

Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. de realisatie van een moskee Prinses Irenestraat 3 – Nieuwerkerk aan den IJssel



30 december 2020,
Aangepast 6 april 2021.

Inhoudsopgave

1 – Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Ligging en begrenzing planlocatie.....	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan.....	6
2 – Beschrijving bestaande en toekomstige situatie.	8
2.1 Bestaande situatie	8
2.2 Toekomstige situatie	9
2.3 Stedenbouwkundige onderbouwing	13
3 - Beleidskader.....	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	17
3.3 Gemeentelijk beleid	18
4 - Uitvoeringsaspecten.....	20
4.1 Flora en Fauna en stikstofdepositie.....	20
4.2 Archeologie	23
4.3 Verkeer en parkeren.....	23
4.4 Luchtkwaliteit	24
4.5 Bodemkwaliteit	24
4.6 Geluidhinder.....	25
4.7 Bedrijven en milieuzonering.....	25
4.8 Kabels en Leidingen	25
4.9 Externe veiligheid	26
4.10 Water.....	27
5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
5.1 Economische uitvoerbaarheid	29
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	29

1 – Inleiding

1.1 Aanleiding

De stichting Islamitische Moskee Errahmane¹ bestaat sinds 1992 en is gevestigd in een gebouw aan de Pr. Irenestraat 3 te Nieuwerkerk aan den IJssel. Dit gebouw was voorheen in eigendom en in gebruik bij de lokale postduivenvereniging. In 2018/2019 is het gebouw met grond verworven door de Stichting Islamitische Moskee Errahmane (verder: de stichting/het stichtingsbestuur).

De stichting was voordien gevestigd in dezelfde buurt (Oranjewijk) in een klein gebouw aan de Pr. Bernhardstraat 7a in Nieuwerkerk a/d IJssel.

Het stichtingsbestuur is al geruime tijd bezig om voorbereidingen te treffen om op de huidige locatie het uit 1980 daterende en verouderde gebouw te vervangen door een nieuw gebouw, wat tegemoet komt aan de wensen van de islamitische gemeenschap in Nieuwerkerk aan den IJssel. De moskee heeft hoofdzakelijk een lokale functie, hetgeen blijkt uit de herkomst van de leden.

Het nieuwe gebouw moet de gebruiker meer mogelijkheden bieden voor de gewenste functie: islamitische gebedsruimte, met bijbehorende functies als wachtruimte en wasruimte (voor mannen en vrouwen).

In onderstaande tekening is het kadastrale perceel aangeduid: Nieuwerkerk aan den IJssel, sectie A, perceel 5305.

¹ De stichting heeft ten doel het verwerven, ter beschikking stellen en onderhouden van gebedsruimte ten behoeve van moslims, het begeleiden van moslims op het gebied van intermenselijke relaties, het geven van onderwijs aan kinderen en organiseren van culturele activiteiten voor mannen, vrouwen en kinderen en het verschaffen van informatie over de islam aan zowel moslims als niet moslims door middel van onderwijs, lezingen en gebedsdiensten (*bron: ANBI.nl*)



<p>12345 Deze kaart is noordgericht</p> <p>25 Perceelnummer</p> <p>Huisnummer</p> <p>— Vastgestelde kadastrale grens</p> <p>— Voorlopige kadastrale grens</p> <p>— Administratieve kadastrale grens</p> <p>— Bebouwing</p> <p>— Overige topografie</p> <p>Voor een eensludend uittreksel, Apeldoorn, 30 juni 2017 De bewaarder van het kadaster en de openbare registers</p>	<p>Schaal 1:500</p> <p>Kadastrale gemeente NIEUWERKERK AAN DEN RIJSEL</p> <p>Sectie A</p> <p>Perceel 5305</p> <p>Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend. De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.</p>	
--	---	--

Figuur 1 – Kadastrale situatie

1.2 Ligging en begrenzing planlocatie

Het bestaande gebouw is gelegen in de Oranjebuurt – een wijk uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. Het gebouw is in 1980 gebouwd ten behoeve van een accommodatie voor de plaatselijke postduivenvereniging.

In de directe nabijheid bevindt zich het N.S.-station. Direct naast het gebouw is ruimte om circa 6 auto's te parkeren op openbare grond. Onderstaande foto's geven een goed beeld van de huidige situatie.



Figuur 2 - Ingang gebouw vanaf parkeerterrein.



Figuur 3 - Zicht vanaf Pr. Irenestraat naar het zuiden.



Figuur 4 - Zicht vanaf de tegenoverliggende woningen aan de Pr. Irenestraat.



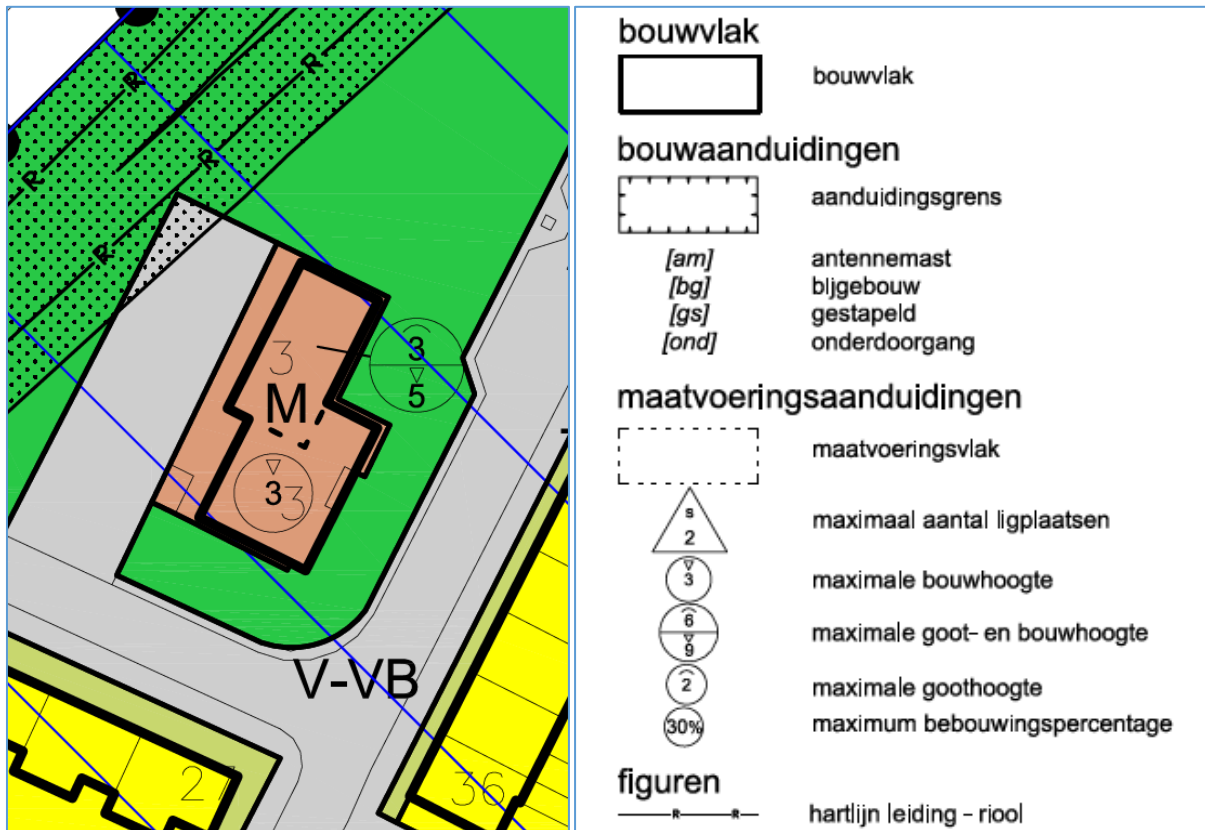
Figuur 5 - Parkeerterrein spoorzijde

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op de locatie is het bestemmingsplan 'Esse-Kleinpolder' (vastgesteld okt. 2012) van toepassing, met de bestemming 'maatschappelijk' en – direct grenzend aan het gebouw - de bestemmingen 'verkeer-verblijfsgebied', 'groen' en 'Leiding – riool'. De bestemming 'Maatschappelijk' voorziet in de mogelijkheid tot maatschappelijke dienstverlening. Daarin wordt – conform art. 1.55 van de planregels – onder verstaan: het verlenen van diensten in de medische, sociale, educatieve,

culturele, religieuze en administratieve sfeer en andere vormen van dienstverlening, die een min of meer openbaar karakter hebben. Een moskee valt derhalve onder deze definitie.

Het bouwvlak is direct rondom het huidige verenigingsgebouw gesitueerd. Goot- en bouwhoogte zijn 3 en 5 meter. Zie onderstaande uitsnede van de verbeelding van dit bestemmingsplan (figuur 6)



Figuur 6 - Vigerend bestemmingsplan Esse-Kleinpolder

Het nieuwbouwplan is in strijd met het bestemmingsplan: er wordt deels gebouwd in de bestemming Groen en het nieuwe gebouw wordt ook deels buiten het bouwvlak gerealiseerd. Het parkeren zal uitgebreid worden, waardoor ook hier strijdigheid met de bestemming Groen optreedt.

Medewerking aan het bouwplan is mogelijk door gebruikmaking van de zgn. uitgebreide procedure (Wabo – artikel 2.12, lid 1 onder a, juncto 3). Deze onderbouwing voorziet in het planologisch kader voor deze procedure.



Figuur 8 – Foto's huidige situatie

2.2 Toekomstige situatie

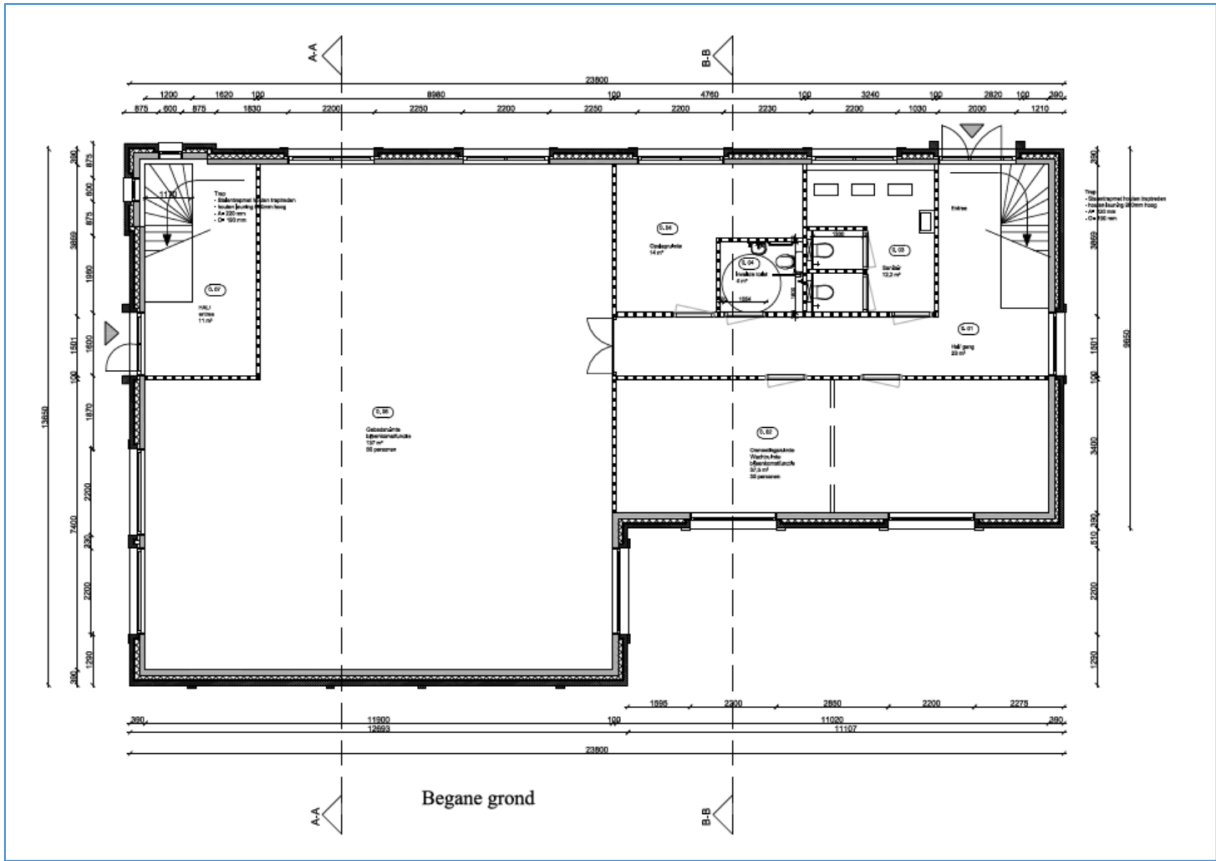
De stichting wil het gebouw aan de Pr. Irenestraat slopen en vervangen door een duurzaam gebouwd pand dat meer ruimte biedt om gebruikers te accommoderen

In essentie wordt het volgende voorgesteld:

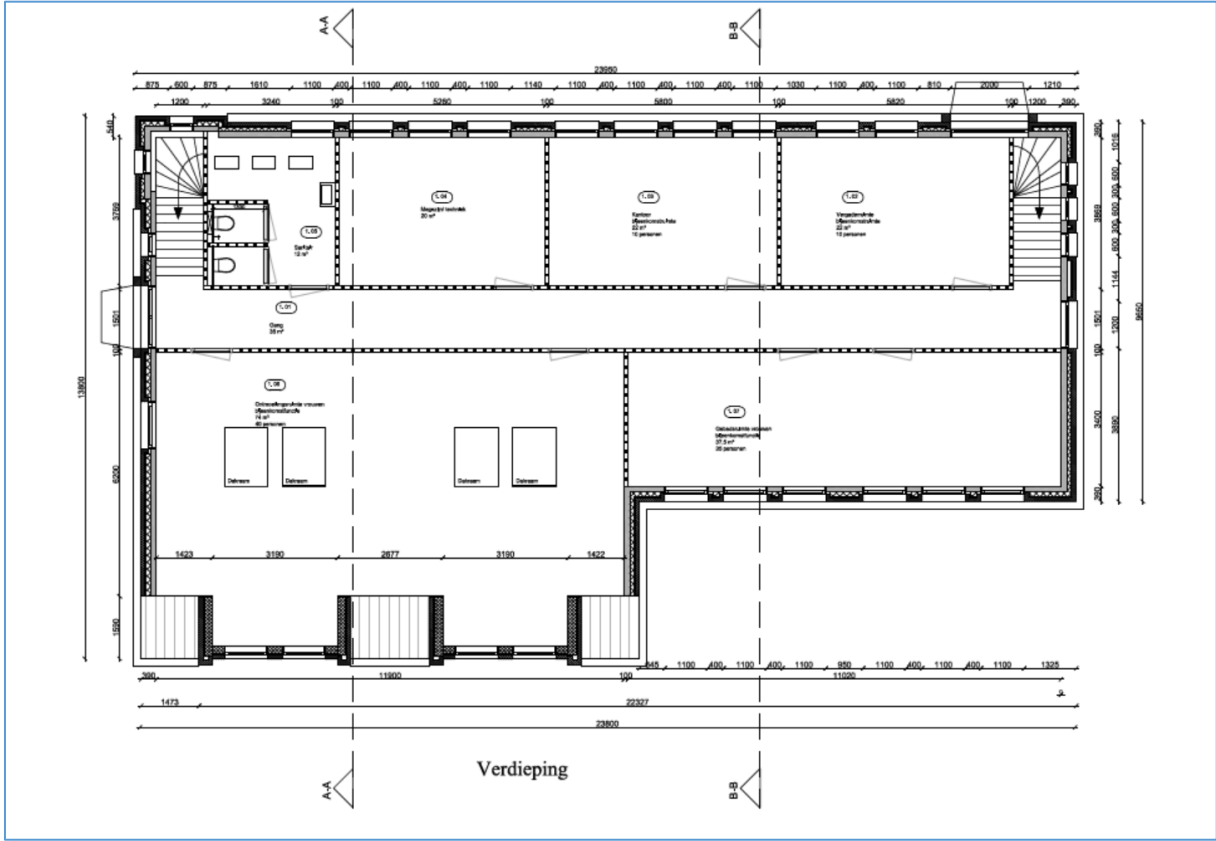
- Het op een duurzame wijze nieuw bouwen van een gebouw t.b.v. een islamitische stichting met bijbehorende functies als gebedsruimte, wachtruimte, wasruimte, kantoor-/vergader-ruimte, magazijn, sanitair en gangen;
- De entrees van het gebouw bevinden zich aan de spoorzijde (zoals in de huidige situatie) en aan de zijde van de Kon. Emmahof (de rechter zijgevel);
- Het realiseren van een verdieping met een maximale nokhoogte van 7.50 meter. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid voor een gebeds- en wachtruimte ruimte voor vrouwen, alsmede voor een kantoor/bijeenkomstruimte, een vergaderruimte en een magazijn/techniekrimte.

Het gebouw is ca. 500 m² groot en bestaat uit 2 gescheiden functies voor mannen en vrouwen op de begane grond en de verdieping, inclusief de bijbehorende wasruimten. In vergelijking met het bestaande gebouw wordt het nieuwe gebouw groter: ca 3.00 meter dieper (naar het noorden) en 3.00 meter breder (naar de spoorzijde).

In onderstaande figuren 9 en 10 is de nieuwe situatie aangegeven, terwijl in de figuren 11 en 12 een artist impressie is weergegeven.



Figuur 9 – plattegrond begane grond



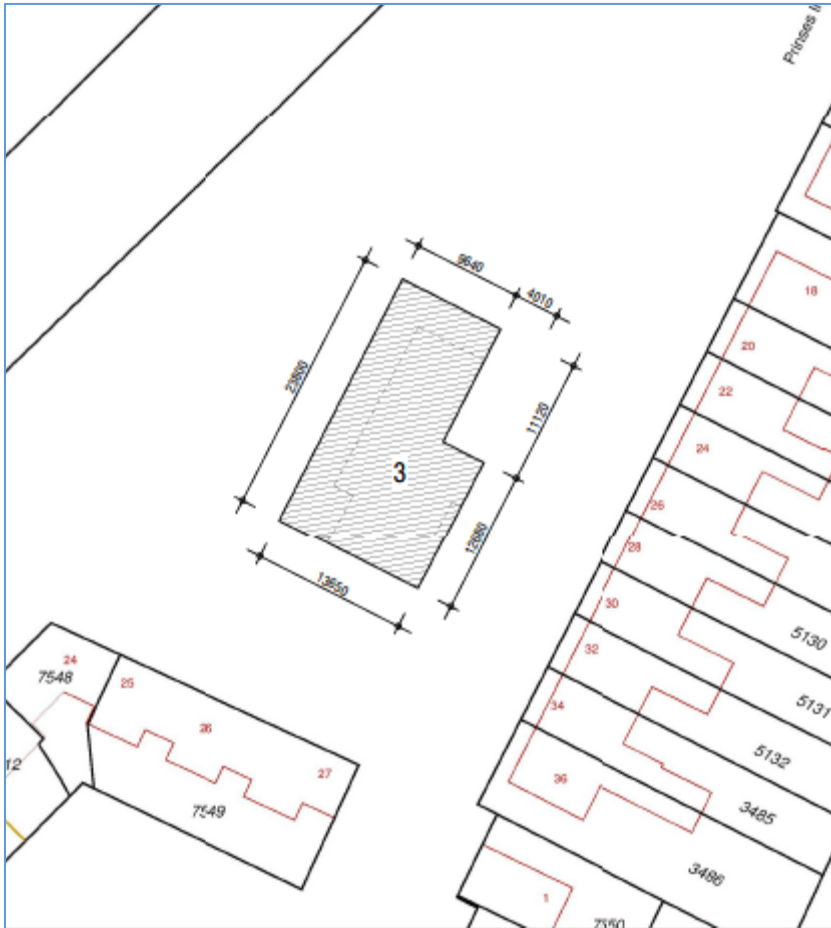
Figuur 10 – plattegrond verdieping



Figuur 11 – Impressie – zijde richting Pr. Irenestraat



Figuur 12 – Impressie – gebouw richting spoor



Figuur 13 - Plattegrond nieuwe situatie (stippellijn = bestaand gebouw)

Toelichting op het ontwerp:

- Er wordt een nieuw stichtingsgebouw gerealiseerd in 2 lagen (totaal ca. 500 m²);
- De nieuwbouw wordt max. 7,50 meter nokhoogte. Deze hoogte is nodig om een vrije verdiepingshoogte van 2.60 meter te kunnen realiseren;
- De oostgevel naar de straatzijde (Pr. Irenestraat) wordt met een schuine kap (met 2 dakkapellen) gebouwd. Dit doet recht aan de architectuur van de Oranjebuurt en heeft een positief effect op de zonlichttoetreding;
- Er komt een stoep van 1.2 meter breed (zie figuur 15) voorlangs het perceel;
- Er zijn 2 entrees van het gebouw: aan de zijde van het spoor en aan de zijde van de Kon. Emmahof;
- De omvang en lay-out van het parkeerterrein is afgestemd op de gemeentelijke parkeernormen. De parkeereis bedraagt 23 plaatsen (incl. 1 plaats voor minder-validen). De parkeerplaatsen worden gesitueerd tussen het nieuwe gebouw en de spoorloot, min of meer op de plek waar in de huidige situatie wordt geparkeerd;
- Rondom de parkeercoffer komt een groene omzoming;
- Voor de planontwikkeling zal een tweetal bomen moeten worden gerooid. Deze zijn niet aangemerkt als beeldbepalend. Ter vervanging zullen 2 nieuwe bomen worden geplant in de directe omgeving van het gebouw;
- Aan de kopse kanten van het gebouw komen 36 fietsparkeerplaatsen.

2.3 Stedenbouwkundige onderbouwing

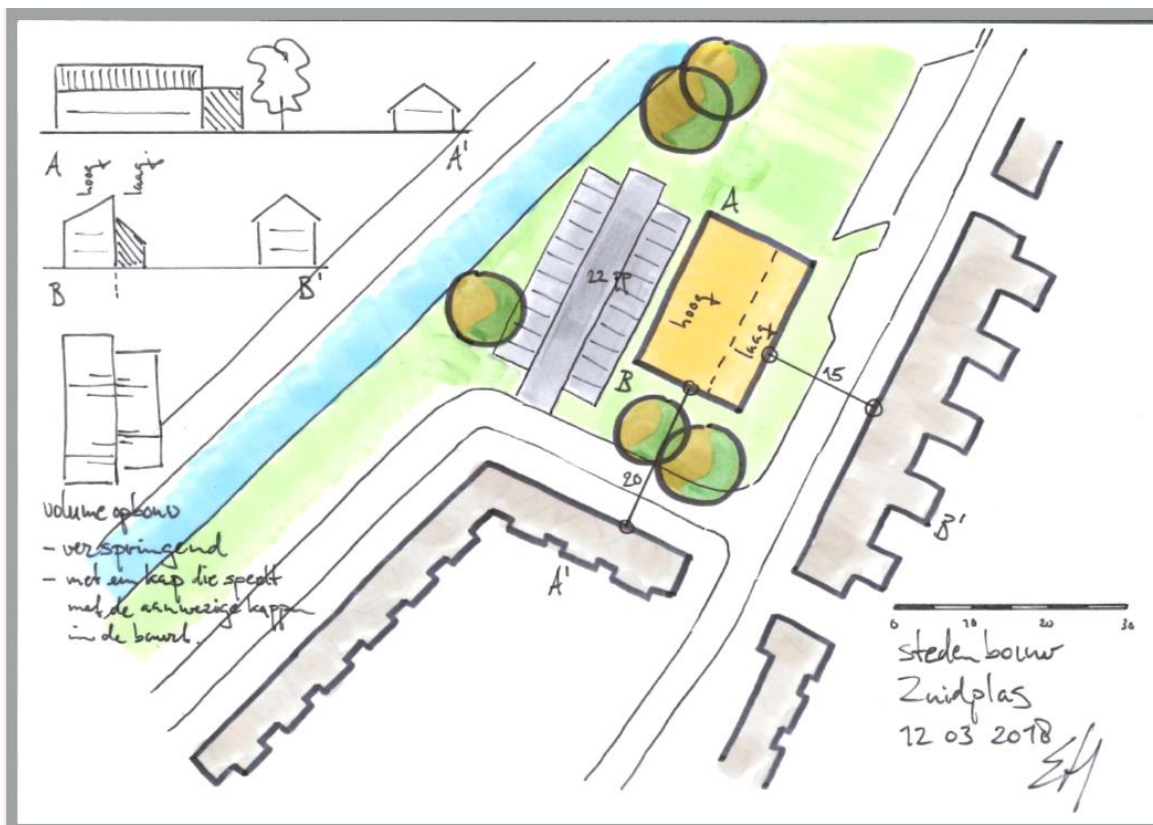
Er heeft enkele malen contact plaats gehad met de stedenbouwkundige van de gemeente Zuidplas. Deze heeft aangegeven dat de volgende aspecten van toepassing zijn:

- de hoogte, opbouw en vormgeving van de bestaande bebouwing;
- het aanwezige groen en de waarde daarvan;
- de wijze van parkeren;
- afstanden tot de bestaande bebouwing.

Voorts heeft de gemeente het volgende aangegeven.

De omgeving bestaat uit woningen met schuine kappen. Het gebouw zal dus afgedekt moeten worden met een kap. Een parkeercoffer met 23 pp. verscholen tussen het gebouw en de spoordijk is goed mogelijk.

Voor het realiseren daarvan dienen enkele bomen te worden gekapt. Om het groenbeeld te herstellen en de geparkeerde auto zo veel mogelijk aan het zicht te onttrekken zal er bij het plan een groeninpassingsplan gemaakt dienen te worden. In de figuur 14 is een en ander gevisualiseerd.



Figuur 14 – Stedenbouwkundige eisen

3 - Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is in het voorjaar van 2012 vastgesteld. De Structuurvisie vervangt een groot aantal verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de Nota Ruimte (2006), Structuurvisie Randstad 2040 en de Structuurvisie voor de snelwgomgeving (2008). Door onder andere nieuwe politieke accenten, veranderende economische omstandigheden, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen zijn de vigerende beleidsdocumenten gedateerd.

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Voor de middellange termijn (2028) kiest het Rijk drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur;
- b. Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast benoemt het Rijk 13 nationale belangen, waar het rijk verantwoordelijk voor is. Het betreft:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. Het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening, en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Toetsing plan

De SVIR is niet specifiek van toepassing op het plan.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als AMvB Ruimte, de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds wordt het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (SVIR). Op 31 december 2011 is het Barro voor wat betreft de eerste aspecten in werking getreden.

In het Barro zijn onder meer rijksvaarwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, buisleidingen, primaire waterkeringen, erfgoederen, kustfundamenten en diverse concrete nationale ruimtelijke projecten aangewezen als nationaal belang.

Met betrekking tot het bouwplan gelden geen nationale ruimtelijke belangen. Het plangebied heeft op grond van het Barro geen aanduiding verkregen. Doorvertaling van het Barro is daarom niet van toepassing.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Bij elk project dient allereerst te worden bepaald of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Dit is gedefinieerd als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Hiernaast dient te worden beoordeeld of het project ook gezien zijn schaal en aard moet worden getoetst aan de Ladder. Als sprake is van een stedelijke ontwikkeling, dan dient de toetsing aan de Ladder plaats te vinden.

Een (bestemmings-)plan gericht op stedelijke ontwikkeling moet worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierbij moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

Trede 1: de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;

Trede 2: in die behoefte wordt binnen het BSD (Bestaand Stads- en Dorpsgebied) voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins of;

Trede 3: indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen BSD van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die:

- a. gebruik maken van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld;
- b. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart (artikel 2.2.1. is van toepassing);
- c. zijn opgenomen in het Programma Ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Toetsing plan

Het bouwplan voorziet in een actuele lokale behoefte; regionale afstemming is niet aan de orde. Het plan is gelegen binnen Bestaand Stads- en Dorpsgebied. Daarmee voldoet het bouwplan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.5 Conclusie rijksbeleid

Het bouwplan past binnen de beleidskeuzes en de leidende principes uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het Barro en de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland (1 april 2019 in werking getreden) omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Hieraan wordt richting gegeven door het maken van samenhangende beleidskeuzes. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening.

De ruimtelijke hoofdstructuur toont de essentie en de samenhang van verschillende ruimtelijke beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie. Het integrale kaartbeeld van de ruimtelijke hoofdstructuur is opgebouwd uit de volgende kaartbeelden:

- het dagelijks stedelijk systeem, dat bestaat uit de stedelijke agglomeratie en de daarmee via hov (hoogwaardig openbaar vervoer) verbonden regiokernen;
- de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht;
- het logistiek-industriële systeem van mainport, greenports langs vaarwegen en zware infrastructuur;
- de samenhang van grote landschappelijke eenheden met de stedelijke agglomeratie;
- de groene ruimte en de groenblauwe structuur;
- het bodem- en watersysteem;
- energie.

Toetsing plan

Het bouwplan betreft een inpassing van een maatschappelijke voorziening van een kleine schaal. Het ruimtegebruik verandert weinig, omdat het bestaande gebouwtje wordt gesloopt en vervangen door een groter gebouw. In die zin is het bouwplan in lijn met de Omgevingsvisie Zuid-Holland.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Tegelijk met de Omgevingsvisie is de geconsolideerde Omgevingsverordening op 20 april 2019 in werking getreden. In de verordening stelt de provincie regels aan ruimtelijke ontwikkelingen. De Omgevingsverordening draagt bij aan het realiseren van de provinciaal ruimtelijke beleid zoals dat benoemd is in de Omgevingsverordening. De verordening omvat in aanvulling op de Omgevingsvisie toetsbare criteria waaraan planvorming moet voldoen.

Toetsing plan

In de Omgevingsverordening Zuid-Holland staan regels opgesteld met betrekking tot de realisatie van nieuwe ontwikkelingen. Het voorliggende bouwplan heeft een qua bestemming overwegend conserverend karakter.

3.2.3 Conclusie provinciaal en regionaal beleid

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan past binnen het provinciaal en regionaal beleid. Het betreft de gewenste herontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Zuidplas 2030

De structuurvisie Zuidplas 2030 - Ruimte voor dorps wonen in de Randstad is op 27 november 2012 vastgesteld door de raad van de gemeente Zuidplas. In de structuurvisie wordt de ruimtelijke visie tot 2030 weergegeven. De structuurvisie biedt een kader voor alle gebieds- en ruimtelijke opgaven die de gemeente in de komende decennia wil realiseren. De pijlers voor de gemeente Zuidplas richten zich met name op het open agrarisch landschap, grote woonopgaven, nieuwe werkgebieden en ruimte voor groen- en recreatie.

In de structuurvisie wordt de gemeentelijke visie op de thema's 'Wonen en Voorzieningen', 'Werken', 'Groen en Recreatie', 'Verkeer en Infrastructuur' en 'Milieu en Duurzaamheid' beschreven en in een themakaart weergegeven. De vijf themakaarten vormen als geheel de Structuurvisiekaart Zuidplas 2030. Figuur 16 geeft een uitsnede van de structuurvisiekaart weer.



Figuur 16 - Uitsnede structuurvisiekaart met planlocatie - omcirkeld (bron: gemeente Zuidplas)

Toetsing plan

Op de structuurvisiekaart is het plangebied aangeduid als Dorp of buurtschap. Het plan voor een voorziening als een moskee past in dit beleid.

3.3.2 Programma Duurzaamheid & Klimaatadaptatie 2019-2025

De gemeente Zuidplas heeft in het programma Duurzaamheid & Klimaatadaptatie 2019 – 2025 het doel gesteld om in 2050 een duurzame en toekomstbestendige gemeente te zijn. De gemeente Zuidplas wil echter verder kijken dan de energietransitie. Er wordt ook gekeken naar het veranderende klimaat en hoe gemeente Zuidplas een aantrekkelijke leefomgeving kan ontwikkelen

en behouden. Het programma Duurzaamheid & Klimaatadaptatie 2019 – 2025 bestaat uit de volgende thema's

1. *Energie en warmte*: het besparen van energie, het opwekken van hernieuwbare energie en de bebouwde omgeving loskoppelen van aardgas.
2. *Klimaatadaptatie*: inrichten van de openbare ruimte om de gevolgen van klimaatverandering te beperken.
3. *Circulaire economie*: Het bestaande lineaire systeem omzetten naar een nieuw circulair systeem.
4. *Leefomgeving*: De leefomgeving wordt vooral vorm gegeven in de inrichting van de fysieke (openbare) buitenruimte door beplanting en gebruik van materialen. Voor een gezonde leefomgeving is een goede kwaliteit van bodem, lucht en water van belang.

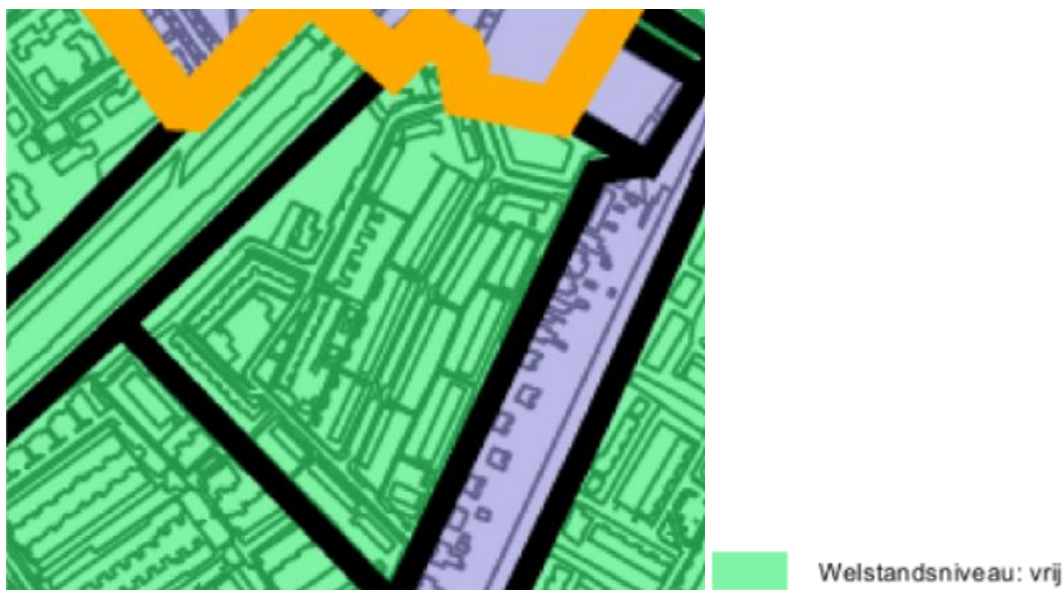
Toetsing plan

In het bouwplan wordt zoveel als mogelijk ingespeeld op duurzaamheidsdoelstellingen. Dat uit zich onder meer in:

- *Energiebesparing*: het plaatsen zonnepanelen op het dak of de schuine gevel van het gebouw.
- *Gasloos bouwen* – dit is mede afhankelijk van rijksbeleid;
- *Verminderen autogebruik* door het stimuleren van bezoekers om lopend, per fiets of openbaar vervoer te komen; Het stichtingsbestuur zal dit in haar communicatie benadrukken
- Beperken *watergebruik* in het pand;
- *Klimaat*: overlast bij piek-neerslagen van regen beperken door toepassen van water-doorlatende tegels op het parkeerterrein.

3.3.3 Welstandsnota 2015

Het plangebied is volgens de Welstandsnota 2015 welstandsvrij.



Figuur 17 – Welstandsnota Zuidplas

4 - Uitvoeringsaspecten

4.1 Flora en Fauna en stikstofdepositie

Flora en Fauna

In opdracht van de stichting is een quickscan Ecologie uitgevoerd².

De geplande ingrepen (sloop/verbouw gebouw, uitbreiden parkeerterrein, kap bomen, herinrichten terrein) vergen natuuronderzoek om mogelijke bedreiging van (verblijfplaatsen van) zwaarder beschermde soorten flora en fauna vast te stellen. Bij eventuele aanwezigheid van zwaarder beschermde flora of fauna dient vervolgens een ontheffing te worden aangevraagd, dit alles volgens de Wet natuurbescherming (Wnb).

Natuurnetwerk Nederland:

Het werkgebied valt buiten het NNN of bijzondere weidevogelgebieden waarmee die betreffende regelgeving niet van toepassing is.

De conclusies uit dit onderzoek luiden als volgt.

In samenhang tussen literatuuronderzoek, veldverkenning en habitatbeoordeling kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1) Vigerende regelgeving gebiedsbescherming

- Op de planlocatie is géén regelgeving met betrekking tot de 'externe werking' Natura 2000 van toepassing;
- Het plangebied vormt géén onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland of van bijzondere weidevogelgebieden.

2) Uitsluitingen

Beschermde vaatplanten en de in de regio geregistreerde Rugstreeppad en Ringslang kunnen op de werklocatie op basis van de ongeschikte habitatcondities worden uitgesloten.

Jaarrond beschermde nesten in bomen zijn afwezig, dus deze groep kan eveneens worden uitgesloten.

Aangezien de spoorloot niet in de werkzaamheden wordt betrokken kunnen ook de geregistreerde waterorganismen van effecten worden uitgesloten.

3) Vereist veldonderzoek

Indien de bebouwing wordt gesloopt, dan wel gerenoveerd, is nader veldonderzoek nodig naar vleermuisgebruik. Als dit (zoals bij sloop) ook het pannendak betreft is tevens veldonderzoek naar Huismus en Gierzwaluw nodig.

4) Overige broedvogels

Hierbij is uitsluitend onderzoek vereist indien in het broedseizoen struiken worden verwijderd of bomen worden gekapt: dat vergt kort voorafgaand aan die ingreep, nadere broedvogelcontrole. Broedende vogels mogen niet worden verstoord.

² Quick scan Natuurwetgeving – GroenTeam Moordrecht, 26 maart 2018.

5) Zorgplicht m.b.t. overige, 'vrijgestelde' soorten

Er zijn in het werkgebied wellicht enkele vrijgestelde kleine zoogdieren en/of amfibieën te verwachten, waartoe de wettelijke zorgplicht in acht moet worden genomen. Deze zorgplicht is eveneens van toepassing op fauna welke niet is beschermd.

Vervolgonderzoek vleermuis, huismus en gierzwaluw

Uit de conclusies blijkt, dat vervolgonderzoek noodzakelijk is naar vleermuisgebruik, eventueel ook naar de Huismus en de Gierzwaluw.

Dit vervolgonderzoek heeft in 2019 plaatsgevonden³. Het vervolgonderzoek heeft als doel om de volgende vragen te beantwoorden:

- Welke beschermde functies van vleermuizen, gierzwaluwen en huismussen zijn aanwezig in het plangebied?
- Leidt de voorgenomen ingreep tot overtreding van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming, met betrekking tot de genoemde soorten?
- Welke eventuele vervolg stappen zijn noodzakelijk om de voorgenomen werkzaamheden uit te voeren binnen de kaders van de Wet natuurbescherming?

De toetsing aan de Wet Natuurbescherming levert het volgende resultaat op

Huisumus

Het plangebied heeft geen essentiële functie binnen het leefgebied van huismussen. In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van huismussen aanwezig. Wezenlijke negatieve effecten op door de Wet natuurbescherming beschermde functies van huismussen zijn niet te verwachten. Overtreding van de Wet natuurbescherming met betrekking tot beschermde functies van huismussen kan worden uitgesloten.

Gierzwaluwen

Het plangebied heeft geen essentiële functie binnen het leefgebied van gierzwaluwen. In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van gierzwaluwen aanwezig. Wezenlijke negatieve effecten op door de Wet natuurbescherming beschermde functies van gierzwaluwen zijn niet te verwachten. Overtreding van de Wet natuurbescherming met betrekking tot beschermde functies van gierzwaluwen kan worden uitgesloten.

Vleermuizen

Het plangebied heeft geen essentiële functie binnen het leefgebied van vleermuizen. In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Wezenlijke negatieve effecten op door de Wet natuurbescherming beschermde functies van vleermuizen zijn niet te verwachten. Overtreding van de Wet natuurbescherming met betrekking tot beschermde functies van vleermuizen kan worden uitgesloten.

Conclusie nader onderzoek

Het kan uitgesloten worden dat er beschermde functies van huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen aanwezig zijn in het plangebied. Overtreding van de Wet natuurbescherming met betrekking tot beschermde functies van gierzwaluwen, huismussen en vleermuizen kan worden uitgesloten.

³ Vervolgonderzoek Pr. Irenestraat 3 – Jansen & Jansen Groenadviesbureau Holten, 24 sept. 2019.

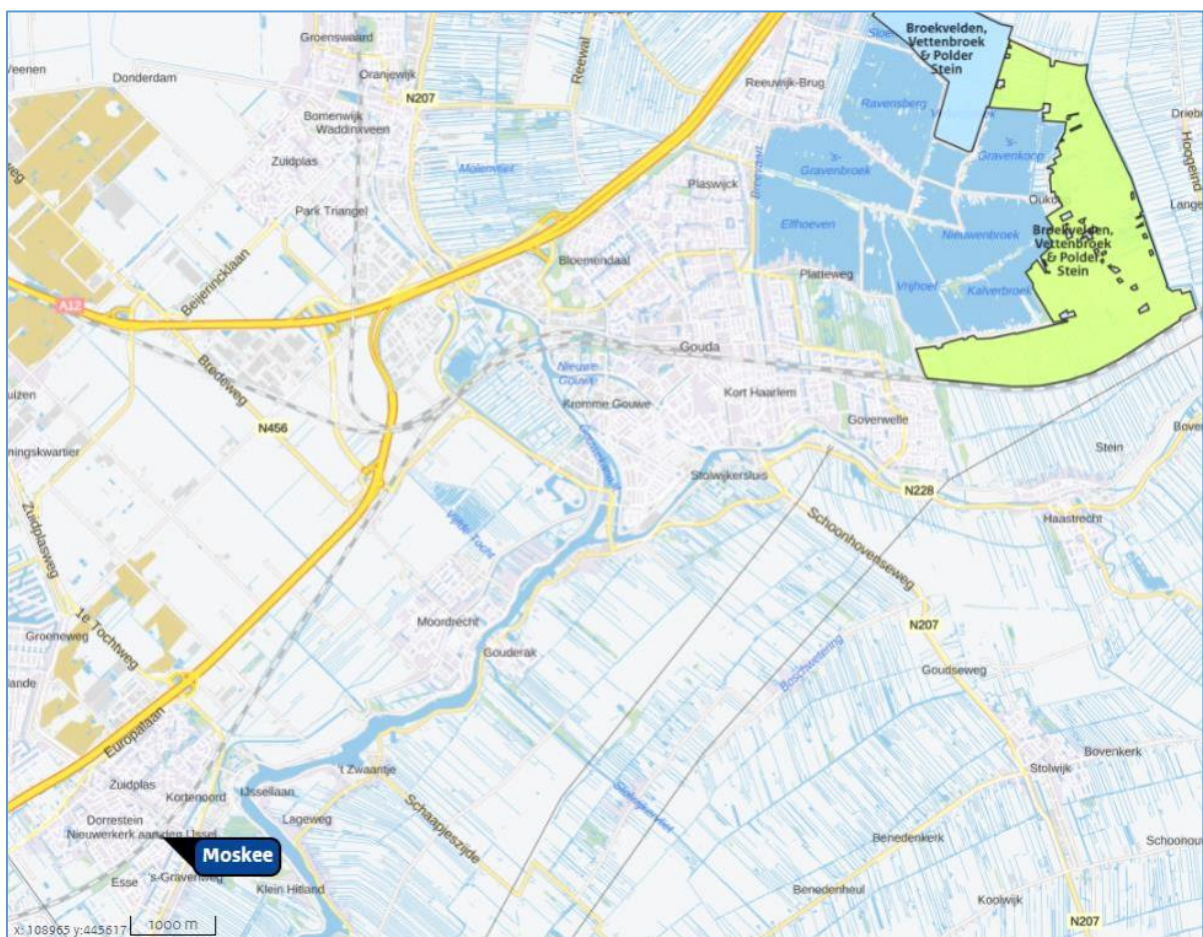
Stikstofdepositie

In het kader van de bouwontwikkeling is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het bouwvoornemen.⁴ Het projectgebied ligt op circa 19 kilometer afstand van stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in het Natura 2000-gebied “Nieuwkoopse plassen en de Haak.”

Dichterbij gelegen Natura 2000-gebieden zoals “Boezems Kinderdijk” (8,5 km) en “Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein” (10,8 km), bevatten formeel geen stikstofgevoelige habitats en leefgebieden.

Vooruitlopend op een mogelijke aanwijzing (van delen van) Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein tot stikstofgevoelige habitat, wenst het bevoegd gezag dat stikstof op dit gehele Natura 2000 gebied getoetst wordt.

In figuur 18 zijn het projectgebied en het Natura 2000-gebied “Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein” zwart omlijnd weergegeven.



Figuur 18 - Situering plangebied t.o.v. Natura 2000 (bron: AERIUS Calculator)

Conclusies

Langelaar Milieuadvies heeft onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op nabijgelegen kwetsbare natuurgebieden ten gevolge van het voornemen om aan de Prinses Irenestraat 3 in Nieuwerkerk aan den IJssel een nieuwe moskee te bouwen.

Het nieuwe gebouw komt in de plaats voor het uit 1980 daterende en verouderde gebouw.

⁴ Memo Onderzoek stikstofdepositie – Langelaar Milieuadvies d.d. 30 dec. 2020, kenmerk 20109.01 (met 4 bijlagen)

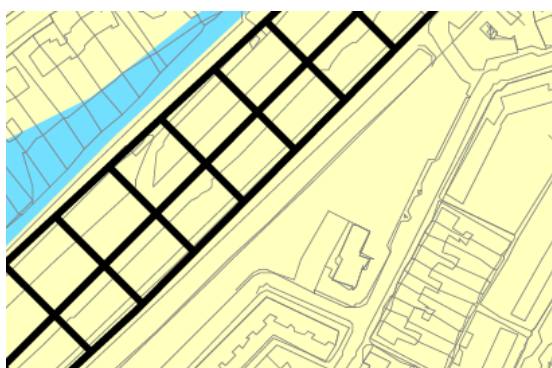
Uit het uitgevoerde onderzoek stikstofdepositie blijkt dat zowel de inzet van machines en transportbewegingen in de aanlegfase als verkeer in de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositietoename die groter is dan 0,00 mol/ha/jr op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden en in het Natura 2000 gebied “Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein” waar formeel nog geen stikstofgevoelige habitats en leefgebieden zijn aangewezen.

Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000- gebieden door stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Er is geen vergunningplicht op grond van de Wet Natuurbescherming ten gevolge van stikstof-toename.

4.2 Archeologie

De planlocatie ligt in een gebied met een lage archeologische verwachting. Nader onderzoek is niet vereist.



Figuur 19 – Archeologische Beleidskaart Zuidplas

4.3 Verkeer en parkeren

Het bouwplan dient getoetst te worden aan de nieuwe nota Parkeernormen van de gemeente. De planlocatie ligt in de zgn. zone B (rest bebouwde kom).

Bidplaatsen	Norm	Benodigd
80	0,2	16
35	0,2	7
<i>Totaal</i>		23

Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met fietsparkeren. Daarbij is de CROW-leidraad van toepassing.

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Tabel 15. Fietsparkeercijfers voor gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	4-10	locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	2-7	locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/ crematorium		5	3-8	gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	1-2	100 m ²	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	0,3-0,7	100 m ²	
Kerk/moskee		40	22-62	100 zitplaatsen	Protestanten fetsen meer dan katholieken. Moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	0,3-0,7	100 m ² bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	0,4 0,4 0,2	0,2-0,7 0,2-0,6 0,1-0,4	100 m ² bvo	Grote aantallen

Figuur 20 – CROW-norm fietsparkeeren

Gezien de zeer lokale functie en gebaseerd op ervaringscijfers wordt in dit geval de norm 22 fietsparkeerplaatsen op 100 bidplaatsen gehanteerd. Verreweg de meeste bezoekers aan de moskee – welke voorheen gevestigd was aan de Pr. Bernhardstraat 7a - komen uit de directe omgeving en gaan lopend naar het gebedshuis. Dat rechtvaardigt een relatief lage fietsparkeernorm. Dat resulteert in een benodigd aantal van 25 fietsparkeerplaatsen. Er zijn 18 fietsbeugels in het plan opgenomen t.b.v. 36 fietsen.

4.4 Luchtkwaliteit

De nieuwbouw van de moskee ligt ver onder de grens van de NIBM⁵ (Niet In Betekende Mate) regeling. Een en ander blijkt tevens uit de verrichte toetsing via de NIOBM-tool⁶. Nader onderzoek is niet nodig.

4.5 Bodemkwaliteit

Voor de geplande nieuwbouw is in ieder geval een historisch bodemonderzoek vereist op basis van NEN 5725. Er zijn geen aanwijzingen voor (ernstige) bodemverontreiniging. Voor het uit te breiden parkeerterrein is geen bodemonderzoek noodzakelijk

In 2018 heeft historisch vooronderzoek plaatsgevonden⁷. Dit rapport is vervolgens getoetst door ODMH⁸. De bevindingen van ODMH zijn als volgt:

De locatie is op grond van het beoordeelde historisch vooronderzoek geschikt voor het beoogde doel: moskee.

Wanneer in de toekomst het pand gesloopt gaat worden, zal een asbestinventarisatie van het gebouw moeten plaatsvinden. Wanneer de aanwezigheid van asbest in het gebouw wordt bevestigd,

⁵ Het Besluit NIBM geeft de volgende voorwaarde:

Het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m³ voor zowel PM10 als NO2.

⁶ www.infomil.nl – NIBM-tool

⁷ Historisch vooronderzoek Pr. Irenestraat 3 – Antegroep, 15 november 2018, projectnummer 436788

⁸ Memo ODMH aan de gemeente Zuidplas – 23 november 2018, kenmerk 2018297665.

dan wordt geadviseerd, na sloop, een verkennend bodemonderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van asbest in de grond.

4.6 Geluidhinder

Een moskee/maatschappelijke instelling is geen geluidgevoelige bestemming in het kader van de Wet Geluidhinder.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

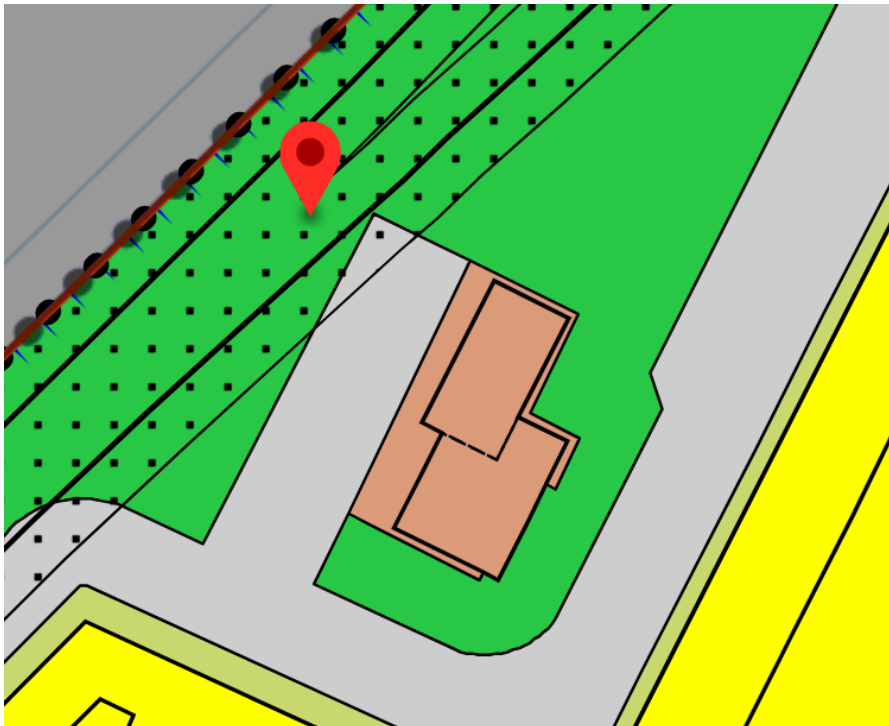
In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan Esse-Kleinpolder is een aantal bedrijven opgenomen en welke mogelijk invloed hebben op het plangebied. De meeste van deze bedrijven zijn gevestigd op een afstand van circa 180 van het verenigingsgebouw en betreft bedrijven in milieucategorie 1: bedrijven die zijn geaccepteerd in een rustige woonwijk. Het enige bedrijf in een hogere categorie (3.1) ligt op een afstand van ca. 270 meter.

Er is geen reden hiervoor nader onderzoek te verrichten

4.8 Kabels en Leidingen

In het plangebied zijn geen waterlopen aanwezig. Er is aan de rand van het plangebied een dubbelbestemming "Leiding-Riool" (figuur 14) . Het bouwplan bevindt zich buiten deze dubbelbestemming. Een deel van het parkeerterrein zal zich uitstrekken tot in de dubbelbestemming (zie figuur 9) .

Zonder vergunning is het niet mogelijk werken uit te voeren, zoals het verharden van de oppervlakte. HHSK heeft aangegeven⁹, dat alleen bestrating is toegestaan om toegang tot de leiding te waarborgen.



Figuur 21 – Dubbelbestemming Leiding-Riool

⁹ Email HHSK aan AJM Kroon Advies d.d. 16 maart 2018.

4.9 Externe veiligheid

Spoorweg

Ten westen van het plangebied is het spoor Rotterdam – Gouda gelegen. Over dit spoor worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit traject valt onder het Basisnet Spoor. De kortste afstand tot het huidige gebouw bedraagt ongeveer 50 meter.

Het plangebied is dus binnen 200 meter van het spoor gelegen. Deze zone van 200 meter is relevant omdat in deze zone de belangrijkste effecten optreden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. De personendichtheid in deze zone is bepalend voor het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Bij berekeningen in het kader van het bestemmingsplan Esse-Kleinpolder¹⁰ is gebleken dat de PR 10⁻⁶ contour op 8 meter vanuit het midden van het spoor is gelegen en daarmee niet overlapt met het plangebied. Het plaatsgebonden risico vormt dan ook geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico (GR)

Afhankelijk van de aard van de risicobron is er sprake van een bepaald invloedsgebied. Binnen dit invloedsgebied moet worden onderzocht hoe groot de kans per jaar is dat een groep van ten minste 10 (zich binnen dit invloedsgebied bevindende) personen overlijdt ten gevolge van een ramp of zwaar ongeval met de betreffende risicobron. De uitkomst van dit onderzoek geeft de hoogte van het GR weer.

De hoogte van het GR moet door middel van een bestuurlijke afweging worden verantwoord. Dit is bij het principeplan aan de orde.

Bij het verantwoorden van het GR moeten de volgende aspecten worden betrokken en gemotiveerd:

- Het aantal personen binnen het invloedsgebied;
- De hoogte van het GR en een eventuele toename daarvan;
- De mogelijkheden tot risicovermindering aan de risicobron;
- De alternatieven voor het ruimtelijk plan;
- De mogelijkheden om de omvang van een ramp of zwaar ongeval te beperken;
- De mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

Het groepsrisico (GR) ter hoogte van het plangebied is in 2009 berekend ter hoogte van de kern Nieuwerkerk aan den IJssel in het kader van de "Signaleringskaart Midden-Holland". Ter hoogte van het plangebied ligt het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde.

In juni 2010 is het ontwerp Basisnet spoor vastgesteld. Kern van het Basisnet Spoor is dat een aantal maatregelen worden genomen om het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor veiliger te maken.

Uit risicoberekeningen blijkt dat met deze veiligheidsmaatregelen het groepsrisico voor de gehele gemeente Zuidplas onder de oriëntatiewaarde zal komen te liggen¹¹. Het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft per brief aan de gemeente Zuidplas bevestigd dat met de generieke maatregelen uit het Basisnet Spoor het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde zal uitkomen.

Wel moet het groepsrisico verantwoord worden. Dat wordt hieronder kort aangegeven.

Aantal personen binnen het invloedsgebied

Het aantal personen wat in het gebouw verblijft varieert met de activiteit. Er zijn enkele piekmomenten, zoals het vrijdaggebed en de ramadan. Dit betreft een aantal van max. 100

¹⁰ Verantwoording groepsrisico – Esse Kleinpolder – gemeente Zuidplas – 13 jan. 2012.

¹¹ Advies Veiligheidsregio Hollands-Midden – 12 jan. 2012

personen, gedurende 1-1,5 uur/week. Tijdens de ramadan (gemiddeld 1x/jaar) is dit een vergelijkbaar aantal.

Hoogte GR en eventuele toename

Het groepsrisico ligt – blijkens onderzoek i.h.k.v. het bestemmingsplan Esse-Kleinpolder - boven de oriëntatiewaarde. Uit de advisering van de Veiligheidsregio Hollands-Midden mag afgeleid worden, dat het GR onder de oriëntatiewaarde zal uitkomen.

Risicovermindering aan de bron.

Dit is niet aan de orde in het kader van dit plan.

Alternatieven voor het ruimtelijk plan

Gezien de ligging van het gebouw is het niet mogelijk het aan te passen of nieuw te bouwen accommodatie op een grotere afstand van het spoor te realiseren. Het gebouw ligt al op een korte afstand van de woningen aan de Pr. Irenestraat.

Mogelijkheden om de omvang van een ramp/ongeval te beperken.

In het kader van de planontwikkeling zijn er geen mogelijkheden de omvang te beperken. Eventuele beperkende maatregelen dienen aan de bron (spoor, trein) te worden genomen. In de overdrachtszone (gebied tussen spoor en gebouw) zijn eveneens geen mogelijkheden. Alleen de realisatie van een aarden wal zou een mogelijke oplossing zijn. Dit is niet realistisch gelet op de geringe omvang van het bouwplan in relatie tot de te maken kosten (waaronder het verleggen van een spoorloot). Daarnaast zijn de ruimtelijke mogelijkheden hiertoe zeer beperkt.

In het ontwerp van het (nieuwe) gebouw zal wel rekening worden gehouden met een veilige vluchtroute. Het gebouw heeft de hoofdentree aan de spoorzijde (mede gelet op de mogelijke overlast naar omwonenden). Aan de zijde van de Pr. Irenestraat zal een vluchtdeur/nooddeur worden gerealiseerd, zodat bij eventuele calamiteiten op het spoor (zoals een BLEVE) een veilige route aanwezig is naar de Pr. Irenestraat.

De mogelijkheden tot zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied.

De accommodatie is geen kwetsbaar object in termen van externe veiligheid (zoals woningen en scholen). Er zijn evenmin weinig kwetsbare personen te verwachten (zoals bijvoorbeeld wel het geval is bij kinderdagverblijven, scholen en ziekenhuizen).

EV-relevante inrichtingen

In de directe nabijheid van het plangebied is een EV-relevante inrichting gevestigd: Gasdrukregelstation (aardgas) – Prinses Irenestraat 2. Dit betreft geen zgn. BEVI-instelling. Voor dit station hanteert de Veiligheidsregio een veiligheidsafstand van 15 meter. Het plangebied/gebouw ligt op een afstand van ruim 150 meter van dit gasdrukregelstation.

Advies Veiligheidsregio Hollands Midden.

De Veiligheidsregio heeft geadviseerd op het ingediende concept-principeverzoek¹². Vooralsnog zijn er geen bijzonderheden betreffende bereikbaarheid, bluswater en opkomsttijden van de hulpdiensten. Er kan zonodig met de Veiligheidsregio in overleg worden getreden hoe de thema's schuilen/ontruimen en het bijhorend handelingsperspectief geborgd kunnen blijven.

4.10 Water

¹² Brief Veiligheidsregio Hollands Midden d.d. 24 mei 2018, kenmerk UIT-2018-076315

Er is advies gevraagd aan het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard . Dit heeft het volgende opgeleverd¹³.

HHSK staat in principe positief tegenover deze ontwikkeling.

Bij de eventuele vergunningaanvraag wil de afdeling Afvalwaterketen de volgende informatie aangeleverd krijgen om de veiligheid van de leiding te waarborgen:

- een tekening sturen met de eindsituatie, die we kunnen beoordelen. Alleen bestrating is toegestaan om toegang tot de leiding te waarborgen.
- een berekening laten uitvoeren (waarschijnlijk kan dat een vereenvoudigde berekening zijn met Sigma) die aantoont dat werkzaamheden en eindsituatie geen problemen opleveren voor de leiding
- een werkplan opstellen waarbij duidelijk wordt dat ze niet tot aan onze leiding graven, maar er ruim vanaf blijven, en waar nodig belasting van bouwverkeer opvangen door bijv. stelconplaten.
- indien er appendages op de leiding aanwezig zijn (gaat bekeken worden), wij daar altijd bij kunnen. Je kunt er dan aan denken ze af te laten zetten met bijv. een hekwerkje. Of de parkeerplekken gewoon een stukje opschuiven.

¹³ Email HHSK aan AJM Kroon Advies d.d. 16 maart 2018.

5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd, dat inzicht gegeven moet worden in de (economische) uitvoerbaarheid van een project. Afdeling 6.4 Wro schrijft voor dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld voor gronden waarop een bouwplan wordt gerealiseerd.

Initiatiefnemer is eigenaar van het grootste deel van de grond en van de opstallen. Er is overeenstemming met de gemeente over de aankoop van de ontbrekende gronden na afgifte van de omgevingsvergunning. Er zijn middelen voorhanden ter financiering van het bouwplan. Met de initiatiefnemer is voorts een anterieure overeenkomst gesloten. Hierin wordt tevens de eventueel optredende planschade verhaald op de initiatiefnemer.

Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het plan vanuit financieel oogpunt uitvoerbaar is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De stichting is reeds sinds 2008 gevestigd in de Oranjebuurt – aanvankelijk in een klein pand aan de Pr. Bernhardstraat 7a en sinds ruim een jaar in het vml. pand Gebouw de Reisduif.

Aangezien het huidige gebouw te klein is voor deze activiteiten, is de stichting al enkele jaren op zoek naar een geschikte grotere ruimte. De locatie van Gebouw De Reisduif voldoet goed aan hun wensen: qua ligging, herkenbaarheid en bestemmingsplan (de bestemming blijft “Maatschappelijk”). Teneinde de activiteiten van de stichting goed te accommoderen – in combinatie met de beperkte mogelijkheden van het huidige gebouw, is gekozen voor totale sloop/nieuwbouw. Alleen op die manier kan een duurzaam, efficiënt en betaalbaar gebouw worden gerealiseerd, waarin zoveel als mogelijk rekening zal worden gehouden met de effecten op de directe omgeving (uitzicht, zonlichttoetreding).

De stichting wil de goede relatie met de buurt benadrukken en kiest er daarom ook voor om het woongenot van direct omwonenden niet negatief te beïnvloeden. Juist om die reden wordt de nieuwe bouwmassa aan de spoorzijde geprojecteerd. Naar de kant van de Pr. Irenestraat vindt geen verdichting plaats: de afstand tot de woningen blijft gelijk. Ook het parkeren vindt plaats richting spoorbaan.

Inloopavond nov. 2017

Het stichtingsbestuur heeft op 22 november 2017 een inloopavond georganiseerd voor de bewoners van de Oranjebuurt, ter informatie voor de beoogde aankoop en verbouwing/nieuwbouw van het pand Pr. Irenestraat 3 (“De Reisduif”). Ter beoordeling was een conceptontwerpplan gepresenteerd.

Ruim 180 bewoners hebben een schriftelijke uitnodiging gekregen voor deze inloopavond.

Gedurende de inloopavond was er voor de bewoners gelegenheid om vragen te stellen en Suggesties aan te dragen voor de beoogde verbouwing/nieuwbouw van het pand.

Van de aanwezigen heeft ca. driekwart aangegeven dat zij het conceptontwerp aansprekend vonden en dat zij het een verrijking vinden voor de wijk. Uiteindelijk bleek dat een gering aantal aanwezigen zich niet kon vinden in de plannen van de moskee.

Aanpassingen ontwerp gebouw

De opmerkingen die bezoekers tijdens de inloopavond hebben gemaakt, heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het ontwerp, parkeren en functies.

Het nieuwe programma richt zich nu alleen op de gebedsruimte, incl. bijbehorende ruimten (wachtruimte, wasruimte, kantoor, magazijn en gangen). In het nieuwe programma daalt daardoor de parkeerbehoefte. In het oorspronkelijke plan bedroeg de parkeereis 34 plaatsen; in de nieuwe situatie zijn dat er 23. Daarmee is tevens een minder groot ruimtebeslag nodig, hetgeen een gunstig effect heeft op het aanwezig groen ten noorden van het huidige gebouw.

Daarnaast heeft het stichtingsbestuur besloten tot integrale sloop/nieuwbouw. Daarmee is niet alleen een efficiënt en duurzaam gebouw te realiseren, maar kan ook in grote mate tegemoet worden gekomen aan de wensen van direct omwonenden.

In het ontwerp van het nieuwe gebouw is rekening gehouden met de bestaande architectuur van de Oranjebuurt: 1,5 laag met een schuine kap richting Pr. Irenestraat; een neutrale uitstraling. Het gebouw zal geen minaret kennen. Evenmin is er sprake van oproep tot gebed.

De afstand van het nieuwe gebouw tot de woningen aan de Pr. Irenestraat zal niet worden gewijzigd. Dit is een bewuste keuze van het stichtingsbestuur teneinde de buurt niet te belasten.