

## Ruimtelijke onderbouwing

Assoenat moskee, Martinus Nijhoffstraat 1a te  
Weesp

projectnr. 0263438.00  
revisie 3  
7 januari 2015

## auteur(s)

S.W. Jordaen MSc.

## Opdrachtgever

Stork & Albrecht architecten en bouwadviseurs  
Rijnkade 8  
1382 GS Weesp

datum vrijgave

7 januari 2015

beschrijving revisie 2

definitief

goedkeuring

mr. drs. K.E. van Dijk

vrijgave

drs. A van Dongen

**Datum van uitgave:**

7 januari 2015

**Contactadres:**

Monitorweg 29  
1322 BK ALMERE  
Postbus 10044  
1301 AA ALMERE

Copyright © 2013

**Ingenieursbureau Oranjewoud**

Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

## Inhoud

|            |                                                                                     |           |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>   | <b>Inleiding .....</b>                                                              | <b>2</b>  |
| <b>1.1</b> | <b>Aanleiding.....</b>                                                              | <b>2</b>  |
| <b>1.2</b> | <b>Ligging en begrenzing.....</b>                                                   | <b>2</b>  |
| <b>1.3</b> | <b>Leeswijzer .....</b>                                                             | <b>3</b>  |
| <b>2</b>   | <b>Plangebied.....</b>                                                              | <b>4</b>  |
| <b>2.1</b> | <b>Bestaande situatie .....</b>                                                     | <b>4</b>  |
| <b>2.2</b> | <b>Toekomstige situatie.....</b>                                                    | <b>4</b>  |
| <b>2.3</b> | <b>Vigerende bestemmingsplan.....</b>                                               | <b>6</b>  |
| <b>3</b>   | <b>Beleidskader .....</b>                                                           | <b>7</b>  |
| <b>3.1</b> | <b>Rijksbeleid .....</b>                                                            | <b>7</b>  |
| <b>3.2</b> | <b>Provinciaal beleid.....</b>                                                      | <b>8</b>  |
| <b>3.3</b> | <b>Gemeentelijk beleid .....</b>                                                    | <b>9</b>  |
| <b>3.4</b> | <b>Conclusie.....</b>                                                               | <b>12</b> |
| <b>4</b>   | <b>Omgevingsaspecten .....</b>                                                      | <b>13</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Akoestiek .....</b>                                                              | <b>13</b> |
| <b>4.2</b> | <b>Archeologie, cultuurhistorie en aardkundige waarden.....</b>                     | <b>13</b> |
| <b>4.3</b> | <b>Bodem .....</b>                                                                  | <b>15</b> |
| <b>4.4</b> | <b>Externe veiligheid .....</b>                                                     | <b>15</b> |
| <b>4.5</b> | <b>Luchtkwaliteit .....</b>                                                         | <b>17</b> |
| <b>4.6</b> | <b>Milieuzonering .....</b>                                                         | <b>18</b> |
| <b>4.7</b> | <b>Natuur .....</b>                                                                 | <b>19</b> |
| <b>4.8</b> | <b>Verkeer en parkeren .....</b>                                                    | <b>19</b> |
| <b>4.9</b> | <b>Water.....</b>                                                                   | <b>21</b> |
| <b>5</b>   | <b>Uitvoerbaarheid.....</b>                                                         | <b>25</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid.....</b>                                             | <b>25</b> |
| <b>5.2</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....</b>                                       | <b>25</b> |
|            | <b>Bijlage 1 - Verkennend bodemonderzoek.....</b>                                   |           |
|            | <b>Bijlage 2 - Kwantitatieve risicoanalyse (QRA) spoorlijn Amsterdam-Weesp.....</b> |           |
|            | <b>Bijlage 3 - Advies Waternet .....</b>                                            |           |
|            | <b>Bijlage 4 - Risicoanalyse planschade.....</b>                                    |           |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De huidige huisvesting van de Assoenat Moskee aan de M. Nijhoffstraat 1a te Weesp dateert uit 1990 en is gezien de huidige staat van de bebouwing aan vervanging toe. Reeds enkele jaren is het bestuur van de Stichting Moskee Assoenat in gesprek met de gemeente Weesp over vervanging van het huidige moskeegebouw. In 2011 is door het bestuur van de stichting een ontwerp voor een nieuw gebouw ingediend, dat destijds door de gemeente om uiteenlopende redenen (ligging, grootte) is afgekeurd. Door Stork & Albrecht is in 2012 een massastudie uitgevoerd ten behoeve van een nieuw ontwerp. Na overleg met de gemeente heeft deze massastudie geleid tot een ruimtelijk kader, dat op 8 november 2012 door de gemeenteraad van Weesp is vastgesteld. Binnen het ruimtelijk kader is door Stork & Albrecht in 2013 een nieuw schetsontwerp opgesteld voor de nieuwbouw van de moskee. Door de gemeente is aangegeven dat dit schetsontwerp past binnen het ruimtelijk kader. Het ontwerp van de moskee wijkt echter af van de wijze waarop deze in het vigerende bestemmingsplan is opgenomen. Het bouwvlak is anders gesitueerd en groter en de bouwhoogte wijkt af van de toegestane 6 meter. Omdat wordt afgeweken van het bestemmingsplan, dient daarom bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning een ruimtelijke onderbouwing geleverd te worden. Voorliggend rapport vormt deze onderbouwing.

## 1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen in de driehoek van de Papelaan, de Rembrandt van Rijnstraat en de Martinus Nijhoffstraat te Weesp. Binnen deze driehoek is recentelijk een nieuw schoolgebouw ontwikkeld. De huidige moskee bevindt zich aan de achterzijde van deze school, op de Martinus Nijhoffstraat 1a. De nieuwe moskee wordt grotendeels gebouwd ten oosten van het huidige gebouw, dat met de komst van de nieuwe moskee gesloopt zal worden. In figuur 1.1 is een luchtfoto weergegeven waarop de begrenzing van het plangebied is aangegeven.



**Figuur 1.1:** Luchtfoto met indicatieve begrenzing van het plangebied (rode lijn). De nieuw gebouwde school is op de luchtfoto nog niet zichtbaar.

### **1.3 Leeswijzer**

De inhoud van deze ruimtelijke onderbouwing ziet er als volgt uit:

- In hoofdstuk 2 wordt de planbeschrijving gegeven, waarbij wordt ingegaan op de bestaande en toekomstige situatie en het vigerende bestemmingsplan;
- Hoofdstuk 3 gaat in op de relevante beleidskaders voor het plangebied;
- Hoofdstuk 4 beschrijft de relevante omgevingsaspecten;
- Hoofdstuk 5 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

## 2 Plangebied

### 2.1 Bestaande situatie

In de bestaande situatie is op het perceel aan de Martinus Nijhoffstraat 1a reeds een gebouwtje aanwezig dat dienst doet als moskee. Dit gebouwtje bestaat uit één bouwlaag met in het midden een opbouw. De oppervlakte bedraagt circa 300 m<sup>2</sup>. Aan de voorzijde van het gebouw (Martinus Nijhoffstraat, zie ook figuur 1.1) bevindt zich een pleintje waar fietsen geparkeerd kunnen worden. Qua uitstraling kent het gebouw een tijdelijk karakter. Het gebouw dateert uit 1990 en is inmiddels aan vervanging toe. Daarbij speelt mee dat grenzend aan het gebouw recentelijk een nieuwe brede school is ontwikkeld (Kors Breijerschool). Het is daarom wenselijk de moskee ten opzichte van de bestaande situering enkele meters te verplaatsen.

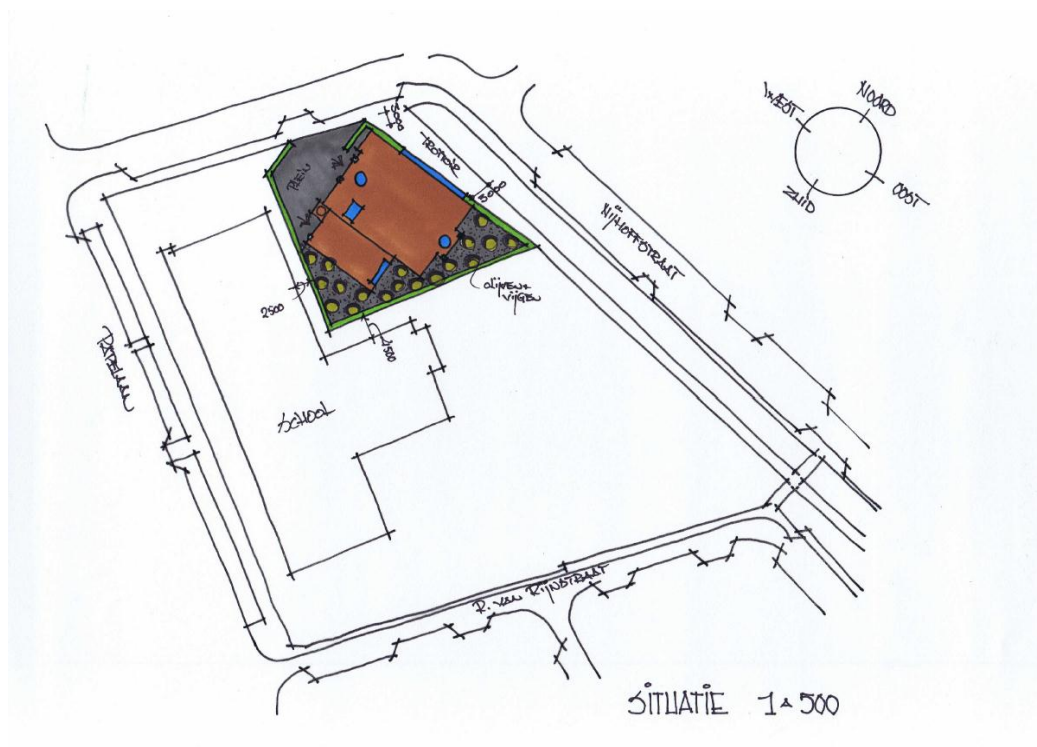


**Figuur 2.1:** Aanzicht huidige gebouw vanaf Martinus Nijhoffstraat.

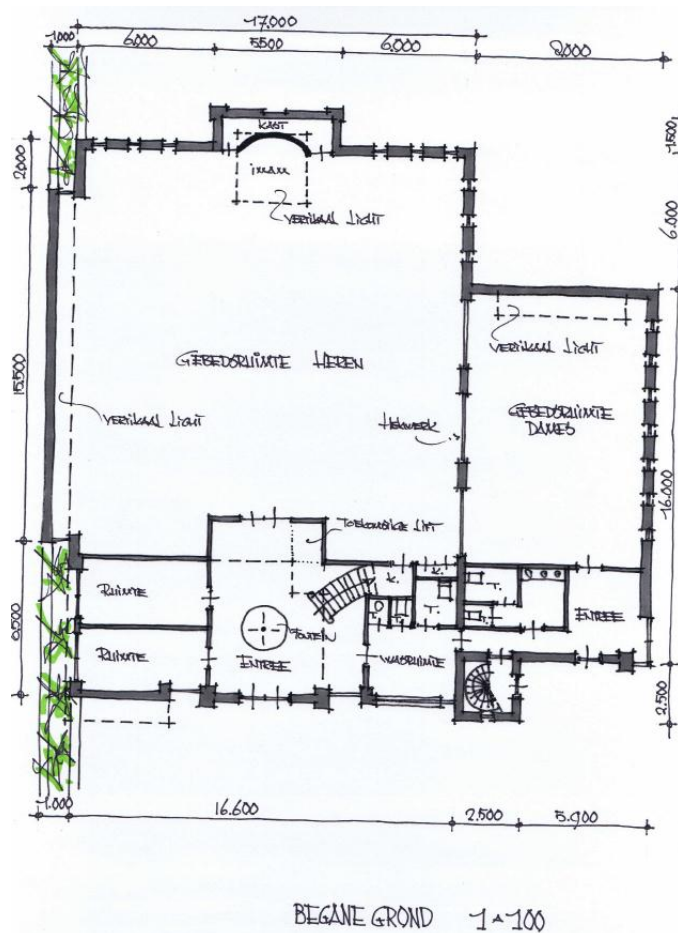
### 2.2 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zal het huidige gebouw gesloopt worden en zal ten oosten daarvan een nieuwe moskee gebouwd worden. Het nieuwe gebouw wijkt qua ligging, grootte en uitstraling af van het bestaande gebouw. De entree van het gebouw blijft gehandhaafd aan de Martinus Nijhoffstraat, met aan de voorzijde een toegangspleintje. Het nieuwe gebouw wordt parallel aan het trottoir langs de Martinus Nijhoffstraat gebouwd, waarmee de wenselijke ligging gericht op het oosten wordt bereikt. Het terrein aan de achterzijde en zijkant (zijde Kors Breijerschool) van het gebouw wordt ingericht met olijven- en vijgenbomen. Aan alle zijden wordt het terrein omsloten door een heg, zoals ook in de huidige situatie het geval is.

In figuur 2.2 is een situatietekening van de inpassing van het nieuwe gebouw in de omgeving weergegeven. In figuur 2.3 is een situatietekening van de beganegrondlaag (met maatvoering) weergegeven. Het nieuwe gebouw kent twee verschillende bouwhoogtes, waarvan het hoogste gedeelte 7 meter is. De minaret wordt uitgevoerd in een hoogte van 15 meter. Het nieuwe gebouw zal een oppervlakte beslaan van circa 575 m<sup>2</sup>. In figuur 2.4 is het schetsontwerp van respectievelijk de westgevel (entree) en noordgevel (langs trottoir Martinus Nijhoffstraat) weergegeven.

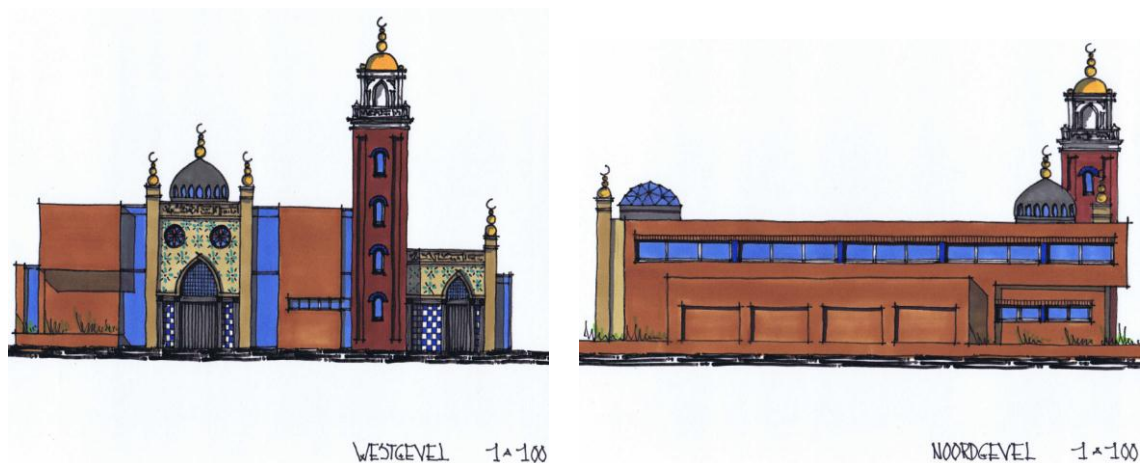


**Figuur 2.2:** Situatietekening, inpassing moskeegebouw in de omgeving.



**Figuur 2.3:** Situatietekening begane grond

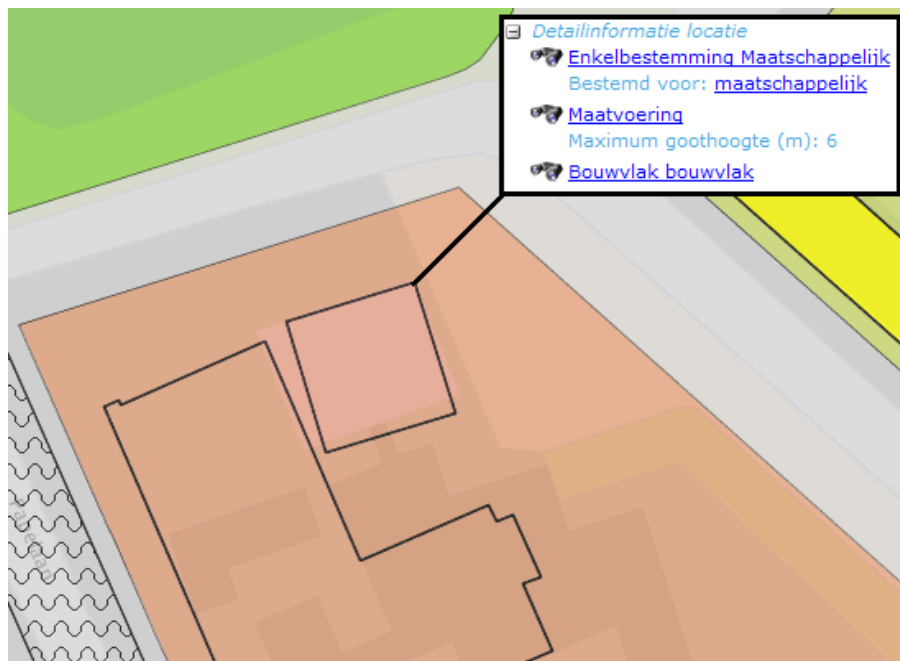




**Figuur 2.4:** Aanzicht westgevel (links) en noordgevel (rechts).

## 2.3 Vigerende bestemmingsplan

De gemeenteraad heeft op 27 juni 2013 het bestemmingsplan Stedelijk Gebied vastgesteld, waaronder ook de locatie van de moskee valt. In dit bestemmingsplan is aan het perceel Martinus Nijhoffstraat de bestemming Maatschappelijk toegekend, waaronder de moskee is toegestaan (levensbeschouwelijke voorziening). Om het huidige gebouw is een bouwvlak gelegd met een aanduiding voor de maximale goothoogte, die op 6 meter is gesteld (zie figuur 2.5). Door de gewijzigde ligging, afwijkende hoogtes in de toekomstige situatie (maximaal 7 meter plus minaret van 15 meter), en de toename in oppervlakte, is sprake van een geringe afwijking van het bestemmingsplan. De bestaande en toekomstige functie van moskee past wel binnen het bestemmingsplan.



**Figuur 2.5:** Uitsnede bestemmingsplan Stedelijk Gebied. De huidige moskee ligt binnen het vierkante bouwvlak.



## 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing past in die lijn.

#### 3.1.2 *Barro*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) regelt de doorwerking van nationale belangen op ruimtelijk gebied in gemeentelijke bestemmingsplannen door het stellen van de juridische kaders. Het Barro is ook wel bekend als de AMvB Ruimte. Het besluit is per 17 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn opgenomen:

- het Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- militaire terreinen en -objecten;
- de Wadden;
- de kust (inclusief primaire kering);
- de grote rivieren;
- de Werelderfgoederen.
- reserveringen uitbreidingen weg en spoor;
- veiligheid vaarwegen;
- het netwerk voor elektriciteitsvoorziening;
- de buitendijkse uitbreidingsruimte in het IJsselmeer;
- bescherming van de (overige) primaire waterkeringen;
- reservering voor rivierverruiming Maas;
- de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Op de ontwikkeling die met deze ruimtelijke onderbouwing wordt voorzien is het Barro niet van invloed.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 *Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040*

Op 21 juni 2010 is de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. Op 3 november 2010 is de Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (Prvs) in werking getreden.

In de Structuurvisie is het uitgangspunt voor 2040 'kwaliteit door veelzijdigheid'. Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Gelet op voorgaande doelstelling heeft de provincie een aantal provinciale belangen aangewezen. De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. In figuur 3.1 zijn de belangen die door de provincie onderscheiden worden schematisch weergegeven.

| Ruimtelijke kwaliteit                                          | Duurzaam ruimtegebruik                                                               | Klimaat-bestendigheid                                     |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen | Milieukwaliteiten                                                                    | Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast |
| Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden                      | Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken                            | Voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater     |
| Behoud en ontwikkeling van groen om de stad                    | Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting                                 | Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie   |
|                                                                | Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij                      |                                                           |
|                                                                | Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten                  |                                                           |
|                                                                | Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen |                                                           |

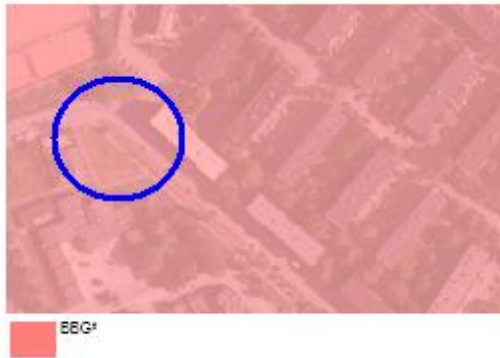
**Figuur 3.1:** Hoofddoelstellingen uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040

De structuurvisie is bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) opgesteld.

### 3.2.2 *Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie*

In de PRVS wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen (waaronder mede worden verstaan omgevingsvergunningen met bijbehorende ruimtelijke onderbouwingen) over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De PRVS is eveneens op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld en meest recentelijk herzien op 6 mei 2013. In de verordening zijn verschillende regels opgenomen. Er zijn regels voor het gehele provinciale gebied, regels voor uitsluitend het bestaand bebouwd gebied en regels voor uitsluitend het landelijk gebied. Afhankelijk van de ligging van het plangebied zijn de regels uit de verordening al dan niet van toepassing voor een bestemmingsplan.

Bij de PRVS zijn verschillende kaartlagen opgenomen. Het plangebied is opgenomen binnen het bestaand bebouwd gebied (BBG, zie figuur 3.2). Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling bestaan er daarmee vanuit de PRVS geen belemmeringen.



**Figuur 3.2:** Uitsnede kaartlaag BBG, ligging plangebied blauw omcirkeld.

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### 3.3.1 *Structuurvisie Weesp 2013-2030*

De Structuurvisie Weesp 2013- 2030 is in maart 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Weesp. Met deze visie heeft de gemeente als doel de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te schetsen van het gehele gemeentelijk grondgebied. De belangrijkste opgaven voor de toekomst die in de structuurvisie staan beschreven luiden als volgt:

- versterken van ontwikkeling van de binnenstad;
- het versterken toerisme in Weesp (watersport);
- Het opheffen van fysieke barrières om Weesp met elkaar te verbinden;
- Het versterken van de kwaliteit in de bestaande stad;
- Het versterken van de kwaliteit van de entrees van Weesp;
- Transformatie van bedrijventerreinen.

Onder het versterken van de kwaliteit in de bestaande stad wordt verstaan dat naast de realisatie van nieuwe woningen moet worden geïnvesteerd in voorzieningen en openbare ruimte om de bestaande wijken vitaal en concurrerend te houden.

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling gelden vanuit de structuurvisie geen specifieke uitgangspunten. In de uitvoeringstabel van de structuurvisie, die de visie vertaalt naar projecten, staan de uitvoeringsprojecten beschreven. Hierin is de sloop en nieuwbouw van de moskee opgenomen (nr.37). Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling bestaan er daarmee vanuit de Structuurvisie Weesp 2013-2030 geen belemmeringen.

#### 3.3.2 *Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan*

Het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (hierna: GVVP) is opgesteld in oktober 2007. Drie thema's worden als leidraad beschreven in het plan: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook parkeren wordt als een apart thema behandeld in het plan.

##### *Bereikbaarheid*

Het doorgaand auto- en vrachtverkeer door de kern Weesp van de A1 naar de N236 betreft vooral sluipverkeer bij congestie op de A1. Het doorgaand verkeer door Weesp is niet aanzienlijk vanwege het feit dat automobilisten zowel op de A1 als de alternatieve route via de N236 vertraging ondervinden. Met het weren van doorgaand verkeer wordt bedoeld dat het doorgaand verkeer niet mag groeien en dat het creëren van een betere doorgaande route door Weesp dus niet gewenst is.

Het stimuleren van het fietsgebruik zal moeten plaatsvinden door de randvoorwaarden te creëren voor het gebruik van de fiets in de vorm van goede fietsroutes, maar ook door het fietsparkeren te

faciliteren. Met name bij het station Weesp en in het centrum laten de fietsparkeervoorzieningen te wensen over. Verbeteren van de bereikbaarheid per fiets en te voet van belangrijke bestemmingen kan worden gerealiseerd door een direct en aantrekkelijk netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen aan te bieden. Intern zal Weesp moeten voorzien in een netwerk van snelle en comfortabele fietsroutes om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto voor interne verplaatsingen te verbeteren.

#### *Verkeersveiligheid*

Weesp beschikt over een fietsnetwerk. Op routeniveau ligt de veiligheid van fietsers daardoor op acceptabel niveau. De oversteekvoorzieningen dienen echter zo te worden vormgegeven dat ze voor automobilisten beter herkenbaar zijn, waardoor ook op deze punten de verkeersveiligheid verbetert.

Met alleen een goede inrichting is men er nog niet. Een deel hangt immers af van het gedrag van de gebruikers. Voorlichting, educatie en handhaving zijn belangrijke instrumenten om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. In Duurzaam Veilig fase 2 krijgt dit aspect dan ook meer aandacht door het stimuleren van permanent verkeersonderwijs op scholen. Bijvoorbeeld het aanreiken van lespakketten is een middel om de voorlichting en educatie in het kader van de verkeersveiligheid te verbeteren. Tevens behoeft de verkeerssituatie bij scholen zelf aandacht vanwege de gevaarlijke situaties die daar veelal aanwezig zijn.

#### *Leefbaarheid*

De spoorlijn Amsterdam-Hilversum en de Leeuwendeldseweg vormt een barrière tussen de woonwijk Leeuwendeld (en de nieuwe woonwijk in de Bloemendalerpolder) en de rest van de kern Weesp. De gemeente stelt als doel dat de bereikbaarheid van deze wijken vooral per fiets en voet goed moet zijn, zodat er geen extra autoverkeer wordt opgeroepen in deze wijk. Dit zal ten goede komen aan de leefbaarheid.

### **3.3.3 Parkeernota Weesp (2007 - 2017)**

De Parkeernota 2007 - 2013 is op 27 september 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. In de nota is aangegeven dat het *parkeerbeleid "bijdraagt aan het waarborgen van het functioneren van de aanwezige functies in woonwijken, bedrijventerreinen en andere relevante gebieden"* en bijdraagt aan *"een goede bereikbaarheid bij nieuw te realiseren voorzieningen"*. Op het aspect parkeren wordt verder ingegaan in paragraaf 4.7 van deze ruimtelijke onderbouwing.

### **3.3.4 Groenbeleidsplan (2007 - 2017)**

Het groenbeleidsplan is vastgesteld op 8 augustus 2007 door de gemeenteraad. Het groenbeleidsplan heeft tot doel: 'Het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving nu en in de toekomst'. Hierdoor blijft de stad aantrekkelijk. Het groenbeleidsplan beschrijft de beleidskeuzes voor de komende 10-15 jaren en geeft concrete handvatten voor het bereiken van de doelen.

De beleidskeuzes zijn verwoord in 'de 10 groene regels' van Weesp:

1. de huidige groenstructuur behouden en versterken;
2. versterken oriëntatie en herkenbaarheid door boomstructuur;
3. vergroten van de herkenbaarheid in inrichting en beheer;
4. koppelingen leggen tussen de verschillende woonwijken;
5. herkenbaarheid en versterking van de entrees, vestingwerken en centrum;
6. ontwikkelen van ecologische waarden in de stad;
7. groen als instrument voor een gezonder leefklimaat;
8. recreatieve mogelijkheden van openbare ruimte vergroten;
9. overgang tussen stedelijk gebied en de polders verzachten;
10. versterken van het buitengebied.

### **3.3.5 Welstandsnota 2010**

Op 27 mei 2010 is de Welstandsnota door de gemeenteraad herzien vastgesteld. In de welstandsnota wordt invulling gegeven aan de esthetische aspecten van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid. De welstandsnota gaat daarbij vooral in op de architectonische aspecten van bouwwerken, zoals massa, vorm, kleur- en materiaalgebruik en detaillering. In stedenbouwkundige zin spreekt de welstandsnota zich uit over de uitstraling en ligging van de bebouwing in relatie tot de omgeving. Binnen de welstandsnota wordt bij bouwkundige ingrepen onderscheid gemaakt naar verschillende typen criteria: loketcriteria, objectcriteria en gebiedsgerichte criteria.

Het doel van de welstandsnota is gericht op het handhaven en versterken van een algemeen gewaardeerde woon-, werk- en leefomgeving, met een open oog voor veranderde omstandigheden en het onderkennen van nieuwe ontwikkelingen. Met het opstellen van een welstandsnota wordt verantwoording afgelegd over de aard, inhoud en maatschappelijke relevantie van de door de gemeente gekozen vorm en het ambitieniveau van het welstandstoezicht.

Het plangebied valt onder het deelgebied Schildersbuurt. Het welstandsbeleid hier is gericht op behoud van de bestaande waarden en waar mogelijk stimuleren van vernieuwingsprocessen. De algemene welstandscriteria zijn van toepassing. Het (schets)ontwerp voor het nieuwe gebouw is voorgelegd aan de gemeentelijke welstandscommissie.

### **3.3.6 Beleidsvisie externe veiligheid**

Het opstellen van deze visie is gebeurd in het kader van het Programma externe veiligheid 2006- 2010. Dit gezamenlijke programma van het Gewest, de Brandweer en de gemeenten van Gooi- en Vechtstreek is erop gericht de uitvoering van externe veiligheid op een adequaat niveau te brengen.

De visie gaat uit van het karakter van de regio Gooi-en Vechtstreek. Dat karakter is vooral dat de Gooi- en Vechtstreek een groen woongebied is, waar geen plaats is voor zware bedrijven met veel risico's. Deze beleidsvisie sluit daarbij aan door uit te gaan van de volgende uitgangspunten:

- de nadruk ligt op het bieden van een veilige woonomgeving;
- er moet ruimte zijn voor bedrijvigheid met en het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- de risico's moeten zoveel als mogelijk worden beperkt, afhankelijk van de functie van een gebied;
- incidenten ten gevolge van activiteiten met gevaarlijke stoffen met een grote maatschappelijke ontwrichting tot gevolg vinden we niet acceptabel;
- de aard van de bedrijvigheid en de risico's die dat met zich mee brengt moet passen in het karakter van de regio.

Deze beleidsvisie maakt een onderscheid tussen bestaande en nieuwe activiteiten. De gemeenteraad van Weesp heeft er voor gekozen dit onderscheid te maken. Nieuwe activiteiten zullen moeten voldoen aan het beleid zoals dat in de visie is neergelegd. Dat wil bijvoorbeeld zeggen dat bedrijven met gevaarlijke stoffen die zich willen vestigen in de Gooi- en Vechtstreek dat alleen mogen doen op de bedrijventerreinen, die als ontwikkelingsgebied zijn aangewezen. Echter, bestaande of reeds geprojecteerde situaties waarin niet wordt voldaan aan de ambities van deze visie worden niet gesaneerd. Het beleid voor bestaande situaties is erop gericht de gewenste situatie op termijn te bereiken, bijvoorbeeld door uit te gaan van het stand still beginsel op de bedrijventerreinen die als beheersgebied zijn aangewezen.

### **3.3.7 Ruimtelijke kader moskee**

Op 8 november 2012 is door de gemeenteraad van Weesp het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van het nieuwe moskeegebouw vastgesteld. Dit ruimtelijk kader bestaat uit de volgende punten:

1. Er kan een hoofdgebouw van maximaal 17 m x 24 m BVO worden gerealiseerd;

2. Het hoofdgebouw heeft maximaal twee verdiepingen en een minaret. De hoogte van het hoofdgebouw mag maximaal dezelfde hoogte als de Kors Breijerschool hebben. Hiervan kan 10% worden afgeweken;
3. Daarnaast mag een aanbouw worden gerealiseerd van maximaal één laag;
4. De totale oppervlakte van de bebouwing mag niet meer bedragen dan 575 m<sup>2</sup> BVO;
5. De minaret mag een maximale hoogte hebben van 15 m;
6. De materialisering moet passen in de omgeving en er dient afstemming te worden gezocht met de Kors Breijerschool.

Het opgestelde schetsontwerp past binnen bovenstaande kaders.

### **3.4 Conclusie**

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de beleidskaders die zijn gesteld op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Vanuit rijks- en provinciaal beleid volgen er geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling. Het plangebied ligt binnen het gebied dat door de provincie is aangewezen als BBG. Daarnaast past de voorgenomen ontwikkeling binnen de algemene doelstellingen als geformuleerd in het gemeentelijk beleid en specifiek binnen het ruimtelijk kader dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Weesp.



## 4 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende omgevingsaspecten. Daarbij wordt het (wettelijk) kader beschreven, waaraan de voorgenomen ontwikkeling vervolgens wordt getoetst.

### 4.1 Akoestiek

#### Kader

Op basis van de Wet geluidhinder dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect akoestiek. In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat geluidseisen worden gesteld aan belastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd daar waar geluidgevoelige functies gerealiseerd worden. Daar mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere waarde).

#### Beoordeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft geen geluidsgevoelige bestemming volgens de Wet geluidhinder. Ook wordt geen bedrijfs- of dienstwoning gerealiseerd. Daarmee is toetsing aan de in de Wet geluidhinder gestelde waardes niet nodig. In het kader van de ontwikkeling dient ook aandacht te worden besteed aan mogelijke geluidhinder voor de omgeving als gevolg van de ontwikkeling. Hier wordt in paragraaf 4.5 (Milieuzonering) aandacht aan besteed.

#### Conclusie

Met de ontwikkeling van de nieuwe moskee worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Nader onderzoek vanuit dit oogpunt kan achterwege blijven. Het aspect akoestiek vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

### 4.2 Archeologie, cultuurhistorie en aardkundige waarden

#### Kader

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het verdrag van Malta (of Valetta) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De Wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor goede conservering. Het is verplicht om bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij specifieke bodemverstorende activiteiten rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

Verder dient te allen tijde bij het afgeven van een omgevingsvergunning de wettelijke meldingsplicht kenbaar gemaakt te worden om het documenteren van 'toevalsvondsten te garanderen'. Van archeologische vondsten dient aangifte gedaan te worden bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

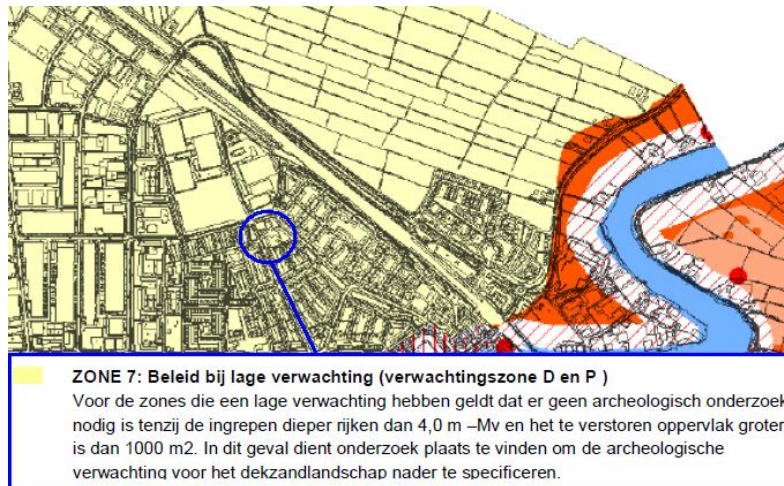
#### Beoordeling

##### *Archeologie*

Voor de gemeente Weesp is in 2013 een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart opgesteld. Op deze kaart zijn voor het grondgebied van de gemeente Weesp verschillende zones aangegeven met betrekking tot de te verwachten archeologische waarden. Aan de onderscheiden zones zijn verschillende archeologische beleidsregimes gekoppeld. In figuur 4.1 (zie volgende blad) is een uitsnede van de kaart weergegeven.

Uit de kaart blijkt dat het plangebied is gelegen in een zone met een lage archeologische verwachting. Voor deze zone geldt dat archeologisch onderzoek alleen noodzakelijk is wanneer een ingreep

plaatsvindt dieper dan 4 meter onder het maaiveld én met een oppervlakte groter dan 1.000 m<sup>2</sup>. Bij de voorgenomen ontwikkeling is dat niet het geval. Nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.



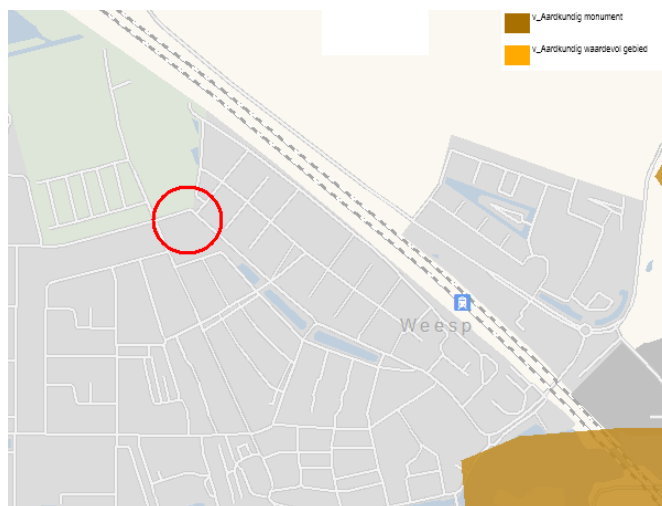
**Figuur 4.1:** Uitsnede archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart gemeente Weesp. Het plangebied is gelegen binnen de blauwe cirkel.

#### *Cultuurhistorie*

Overige cultuurhistorische waarden komen in het plangebied niet voor. Van (historische) bebouwing is in het plangebied geen sprake. Eventuele cultuurhistorische structuren zijn niet meer herkenbaar aanwezig.

#### *Aardkundige waarden*

Door de provincie Noord-Holland zijn gebieden aangewezen als aardkundig monument of aardkundig waardevol gebied. Bij ontwikkelingen in dergelijke gebieden moet rekening gehouden worden met de mogelijk aanwezige aardkundige waarden. Uit het kaartblad 'Aardkundige waarden' als opgenomen bij de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (zie figuur 4.2) blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet plaatsvindt binnen een aardkundig waardevol gebied.



**Figuur 4.1:** Uitsnede kaartblad 'Archeologische waarden', met ligging plangebied rood omcirkeld.

#### **Conclusie**

Vanuit het oogpunt van archeologie, cultuurhistorie en aardkundige waarden zijn er geen belemmeringen ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

## 4.3 Bodem

### Kader

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is in 2013 door Oranjewoud een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De volledige rapportage van dit onderzoek is opgenomen als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hieronder staan de belangrijkste resultaten weergegeven.

### Beoordeling

De bodem bestaat over het algemeen vanaf de verharding of het maaiveld tot 0,4 a 0,5 meter onder het maaiveld uit zand met sporen tot zwakke bijmengingen met steen en/of puin met daaronder veen (al dan niet met sporen stenen) tot de maximale boordiepte van circa 3,0 meter onder het maaiveld. Plaatselijk is in de ondergrond klei en/of zand aangetroffen tot de einddiepte.

Verder zijn in de opgegraven en opgeboorde grond geen waarnemingen gedaan die mogelijk duiden op de aanwezigheid van een bodemverontreiniging. Op het maaiveld en in de opgeboorde grond zijn geen asbestverdachte plaatmaterialen waargenomen.

De onderzochte venige ondergrond met sporen stenen bevat maximaal licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en PAK. In de zwak puin- en steenhoudende bovengrond zijn geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen gemeten.

In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan barium, kobalt en nikkel gemeten.

### Conclusie

Uit de resultaten van het bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat de bodem (grond en grondwater) ten hoogste licht verhoogde gehalten aan enkele onderzochte stoffen bevat. De gemeten gehalten vormen vanuit bodemhygiënisch oogpunt geen belemmering voor de voorgenomen nieuwbouw op het terrein. Op basis van de onderzoeksresultaten zijn geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk in relatie tot verontreinigde grond. Het aspect bodem vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 4.4 Externe veiligheid

### Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag van of handeling met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen:

- Risicovolle inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
- Transportassen voor gevaarlijke stoffen: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
- Buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR (10-6/jaar) geeft inzicht in de kans op overlijden van een individu op een bepaalde afstand van een risicovolle activiteit. Het GR wordt bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval bij een risicovolle activiteit en geeft het aantal

mogelijke (dodelijke) slachtoffers weer. Ten aanzien van het PR geldt dat er bij besluitvorming op een ruimtelijk plan een grenswaarde in acht dient te worden genomen (kwetsbaar object) danwel met een richtwaarde rekening dient te worden gehouden (beperkt kwetsbaar object). Voor het GR geldt een oriënterende waarde (BEVI) of een oriëntatiewaarde (circulaire Rvgs).

### Beoordeling

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van één risicobron: de spoorlijn Amsterdam-Weesp-Almere waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De afstand tussen het plangebied en de spoorlijn is ongeveer 210 meter. Sinds de laatste wijziging van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (20 juli 2012) zijn hierin vaste PR  $10^{-6}$  contouren en risicoplafonds voor berekening van het groepsrisico vastgelegd. Hiermee anticipeert de circulaire op het toekomstige Basisnet.

#### Plaatsgebonden risico

Uit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen volgt een PR  $10^{-6}$  contour van maximaal 7 meter ter hoogte van het plangebied. Deze reikt niet tot het plangebied. Plaatsgebonden risico vormt dus geen belemmering.

#### Groepsrisico

Het risicoplafond van de spoorlijnen ter hoogte van het plangebied is in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen vastgesteld op basis van de volgende vervoersaantallen:

| Stof                         | wagons/jaar | invloedsgebied |
|------------------------------|-------------|----------------|
| A, brandbaar gas             | 1440        | 460 meter      |
| B2, toxische gassen          | 910         | 995 meter      |
| B3, zeer toxische gassen     | 0           | > 4000 meter   |
| C3, zeer brandbare vloeistof | 6020        | 35 meter       |
| D3, toxische vloeistof       | 1110        | 375 meter      |
| D4, zeer toxische vloeistof  | 180         | >4000 meter    |

Voor de spoorlijn zijn risicoberekeningen uitgevoerd in het kader van de ontwikkelingen van het plangebied Leeuwendveld III en IV. Uit deze berekening blijkt dat het groepsrisico van de spoorlijn ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. De betreffende risicoberekening (QRA) is opgenomen als Bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Met de omgevingsvergunning en bijbehorende ruimtelijke onderbouwing wordt de nieuwbouw van de moskee juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Daarbij wordt ten opzichte van de huidige situatie een minaret toegevoegd, wordt het gebouw hoger dan nu toegestaan en neemt de oppervlakte toe. De mate waarin het nieuwe ruimtelijke besluit een grotere capaciteit in de zin van personendichtheden toestaat is relatief beperkt. Een toename in aantal bezoekers wordt ook vanuit het moskeebestuur niet verwacht. Op piekmomenten (vrijdagmiddag, en tweemaal per jaar op een feestdag) zijn er maximaal 120 bezoekers aanwezig. Op werkdagen tijdens kantooruren zijn er maximaal 30 bezoekers, in het weekend circa 50 bezoekers. Daarnaast is de afstand tot het spoor groter dan 200 meter. Dit betekent dat het plangebied buiten het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen (van 35 meter) ligt. Het plangebied ligt wel gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van een koude BLEVE (een explosie van een tank brandbaar gas), namelijk 460 meter. Daarnaast ligt het plangebied in zijn geheel binnen het invloedsgebied van het toxisch scenario (in geval van een brand of lek in een tankwagen kan een toxische wolk ontstaan) dat groter is dan 4000 meter. Het plangebied bevindt zich echter buiten de

"afkapgrens" (ca. 200 meter) van het spoor. De afkapgrens is een grens waarbuiten toename van personen aantallen niet of nauwelijks doorwerken op de hoogte van het groepsrisico. Deze grens geeft geen juridische status maar is alom bekend en geaccepteerd in de vakwereld. Omdat de (planologische) ontwikkeling in de zin van personen aantallen gering is en het plangebied zich buiten de afkapgrens van het spoor bevindt, is er geen sprake van (significante) toename van het groepsrisico. Omdat eveneens geen sprake is van overschrijding van de oriëntatiewaarde is groepsrisicoverantwoording niet verplicht.

#### **Conclusie**

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van één risicobron: op ongeveer 210 meter ligt de spoorlijn Amsterdam-Weesp-Almere waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De maximale PR  $10^{-6}$  contour van de spoorlijn is 7 meter. Dit reikt niet tot het plangebied, plaatsgebonden risico vormt dus geen knelpunt.

Het groepsrisico van de spoorlijn ligt onder de oriëntatiewaarde en er is geen sprake van toename. Groepsrisicoverantwoording is dus niet verplicht. De geprojecteerde ontwikkeling voldoet aan de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Het aspect externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.5 Luchtkwaliteit**

#### **Kader**

Tussen de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening is een koppeling gelegd. Zo dienen ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

#### *Wet luchtkwaliteit*

Voor deze ontwikkeling is de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet milieubeheer) van toepassing. Deze Wet is onder meer verder uitgewerkt in het Besluit en de Regeling Niet in betekenende mate (NIBM). Zo zijn 1.500 woningen vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (40 microgram per m<sup>3</sup>) en fijn stof (31,3 microgram per m<sup>2</sup>). Datzelfde geldt voor kantoorontwikkelingen tot een oppervlak van 100.000 m<sup>2</sup> BVO.

#### *Besluit gevoelige bestemmingen*

Op basis van dit Besluit mogen er geen gevoelige functies voor kinderen, ouderen en zieken op minder dan 50 meter van provinciale wegen en 300 van rijkswegen worden gerealiseerd, indien de grenswaarden worden overschreden.

#### **Beoordeling**

De geringe toename van het aantal motorvoertuigen in het gebied als gevolg van de realisatie van de moskee, leidt tot de conclusie dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen slechts beperkt toenemen.

In het Besluit Niet in betekenende mate is vastgelegd dat bij een kantooroppervlak van 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak geen belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de luchtverontreiniging. Het bruto vloeroppervlak van de moskee bedraagt circa 575 m<sup>2</sup>. Hoewel een moskee niet helemaal gelijk is aan een kantoor, is het verschil in oppervlakte met de bepaalde grenswaarde voor het kantooroppervlak (100.000 m<sup>2</sup>) dusdanig groot dat ervan kan worden uitgegaan dat ook de ontwikkeling van de moskee niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie verontreinigende stoffen in de lucht.

Het aantal bezoekers dat met de auto komt (zie ook paragraaf 4.8) is dermate gering dat ook dit leidt tot de conclusie dat geen significante bijdrage geleverd wordt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

## **Conclusie**

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.6 Milieuzonering**

### **Kader**

Vanuit milieuoogpunt kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand dient dan bijvoorbeeld om ter plaatse van kwetsbare objecten, zoals woningen, een aanvaardbaar geur-, geluid- of veiligheidsniveau te realiseren. De nieuwe ontwikkeling mag niet worden gehinderd door bestaande functies, maar ook mogen deze functies niet worden beperkt door de beoogde ontwikkeling.

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 5, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden.

In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld:

- Categorie 1 grootste afstanden 0 en 10 meter;
- Categorie 2 grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3 grootste afstanden 50 en 100 meter;
- Categorie 4 grootste afstanden 200 en 300 meter;
- Categorie 5 grootste afstanden 500, 700 en 1000 meter.

De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

### **Beoordeling**

De moskee is conform de VNG-publicatie aan te merken als 'Kerkgebouwen e.d.' (SBI-2008: 9491). Hierbij hoort een grootste richtafstand voor het aspect geluid (30 meter). Hoewel het een bestaande functie betreft, komt de moskee door de nieuwbouw dicht bij de bestaande woningen aan de Martinus Nijhoffstraat te liggen. De afstand vanaf de moskee tot aan de gevels van de woningen gaat daarmee circa 25 meter bedragen, waarmee niet kan worden voldaan aan de richtafstand. Ook de naastgelegen school ligt binnen de richtafstand van 30 meter en kan worden aangemerkt als gevoelige bestemming. Omdat het een moskee betreft waarbij naar buiten toe geen oproep tot gebed plaatsvindt en waarbij activiteiten binnen plaatsvinden kan echter gemotiveerd van de richtafstand worden afgeweken: de moskee produceert immers geen geluid voor de omgeving. Een kerk(gebouw) doet dat doorgaans wel met het luiden van klokken.

## **Conclusie**

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 4.7 Natuur

### Kader

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. De Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet vormen het belangrijkste juridische kader voor natuurbescherming in Nederland. De verplichtingen voor de bescherming van natuurgebieden zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998 en de bescherming van plant- en diersoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. Deze wetten kunnen worden gezien als een vertaling van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Er kan een tweedeling worden gemaakt in soort- en gebiedsbescherming.

### *Gebiedsbescherming*

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling is een gemeente verplicht om te onderzoeken of het plangebied in of bij een speciale beschermingszone (sbz) als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998 ligt. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten mogen niet worden aangetast.

### *Soortbescherming*

De "Flora- en faunawet" heeft tot doel om beschermde flora- en faunasoorten te beschermen. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen tot gevolg hebben dat beschermde soorten in het geding komen. Indien dergelijke soorten aanwezig zijn en door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling bedreigd worden, moet een ontheffing aangevraagd worden.

### Beoordeling

#### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied ligt niet binnen een speciale beschermingszone als bedoeld in de Natuurbeschermingswet. Het dichtstbijzijnde natuurgebied is het Natura-2000 gebied Markermeer & IJmeer, op een afstand van circa 2,1 kilometer. Gezien het kleinschalige karakter van de ontwikkeling is nader onderzoek niet noodzakelijk.

#### *Soortbescherming*

Het plangebied heeft momenteel reeds de bestemming Maatschappelijk en is ingericht als grasveldje. Gezien de ligging en het huidige gebruik is het niet aannemelijk dat beschermde natuurwaarden aanwezig zijn die geschaad worden door de ontwikkeling van de nieuwe moskee. Nader onderzoek op het gebied van flora en fauna wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

### Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 4.8 Verkeer en parkeren

### Kader

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt het oppervlak van een bestaande functie uitgebreid. Daarom dient afgewogen te worden of deze toename in oppervlakte gevolgen heeft voor de verkeers- en parkeersituatie ter plaatse. In de parkeernota van de gemeente Weesp zijn parkeernormen opgenomen waaraan bij nieuwbouw, verbouw of functiewijziging moet worden voldaan. Daarnaast stelt het GVVP uitgangspunt ten aanzien van het thema verkeer binnen de gemeente Weesp.

### Beoordeling

De functie moskee is in de Parkeernota niet opgenomen, wel de functie 'sociaal cultureel centrum/verenigingsgebouw'. Voor gebieden buiten het centrum geldt hier een parkeernorm van 3,5 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo. Bij voorgenomen ontwikkeling neemt het bvo toe met 270 m<sup>2</sup> (305 m<sup>2</sup> huidig en 575 m<sup>2</sup> toekomstig). Dat komt neer op 9,45 extra parkeerplaatsen ten behoeve van de moskee. In de CROW-publicatie 182 Parkeerkencijfers is wel een parkeernorm opgenomen voor 'religiegebouwen': in de rest bebouwde kom geldt een norm van 0,1 - 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats.

Uitgaande van een maximale bezetting van 120 bezoekers (zie toelichting hieronder) is de theoretische parkeerbehoefte in dat geval 12 (minimaal) tot 24 (maximaal) parkeerplaatsen.

Echter dient opgemerkt te worden dat het merendeel van de bezoekers aan de moskee met de fiets of lopend komt. Op een werkdag tijdens kantooruren zijn er maximaal 30 bezoekers aanwezig, in het weekend circa 50 bezoekers. Op de piekmomenten (vrijdagmiddag en op twee feestdagen in het jaar) zijn er maximaal 120 - 130 bezoekers aanwezig. Door het moskeebestuur is een inventarisatie gemaakt van de wijze van vervoer van moskeebezoekers. In meer dan 60% gaat het om ouderen die lopend of fietsend naar de moskee komen. Circa 30% van de bezoekers woont in de omgeving van de moskee en maakt geen gebruik van de auto. Tijdens de periode 8 juli tot 8 augustus 2013 (de maand van de Ramadan), de drukste periode van het jaar, is geconstateerd dat er tijdens het avondgebed circa 5 - 7 auto's aanwezig waren tijdens het avondgebed, terwijl op dat moment het aantal bezoekers maximaal (rond 120 bezoekers) was.

In de huidige situatie bestaan er dan ook geen parkeerprobleem. Met de nieuwbouw van de moskee wordt geen significante toename van het aantal bezoekers verwacht. Ook in de toekomstige situatie treden naar verwachting geen parkeerproblemen op.

Daarnaast is in de directe omgeving (op circa 100 meter afstand) een parkeerterrein aanwezig (langs de sportvelden aan de Papelaan, zie figuur 4.2).



**Figuur 4.2:** Ligging moskee (rood omcirkeld) en nabijgelegen parkeerterreinen (geel omkaderd).

Op dit openbaar toegankelijke parkeerterrein zijn circa 75 parkeerplaatsen aanwezig. Aan de westzijde van de Papelaan is een parkeerterrein van soortgelijke omvang aanwezig. Ook kan mogelijk gebruik gemaakt worden van de parkeerplaatsen bij de Kors Breijerschool. Indien nodig, kunnen bezoekers van de moskee hun auto op de genoemde parkeerterreinen: van gelijktijdig parkeren is nauwelijks sprake. Tijdens het wekelijkse piekmoment (vrijdagmiddag) worden de genoemde parkeerterreinen niet maximaal gebruikt, waardoor dubbelgebruik door moskeebezoekers geen problemen op zal leveren.

Op grond van bovenstaande staat vast dat ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen is niet nodig. Daarnaast zal een eventuele verkeerstoename dusdanig gering zijn dat deze geen significante effecten heeft op de verkeersafwikkeling in de omgeving van het plangebied.

### Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.



## **4.9 Water**

### **4.9.1 Inleiding**

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling dient nauwkeurig onderzocht te worden of er ook waterbelangen in het geding zijn. De watertoets heeft tot doel te komen tot een goed functionerend en beheersbaar ontwerp van de waterhuishouding en de riolering van het plangebied, aansluitend op het vigerende beleid van rijk, provincie, waterschap en gemeente. Hiertoe worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp vroegtijdig in het proces uitgewerkt en kunnen eventuele kansen of knelpunten in dit stadium worden gesignaleerd.

Het plangebied is gelegen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), dat verantwoordelijk is voor waterkwantiteit- en waterkwaliteitbeheer. Het waterbeheer wordt in opdracht van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht uitgevoerd door Waternet.

Naast het aanvragen van een omgevingsvergunning is een initiatiefnemer wettelijk verplicht om na te gaan of het noodzakelijk is om ook een vergunning aan te vragen op grond van de Keur of de Waterwet bij de waterbeheerder.

Het bestuur van het waterschap heeft de Keur vastgesteld. De Keur AGV 2011, het Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels zijn op 1 december 2011 in werking getreden. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. Wanneer de activiteit onder een verbod van de Keur valt en er geen vrijstelling op rust dan moet een vergunning worden aangevraagd. Het waterschap beoordeelt de vergunningsaanvraag en bepaalt de voorwaarden met behulp van de beleidsregels Keurvergunningen. Hieronder wordt ingegaan op het kaderstellende beleid voor de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot water. Vervolgens wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan dit kader.

### **4.9.2 Kader**

#### Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw (2000)

Het kabinetsstandpunt WB21 ('Anders omgaan met water') stelt dat het toekomstige waterbeleid sterker moet anticiperen op toekomstige ontwikkelingen in plaats van te reageren op incidenten. De veiligheid moet gewaarborgd blijven, de kans op overstromingen mag niet toenemen, wateroverlast moet worden teruggedrongen.

Het parool is: méér ruimte voor water, naast allerlei technische maatregelen.

Het beleid gaat uit van een drietrapsstrategie: vasthouden, bergen en afvoeren.

De volgende aanpak voor regionale systemen wordt voorgestaan:

- watervisie opstellen met als onderdeel een waterkansenkaart die aangeeft waar ruimte voor water nodig is;
- watertoets toepassen op ruimtelijke besluiten, zodat gevolgen voor veiligheid en wateroverlast in samenhang met gevolgen voor waterkwaliteit en verdroging in beeld gebracht worden.

Bij ruimtelijke plannen is het verplicht de watertoets uit te voeren om de effecten van de plannen voor de waterhuishoudkundige situatie in beeld te krijgen en negatieve gevolgen zo veel mogelijk te vermijden. De watertoets is een procesinstrument. Het is op te vatten als een set van spelregels voor het zorgvuldig en vroegtijdig meenemen van water in de afweging en besluitvorming van ruimtelijke plannen en besluiten. Toetsingscriteria in de watertoets zijn: veiligheid, regionale- en lokale wateroverlast, rioleringssysteem, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwateroverlast, oppervlaktewaterkwaliteit, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

#### Kaderrichtlijn Water

Door de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft Nederland een resultaatsverplichting voor het bereiken van de gewenste waterkwaliteit en ecologie van grond- en oppervlaktewatersystemen. Voor grote wateren of watersystemen, de zogenaamde KRW-waterlichamen, zijn hiertoe doelen opgesteld. De (bindende) maatregelen om de doelen te bereiken zijn vastgelegd in de stroomgebiedsplannen. Voor de

overige wateren geldt minimaal het stand-still principe. Waterbeheerders mogen hiervoor zelf aanvullende doelen opstellen.

#### Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Het Algemeen Bestuur keurde het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 op 17 juni 2010 goed. Dit is het eerste waterbeheerplan van het waterschap in de nieuwe zesjarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden.

Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld zullen worden beoordeeld. In het plan zijn voor de gemeente Weesp geen specifieke actiepunten opgenomen.

#### Keur AGV 2011

Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft regels en richtlijnen opgesteld voor het beheer en onderhoud van alle oppervlaktewateren. Ook wordt in de Keur beschreven hoe er omgegaan moet worden met grondwateronttrekkingen waarvoor AGV bevoegd gezag is. Er gelden diverse geboden en verboden bij werken aan of bij oppervlaktewateren, oevers en beschoeiingen.

Naast het aanvragen van een omgevingsvergunning bij de aanleg van werken is een initiatiefnemer wettelijk verplicht om na te gaan of het noodzakelijk is om ook een vergunning aan te vragen op basis van de Waterwet bij het waterschap. Toetsing of vergunningverlening op basis van de Waterwet is altijd verplicht wanneer bij de betreffende plannen of bouwprojecten:

- Meer dan 1.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak wordt aangelegd in bestaand stedelijk gebied of;
- Meer dan 5.000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak wordt aangelegd in landelijk gebied.

Bij de aanleg van nieuw verhard oppervlak dient voldoende ruimte gereserveerd te worden voor de opvang van regenwater (minimaal 10%), tenzij het regenwater op een andere wijze wordt opgevangen en opgeslagen of gebruikt. Damping van oppervlaktewater moet 100% worden gecompenseerd in hetzelfde peilgebied.

Toetsing is ook altijd verplicht bij het dempen van wateren en wanneer de ingreep plaatsvindt in, op of boven bestaand water, oevers, waterkeringen en/of de beschermings- dan wel veiligheidszones daarlangs, in boezemland en in buitendijks gebied.

Hierbij dient ook te worden nagegaan of een vergunning vereist is wanneer bij de ingreep (tijdelijke) lozingen van grond- en oppervlaktewater plaats zullen vinden en/of wanneer uitlopende bouw- en andere materialen worden gebruikt die in contact (kunnen) komen met het oppervlaktewater of met regenwater dat (indirect) wordt afgevoerd met het oppervlaktewater.

#### *Gemeentelijk Rioleringsplan Weesp (versie III 2007-2012)*

Dit strategische beleidsdocument heeft tot doel de samenhang tussen de verschillende activiteiten op het gebied van stedelijk (afval)water en rioleringen en de daarvoor benodigde kosten te verduidelijken. De belangrijkste doelen in het plan zijn:

- doelmatige inzameling van al het afvalwater;
- doelmatig transport naar de zuiveringsinrichting;
- voorkomen van vuiluitworp naar het oppervlaktewater;
- voorkomen van vuiluitworp naar bodem en grondwater;
- voorkomen van wateroverlast.

Vanaf 2009 mag er niet meer ongezuiverd geloosd worden. Dit houdt in dat er ook in het gebied buiten de bebouwde kom riolering moet worden aangelegd, dan wel dat er – mits daarvoor ontheffing is verleend door de provincie – individuele oplossingen (in de vorm van moderne septic tanks) worden gerealiseerd.

*Verhard oppervlak*

Het bebouwd oppervlak bedraagt in de nieuwe situatie circa 575 m<sup>2</sup>. Daarnaast wordt op een deel van het terrein verharding aangelegd, aan de voorzijde van de nieuwe bebouwing. De oppervlakte hiervan bedraagt circa 200 m<sup>2</sup>. Het terrein aan de achterzijde van de moskee wordt onverhard ingericht, waarbij beplanting wordt aangebracht. Daarmee wordt circa 775 m<sup>2</sup> aan nieuwe verharding aangebracht.

Met de voorgenomen ontwikkeling verdwijnt echter ook de bestaande verharding (bebouwing en pleintje). In de toekomstige situatie zal dit terrein onverhard worden ingericht. Per saldo bedraagt de toename in verhard oppervlak daarmee 295 m<sup>2</sup> (775 - 480). Daarmee ligt de toename in verhard oppervlak ruim onder de grens van 1.000 m<sup>2</sup> als gesteld door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Er bestaat dus geen noodzaak tot het compenseren van verhard oppervlak in de vorm van oppervlaktewater.

Hemelwater wordt in de toekomstige situatie gescheiden afgevoerd van het afvalwater. In de gemeente Weesp is voornamelijk een gemengd rioolstelsel aanwezig. Het heeft daarom de voorkeur hemelwater te laten infiltreren in de bodem of af te voeren naar oppervlaktewater in de omgeving. Ten noorden van het plangebied, op een afstand van circa 20 meter, is een watergang aanwezig. Het betreft een primaire watergang, die middels een duiker verbonden is met de watergang langs de Nijhoffstraat / van Rhijnstraat. In figuur 4.3 is een weergave van het watersysteem in de omgeving van het plangebied weergegeven.

water<sup>net</sup>

Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend © 2012  
Alle rechten voorbehouden

Naam:  
Datum: 04-09-2013  
Schaal: 1:2,080

blad 23 van 32

*Afstemming waterschap*

De voorgenomen ontwikkeling is op 26 juli 2013 ter beoordeling voorgelegd aan Waternet. Op 4 september 2013 is door Waternet (per e-mail) aangegeven dat de ontwikkeling geen negatieve invloed heeft op de waterhuishouding. De betreffende e-mail is als bijlage 3 opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

**4.9.4 Conclusie**

Aan de eisen van het waterschap kan worden voldaan. Er hoeft geen watervergunning aangevraagd te worden. Het aspect water vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 5 Uitvoerbaarheid

### 5.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de realisatie van de plannen komen voor rekening van de initiatiefnemer, die daarvoor de benodigde budgetten heeft gereserveerd. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een risicoanalyse planschade uitgevoerd. De risicoanalyse planschade is opgenomen als bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing. In de risicoanalyse wordt geconcludeerd dat de voorgenomen planologische wijziging voor de nieuwbouw en uitbreiding van de moskee aan de M. Nijhoffstraat 1a te Weesp tot een zeer beperkt planologisch nadeel voor de omliggende woningen aan de Papelaan en M. Nijhoffstraat leidt. De te verwachten schade blijft beneden de 2% van de oorspronkelijke waarde van de objecten. Daarmee is geen sprake van vergoedbare planschade uit hoofde van artikel 6.1 e.v. Wro.

Voorts is in verband met de voorgenomen ontwikkeling beoordeeld of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Bro

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- *de bouw van een of meer woningen;*
- *de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;*
- *de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte met één of meer woningen;*
- *de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;*
- *de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte bedraagt;*
- *de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup>.*

(Bron: Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro)

Met de omgevingsvergunning en bijbehorende ruimtelijke onderbouwing wordt de bouw van een nieuwe moskee mogelijk gemaakt. Daarmee is sprake van een bouwplan als bedoeld in het Bro. Gelet hierop is de gemeente verplicht een exploitatieplan vast te stellen. De gemeenteraad kan op basis van art. 6.12, tweede lid Wro juncto artikel 6.2.1 a Bro Wro echter besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen. In relatie tot dit project doet deze omstandigheid zich voor, omdat:

- het totaal der exploitatiebijdragen dat met toepassing van artikel 6.19, van de wet kan worden verhaald, minder bedraagt dan € 10.000,
- er geen verhaalbare kosten zijn als bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f;
- de verhaalbare kosten, bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen betreffen.

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp voor de nieuwe moskee past binnen het ruimtelijk kader zoals op 8 november 2012 door de gemeente vastgesteld. In de raadsvergadering hebben diverse raadsleden zich positief uitgelaten over de voorgenomen ontwikkeling en de verbetering voor de buurt die daarmee plaatsvindt.

Het verzoek om een omgevingsvergunning (het ontwerpbesluit inclusief bijbehorende stukken) zal gedurende zes weken ter inzage gelegen worden zodat zienswijzen gegeven kunnen worden. Tevens zullen de overleginstanties in de gelegenheid gesteld worden om te reageren.

De ingekomen reacties zullen door het gemeentebestuur betrokken worden bij het definitieve besluit omtrent medewerking aan dit initiatief.

## **Bijlage 1 - Verkennend bodemonderzoek**

## Bijlage 2 - Kwantitatieve risicoanalyse (QRA) spoorlijn Amsterdam-Weesp

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en resultaten weergegeven voor de QRA die is uitgevoerd voor de spoorlijn Amsterdam-Weesp die direct naast het bestemmingsplan Leeuwendveld III/IV is gelegen. Voor de volgende twee scenario's is een berekening uitgevoerd:

- Autonome situatie, dat wil zeggen de huidige situatie;
- Plansituatie, of te wel de situatie na realisatie van het stedenbouwkundig ontwerp Leeuwendveld III en IV.

### Berekeningsmodel

Het risico van het transport is berekend met de *Risico Berekenings Methodiek-II* versie 1.3 (RBM II). Dit programma is ontwikkeld voor evaluatie van risico's van het transport van gevaarlijke stoffen. Met dit programma kan het plaatsgebonden risico en groepsrisico veroorzaakt door het transport berekend worden. Voor de berekening zijn de volgende gegevens relevant:

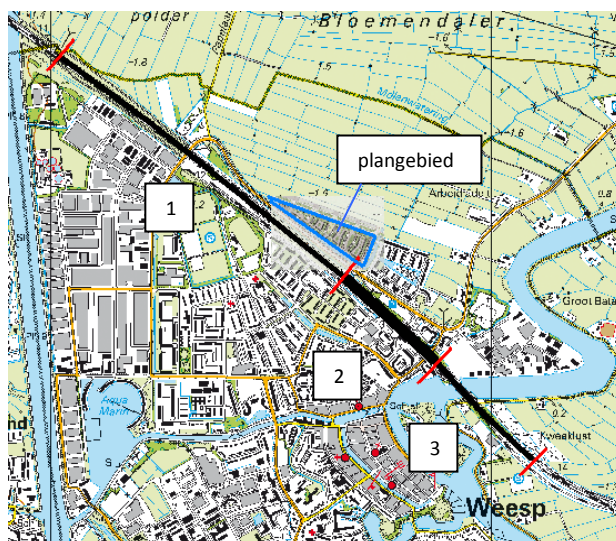
- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen en de aard van de stoffen;
- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een mogelijk ongeval;
- De faalfrequentie, dit is de kans op een ongeval.

### Transportintensiteit

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een spoortraject met een lengte van circa 2,7 kilometer gedefinieerd. Het traject is zo gekozen dat het plangebied in het midden van het traject geprojecteerd ligt en het traject aan weerszijden van het plangebied 1000 meter doorloopt. In tabel 4.1 zijn de kenmerken van het traject opgenomen. Voor een overzicht van de deeltrajecten wordt verwezen naar figuur 4.1.

Tabel 4.1: Overzicht trajectgegevens

| Deeltraject | Type spoortraject | Breedte  | Wissel | Frequentie            |
|-------------|-------------------|----------|--------|-----------------------|
| Deel 1      | Hoge snelheid     | 24 meter | ja     | $6,072 \cdot 10^{-8}$ |
| Deel 2      | Hoge snelheid     | 49 meter | ja     | $6,072 \cdot 10^{-8}$ |
| Deel 3      | Hoge snelheid     | 24 meter | ja     | $6,072 \cdot 10^{-8}$ |



Figuur 0.1: ligging deeltrajecten van het spoor

Ten aanzien van de vervoerscijfers van het doorgaande vervoer is uitgegaan van de transportcijfers volgens de 'Basisnettabellen spoor'. Vanaf 20 juli 2012 is de tabel met afstanden en vervoerscijfers Basisnet spoor in de circulaire opgenomen.

**Tabel 4.2:** Overzicht vervoerscijfers gevaarlijke stoffen traject Amsterdam - Weesp volgens basisnet

| Stofcategorie | Stofaanduiding                              | Transportintensiteiten/jaar | Invloedsgebied [meter] |
|---------------|---------------------------------------------|-----------------------------|------------------------|
| A             | Brandbare gassen (propan)                   | 1.140                       | 460                    |
| B2            | Toxische gassen (ammoniak)                  | 910                         | 995                    |
| B3            | Zeer toxische gassen (chloor)               | 0                           | > 4.000                |
| C3            | Brandbare vloeistoffen (benzine)            | 6.020                       | 35                     |
| D3            | Toxische vloeistoffen (acrylnitril)         | 1.110                       | 375                    |
| D4            | Zeer toxische vloeistoffen (fluorwaterstof) | 180                         | > 4.000                |

Overige uitgangspunten:

- 33% van het transport van gevaarlijke stoffen vindt overdag plaats, de overige 67% 's nachts. 71,4% van het transport van gevaarlijke stoffen vindt gedurende de werkweek plaats en de rest in het weekend. (defaultwaarden)
- Het berekeningsmodel kent een basis faalfrequentie van  $2,77 \cdot 10^{-8}$  voor doorgaand spoor waarop gereden mag worden met een hoge snelheid (meer dan 40 km/ uur). De aanwezigheid van wissels doet de mogelijke kans op een ongeval toenemen. De faalfrequentie dient in die gevallen verhoogd te worden. Conform basisnet is de overwegtoeslag niet toegepast.<sup>1</sup>
- Ten aanzien van de berekeningen met bovengenoemde cijfers is het scenario Warme BLEVE van toepassing vanwege de combinatie brandbaar/toxisch gas (A en B2) en brandbare vloeistoffen (C3) in bonte treinen. In het rekenprogramma RBM II moet een factor voor het aantal C3-wagens worden ingevuld ten behoeve van dit scenario. Deze factor is voor de stofcategorie A 0 (omdat er warme-BLEVE-vrije treinen worden benut in het Basisnet voor stofcategorie A). Voor de stofcategorie B2 is deze niet per definitie 0: deze is 0.84 conform 'Basisnettabellen spoor'.
- Weerstation Schiphol

### Invloedsgebied

Over het spoortraject worden brandbare vloeistoffen, brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen vervoerd. Het invloedsgebied varieert daarmee van 35 meter tot > 4.000 meter, zie ook tabel 4.2. De ontwikkelingen in het plangebied liggen gedeeltelijk of geheel binnen het invloedsgebied van de verschillende stofcategorieën die over het spoor vervoerd worden met betrekking tot een BLEVE of een toxische scenario. De nieuwe ontwikkelingen bevinden zich niet binnen het invloedsgebied van een plasbrand.

### Inventarisatie van de Personendichtheden

Voor de inventarisatie is uitgegaan van de bestemmingsplannen die zijn weergegeven op de website ruimtelijkeplannen.nl. Het gebied aan de noordzijde van het plangebied is niet op ruimtelijkeplannen.nl weergegeven, het is een landelijke gebied met enkele agrarische bedrijven.

Tot 300 meter aan weerszijden van de spoorlijn zijn de personendichtheden nauwkeurig geïnventariseerd. Vanaf 300 meter zijn de personendichtheden globaal geïnventariseerd. Hiermee wordt ruim voldaan aan de gestelde zone van 200 meter die in de cRvgs wordt aangegeven. De inventarisatie is gedaan op basis van bestemmingsplancapaciteit en het stedenbouwkundig ontwerp (plangebied). De bevolkingsaantallen zijn (zoveel als mogelijk) gebaseerd op aannames uit de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (2007) en de PGS 1, deel 6. De dag/nacht- en binnen/buitenfracties zijn gebaseerd op kengetallen zoals standaard vastgelegd. Voor een uitgebreide weergave van de ingevoerde bevolkingsvlakken wordt verwezen naar bijlage B.

<sup>1</sup> In het kader van het Basisnet is aangegeven dat de correctiefactor voor overwegen ( $0,8 \times 10^{-8}$ ) foutief is afgeleid en circa een factor 10 lager is en derhalve verwaarloosd kan worden. Zie voor een nadere toelichting bijlage 2 van *Uitgangspunten Risicoberekeningen Basisnet Spoor per 1 juni 2008*, AVIV juli 2008.



## Resultaten QRA

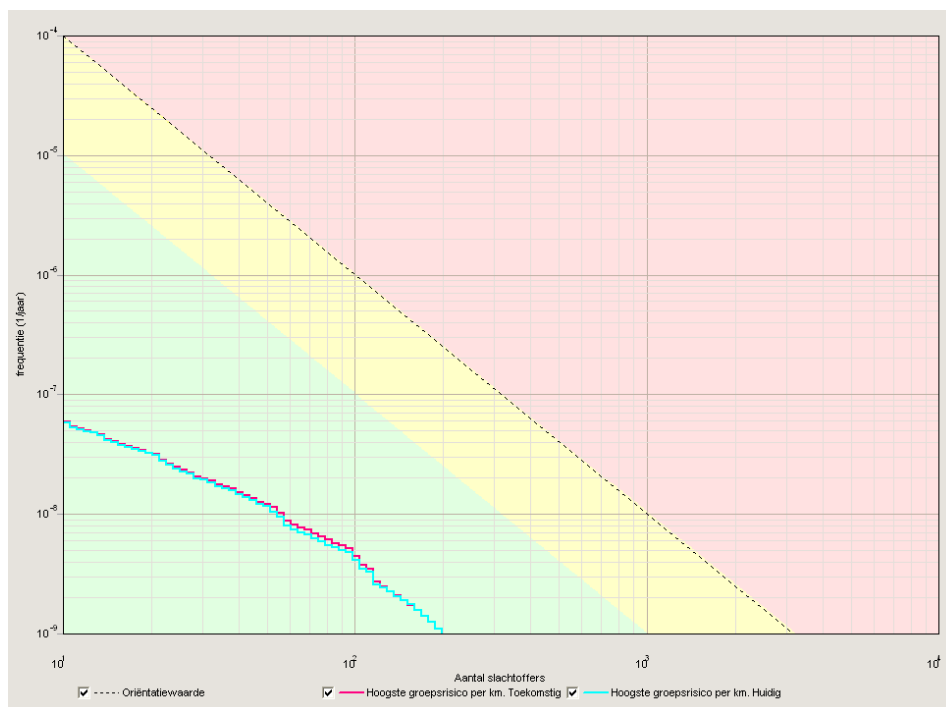
Het risico van het doorgaande treinverkeer ontstaat door de passage van wagons beladen met gevaarlijke stoffen en de aanwezigheid van personen in de omgeving. In de rest van dit hoofdstuk staan de uitkomsten van de berekeningen die zijn uitgevoerd met het programma RBM II.

### Veiligheidszone (plaatsgebonden risico)

Vanuit de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' worden veiligheidszones voor spoor aangegeven. Voor dit deel van de spoorlijn bedraagt deze 1 tot 7 meter gemeten vanuit het midden van de weg. Binnen deze afstand worden geen kwetsbare objecten gerealiseerd. De veiligheidszone levert geen belemmering op voor de realisatie van het plan.

### Omvang groepsrisico

Ter hoogte van de zone waar het bestemmingsplan tegen de spoorlijn aan is gelegen is voor één kilometer spoor het groepsrisico voor zowel de huidige als de toekomstige situatie berekend.



**Figuur 0.2:** omvang van het groepsrisico (Huidig = blauw, PLAN = rood)

De gestippelde lijn komt overeen met de oriëntatiewaarde en heeft voor het product  $fN^2$  een vaste waarde van 0,01.

In figuur 4.2 is de omvang van het groepsrisico voor zowel de autonome situatie (blauw) als de plansituatie (rood) en de ligging ten opzichte van de oriëntatiewaarde weergegeven. Op de x-as is het **aantal** potentiële dodelijke slachtoffers weergegeven; op de y-as is de bijbehorende **kans** op gelijktijdig direct overlijden als gevolg van de calamiteit weergegeven. In tabel 4.3 zijn de overschrijdingsfactoren weergegeven.

**tabel 0.3:** Kenmerken van het berekende groepsrisico

|   | GR-berekening                           | Normwaarde (N:F)                   | Max N (F)                      | Max F (N)                   | Overschrijdingsfactor        |
|---|-----------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| 1 | huidig: hoogste groepsrisico per km     | 0,00005 (98; $4,8 \cdot 10^{-9}$ ) | 199<br>( $1,1 \cdot 10^{-9}$ ) | $5,8 \cdot 10^{-8}$<br>(11) | 0,005<br>bij 98 slachtoffers |
| 2 | toekomstig: hoogste groepsrisico per km | 0,00005 (98; $5,2 \cdot 10^{-9}$ ) | 199<br>( $1,1 \cdot 10^{-9}$ ) | $5,9 \cdot 10^{-8}$<br>(11) | 0,005<br>bij 98 slachtoffers |

De overschrijdingsfactor wordt in RBMII gedefinieerd als de maximale waarde van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde. De maximale waarde wordt berekend als het product van de frequentie met het kwadraat van het aantal slachtoffers. Een normwaarde  $> 0,01$  ( $\times 100$ ) betekent een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Bij deze overschrijdingsfactor wordt tevens het daarbij horende aantal slachtoffers vermeld.

Uit figuur 4.2 blijkt dat het groepsrisico in beide scenario's onder de oriëntatiewaarde ligt. Als gevolg van de planontwikkeling neemt het groepsrisico iets toe.

### **PAG**

Het spoor Amsterdam - Weesp kent een plas aandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Dit betekent dat er binnen 30 meter van het spoor rekening gehouden dient te worden met plasbranden als gevolg van een calamiteit met brandende vloeistoffen zoals benzine. Bij voorkeur vinden ontwikkelingen buiten deze zone plaats, lokaal maatwerk is echter mogelijk.

De ontwikkelingen binnen Leeuwendveld II en IV vinden op circa 55 meter en verder van het spoor plaats. Dit betekent dat de ontwikkelingen buiten het PAG ligt.

## **Bijlage 3 - Advies Waternet**

## **Bijlage 4 - Risicoanalyse planschade**