

Cafe-restaurant 't Leeuwkje Noorden plan voor herbouw na brand

SIMON VAN CAPELWEG 109
GEMEENTE NIEUWKOOP

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Datum 31-03-2016
Projectnummer 15475

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
2.	Planbeschrijving	4
	2.1. Huidige situatie	4
	2.2. Toekomstige situatie	6
3.	Beleid	7
	3.1. Rijksbeleid	7
	3.2. Provinciaal beleid	8
	3.3. Motivering afwijking	11
4.	Ruimtelijke aspecten	12
	4.1. Algemeen	12
	4.2. Bodemonderzoek	12
	4.3. Archeologie	13
	4.4. Watertoets	13
	4.5. Flora en Fauna	13
	4.6. Geluid	14
	4.7. Luchtkwaliteit	15
	4.8. Externe veiligheid	15
	4.9. Milieuzonering	16
	4.10 Vormvrije mer-beoordeling	17
5.	Conclusie	17
6.	Economische uitvoerbaarheid	17

1. INLEIDING

Op 4 september 2015 is café 't Leeuwkje in Noorden volledig door brand verwoest.

't Leeuwkje is een begrip in Noorden en omgeving, en bestaat al sinds 1 augustus 1992. Achter het café werd, binnen dezelfde onderneming cafetaria De Koet gerund. Rechts van het gebouw was het terras ingericht, aansluitend aan het parkeerterrein. Er werden veel activiteiten georganiseerd, in het café, maar ook op het naastgelegen parkeerterrein. Elke zomer een beachvolleybaltoernooi, en in de winter een ijsbaan met een heuse apres ski hut.

Boven het café was de woning van eigenaar en uitbater dhr. C. de Jong gesitueerd.

Het vigerend bestemmingsplan Noorden, Woerdense Verlaat en Vrouwenakker dateert van 30-05-2013, zie afbeelding 2. De locatie is bestemd voor horeca op de begane grond, en biedt ruimte voor één bedrijfswoning.

Nu de bestaande bouwstructuur door brand is verwoest, is de wens van de familie De Jong om ruimte voor terras te maken voor het bebouw, daar waar het oude gebouw direct aan de straat stond, zie afbeelding 3. Deze wijziging heeft ruimtelijk tot gevolg dat de nieuwe plattegrond een andere verhouding krijgt, namelijk korter en breder.

Omdat de linkerkant van het perceel tegen de erfgrans ligt zal het café breder worden richting het parkeerterrein aan de oostzijde. Op dit punt wordt daarmee het bouwvlak overschreden zoals dat is vastgelegd in het bestemmingsplan.

De doelstelling van deze ruimtelijke onderbouwing is aan te tonen dat het voorgenomen plan voor de herbouw van 't Leeuwkje inpasbaar is binnen de randvoorwaarden van ruimtelijke ordening en milieu.

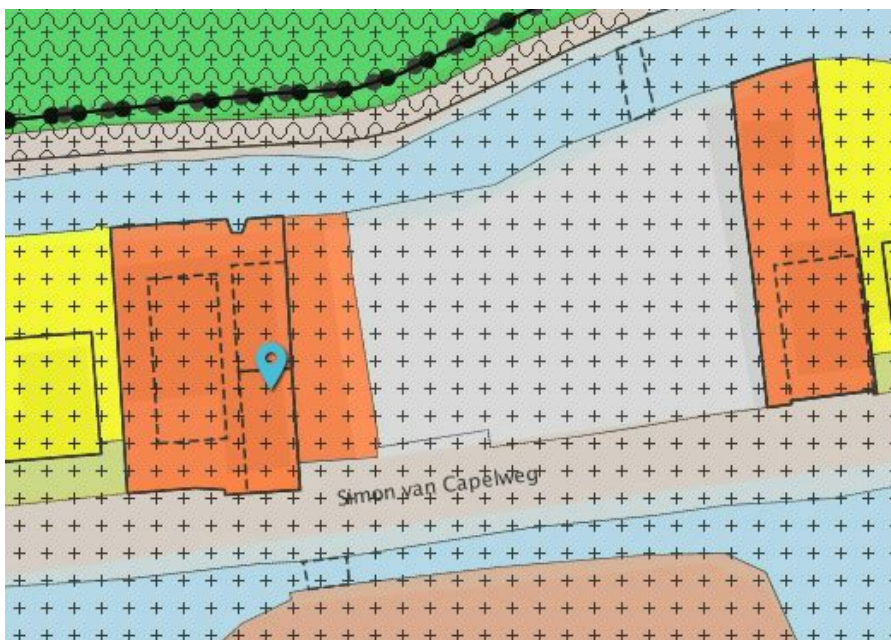
2. PLANBESCHRIJVING

2.1. HUIDIGE SITUATIE

Het plangebied is gesitueerd aan de Simon van Capelweg 109 te Noorden.



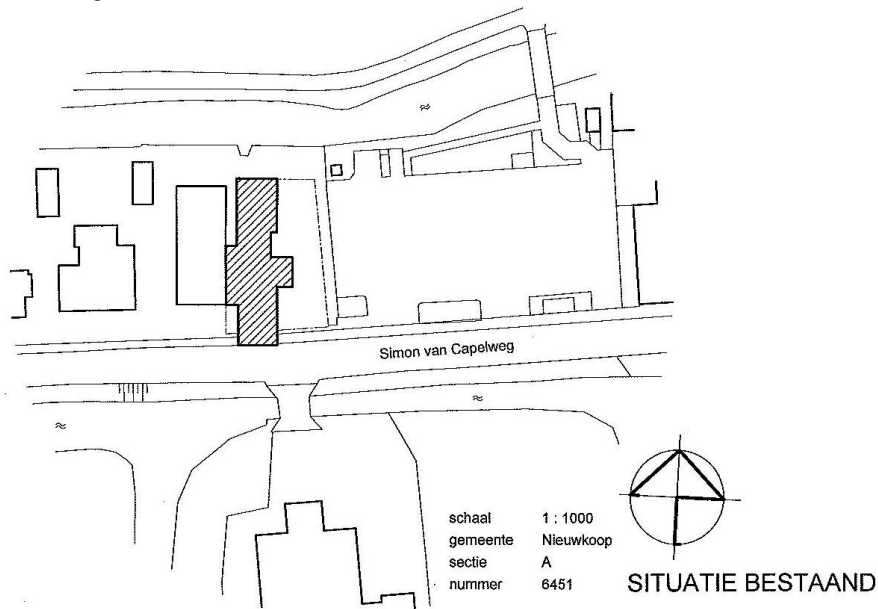
Afbeelding 1. Ligging plangebied.



Afbeelding 2. Detail plankaart bestemmingsplan.



Afbeelding 3. Situatie voor de brand.



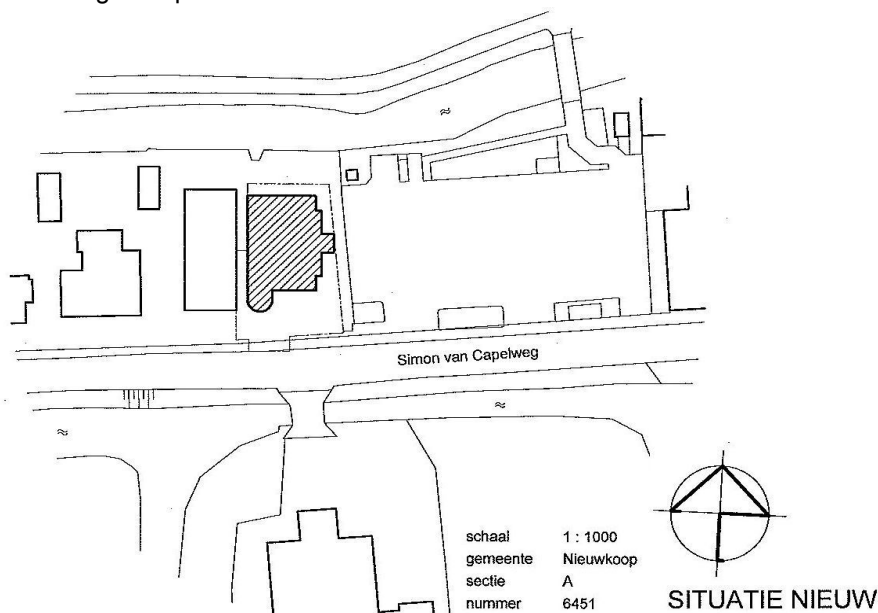
Afbeelding 4. Situatie bestaand.

2.2. TOEKOMSTIGE SITUATIE

De gewenste ontwikkeling bestaat uit herbouw van het café, met de bovenwoning. De resten van het bestaande gebouw zijn inmiddels afgevoerd. De bouwmassa zal verder van de weg af worden geplaatst, om terras aan de voorzijde te kunnen realiseren. De bestaande kelder, die gespaard is gebleven zal worden hergebruikt, en via een trap in het café toegankelijk worden. Het bebouwvoldoet aan de bouwvoorschriften van het bestemmingsplan, maar overschrijdt het bouwvlak aan de oostzijde, richting het bestaande parkeerterrein.



Afbeelding 5. Impressie nieuwbouw



Afbeelding 6. Nieuwe situatie.

3. BELEID

3.1. RIJKSBELEID

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;

Het verbeteren, instand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;

Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainport-ontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

De beoogde ontwikkeling valt niet onder één van de nationale belangen. De ontwikkeling draagt hierdoor enerzijds niet bij aan het realiseren van het rijksbeleid, maar is evenmin in strijd met dit beleid. Het rijksbeleid staat de uitvoering van het plan zodoende niet in de weg.

3.2. PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Visie ruimte en mobiliteit (2014)

Op 9 juli 2014 heeft de provincie Zuid-Holland de Visie ruimte en mobiliteit (VRM) vastgesteld. Hierin geeft de provincie op hoofdlijnen sturing aan ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Het hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

De VRM biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden - vormt het vertrekpunt voor de Visie ruimte en mobiliteit.

Ruimtelijke kwaliteit

Belangrijk uitgangspunt van het Provinciale beleid is dat wordt in gezet op een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. In Zuid-Holland, dat zich onderscheidt door het sterke contrast tussen een dynamische stedelijke omgeving en open deltalandschappen, is zorg voor de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder van belang.

De essentie van de rode draad 'verbeteren van ruimtelijke kwaliteit' is dat initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds inspelen op de aanwezige kwaliteiten in de omgeving (zeker als de omgeving hoge cultuurhistorische of identiteitsbepalende waarden vertegenwoordigt) en er anderzijds specifieke kwaliteiten aan toevoegen die te maken hebben met de samenleving van vandaag. De provincie stelt met het handelingskader ruimtelijke

kwaliteit spelregels vast die het bovenlokale, algemene belang borgen en heeft samen met partijen in de regio een kwaliteitsbeeld voor het betreffende gebied geformuleerd (de regionale Gebiedsprofielen). Binnen deze spelregels en met dit gedeelde kwaliteitsbeeld is er ruimte voor maatwerk om te komen tot de best mogelijke oplossing voor de gestelde opgave. De provincie beschikt al enige tijd over een kwaliteitskaart die de kwaliteitsambities van de provincie toont en in een geactualiseerde vorm onderdeel is van deze Visie ruimte en mobiliteit.

De kwaliteitskaart staat met de bijbehorende uitwerking in richtpunten aan de basis van de regionale gebiedsprofielen, die een handreiking vormen voor het gebieds-specifiek omgaan met ruimtelijke kwaliteit. De provincie maakt in dit kader onderscheidt in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen:

Inpassing

Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, die past bij de schaal en de maat van de bestaande kenmerken van een gebied. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of een woning in een lint. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks en wordt voldaan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met topkwaliteit.

Aanpassing

Dit betreft een gebiedsvreemde ontwikkeling van relatief beperkte omvang, of een (gebiedseigen dan wel gebiedsvreemde) ontwikkeling die niet past bij de schaal en maat van het landschap. Een voorbeeld is een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied of een nieuw landgoed. Omdat in deze gevallen niet aan (alle) richtpunten van de kwaliteitskaart kan worden voldaan, zijn ontwerpoptimalisatie, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat.

Transformatie

Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Gelet op de wezenlijke verandering van het gebied is het reëel om aan te nemen dat niet aan alle richtpunten van de kwaliteitskaart kan worden voldaan, maar dat door middel van een nieuw integraal ontwerp er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit ontstaat die nog niet is ondervangen in de richtpunten. Het ontwerp kan gepaard gaan met inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen in de omgeving. Gelet op de omvang van de ontwikkeling kunnen dergelijke maatregelen – eenvoudiger dan bij aanpassing – onderdeel uitmaken van hetzelfde plan. Bij transformatie-opgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding

en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen, een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de kaders van de VRM. Zoals in hoofdstuk 4 is opgenomen voldoet de ontwikkeling aan de eisen die voor 'inpassing' gesteld worden.

3.2.2 Verordening Ruimte (2014)

De Verordening ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in het Programma ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. De Verordening ruimte 2014 vervangt de Verordening ruimte van 2 juli 2010 (inclusief de wijzigingen van latere datum).

In onderhavig geval wordt de ontwikkeling ingedeeld in categorie 1 'inpassing'. De ontwikkeling past bij de aard of de schaal van het gebied en de functie past geheel binnen de richtpunten voor stedelijk gebied. Nadat de bestaande bebouwing is afgebrand en gesloopt, krijgt de nieuwbouw een andere meer courante verhouding, met meer afstand tot de weg, waardoor sprake is van een ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Voor de betreffende ontwikkeling is het uiteraard van belang dat er een kwalitatief optimaal resultaat behaald wordt. In Hoofdstuk 4 is beschreven hoe het ontwerp is ingepast, en aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn ingezet om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Gezien de kleinschaligheid betreft het geen ontwikkeling waarbij een provinciaal doel of belang in het geding is. De betrokkenheid van de provincie behoeft zich niet te richten op een actieve behartiging van provinciale doelen.

Conform het bepaalde in 2.1.1. van de Verordening Ruimte dient de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden toegepast. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro wordt in het Bro en de daarop berustende bepalingen onder bestaand stedelijk gebied verstaan: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Ingevolge het bepaalde onder i wordt in het Bro en de daarop berustende bepalingen onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het begrip horeca, in de omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro, is niet nader gedefinieerd

in het Bro. Voorts ontbreekt in de geschiedenis van de totstandkoming van deze bepaling (nota van toelichting; Stb. 2012, 388) een toelichting op de definitiebepaling van het begrip stedelijke ontwikkeling. Het is inmiddels vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat een kleinschalige ontwikkeling als de onderhavige niet voorziet in een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. De alhier voorziene ontwikkeling kan dan ook niet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze bepaling van het Bro, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing is. Dit neemt niet weg dat de behoefte aan de mogelijk gemaakte ontwikkeling in het kader van de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan dient te zijn onderbouwd. Het betreft hier een reeds bestaande horecafunctie, met bovenwoning, die zijn bestaansrecht sinds 1992 heeft bewezen, en die qua gebruik in overeenstemming is met het bestemmingsplan.

3.3. MOTIVERING AFWIJKING

Het vigerend bestemmingsplan is Noorden, Woerdense Verlaat en Vrouwenakker dateert van 30-05-2013, zie afbeelding 2. De locatie is bestemd voor horeca op de begane grond, en biedt ruimte voor één bedrijfswoning.

Daarnaast is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie-3' van toepassing. Deze bestemming kent een onderzoeksplicht bij bouwplannen groter dan 10.000 m² en dieper dan 0,5 meter. Het bouwplan voor het nieuwe café heeft een veel kleiner bebouwd oppervlak.

Voor de maatvoering is in de plankaart een bouwvlak aangegeven, met een bebouwingspercentage van 60%. Het bouwvlak is 700 m² groot, zodat 420 m² mag worden bebouwd. De belending links ligt in hetzelfde bouwvlak, en is groot 170 m². De voorgestelde nieuwbouw van 't Leeuwkje heeft een grondoppervlak van 231 m², zodat het totaal komt op 401 m², en daarmee voldoet aan de maat in het bestemmingsplan.

Ook de hoogtematen van het plan voldoen aan de voorschriften.

De afwijking heeft alleen betrekking op de overschrijding van het bouwvlak aan de rechterzijde (oostzijde). Nu de bestaande bebouwing is afgebrand en gesloopt, en nieuwbouw dus noodzakelijk is, bestaat de mogelijkheid het ontwerp mooier en beter in te passen in de locatie:

Het gebouw krijgt courante verhouding. Het oude Leeuwkje was een 'pijpenla', met de voorgevel direct aan de weg, zodanig dat het trottoir werd onderbroken. Door mee afstand tot de weg te creëren komt de nieuwbouw in lijn met de bestaande ruimtelijke structuur van het gebied, en ontstaat verkeerstechnisch een beter situatie. Waar in de bestaande situatie het terras alleen aan de rechterzijde lag, ontstaat daarvoor nu ook ruimte aan de voor-(zuid)zijde.

Functioneel kan het café met de nieuwe verhoudingen beter worden ingericht, doordat meer breedte ontstaat.

De bestaande kelder wordt gehandhaafd, waarbij de toegang in het ontwerp wordt geïntegreerd.

Architectonisch komt het gebouw beter tot zijn recht door de afstand tot de weg. Behalve de voorgevel krijgt de zijgevel rechts nu ook expressie, door de vorm van de kap, waarbij aan die zijde ook een topgevel ontstaat. Hier wordt de hoofdentree gesitueerd, aansluitend aan het parkeerterrein.

Door deze aanpassingen is sprake is van aanmerkelijke ruimtelijke kwaliteitsverbetering ten opzichte van de oude situatie.

4. RUIMTELIJKE ASPECTEN

4.1. ALGEMEEN

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aan de hand van de gebruikelijke onderzoeksaspecten, in het kader van artikel 2.12 lid 1, onder a.3, gemotiveerd dat deze aspecten de uitvoering van de gewenste nieuwbouw niet in de weg staan.

4.2. BODEMONDERZOEK

In artikel 2.4.1, lid 1 van de Bouwverordening is bepaald dat een omgevingsvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

In het kader van het bouwvoornemen is de bodemkwaliteit is de bodem onderzocht door adviesbureau Grondslag, rapport 'Verkennd bodemonderzoek Simon van Capelweg 109 te Noorden', projectnummer-nr.24458 d.d. 29-10-2015. De aangetoonde gehalten in bodem en grondwater vormen geen aanleiding tot verdere stappen in het kader van de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de (economische) uitvoerbaarheid van de geplande ontwikkeling.

Indien grondverzet plaatsvindt dient dit uitgevoerd te worden volgens door de overheid gestelde regels; in het bijzonder wordt gewezen op het Besluit bodemkwaliteit.

4.3. ARCHEOLOGIE

Het plangebied ligt in een zone waar volgens het bestemmingsplan een dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3 geldt (Art.23). Hierin staat dat bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het oprichten van een bouwwerk de aanvrager een rapport dient te overleggen dat voldoet aan de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, waarin de archeologische waarden van de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate zijn vastgesteld.

In dit kader heeft de eigenaar een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek laten verrichten. Het onderzoeksrapport eindigt met de volgende aanbeveling:

Het verwijderen van de oude funderingen en de aanleg van funderingsgleuven voor de nieuwbouw zal weliswaar gepaard gaan met een vrij beperkte bodemverstoring, maar zal wel leiden tot (verdere) aantasting van de vindplaats. Om van deze vindplaats de gegevens te kunnen documenteren en het materiaal veilig te stellen, adviseert ADC ArcheoProjecten om in het plangebied tijdens de grondwerkzaamheden in een archeologische begeleiding te voorzien, om daarmee informatie te behouden die van belang is voor kennisvorming over het verleden. De archeologische begeleiding dient hetzelfde doel als een opgraving (AB/Opgraven). Dit betekent dat bij de civiele werkzaamheden aangetroffen vondsten of archeologische sporen worden geregistreerd en, in zover de werkzaamheden dat toelaten, worden gedocumenteerd.

De exacte invulling van de werkzaamheden dient te worden vastgelegd in een door de bevoegde overheid goed te keuren Programma van Eisen (PvE).

4.4. WATERTOETS

Voor de realisatie van het nieuwe café wordt geen water gedempt. Het verharde oppervlak zal niet worden vergroot, alleen aangepast.

Voor dit bouwplan zal het schone hemelwater afgevoerd worden naar het oppervlaktewater. Uitlogende materialen zullen daarom niet worden toegepast. Afvalwater wordt afgevoerd via het rioleringsstelsel dat ter plaatse aanwezig is.

4.5 FLORA EN FAUNA

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Door de brand die heeft plaatsgevonden is het thans niet meer mogelijk onderzoek te verrichten naar het bestaande gebouw. Het herbouwplan krijgt een nagenoeg gelijke

bouwoppervlakte als de bestaande situatie, maar met meer dakoverstekken, die ruimte kunnen bieden als nestgelegenheid.
Het nieuwbouwplan leidt niet tot meer verkeersbewegingen en daarmee ook niet tot meer verstoring dan de oude situatie. Negatieve effecten voor natuurwaarden worden dan ook uitgesloten. Gezien de afstand van minimaal 4 km tot de weidevogelgebieden treedt ook hier geen verstoring op.
De Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

4.6. GELUID

Met dit plan wordt behalve het nieuwe café ook een nieuwe bovenwoning gerealiseerd. Woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor, indien deze zijn gelegen binnen de geluidszone van een weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

Toetsingskader/Normstelling

Langs alle wegen - met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven- bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder vanwege de weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Ter plaatse is sprake van een 30 km/h-weg. Op een afstand van ca. 100 meter ten westen van het plangebied ligt de overgang naar een maximum snelheid van 50 km/uur. Het plangebied ligt daarmee binnen de onderzoekszone van het 50 km/uur gedeelte van de Simon van Capelweg. Op grond van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting op de gevel vanwege wegverkeerslawaai van het 50 km/uur gedeelte in principe worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Gelet op de afstand en de ligging van het plangebied in het verlengde van het wegvlak met een maximum snelheid van 50 km/ uur, is het niet aannemelijk dat de voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden. Dit wordt bevestigd door een indicatief uitgevoerde geluidberekening door de ODWH.

Door bouwfysisch adviesbureau Zorn is een akoestisch onderzoek gedaan, waarbij de uitgangspunten zijn omschreven voor de bouwkundige kwaliteit van het gebouw en vervolgens een vijftal immissiepunten is beoordeeld. Daaruit blijkt dat geen overschrijdingen van het langtijdgemiddelde geluidniveau te verwachten zijn, en er geen overschrijdingen plaats zullen vinden van de voorschriften uit het Activiteitenbesluit Milieubeheer.

Het aspect verkeerslawaai levert geen planologische belemmeringen op.

4.7 LUCHTKWALITEIT

In het Besluit niet in betekende mate (NIBM) is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden: een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³); een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; in deze categorieën wordt horeca niet omschreven. Wel vallen woningbouwprojecten met niet meer dan 1.500 woningen in deze categorieën.

Voor de bouw van een dermate kleinschalig project als het onderhavige nieuwe café met bovenwoning is onderzoek naar luchtkwaliteit derhalve niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool NSL 2013 (www.nsl-monitoring.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Hieruit blijkt dat in 2012 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Voorweg ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn gelegen. Omdat direct langs deze weg aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn.

Verder gaat het hier om vervangende nieuwbouw van een horeca-inrichting die, voor de brand, ook in bedrijf was. We kunnen er van uit gaan dat er geen toename zal zijn van verkeer, in vergelijking tot de oude situatie.

De concentraties van stikstofdioxide en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) liggen in Noorden ruim onder de grenswaarde, zodat er geen sprake is van een dreigende overschrijding van de grenswaarde. Verdere toetsing aan de normen voor de luchtkwaliteit kan daarom achterwege blijven.

4.8. EXTERNE VEILIGHEID

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke

stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Uit de provinciale risicokaart (www.risicokaart.nl) blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig zijn. Daarnaast vindt er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg, het water of door buisleidingen dat van invloed is op de risicosituatie in het plangebied. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.9. MILIEUZONERING

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt hier gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). Op grond van deze publicatie mag de directe omgeving van het plangebied worden getypeerd als een "gemengd gebied". Hierdoor mogen de richtafstanden uit de publicatie met 1 afstandstap worden verkleind.

Met het voorliggende plan wordt de realisatie van een café met bovenwoning mogelijk gemaakt. Woningen zijn geen hinderlijke functies, wel hindergevoelige functies. In de directe omgeving zijn voornamelijk andere woningen gelegen. Deze functies veroorzaken geen hinder.

De horecafunctie is niet hindergevoelig, maar kan wel hinder veroorzaken. Een café is, op grond van de VNG-publicatie een activiteit met SBI2008-code 563.1. Het betreft hier een activiteit categorie 1 met een richtafstand van 10 meter voor het aspect geluid. Vanwege de typering gemengd gebied voor de omgeving mag deze afstand worden verlaagd naar 0 meter. De dichtstbij gelegen woning is de woning op het perceel Simon van Capelweg 107b. Het plangebied is gelegen op het perceel Simon van Capelweg 109c. De afstand tussen het plangebied en de gevel van de woning Simon van Capelweg 107b is ca. 15 meter. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de richtafstand.

Het aspect milieuhinder staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.10 VORMVRIJE MER-BEOORDELING

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht en het Besluit ruimtelijke ordening moet ook worden getoetst aan het besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Gemeenten moeten bij plannen beoordelen of een milieueffectrapportage (MER) dan wel een m.e.r.-beoordeling nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r. procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is er een MER nodig. Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling nodig is moet worden bepaald of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

Het plan is als activiteit D.11.2 (stedelijk ontwikkelingsproject) terug te vinden in onderdeel D, uit de bijlage behorende bij het Bbesluit m.e.r. Geconcludeerd kan worden dat het plan ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. Dit houdt in dat, op grond van het besluit m.e.r. kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Uit de beoordeling van de milieuaspecten in Hoofdstuk 4 blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Er is geen formele m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.

5. CONCLUSIE

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan voor herbouw van café 't Leeuwkje, met bovenwoning, omdat:

- de ontwikkeling past in het karakter van bebouwingsstructuur, en is daarmee vanuit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar
- de kwaliteit van het landschap niet wordt aangetast
- het plan past in het beleid van de rijks- provinciale en gemeentelijke overheid
- de toetsing aan aspecten als bodem, archeologie, water, natuur, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en zonering positief uitvalt
- de gebruiksfunctie past in het bestemmingsplan
- de grond eigendom is van de initiatiefnemers, en de uitvoering voor hen economisch haalbaar is,
- er geen beroep wordt gedaan op publieke middelen om het plan te realiseren.

6.. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De kosten voor realisatie van het bouwplan komen geheel voor rekening van de initiatiefnemers.