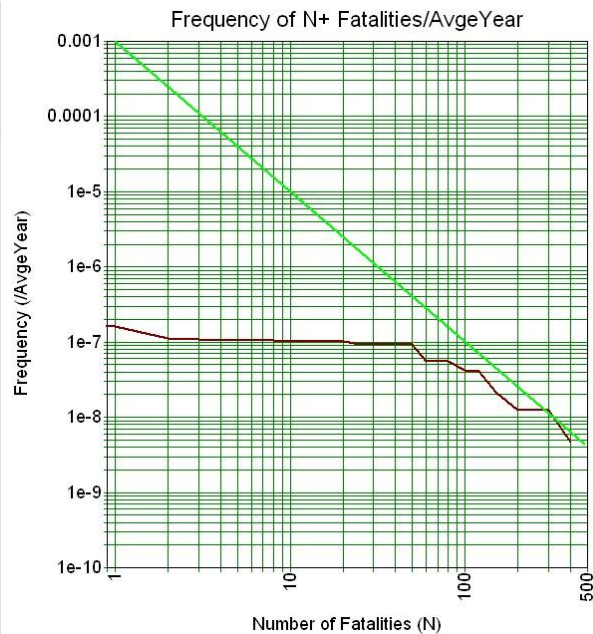
De DMB heeft in overleg met SAB Amsterdam een berekening van het groepsrisico gemaakt met Safeti-NL versie 6.54. De uitgangspunten voor de berekening zijn:

- Doorzet LPG beperkt tot $500 \text{ m}^3/\text{jaar}$ (wordt vastgelegd in de Wm-vergunning);
- Aanwezigheid overdag in de moskee: 150 personen (worst case);
- Aanwezigheid 's nachts in de moskee: 30 personen (worst case).

In figuur 2 staat de Fn-curve van het groepsrisico in de *huidige situatie*, in figuur 3 staat de Fn-curve van het groepsrisico *inclusief* de moskee, zoals berekend door DMB.

Study Folder: Schaafstraat
geen Moskee 500 m3_jaar
Audit No: 1317104
Risk Cut-off:
1.0000001e-010 /AvgeYear

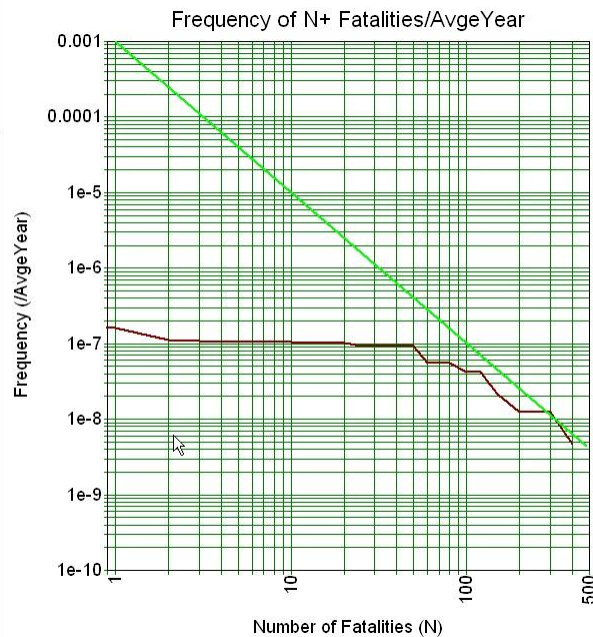
— Combination 2
— Guide value



Figuur 2: Fn-curve groepsrisico huidige situatie

Study Folder: Schaafstraat
Moskee 500 m3_jaar
Audit No: 1297234
Risk Cut-off:
1.0000001e-010 /AvgeYear

— Combination 2
— Guide value



Figuur 3: Fn-curve groepsrisico inclusief moskee

Uit een vergelijking van de twee Fn-curves blijkt dat de realisatie van de moskee een minimale invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt in de huidige situatie op een enkel punt overschreden, maar deze overschrijding is klein en neemt niet toe door de realisatie van de moskee. In werkelijkheid zullen de verschillen nog kleiner zijn, omdat de berekening is gebaseerd op een “worst case” situatie, met een continue aanwezigheid van 150 mensen in de moskee.

Na 31 december 2015 zal er geen groepsrisico meer zijn, omdat dan het LPG-vulpunt wordt gesaneerd.

Verantwoording groepsrisico

Indien voor de realisatie van het plan een ruimtelijk besluit wordt genomen dat onder het toepassingsgebied² van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) valt, dient een verantwoording van het groepsrisico conform artikel 13 van het BEVI te worden opgesteld (ook als het groepsrisico niet wijzigt).

In deze verantwoording van het groepsrisico dienen op basis van het Bevi de volgende aspecten afgewogen te worden:

1. de mogelijkheden en voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;
2. Voor- en nadelen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico;
3. Mogelijkheden tot de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van een ongeval;
4. Mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen.

Deze 4 afwegingsaspecten worden hieronder nader uiteengezet voor realiseren van de moskee. Van belang hierbij is evenwel het besef dat er meerdere instrumenten zijn die toezien op het veilig en goed functioneren van een moskee op deze locatie. Naast de Wet Milieubeheer en het Bevi, ziet ook de arbeidsinspectie hierop toe. De te onderscheiden instrumenten hebben elk hun eigen toepassingsbereik en wettelijk kader. Het bestemmingsplan laat de functies enkel en alleen toe op basis van planologisch-ruimtelijke afwegingen (Wettelijk kader = Wet ruimtelijke ordening), maar de wijze waarop in de praktijk rekening gehouden wordt met externe veiligheid wordt geregeld via de Wet milieubeheer en arbeidsinspectie. De verantwoording van het groepsrisico voor het realiseren van een moskee kan op dit moment in het kader van het bestemmingsplan nog niet in zijn totaliteit (dus zowel de planologisch-ruimtelijke verantwoording als de uitvoeringsgerichte verantwoording) worden opgesteld omdat een aantal onderwerpen specifiek pas kunnen worden beoordeeld als er concrete plannen zijn. Dit betekent dat op dit moment in zijn algemeenheid wel de planologisch-ruimtelijke verantwoording van het groepsrisico kan worden opgesteld, maar niet nog niet de mogelijkheden voor uitvoeringsgerelateerde maatregelen voor deze locatie voor beperking van het groepsrisico, voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van een ongeval en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen. Dergelijke aspecten zullen ook in samenwerking met de brandweer moeten worden vastgesteld. Vooruitlopend daarop wordt hieronder een weergave gegeven van de huidige inzichten met betrekking tot de verantwoording van het groepsrisico:

Ad 1) Voor wat betreft maatregelen aan de bron (de tank van het LPG station zelf) geldt dat deze op termijn wordt gesaneerd. Momenteel wordt de doorzet van het station reeds beperkt waardoor het groepsrisico tot die tijd 2015 kleiner zal worden. Van een overschrijding van een oriënterende waarde is alsdan tot 2015 vrijwel geen sprake meer.

Ad 2) Nadelen van mogelijkheden voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico: Er is geen initiatief voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager

² Dit betreft een besluit als bedoeld in artikel 3.1, eerste tot en met derde lid, 3.10, eerste lid, 3.26, eerste lid, 3.27, eerste lid, 3.28, eerste lid, 3.29, eerste lid, of 3.40, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening, of een ontheffing als bedoeld in artikel 11 van de Woningwet, op grond waarvan de bouw of vestiging van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten

groepsrisico. Voordelen van mogelijkheden voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico: Er is geen initiatief voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico.

Ad 3) en Ad 4) Voor wat betreft de zelfredzaamheid (het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van de hulpdiensten), geldt dat de bezoekers van de moskee zelfredzaam zijn. De borging van zelfredzaamheid moet worden gerealiseerd in de vorm van een noodplan / ontruimingsplan waarin de taken, werkwijze, acties ten aanzien van alarmering, verzameling van aanwezigen, ontruiming, etc. moet worden vastgelegd. Verder zullen periodiek oefeningen van het ontruimingsplan plaats moeten vinden.

Het bouwplan is voorgelegd aan de Brandweer in het kader van de adviesrol met betrekking tot de zelfredzaamheid en veiligheid. De mogelijke benodigde aanpassingen worden verwerkt in de definitieve bouwvergunning waarvoor het projectbesluit zal worden vastgesteld.

Gevolgen voor het bestemmingsplan:

De toename van het groepsrisico is zodanig gering in relatie tot het heersende risico, dat deze toename acceptabel wordt bevonden, mede gezien in het licht van de toekomstige maatregelen zoals beschreven onder ad 1).

Tevens is de regionale brandweer in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting. De bouwkundige- en gebruiks adviezen kunnen worden verwerkt in de bouwvergunning.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt gelet op bovenstaande geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

3.5 Bedrijven en milieuzonering

Inleiding

Bij milieuzonering gaat het om afstanden die bij voorkeur in acht genomen moeten worden rondom milieubelastende functies zoals bedrijven, industrie en nutsvoorzieningen. Het gaat hierbij om milieuaspecten als geur, stof, geluid en gevaar die een belemmering kunnen vormen voor gevoelige functies.

In het kader van ruimtelijke ordening geeft de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering"³ indicatieve afstanden om een voldoende ruimtelijke scheiding te bewerkstelligen tussen belastende en gevoelige functies. Bij het opstellen van dit plan wordt gekeken of sprake kan blijven van een goed woon- en leefklimaat met de komst van de manege, en andersom, of ter plaatse van te bestemmen milieugevoelige objecten voldaan kan worden aan de milieuregelgeving. Omliggende bedrijven- die op basis

³ VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering maart 2009

van een milieuvergunning bedrijfsactiviteiten mogen ontplooiën- zouden bij overschrijding namelijk in hun belangen geschaad kunnen worden.

Onderzoek milieuzonering

Bij het realiseren van nieuwe functies dient gekeken te worden naar de omgeving waarin deze gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. Past de nieuwe bestemming in de omgeving?
2. Laat de omgeving de nieuwe bestemming toe?

Soort omgeving

In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende omgevingstypen. Gezien de ligging in een omgeving bestaande uit woningen, bedrijven en agrarische activiteiten kan het gebied worden getypeerd als gemengd gebied. In gemengde gebieden kunnen lagere richtafstanden worden gehanteerd. Gelet op de beschrijving van het plangebied (zie paragraaf 1.2) kan het gebied als “gemengd” worden getypeerd en is een lagere richtafstand (behorend bij een milieucategorie, één onder die welke van toepassing is) verantwoord.

1. De nieuwe bestemming betreft een moskee, hetgeen een functie is die in zekere mate als belastend voor de omgeving kan worden beschouwd wat betreft het aspect geluid. De VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering” adviseert in dit verband een afstand van 30 meter aan te houden (een religieus gebouw valt in milieucategorie 2). In een gemengd gebied als dit gebied mag zoals aangegeven een lagere richtafstand worden aangehouden (behorend bij categorie 1), ofwel een afstand van 10 meter. Er bevinden zich twee woningen binnen deze afstand van de geplande moskee. Het gaat hier echter om bedrijfswoningen. In feite komt de combinatie werken (begane grond) en wonen (op de verdieping) in het gehele gebied veelvuldig voor. Een bedrijfswoning is een specifiek woningtype waar minder hoge eisen aan het woon- en leefklimaat kunnen worden gesteld. Bedrijfswoningen zijn in het algemeen minder milieugevoelig dan de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied. Bovendien vonden in het pand reeds bedrijfsmatige activiteiten (tot milieucategorie 2) plaats en deze zijn tevens mogelijk op basis van het geldend planologisch regime. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de vestiging van een moskee niet leidt tot een onacceptabel woon- en leefklimaat.
2. Een moskee behoeft niet als een milieugevoelige functies te worden gezien; immers er zullen niet permanent mensen verblijven; het verblijf is altijd tijdelijk van aard. Anders gezegd zullen mensen slechts een gedeelte van de dag aanwezig zijn, ten behoeve van les, gebedsdienst of administratieve doeleinden (kantoor imam). Een nader onderzoek naar de gevolgen van omliggende bedrijven op de nieuwe functie de moskee kan daarmee achterwege blijven.

3.6 Overige aspecten

3.6.1 Water

Inleiding / beleid

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e

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. De N.V. Waternet heeft aangegeven dat voor een conserverend plan de watertoets alleen van toepassing is op zogenaamde vernieuwingsgebieden (sloop- en vernieuwingsprojecten). Zo dient o.a. bij een toename van het verharde oppervlak elders ruimte voor open water te worden gereserveerd en zal de grondwaterstand van eventuele nieuwbouwlocaties aan bepaalde normen moeten voldoen (daartoe dient de initiatiefnemer een grondwateronderzoek te verrichten).

Het plangebied behoort tot het keurgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Volgens de keur gelden er verbods- en gebodsbepalingen voor bepaalde activiteiten, waarvan onder bepaalde voorwaarden een ontheffing kan worden verleend. De handhaving van de keur is in handen van Waternet. Handelingen waarop de verbodsbepalingen van de Keur van toepassing zijn kunnen slechts worden verricht indien voorafgaand aan de handelingen door Waternet een keurontheffing is verleend.

Ontwikkelingen

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 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. Zo mag ondergronds bouwen, zoals parkeergarages, geen belemmering vormen voor de vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater. Uitgangspunt hiervoor is de gemeentelijk vastgestelde grondwater-norm. Plannen voor het aanbrengen van ondergrondse bouwwerken moeten worden voorgelegd aan Waternet, sector Watersysteem als uitvoerder van de grondwater-zorgtaak.

Het plan maakt geen extra verharding mogelijk. Ook wordt geen parkeerkelder gerealiseerd. Geconcludeerd wordt dat het plan geen belemmeringen opwerpt wat betreft het aspect water.

Overleg waterschap

Overleg in met de waterbeheerder vindt plaats in het kader van het artikel 5.1.1 Bro – overleg. De resultaten van het overleg zijn weergegeven in de Nota inspraak en overleg in de bijlage van deze toelichting en zijn verwerkt in voorgaande paragrafen.

3.6.2 Ecologie

Bij ecologie gaat het in principe om twee aspecten: gebiedsbescherming en soortenbescherming. De gebiedsbescherming vloeit voort uit de Natuurbeschermingswet 1998, de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn en ziet toe op de bescherming van een aantal specifiek begrensde NATURA 2000 gebieden. In dergelijke gebieden is sprake

van bijzondere landschaps- en natuurwaarden. Een ruimtelijke ingreep die in of nabij een dergelijke gebied plaatsvindt, zal moeten worden beoordeeld op de effecten van de ingreep op de instandhoudingdoelstellingen van het gebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een NATURA 2000 gebied.

Provinciale Ecologische Verbindingszone

Het plangebied is niet gelegen nabij gronden die zijn of worden aangewezen voor de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Soortenbescherming

Wanneer beschermde soorten uit de Flora- en Faunawet mogelijk aanwezig zijn, is een onderzoek hiernaar noodzakelijk. De (ver)bouwwerkzaamheden kunnen tot gevolg hebben dat beschermde soorten (vleermuizen) worden verstoord. Om te voorkomen dat de Flora- en faunawet wordt overtreden dient bij de aanwezigheid van beschermde soorten een ontheffing te worden aangevraagd en/of zogenoemde mitigerende maatregelen te worden opgenomen. Met onderhavig plan worden geen spouwmuuren bewerkt / veranderd. Ook worden geen ongebruikte zolderruimtes in gebruik genomen. Gelet daarop, alsmede op de aard en ligging van het gebouw, is de verwachting dat beschermde soorten (vleermuizen) met dit plan niet worden verstoord.

Conclusie

Het plan is haalbaar wat betreft het aspect ecologie.

3.6.3 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Het gebouw beschikt niet over een bijzondere cultuurhistorische waarde.

Archeologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient naar het aspect van de archeologie te worden gekeken. De regeling is verankerd in de Wet op de archeologie monumentenzorg, welke voortkomt uit het op 16 januari 1992 in Valletta (Malta) vastgestelde Europees Verdrag voor de bescherming van het archeologisch erfgoed. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag van Malta in 1998 goedgekeurd. Een belangrijk uitgangspunt van het verdrag, en de nieuwe wet, is dat het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in de bodem ("in situ") bewaard blijft. Alleen als het ongestoord bewaard blijven van de archeologische resten in de bodem niet mogelijk is, moet de in de bodem aanwezige informatie door middel van opgravingen worden veiliggesteld. Een belangrijk uitgangspunt van het verdrag is de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening.

Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het belang bij behoud van archeologische waarden vanaf het begin onderdeel zijn van de besluitvorming. Dit uitgangspunt is onder meer terug te vinden in de Cultuurnota 2001-2004, de Nota Belvédère uit 1999. In verband met de implementatie van het Verdrag van Malta zijn de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten gewijzigd met de Wet op de archeologische monumentenzorg (AMZ).

In de wet is onder meer opgenomen dat de gemeenteraad bij het opstellen van bestemmingsplannen (lees: projectbesluiten) rekening houdt met de in de grond aanwe-

zige dan wel te verwachten monumenten. Voor zover deze verplichting voor de gemeente leidt tot kosten als gevolg van het doen van opgravingen, kunnen deze kosten worden verhaald op degenen ten behoeve van wie medewerking wordt verleend ("de-veroorzaker-betaalt"). Van de aanvrager van een aanlegvergunning, een reguliere bouwvergunning, ontheffingsbesluit of bestemmingsplanherziening wordt verlangd dat hij/zij een rapport overlegt, waarin de archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag wordt verstoord, wordt vastgesteld en waarin duidelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van de geplande bodemingreep zullen zijn voor het eventueel aanwezige bodemarchief. Dit advies dient te worden opgesteld door een gecertificeerd archeologisch bureau. Dat bureau dient zich te conformeren aan de Kwaliteitsnorm Archeologie (KNA). De aanvrager mag daarvoor zelf een keuze maken uit de erkende marktpartijen.

Conform het veroorzakerprincipe zijn de kosten voor de bodemverstoorder c.q. aanvrager van vergunning, ontheffingsbesluit of bestemmingsplanherziening. In zijn algemeenheid geldt dat het bevoegd gezag bepaalt of met het rapport voldoende informatie is verzameld om een afgewogen oordeel te nemen over het vervolgtraject. Dit oordeel kan zijn dat geen verder onderzoek nodig is (vergunning kan worden verleend), behoud van archeologische waarde in situ (geen vergunning of aanpassing van het bouwplan) of verder onderzoek middels proefsleuven/boringen en/of opgraving.

Om te bepalen of sprake van archeologische verwachting, uit welke tijd en zo ja hoe hoog deze zijn staan in principe twee bronnen ter beschikking: de Kennisinstructuur Cultuurhistorie (KICH) en de cultuurhistorische kaart van Noord-Holland. Op beide kaarten is het plangebied niet voorzien van een archeologische waarde c.q. verwachting. Bovendien worden geen grondroerende werkzaamheden verricht. Gelet daarop kan archeologisch onderzoek achterwege blijven.

Conclusie

Het plan is haalbaar wat betreft de aspecten cultuurhistorie en archeologie.

3.7 Verkeer en parkeren

In het plan wordt voorzien in 14 parkeerplaatsen op eigen terrein (9 op het buitenterrein en 5 inpandig). Uit de parkeernota en de spelregelkaart van Amsterdam Noord (zie hoofdstuk 2) volgt dat de CROW richtlijn (publicatie 182) gebruikt wordt voor het bepalen van de parkeernorm. Deze parkeerrichtlijnen / kentallen zijn op zichzelf nog geen parkeernormen. Dit is pas het geval als gemeenten dit vastleggen in hun parkeerbeleid. Nadeel van de parkeerrichtlijnen / kentallen is dat deze niet 1-op-1 gehanteerd kunnen worden als parkeernorm in een bestemmingsplanregel.

Het stellen van parkeernormen is een gemeentelijke beleidsvrijheid. Er bestaan geen landelijke parkeernormen. Via de bouwverordening is wel vastgelegd, dat:

"indien de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft - ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort",

Van deze verplichting kan overigens gemotiveerd vrijstelling worden verleend. Ontheftingsmogelijkheden in de bouwverordening zijn het middel om op andere wijze aan de gestelde voorwaarden te voldoen, bijvoorbeeld door een bijdrage te leveren aan een parkeerfonds. Deze manier van werken brengt met zich mee dat elke bouwaanvraag / bouwvergunning op maat beoordeeld kan worden, zodat per geval in principe een passende regeling kan worden toebedeeld op het moment dat er ook daadwerkelijk sprake is van een concrete bouwaanvraag. Sturing vindt plaats tijdens een bouwvergunningproces

Het bepalen van de daadwerkelijke parkeersituatie die bepalend is voor een gebied-specifieke parkeernorm, vergt meer tijd. Parkeerdrukmetingen en studies naar toekomstige (autonome) ontwikkelingen kunnen daar inzicht in verschaffen. Aandachtspunten die hierbij ter discussie kunnen/moeten worden gesteld zijn de volgende:

- Waar ligt de grens van het gebied waarvoor een parkeerbalans wordt opgesteld?
- Wie maakt er gebruik van de huidige / toekomstige parkeervoorzieningen en wanneer?
- Is overloop vanuit de omgeving te verwachten?
- Wat is de huidige beschikbare parkeercapaciteit? Wat is de huidige bezettingsgraad?
- Wat is de toekomstige beschikbare parkeercapaciteit? Wat is de toekomstige bezettingsgraad?
- Wat is het effect van een betaald parkeerregime in het gebied?
- Wat is het effect van openbaar vervoer in de buurt?
- Wat is het effect van beleidsmatig te beïnvloeden parameters, zoals hogere benzineprijzen, belasting, rekening rijden, etc.?

Voornoemde CROW publicatie geeft eveneens een geleide hoe een parkeerbalans op te stellen. Een belangrijke constatering is dat de parkeervraag van functies niet samen in de tijd valt. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk; het is niet noodzakelijk om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen afzonderlijk aan te leggen. Volgens het CROW moet dubbelgebruik en overlap dus worden meegenomen; het is tevens eens noodzakelijke toets wanneer het gebundelde verstedelijkingsbeleid van Rijk, provincie en Amsterdam tevens in ogenschouw wordt genomen⁴.

Indien uit een parkeerbalans blijkt dat de parkeerbehoefte in een bestaande situatie, op basis van de door de gemeente bepaalde parkeernormen, groter is dan het aanbod, dan moeten er of meer parkeerplaatsen worden aangelegd, of de aanwezige functies moeten worden verminderd, of de parkeernorm worden verlaagd.

Uitgaande van de CROW richtlijn (publicatie 182) van minimaal 0,1 en maximaal 0,2 parkeerplaats per zitplaats (knielplaats) en voorts uitgaande dat een knielplaats 1,5m² in beslag neemt (het totale oppervlak gebiedsruimte bedraagt ca. 500m²), zou een benodigd aantal parkeerplaatsen van ca. 30 (bij 0,1) a 60 (bij 0,2) nodig zijn.

– ⁴ Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten. Hieronder wordt verstaan de optimale benutting van bestaand bebouwd gebied en locatiebeleid bedrijven en voorzieningen.

De gemeente verklaart in dit geval een norm van 0,2 van toepassing. Op basis van de ervaringsgegevens van de stichting kan worden vastgesteld dat het gemiddeld bezoek *op de huidige locatie* doordeweeks niet meer bedraagt dan ca. 65.

De meeste bezoekers van de moskee komen echter met het openbaar vervoer, daar het voornamelijk om verlaters van een asielzoekerscentrum gaat die niet of nauwelijks over een auto beschikken. De meeste van hen wonen nabij de moskee en zullen waarschijnlijk ter voet, met de fiets of met het openbaar vervoer komen. De schatting van de stichting zelf is dat het aantal bezoekers dat met een auto komen in het weekend er vijf is en door de week twee. Deze inschatting wordt gebaseerd op de huidige locatie van de moskee, waar sprake is van een vergelijkbaar bezoekersaantal en profiel en bijbehorend bezoek per auto inderdaad niet meer bedraagt dan gemiddeld 5 (in het weekend), hetgeen bevestigd is tijdens locatiebezoek. In de nieuwe situatie zal daar naar verwachting niets aan veranderen, daar de moskee in feite slechts enkele honderden meters verplaatst wordt.

In het weekend wordt gerekend op 150 bezoekers, oftewel $150 \times 0,1 = 15$ parkeerplaatsen benodigd. In dit geval zou -in theorie- het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein tekort schieten. Daarbij moet aangetekend worden dat de schatting van de stichting zelf is dat de bezoekers die met een auto komen in het weekend er vijf zijn en door de week twee. Deze inschatting wordt gebaseerd op de huidige locatie van de moskee, waar sprake is van een vergelijkbaar bezoekersaantal en profiel en bijbehorend bezoek per auto inderdaad niet meer bedraagt dan gemiddeld 5 (in het weekend), hetgeen bevestigd is tijdens locatiebezoek.

Los daarvan is de conclusie dat bij uitgaande van de CROW richtlijn en bij reguliere bezettingsgraad in het weekend er een theoretisch tekort is; dit theoretische tekort zou dan opgevangen worden door parkeren in het openbaar gebied. Normaal gesproken zou dit als niet wenselijk moeten worden beschouwd. Het Hamerstraatgebied is echter zoals aangegeven qua functionele opbouw te kenmerken als een gemengd, kleinschalig bedrijventerrein. De aanwezige dienstverlening en (kleinschalige) bedrijvigheid is in het weekend veelal gesloten. Zeker enkele bedrijven in de directe omgeving van de geplande locatie zijn in het weekend gesloten. De unieke omstandigheid voor dit gebied is dat het plangebied grenst aan een binnenterreintje (de Beitelkade) waar sprake is van ca. 20 openbare parkeerplaatsen die in het weekend niet of nauwelijks worden gebruikt. Locatiebezoek op twee zaterdagen bevestigde dit beeld.

Samenvattend is sprake van dubbelgebruik en overlap en kenmerkt het bezoekersprofiel zich door een specifieke (lage) parkeerbehoefte. Bovendien kent de huidige functie ook reeds een zekere parkeerbehoefte. De gemeente hanteert voor dit plan daarom een norm van 14 parkeerplaatsen.

In het plan wordt voorzien in 9 parkeerplaatsen op het buitenterrein, en 5 inpandig. Daarmee wordt voldaan aan de door de gemeente gestelde parkeernorm.

Met extreme piekmomenten wordt overigens geen rekening wordt gehouden. In casu gaat het om de twee feestdagen per jaar wanneer sprake is van nagenoeg 100% bezetting van de moskee. Dit is acceptabel omdat wanneer namelijk van de extreme piekmomenten moet worden uitgegaan dit zou leiden tot bijzonder grote ruimtelijke / infrastructurele ingrepen (parkeerkelders, aanleg grote parkeerterreinen) die dan zo-

wel qua ruimtelijke impact als financiën niet in verhouding staan tot de beoogde ontwikkeling.

Wat betreft het aspect parkeren is het plan gelet op bovenstaande haalbaar.

Verkeer

De ontwikkeling tot moskee genereert een extra hoeveelheid verkeersbewegingen (bezoekers). Gelet op bovenstaande is deze extra hoeveelheid zodanig gering dat van een significant effect op de verkeerscirculatie ter plaatse geen sprake is.

Conclusie

Het plan is daarmee haalbaar op het gebied van verkeer en parkeren.

4 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een projectbesluit dient op grond van artikel 5.1.3, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening 2008 (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Er is sprake van het ontwikkelen van een particuliere kavels. De kosten voor de bouw, aansluiting op de riolering enzovoorts, zijn voor de burger/verzoeker/ontwikkelaar en de kosten voor de werkzaamheden voor de gemeente zijn gedekt door het heffen van leges.

Wro en het exploitatieplan

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een projectbesluit een exploitatieplan te koppelen. Er is geen sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 jo. artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) inzake de grondexploitatie. Derhalve is het niet nodig een exploitatieplan vast te stellen.

Planschade

Het mogelijk maken van een moskee in een reeds bestaand gebouw betreft een wijziging van het planologisch regime (zie paragraaf 1.5). Eventuele planschade die voortvloeit uit deze wijziging kan ingevolge 6.1 van de Wro geclaimd worden bij de gemeente.

5 Procedure

Het concept ontwerp projectbesluit voorgelegd aan de overlegpartners in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 5.1. Bro. Hiervan worden de resultaten vermeld en -indien aan de orde- verwerkt in het projectbesluit (verbeelding, voorschriften of ruimtelijke onderbouwing). Vervolgens wordt de procedure zoals die in artikel 3.10 en artikel 3.11 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald doorlopen. Van toepassing is afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht, dat inhoudt dat het ontwerp- besluit gedurende 6 weken ter inzage wordt gelegd. Hierbij wordt een ieder de gelegenheid geboden tot het indienen van zienswijzen. De zienswijzen worden als separate bijlage worden bijgevoegd en beantwoord worden in dit hoofdstuk of in een separate responsnota, welke dan als bijlage wordt toegevoegd.

6 Eindconclusie

Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van het plan, overeenkomstig de in de vorige paragrafen gegeven omschrijving van het project en het projectgebied ruimtelijk en functioneel inpasbaar is. Verder geldt dat uit de verschillende onderzoeken naar milieu, verkeer, flora en fauna, archeologie en cultuurhistorie, financiën, blijkt dat het plan uitvoerbaar is.