



VERZONDEN 13 MEI 2020

B's Onroerend Goed B.V.
T.a.v. de heer P. Bommeljé
Herenstraat 22
4357 AL Domburg

datum : 11 mei 2020
uw brief van :
uw kenmerk :
ons kenmerk : SX024576340
behandeld door : [REDACTED]
doorkiesnummer : 0118-555 [REDACTED]
afdeling : Ruimtelijke ordening

Onderwerp: nieuw te realiseren vitaliteitshotel
Zaaknummer: VH-2016-0132

Geachte heer Bommeljé,

Ter realisatie van een nieuw vitaliteitshotel te realiseren op de locatie van het voormalig KPN gebouw, Schelpweg 8, aangevuld met percelen aan de Beatrixstraat en Weverijstraat 9-13 te Domburg vroeg u op 17 maart 2016 een omgevingsvergunning 1^e fase voor:

- het slopen op grond van ruimtelijke regels;
- het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening;
- het aanleggen of veranderen van een uitweg.

De kadastrale gegevens van de locatie zijn: gemeente Veere, kern Domburg, sectie F, nummer(s) 2323, 36 (gedeeltelijk), 45 (gedeeltelijk), 49 (gedeeltelijk), 515, 1749, 1750, 1751, 1754 (gedeeltelijk) en 2324.

Wij verleenden u op 22 februari 2018 de gevraagde omgevingsvergunning, waarna deze op 28 maart 2018 is gewijzigd. Tegen de verleende vergunning is beroep ingesteld. Op 20 januari 2020 heeft de rechtbank Zeeland – West-Brabant zich uitgesproken over de gewijzigde omgevingsvergunning zoals wij die op 28 maart verleenden. Hierbij is de vergunning vernietigd, omdat, kort samengevat:

- niet voldaan werd aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden #6 en #10 en het ontbreken van een verklaring van geen bedenkingen;
- het besluit (motiverings)gebreken vertoonde ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren.

De rechtbank heeft ons opgedragen om:

- te (her)overwegen of het advies van Rho om uit te gaan van 70% dubbelgebruik ten aanzien van parkeren wordt overgenomen;
- te bepalen welke uitgangspunten worden gehanteerd bij het berekenen van de verkeersgeneratie;
- voor het afwijken van de stedenbouwkundige randvoorwaarden een verklaring van geen bedenkingen te vragen aan de gemeenteraad;
- binnen 12 weken een nieuw besluit te nemen met inachtneming van de uitspraak.

Omgevingsvergunning 1^e fase

Na heroverweging hebben wij besloten u de gevraagde vergunning eerste fase te verlenen. De vergunning geldt voor de volgende activiteit(en) zoals genoemd in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:

- a. het gedeeltelijk slopen van bestaande opstallen (art. 2.1 lid 1 onder g in combinatie met artikel 20.4.1 en artikel 21.4.1. van het bestemmingsplan);

- b. het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (art. 2.1 lid 1 onder c), in casu het bestemmingsplan Kom Domburg, voor het afwijken van de bouw- en gebruiksregels van:
 - artikel 4 (Bedrijf);
 - artikel 8 (Groen);
 - artikel 19 (Wonen);
 één en ander als nader omschreven in de bij deze vergunning behorende ruimtelijke onderbouwing (gewijzigd als gevolg van de ingediende zienswijzen);
- c. het aanleggen of veranderen van een uitweg (art. 2.2 lid 1 onder e).

Hoewel ter zitting is vastgesteld (r.o. 7) dat de beroepen uitsluitend zijn gericht tegen het onderdeel van het bestreden besluit waarbij een omgevingsvergunning is verleend voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik', is de vergunning in zijn geheel vernietigd en wordt ook voor de niet bestreden onderdelen van het besluit opnieuw vergunning verleend.

De bijgevoegde gewaarmerkte stukken zijn onderdeel van de vergunning eerste fase. In bijlage 1 leest u hoe wij tot dit besluit zijn gekomen. Hierin zijn ook de voorwaarden opgenomen waaronder de vergunning is verleend.

Aandachtspunt gebruik

De vergunning wordt verleend onder de voorwaarde dat het gebouw wordt gebruikt in overeenstemming met de bij een bestemmingsplanherziening aan het perceel toe te kennen bestemming waar 'Horeca' onderdeel van uitmaakt. Gelet hierop bent u gehouden het hotel, inclusief restaurant- en wellnessvoorzieningen, centraal bedrijfsmatig te (laten) exploiteren, van welke exploitatie verplichte verhuur van de kamers en suites, ongeacht de eigendom hiervan, een onlosmakelijk onderdeel vormt. De restaurant- en wellnessvoorzieningen zijn onverbrekkelijk en onlosmakelijk verbonden met het hotel en maken onderdeel uit van de centrale bedrijfsvoering.

Voorschriften

Voor deze vergunning gelden daarnaast voorschriften. Deze staan in bijlage 2. Leest u deze voorschriften zorgvuldig door. Houdt u zich tijdens de uitvoering van het project aan deze voorschriften.

Inwerkingtreding

Deze vergunning treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroep is verstreken. Deze termijn vangt aan de dag nadat het besluit ter inzage is gelegd en duurt 6 weken. Het volgende geldt: binnen deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen. Ook kan de voorzieningenrechter gevraagd worden het besluit te schorsen. Het is mogelijk dat wij dan een nieuw besluit moeten nemen. De vergunning 1^e fase kan dan alsnog worden gewijzigd of geweigerd.

Op grond van het bepaalde in artikel 2.5, lid 8, van de Wabo worden de besluiten waarbij positief is beslist op de aanvragen eerste en tweede fase, als deze in werking zijn getreden, tezamen aangemerkt als één omgevingsvergunning. Zolang het besluit inzake een omgevingsvergunning 2^e fase niet in werking is getreden kunt u ook geen gebruik maken van de omgevingsvergunning 1^e fase.

Waar moet u verder nog rekening mee houden?

Het slopen van de bestaande opstallen is meldingsplichtig volgens het Bouwbesluit. Daarom verzoeken wij u tijdig een volledige sloopmelding in te dienen.

Leges

Er zijn kosten verbonden aan het in behandeling nemen van de aanvraag voor deze omgevingsvergunning. Deze kosten worden leges genoemd. De leges zijn gebaseerd op de legesverordening. Deze vindt u op www.veere.nl. U krijgt de factuur binnenkort toegestuurd.

Bent u het niet eens met dit besluit of een gedeelte hiervan?

Onderhavig besluit tot vergunningverlening wordt wederom gepubliceerd en ter inzage gelegd, waarbij de mogelijkheid bestaat opnieuw beroep bij de rechtbank Zeeland-West-Brabant in te dienen.

U en andere belanghebbenden kunnen een beroepschrift sturen naar de rechtbank Zeeland-West-Brabant, Team Bestuursrecht (Postbus 90006, 4800 PA Breda), zoals vermeld aan de onderzijde van deze beschikking.

Van de mogelijkheid om een beroepschrift in te dienen kan gebruik worden gemaakt door een belanghebbende voor zover het beroep wordt ingesteld tegen de wijzigingen die in de omgevingsvergunning zijn aangebracht ten opzichte van de vernietigde vergunning van 28 maart 2018.

Uitgebreide informatie vindt u op onze website www.veere.nl. Voor meer informatie kunt u ook contact met ons opnemen. U kunt hiervoor bellen met [REDACTED] of met [REDACTED].

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Veere,
de secretaris,

J.F.M. Steinbusch

de burgemeester,

drs. R.J. van der Zwaag

Als we er telefonisch niet uitkomen dan kunt u binnen zes weken na het ter inzage leggen van dit besluit een beroepschrift aan de rechtbank toesturen. Dit kan ook digitaal via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht> met behulp van een DigiD code. De rechtbank brengt hier kosten voor in rekening. Het beroepschrift moet zijn ondertekend en bevat minimaal de volgende onderdelen: de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht en de reden van het beroep. Het beroepschrift moet binnen de daarvoor gestelde termijn door de rechtbank zijn ontvangen. Stuur iemand anders namens u een beroepschrift in? Stuur dan een volmacht mee. Als beroep wordt ingediend kan, als het besluit onherstelbare gevolgen heeft voor u, ook een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant. Het adres is Team Bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. De rechtbank brengt hiervoor kosten in rekening.

Bijlage 1. Voorbereiding van deze beschikking.

Hieronder leest u hoe wij tot ons besluit zijn gekomen.
De gebruikte afkortingen zijn:

Wabo : Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Bor : Besluit omgevingsrecht

Procedure (hoofdstuk 3 Wabo)

Wij hebben het oorspronkelijke besluit van 22 februari 2018, respectievelijk de wijziging daarvan van 28 maart 2020, voorbereid volgens de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Het nemen van een nieuw besluit als gevolg van de uitspraak van de rechtbank Zeeland – West-Brabant van 20 januari 2020 (verder: de uitspraak) heeft niet tot gevolg dat een procedure als opgenomen in afdeling 3.4 Awb noodzakelijk is. Van een nieuwe zienswijzenprocedure is dan ook afgezien. Het bij de vergunning van 28 maart 2018 behorende Zienswijzenrapport Ontwerp omgevingsvergunning herontwikkeling KPN-gebouw e.o., waarin de ingediende zienswijzen zijn samengevat, en voorzien van overwegingen, is niet gewijzigd en maakt onderdeel uitmaakt van deze omgevingsvergunning. Daar waar onderhavige vergunning afwijkt van het Zienswijzenrapport of van de bij de vergunning behorende ruimtelijke onderbouwing, gaat de tekst van de vergunning voor de teksten van het Zienswijzenrapport en/of de ruimtelijke onderbouwing.

Advies en verklaring van geen bedenkingen (paragraaf 2.5 Wabo en hoofdst. 6 Bor)

Gelet op het vorenstaande is het plan evenmin opnieuw toegezonden aan de provincie Zeeland of het Waterschap Scheldestromen nu reeds in de voorgaande procedure is voldaan aan het bepaalde in artikel 2.26 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, alsmede de artikelen 6.1 tot en met 6.4 van het Besluit omgevingsrecht.

Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 2.27 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wijst het Besluit omgevingsrecht of een bijzondere wet categorieën van gevallen aan waarvoor geldt dat een omgevingsvergunning niet wordt verleend dan nadat een daarbij aangewezen bestuursorgaan heeft verklaard dat het daartegen geen bedenkingen heeft. Op 31 mei 2012 heeft de gemeenteraad op grond van artikel 2.27 Wet algemene bepalingen j.o. artikel 6.5, lid 1 Besluit omgevingsrecht categorieën van gevallen aangewezen waarvoor, vooraf, geen verklaring van geen bedenkingen hoeft te worden afgegeven. Deze aanvraag omgevingsvergunning past binnen de door de gemeenteraad aangewezen categorieën van gevallen.

De eerste categorie van aangewezen gevallen omvat aanvragen om omgevingsvergunning waarvoor reeds een stedenbouwkundige visie, stedenbouwkundige randvoorwaarden, een masterplan, een gebiedsvisie, een projectplan of daarmee te vergelijken ruimtelijk kader is vastgesteld door de gemeenteraad. Het uitgangspunt hierbij is dat het college gehouden is aan de door de gemeenteraad vastgestelde kaders en dat ook het ingediende plan hieraan voldoet. In dit geval heeft de gemeenteraad in zijn vergadering van 31 mei 2012 stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgesteld die voor deze locatie het ontwikkelingskader bevatten.

De uitspraak heeft uitgewezen dat beoogde ontwikkeling op onderdelen niet in overeenstemming is met deze randvoorwaarden. Het betreft de randvoorwaarden #6 en #10. Hiervoor heeft de gemeenteraad in zijn vergadering van 16 april 2020 inmiddels een verklaring van geen bedenkingen afgegeven, welke als bijlage bij deze vergunning is gevoegd en daarvan een onverbreekelijk deel uitmaakt. Daarnaast heeft de gemeenteraad, op ons verzoek, de verklaring van geen bedenkingen in die zin uitgebreid dat ook de realisatie van een (extra) incheckbalie/receptie in de parkeerkelder daaronder valt.

Overwegingen (paragraaf 2.3 Wabo)

Wij hebben de aanvraag getoetst aan de volgende regels:

Bestemmingsplan (in relatie tot het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening)
Overwegingen die door de rechtbank Zeeland – West-Brabant in de uitspraak van 20 januari 2020 in stand zijn gelaten en waartegen ingevolge die uitspraak geen beroep meer kan worden ingediend:

- De percelen waarop de aanvraag omgevingsvergunning betrekking heeft liggen in het ter plaatse geldende bestemmingsplan Kom Domburg, vastgesteld door de gemeenteraad op 15 december 2011.
- De percelen hebben daarbinnen de volgende bestemmingen:
 - Bedrijf (het voormalig KPN gebouw aan de Schelpweg 8);
 - Wonen (de bij het plangebied betrokken woningen aan de Weverijstraat en het daarbij behorende erf, gelegen aan de Beatrixstraat);
 - Groen (een strookje van het park als gevolg van de voor het plan benodigde grondruil).
- Voor de bestemming Bedrijf gelden, voor zover relevant, de volgende regels:
 - toegestaan zijn bedrijven uit ten hoogste categorie B1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging";
 - gebouwen en overkappingen worden gebouwd in het bouwvlak;
 - de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen mag 100% van het bouwvlak bedragen;
 - de goothoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste 6 meter, de bouwhoogte maximaal 11 meter.
- Voor zover de bestemming van het projectgebied Wonen (W) is, zijn de volgende relevante regels van toepassing:
 - toegestaan is wonen, waarbij ter plaatse van de aanduiding 'garage' uitsluitend de realisatie van en het gebruik als garage en bergplaats ten behoeve van de stalling van vervoermiddelen en huishoudelijke berg- en werkruimte is toegestaan;
 - binnen het bouwvlak mogen hoofdgebouwen met de daarbij behorende aan- en uitbouwen, bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, ter plaatse van de aanduiding 'erf' mogen uitsluitend aan- en uitbouwen, bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd, behorende bij het hoofdgebouw op hetzelfde bouwperceel;
 - de maximale goot- en bouwhoogtes zijn vastgelegd op 4, respectievelijk 9, meter voor de woningen en 3, respectievelijk 7, meter voor de bijgebouwen en garages; de oppervlakte van de bijgebouwen mag ten hoogste 60m² bedragen.
- Een klein deel van de ontwikkeling heeft, mede als gevolg van de grondruil, de bestemming Groen. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groen, water, sport- en speelvoorzieningen, jongerenontmoetingsplaatsen en voet- en fietspaden.
- De genoemde bouw- en gebruiksmogelijkheden voorzien niet in de realisatie van een vitaliteitshotel zoals hier beoogd. De strijdigheid met het bestemmingsplan wordt onder meer gevormd door:
 - de bestemmingen Bedrijf, Wonen en Groen laten het gebruik als hotel niet toe;
 - het bouwplan overschrijdt de voor Bedrijf en Wonen aangewezen bouwvlakken, waarbij met name aan de Beatrixstraat een aanzienlijke afwijking met de bestemmingsplanmatige situatie ontstaat, nu daar in het geheel geen hoofdgebouwen zijn toegelaten;
 - de bestemming Groen laat in het geheel geen bebouwing met deze functies toe;
 - de toegelaten goot- en bouwhoogtes worden overschreden.
- De aanvraag omgevingsvergunning voorziet in de volgende activiteiten zoals genoemd in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht:
 - het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (art. 2.1 lid 1 onder c), in casu het bestemmingsplan Kom Domburg, voor het afwijken van de bouw- en gebruiksregels van artikel 4 (Bedrijf), artikel 8 (Groen) en artikel 19 (Wonen), één en ander als nader omschreven in de bij deze vergunning

- behorende ruimtelijke onderbouwing;
 - het gedeeltelijk slopen van bestaande opstallen (art. 2.1 lid 1 onder g in combinatie met artikel 20.4.1 en artikel 21.4.1. van het bestemmingsplan);
 - het maken of veranderen van een uitweg (art. 2.2 lid 1 onder e).
- Een aanvraag omgevingsvergunning die in strijd is met het ter plaatse geldende bestemmingsplan moet, op grond van artikel 2.12, lid 1 Wabo sub a, aanhef 3, tevens gezien worden als een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het afwijken van het ter plaatse geldende bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub c Wabo.
- In het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Kom Domburg" zijn geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor de planologische strijdigheden.
- De Wabo biedt de mogelijkheid, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat, af te wijken van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, sub a, aanhef 3, Wabo.
- De aanvraag mede een goede ruimtelijke onderbouwing bevat, waaruit blijkt dat het bouwplan, alsmede het beoogde gebruik, in overeenstemming zijn met:
 - de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals die door de gemeenteraad op 31 mei 2012 zijn vastgesteld, met uitzondering van de randvoorwaarden #6 en #10, waarop later in deze overwegingen wordt ingegaan;
 - een goede ruimtelijke ordening. Hierbij heeft een volwaardige belangenafweging plaatsgevonden, waarbij de algemene belangen ten aanzien van stedenbouw en de in de structuurvisie geschetste ontwikkelingsmogelijkheden zorgvuldig zijn afgewogen ten opzichte van de belangen van derden, met name de omwonenden. Een afweging van die belangen is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing die integraal onderdeel uitmaakt van dit besluit.
 - Gedurende de beroepsprocedure zijn door appellanten stukken ingebracht, opgesteld door Tonnaer, waarop de volgende reacties zijn opgesteld door Rho Adviseurs voor Leefruimte; 'Beoordeling ruimtelijke inpassing Vitaliteitshotel / toetsing aan stedenbouwkundige uitgangspunten' van 30 november 2018 en 'Reactie op reactie Tonnaer 5 juli 2019 inzake Schelpweg 8, Domburg' van 16 augustus 2019.
 - Met uitzondering van hetgeen in de 'Beoordeling ruimtelijke inpassing Vitaliteitshotel / toetsing aan stedenbouwkundige uitgangspunten' is overwogen voor de randvoorwaarden #6 en #10, waaraan blijkens de uitspraak van de rechtbank van 20 januari 2020 niet werd voldaan, worden de overwegingen in het advies geacht deel uit te maken van de vergunning.
 - Aanvullend wordt, overeenkomstig het advies van 16 augustus 2019 dat hier als ingelast wordt beschouwd, voor de volledigheid ten aanzien van de belangrijkste punten uit het betreffende advies overwogen dat:
 - door de indeling en opdeling van de verschillende geveldelen een op de locatie afgestemd gebouw ontstaat, dat zich voegt in de omliggende straten en langs elke zijde een op de betreffende straat afgestemde massa heeft, waardoor sprake is van een afgestemde massaverdeling.
 - (de afwikkeling van) het (service)verkeer en het parkeren als gevolg van de uitspraak van 20 januari 2020 wordt aangevuld met/vervangen door de overwegingen als opgenomen in 'Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West-Brabant' van 22 april 2020.
 - De verhoging van de goot- en bouwhoogte komt voort uit de wens een opmaat/overgang te maken richting de Beatrixstraat waar de bebouwing 10 m hoog is. Daarom wordt trapsgewijs opgebouwd vanuit de Weverijstraat waarbij eerste een deel met een hogere bouwhoogte, vervolgens een deel met een hogere goot- en

bouwhoogte en tenslotte op de hoek een gebouw met weer een iets hogere goothoogte aan de ruimte van het park. Aan de Beatrixstraat wordt een breder profiel gemaakt. De bestaande woningen aan deze straat ter hoogte van de nieuwe bebouwing hebben een goothoogte van 6 m.

- De dakvlakken van de nieuwe bebouwing zullen voor het grootste deel te zien zijn. Door het open werken van het park ontstaat ruimte en overzicht. Hierdoor is ondanks de wat hogere goothoogte de bijzondere kapvorm goed zichtbaar. Het profiel van de Schelpweg is ter plaatse van de kop van het nieuwe gebouw ruim genoeg om de dakvlakken te ervaren. Voor de Beatrixstraat geldt dat de dakvlakken zichtbaar zijn wanneer men door de straat kijkt, in de langsrichting. Door de kopgevels is het kappenspel juist goed zichtbaar en doet het mee in de opbouw van de verschillende kappen in de directe omgeving.
- Het plan passend geacht wordt binnen het Domburgs DNA, dat enerzijds de kleine panden met kappen omvat én anderzijds de prominenter grandeur van badhotels. Het omvat alle verschillende aspecten van een badplaats met een unieke combinatie van natuur, cultuur en gezondheid-wellness, waaronder een ruim aanbod aan diverse badfaciliteiten en overnachtingsmogelijkheden. Het omvat ook vernieuwende ideeën en concepten om mee te gaan in de tijd zonder het oude geweld aan te doen. Juist dit is in het ontwerp opgenomen. Het vitaliteitshotel biedt faciliteiten die een aanvulling zijn voor Domburg in een stedenbouwkundige en architectonische uitwerking die het kleinschaligere Domburg verbindt met de grandeur van de luxere badhotels.
- Hierbij is tevens overwogen dat ten behoeve van de beroepsprocedure nadere onderzoeken zijn uitgevoerd ten aanzien van de aspecten 'ladder van duurzame verstedelijking', 'stikstofdepositie' en 'industrielawaai' (bijlagen 7, 8 en 9). Deze onderzoeken worden geacht onlosmakelijk met de omgevingsvergunning te zijn verbonden en vervangen waar nodig de tekst uit de ruimtelijke onderbouwing.
 - De laddertoets heeft uitgewezen dat een 4 sterrenhotel met onderscheidende voorzieningen een noodzakelijke aanvulling is op het bestaande aanbod in de badplaats Domburg. Het huidige hotelaanbod in de gemeente Veere en specifiek in Domburg heeft weinig voorzieningen, zoals wellness, zwembad, e.d. Het concept gaat uit van een hotel in het luxe segment. Het wordt een onderscheidend concept met een duidelijke meerwaarde voor Domburg. Luxe hotels met bijbehorende wellnessvoorzieningen zijn noodzakelijk voor het optimaal functioneren van de toeristische badplaats. Bovendien mag van Domburg als kuuroord een ruim aanbod in het luxe segment worden verwacht. Op basis van de analyse in hoofdstuk 2 van het onderzoek wordt geconcludeerd dat er voldoende behoefte is aan een hotel met bijbehorende voorzieningen. Enerzijds komt de behoefte voort uit de behoefte aan een chique kuuroord, anderzijds uit de algemene behoefte van consumenten aan meer luxe. De vraag naar luxe overnachtingsmogelijkheden in Nederland groeit en het toerisme zal gelet op de economische groeiverwachting ook de komende jaren blijven toenemen. Uit onderzoek is geconcludeerd dat ongeveer de helft van de hotelbehoefte van de gemeente Veere in Domburg zal landen.

Mogelijk neemt dit percentage toe als er ook meer chique voorzieningen in Domburg zijn. Het beoogde hotel draagt positief bij aan de werkgelegenheid en past bij het dorpse karakter van de herontwikkelingslocatie. Omdat het beoogde vitaliteitsconcept elders in Domburg niet voorhanden is en het concept een nieuwe markt zal aantrekken, zal hiervan geen onaanvaardbaar effect uitgaan op het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Met de ontwikkeling is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

- Er is eind 2018, dus nog onder het PAS, een AERIUS-berekening uitgevoerd voor de beoogde situatie, waaruit blijkt dat er geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,05 mol/ha/jr. De conclusie was dat rekenresultaten onder de 0,05 mol/ha/jr vanuit ecologisch oogpunt niet tot meetbare effecten leiden en de beoogde ontwikkeling niet tot een aantasting van de Natura 2000-gebieden. Voor bijdragen onder de 0,05 mol/ha/jr. geldt geen vergunning of meldingsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming. De rechtbank heeft dit onderzoek bij de toetsing ex tunc in stand gelaten, waardoor de oorspronkelijke vergunning op dit onderdeel in stand is gebleven en geen nader onderzoek nodig is in deze fase. Voor de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' (fase 2) wordt gezien in hoeverre een aanvullend onderzoek noodzakelijk is.
- Het akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat voor het merendeel van de omliggende woningen in het plangebied wordt voldaan aan de VNG-richtwaarde van 50 dB(A) als etmaalwaarde voor gemengd gebied (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus). Wij hebben besloten hiervan gemotiveerd af te wijken voor de woning(en) nabij de in-/uitrit van de parkeergarage (Schelpweg 5 en 6). Hierbij is in de afweging meegenomen dat de woningen relatief modern en goed onderhouden zijn, waardoor verwacht mag worden dat de gevelgeluidwering ten minste 20 dB(A) bedraagt en dat de binnenwaarde daarom niet meer bedraagt dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Een dergelijk niveau is acceptabel. Daarnaast brengt het reguliere wegverkeer in de huidige situatie (uitgaande van ca. 2.800 mvt/etmaal) een belasting in de ordegrrootte 60dB(A) met zich mee. Hierbij speelt mee dat de locatie waar de hogere niveaus optreden (voorgevel), dus ook geluidbelast zijn door wegverkeer en het reguliere wegverkeer overheersend is. Tenslotte is/wordt rekening gehouden met de omgeving door grotere vrachtwagens aan de voorzijde te laten laden/lossen.

Aanvullende en/of gewijzigde overwegingen naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank Zeeland – West-Brabant d.d. 20 januari 2020 en waartegen ingevolge die uitspraak beroep kan worden ingediend (tenzij anders vermeld)

- In aanvulling op het vorenstaande is uit de uitspraak gebleken dat de aanvraag in strijd is met de stedenbouwkundige randvoorwaarden #6 en #10. Zoals is overwogen is de keuze om, met name de grote(re) voertuigen aan de voorzijde te laten parkeren en laden/lossen en niet op het binnenterrein, ingegeven doordat omwonenden vreesden voor (geluids)hinder van achteruitrijdende grote vrachtwagens. Enerzijds doordat deze een waarschuwingssignaal laten horen bij het achteruit rijden en anderzijds doordat als gevolg van de manoeuvre zelf de Schelpweg korte tijd geblokkeerd is. Nu het plan ruimte biedt om de grote(re) vrachtwagens parallel aan de Schelpweg op eigen terrein te laten laden/lossen en parkeren, treden de genoemde problemen niet, of in ieder geval zeer beperkt, op. Een aanpassing van het plan zodat wel wordt voldaan aan deze randvoorwaarden, is dit voor de omwonenden minder gunstig en gaat in tegen de tijdens de bewonersbijeenkomsten geuite wensen. Nu de gemeenteraad op 16 april 2020 heeft besloten een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor het afwijken van deze stedenbouwkundige

randvoorwaarden, alsmede voor het in de parkeerkelder realiseren van een (extra) receptie/incheckbalie, en voor het overige aan de randvoorwaarden wordt voldaan, is de in de uitspraak geconstateerde belemmering voor de vergunningverlening weggenomen.

- De uitspraak noopt er tevens toe de aspecten 'verkeersbewegingen' en 'parkeren' nader te bezien. Waar nodig vervangen de tekst in deze vergunning, alsmede het als bijlage bijgevoegde memo van Rho (Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West-Brabant) van 22 april 2020, de tekst uit de ruimtelijke onderbouwing. Voor wat betreft de hier relevante parkeernormering, het dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de met de ontwikkeling samenhangende verkeersbewegingen, overwegen wij het volgende:
 - gebleken is dat de aanname dat ter plaatse van de ontwikkeling sprake is van een 'matig stedelijk karakter' onjuist is. De adressendichtheid zoals bekend bij het CBS geeft aan dat hier sprake is van een 'weinig stedelijk karakter';
 - eveneens is gebleken dat de aanname dat het projectgebied in het 'centrum' ligt, onjuist is. Gezien deze loopafstanden en de aanwezigheid van parkeerregulering kan het projectgebied in een ligging van 'centrum' of 'schil centrum' worden gezien. Domburg heeft echter geen treinverbinding. Aan de Schelpweg is een bushalte aanwezig ter hoogte van het projectgebied. Het aantal lijnen en de frequentie is zeer laag. Een goed alternatief voor de auto ontbreekt, waardoor het autogebruik van zowel medewerkers als bezoekers van het vitaliteitshotel overeen zal komen met een ligging in 'rest bebouwde kom';
 - Dit betekent dat voor de kencijfers met betrekking tot de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte dient hierdoor te worden uitgegaan van 'rest bebouwde kom'.
 - Daarnaast is in de bijlage 'Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West-Brabant' gemotiveerd waarom de oorspronkelijke aanname ten aanzien van het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor de wellness en het restaurant naar beneden kan worden bijgesteld. Kort samengevat is er geen sprake van zelfstandige voorzieningen.
 - Gezien de beperkte omvang van de wellnessvoorziening en het veel concurrerender aanbod aan dergelijke voorzieningen in de omgeving wordt niet verwacht dat er veel gasten van elders zullen komen. En als die al komen, dan zullen de meesten daarvan afkomstig zijn uit Domburg, waarbij de auto kan blijven staan bij hun eigen huis of bij hun recreatief nachtverblijf. In de praktijk zal veruit het grootste deel van de wellnessbezoekers dus afkomstig zijn vanuit het vitaliteitshotel en het tegenoverliggende Apparthotel.
 - Het restaurant richt zich primair op hotelgasten. Iedere hotelgast moet kunnen ontbijten of dineren. Gezien het concurrerende aanbod aan restaurants in de omgeving wordt niet verwacht dat er veel gasten van elders zullen komen. Daarvoor is ook nauwelijks of geen ruimte beschikbaar. En als er gasten van elders komen, dan zullen dit vooral toeristen uit Domburg zijn en mensen die in de directe omgeving wonen. Wij zijn van mening dat het aandeel restaurantbezoekers dat van buiten het hotel komt en waarvoor parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, daardoor substantieel lager zal zijn dan de oorspronkelijke 50%. Een reductie van 70% is ook bij deze functie meer realistisch.
 - Dit leidt voor wat betreft de parkeerbehoefte tot een nieuwe tabel die de tabel uit de ruimtelijke onderbouwing vervangt. Deze is als tabel 1 – parkeerbehoefte opgenomen in deze vergunning onder 'voorwaarden'. Voor de uitgebreide toelichting van de motivering wordt verwezen naar de bijlage 'Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West-Brabant', die integraal onderdeel uitmaakt van de vergunning. De uitgangspunten voor de verkeersgeneratie zijn aangepast naar 'weinig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'. Voor een 4-sterren hotel betekent dit een verkeersgeneratie van minimaal 20,2 en maximaal 23,1 mvt/etmaal per 10 kamers. Wanneer wordt gerekend met een maximum van 60 kamers betekent dit een toename van 121 tot 138 mvt/etmaal. In combinatie met de verkeersgeneratie van de andere functies, komt de verkeersgeneratie op totaal

202 tot 234 voertuigen per etmaal.

In de ruimtelijke onderbouwing is vermeld dat de ontsluiting volledig via de Schelpweg zal plaatsvinden en ook dat in de zomerperiode (maatgevende periode voor Domburg) 2.800 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Hierbij is niet aangegeven in welke context dit moet worden gezien. Een onderscheid in de aan- en afvoer van de motorvoertuigen ontbreekt in de ruimtelijke onderbouwing en in het Zienswijzenrapport. In verband met het ter plaatse geldende eenrichtingsregime zullen de aankomende voertuigen zich op enig moment op de Schelpweg ter hoogte van het vitaliteitshotel bevinden. Daar is een totaal van 2.800 motorvoertuigen per dag in de maatgevende zomerperiode gemeten. Een toename van ten hoogste 117 voertuigen (234 x 50% i.v.m. het eenrichtingsregime) per etmaal is iets meer dan 4%. Dat betekent dat sprake is van een minimale toename van het aantal verkeersbewegingen.

Ook bezien in het licht van de aan- en afvoerwegen direct aansluitend aan de kern is sprake van een minimale toename van het aantal verkeersbewegingen. Nu deze toename zo minimaal is dat geen sprake is van een (verdere) aantasting van het woon- en leefklimaat van woningen en/of aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de omliggende percelen, wordt deze als aanvaardbaar beoordeeld.

Bestemmingsplan (in relatie tot het gedeeltelijk slopen van gebouwen)

Overwegingen die door de rechtbank Zeeland – West-Brabant in de uitspraak van 20 januari 2020 in stand zijn gelaten en waartegen ingevolge die uitspraak geen beroep meer kan worden ingediend:

- De bestemmingen Waarde - Archeologie - 1 en Waarde – Archeologie – 3, zijn, naast de hiervoor genoemde bestemmingen eveneens van toepassing. De gronden met deze dubbelbestemmingen zijn, behalve voor de andere aldaar geldende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.
- Afhankelijk van de betreffende waarde gelden er regels voor het bouwen en slopen en geldt dat een archeologisch onderzoek noodzakelijk is.
- Ten behoeve van de onderhavige ontwikkeling is archeologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het uitgevoerde historisch onderzoek en inventariserend veldonderzoek, neergelegd in het rapport van Artefact van 24 december 2013 met nummer 2213/7424, zijn als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Geconcludeerd is dat binnen het plangebied archeologische resten kunnen worden verwacht die door de voorgenomen planvorming worden bedreigd. Het plangebied heeft een archeologisch potentieel.
- De sloop van de bestaande bebouwing gebeurt, evenals toekomstige graafwerkzaamheden in het plangebied, onder begeleiding dan wel toezicht van een archeologisch deskundige.

Algemene Plaatselijke Verordening i.c.m. uitweg.

Overwegingen die door de rechtbank Zeeland – West-Brabant in de uitspraak van 20 januari 2020 in stand zijn gelaten en waartegen ingevolge die uitspraak geen beroep meer kan worden ingediend:

- De uitweg sluit op een veilige en overzichtelijke manier aan op een 30 km/u weg. Deze weg is daarvoor geschikt, waardoor de uitweg geen gevaar oplevert.
- Er is al sprake van een uitweg maar een 2e uitweg is aanvaardbaar, omdat deze het laden en lossen op particulier terrein mogelijk maakt, waardoor het verkeer op de openbare weg niet gehinderd wordt en overlast voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt (geen achteruit het terrein opdraaiende grote vrachtwagens).
- Daarbij gaat de uitweg niet ten koste van een openbare parkeerplaats. Er verdwijnt geen openbaar groen op de plaats van de uitweg omdat dat niet aanwezig is.
- Hiermee voldoet de aanvraag aan artikel 2.12 van de Algemene Plaatselijke Verordening.

De vergunning wordt daarnaast verleend onder de volgende voorwaarden:
(voorwaarden die in stand zijn gebleven in de uitspraak van de rechtbank Zeeland – West-Brabant en waartegen geen beroep kan worden ingediend)

- Ongeacht of gehele of gedeeltelijke verkoop van het hotelgebouw aan individuele eigenaren (uitponden) geschiedt, worden de hotelkamer en –suites jaarrond voor verblijfsrecreatief nachtverblijf aangeboden.
- Het gebruik van hotelkamers en –suites is uitsluitend in de vorm van centraal bedrijfsmatige exploitatie toegestaan.
- Centraal bedrijfsmatige exploitatie is hierbij gedefinieerd als het via een bedrijf, stichting of andere rechtspersoon, waaronder een vereniging van eigenaren, voeren van een zodanige exploitatie dat daarbij gedurende het jaar, in verschillende perioden, aan verschillende personen, onder wie de eventuele eigenaar, die hun hoofdverblijf elders hebben, recreatieve verblijfsmogelijkheden worden geboden.
- Indien de hotelkamers en/of –suites worden verkocht aan al dan niet particuliere eigenaren wordt door middel van een verplichting bij doorverkoop en een kettingbeding de verplichting tot verhuur in de vorm van centraal bedrijfsmatige exploitatie in de koopovereenkomst opgenomen.
- Permanente bewoning van hotelkamers en/of –suites is niet toegestaan.
- Het is niet toegestaan om de restaurant en/of wellnessvoorzieningen separaat te exploiteren en/of te vervreemden, deze voorzieningen maken een onlosmakelijk en onverbrekkelijk onderdeel uit van het hotel.
- Ten minste 17 van het totaal aantal te realiseren hotelkamers en/of –suites hebben een oppervlakte van circa 100m².
- Van de aan te vragen omgevingsvergunning 2^e fase maakt een onderzoek, waarin in voldoende mate inzicht wordt geboden in ten minste de gesteldheid van de bodem ter plaatse, de geohydrologische situatie, de infiltratiecapaciteit en de situatie van het grondwater ter plaatse, onderdeel uit.
- Voor het onttrekken van de woningen gelegen aan de Weverijstraat is een onttrekkingsvergunning nodig op grond van de gemeentelijke Huisvestingsverordening tweede woningen 2019, deze moet worden aangevraagd en verkregen alvorens de betreffende woningen mogen worden gesloopt.
- Splitsing van hotelsuites is alleen mogelijk als de in de ondergrondse parkeervoorziening te realiseren parkeerplaatsen voldoende in aantal, bruikbaarheid en bereikbaarheid zijn.
- De vijf aanwezige openbare parkeerplaatsen aan de zijde van de Beatrixstraat blijven voor de omgeving behouden.
- De DWA-belasting van het riool mag het maximum van 60.960 l/etmaal niet overschrijden.

(Voorwaarden die zijn toegevoegd en/of gewijzigd naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank Zeeland-West-Brabant d.d. 20 januari 2020 en waartegen beroep kan worden ingediend)

- De verharding van de oprit naar het achterterrein wordt uitgevoerd in glad asfalt, zodat er zo weinig mogelijk geluid vanwege het rollen van containers etc. is.
- De hotelondersteunende functies, zoals de wellness en de horeca, mogen niet meer dan 5% afwijken van de in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen oppervlaktes.
- Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de hotelondersteunende functies, zoals de wellness en de horeca, wordt berekend op basis van de in de tabel opgenomen aantallen plaatsen en gebaseerd op het daadwerkelijke aantal m².
- Het parkeren wordt geheel binnen het projectgebied ingevuld overeenkomstig onderstaande tabel. Indien een groter aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, kan het aantal hotelkamers volgens de parkeernorm in tabel 1 worden uitgebreid.

Tabel 1 - Parkeerbehoefte

Functie	Aantal / m ²	CROW-norm*	Totaal ppl	#Dubbelgebruik
Suites (ca. 100m ²)	33	1,5 ppl/per suite **	49,5 ppl	49,5 ppl
Suites (ca 60m ²)	6	1,0 ppl/ per minisuite***	6 ppl	6 ppl
Restaurant	400 m ²	15 ppl/100m ² bvo	60 ppl	-/- 70%: 18 ppl
Wellness	600 m ²	9,3 ppl/100 m ²	55,8 ppl	-/- 70%: 16,7 ppl
				90,2 ppl

Vervanging vervallen plaatsen Beatrixstraat	20		20 ppl	20 ppl
Totaal				110,2 ppl
Afgerond				110 ppl

* Uitgegaan is van de CROW-norm voor 'rest bebouwde kom', overeenkomstig de bijlage 'Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West-Brabant' van 22 april 2020

** De CROW-kencijfers voor een 4-sterren hotel bedragen 0,75 pp/pk. De gemeente acht dit te weinig; voor hotelfuncties in kernen aan de kust wordt de norm als opgenomen in de tabel aangehouden als staand beleid.

*** Een aantal suites kunnen worden gesplitst. De parkeernorm voor een minisuite of hotelkamer van ca 35-65m² is 1,0 ppl/k.

Gelet op het vorenstaande, alsmede de afwegingen zoals die zijn opgenomen in

- de ruimtelijke onderbouwing;
- het Zienswijzenrapport;
- en de bijlagen 5 tot en met 9;
- aangevuld met de verklaring van geen bedenkingen en de daarin opgenomen overwegingen (bijlage 10);
- alsmede de aangepaste overwegingen ten aanzien van de aspecten verkeer en parkeren als gemotiveerd in de bijlage 'Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West-Brabant' van 22 april 2020 (bijlage 11);

hebben wij besloten de afwijking toe te staan.

Bijlage 2 Voorschriften en attenderingen (paragraaf 2.4 Wabo en hoofdstuk 5 Bor)

Voor zover van toepassing op de werkzaamheden stellen wij de volgende voorschriften:

1. Voorschriften ten aanzien van het gedeeltelijk slopen van gebouwen

- a. U dient de sloop en de daarmee samenhangende roering van de onderliggende gronden onder begeleiding dan wel toezicht van een archeologisch deskundige uit te (laten) voeren, e.e.a. in overeenstemming met de onderzoeksresultaten als opgenomen in het archeologisch rapport van Artefact van 24-12-2013 met nummer 2213/7424.
- b. U bent verplicht hierbij de aanwijzingen van de WAD op te volgen.

2. Voorschriften ten aanzien van de aan te leggen uitrit

- a. Het is niet toegestaan de werkzaamheden als particulier uit te voeren.
- b. In bijlage 3 staat de werkomschrijving voor het maken van de uitweg.
- c. U laat de werkzaamheden uitvoeren door een aannemer die aan deze werkomschrijving kan voldoen.
- d. De vergunninghouder is vrij in het kiezen van een aannemer voor het veranderen van een uitweg. Als u een andere aannemer dan één van onderstaande aannemers kiest, moet u dit overleggen met de heer S. de Visser van de afdeling Openbare Ruimte, telefoonnummer 0118-555 242 of per e-mail: S.de.Visser@veere.nl. Kiest u één van onderstaande aannemers dan is overleg niet nodig en kunt u de werkzaamheden uit laten voeren.

Aannemersbedrijf Jac. Ton
Vlasstraat 4
4353 EC Serooskerke

Aannemersbedrijf De Voogd Grijpskerke
Hondegemsweg 25
4364 RA Grijpskerke

VOF Aannemersbedrijf JD Infra
Jan Vaderstraat 4
4356 BH Meliskerke

Aannemingsbedrijf Geldof bv
Postbus 8120
4330 EC Middelburg

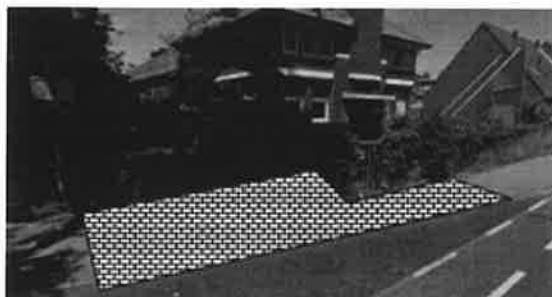
- e. Als de uitweg gereed is meldt u dit direct bij de heer S. de Visser van de afdeling Openbare Ruimte, telefoonnummer 0118-555 242 of per e-mail: S.de.Visser@veere.nl.

3. Voorschriften ten aanzien van de nog aan te vragen activiteit bouwen

- a. U dient aan te geven hoe u bent omgegaan met de aanbevelingen uit het akoestisch onderzoek, te weten:
 1. Het spiegelen van de in-/uitrit van de parkeergarage t.o.v. het ontwerp teneinde de afstand tussen de in-/uitrit en de woning Schelpweg 6 te vergroten.
 2. Het met geluidabsorberend materiaal bekleden van de (wanden) in-/uitgang van de parkeergarage.
 3. Sturing in de bedrijfsvoering waardoor koelvrachtwagens de koelmotoren uitzetten als de Schelpweg in wordt gereden.

Bijlage 3 Werkomschrijving inrit Schelpweg 8, Domburg:

	Bestaande uitweg verbreden, Nieuw te realiseren 2 ^e uitweg.
Breedte inrit	☐ Bestaande uitweg verbreden tot 7,50 m. ☐ 2^e uitweg 7,50 meter
Werkomschrijving aanleg (Trottoir)banden	☐ Betreft beide inritten. ☐ Zeven trottoirbanden verdiept ☐ Hoogte: 2 cm hoger dan goot ☐ Twee banden schuin aangesloten op bestaande banden. ☐ Doordat 2 banden schuin afgezaagd zijn ontbreekt er een stuk van enkele centimeters. Een op lengte gezaagde band aanbrengen in het midden van de oprit. ☐ Goot herstellen
Cunet / fundering	☐ Uitgraven diepte 40 cm ☐ 25 cm menggranulaat 0/40 mm aanbrengen. ☐ 5 à 10 cm brekerszand
Elementverharding	☐ Grijs betonstraatstenen.
Afstrooien elementverharding	Brekerszand gebruiken
Uitkomende materialen	Afvoeren door aanvrager op eigen kosten.
Wortels beplanting en bomen	Zo min mogelijk beschadigen
Schade	Schade veroorzaakt tijdens werkzaamheden kan de Gemeente Veere verhalen op de opdrachtgever.



Overige bijlagen

4. Zienswijzenrapport (aangevuld) Ontwerp omgevingsvergunning herontwikkeling KPN-gebouw e.o. met kenmerk 18B.01591
5. Advies 'Beoordeling ruimtelijke inpassing Vitaliteitshotel/toetsing aan stedenbouwkundige uitgangspunten', Rho Adviseurs voor Leefruimte dd 30-11-2018
6. Advies 'Reactie op reactie Tonnaer 5 juli 2019 inzake Schelpweg 8', Rho Adviseurs voor Leefruimte dd 16-08-2019
7. Onderbouwing ladder voor duurzame verstedelijking, Rho Adviseurs voor Leefruimte dd 28-11-2018
8. Memo 'Stikstofberekening Vitaliteitshotel', Rho Adviseurs voor Leefruimte dd 6-11-2018
9. Akoestisch onderzoek industrielawaai, Rho Adviseurs voor Leefruimte dd 28-11-2018
10. Verklaring van geen bedenkingen, dd 16 april 2020
11. Memo 'Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West-Brabant', Rho Adviseurs voor Leefruimte dd 22 april 2020

**Bijlage 4 Zienswijzenrapport (aangevuld) Ontwerp omgevingsvergunning herontwikkeling
KPN-gebouw e.o. met kenmerk 18B.01591**

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Zienswijzen

Tijdens de termijn van inzage zijn de volgende zienswijzen ontvangen:

	Aanhef	Voorletters	Naam	Adres	Woonplaats
1	Mevrouw				Bergen op Zoom
2	De heer prof. dr.				Amsterdam
3	De heer				Domburg
4	De heer ir.				Heemstede
5	Mevrouw				Breda
6	Mevrouw				Breda
7	De heer				Domburg
8	De heer				Aken (Aachen)
9	De heer				Bloemendaal
10	De heer				Domburg
11	Mevrouw				Domburg
11a	Fam.				Den Haag

	Instelling	Contact	Adres	Woonplaats
12	St. Leefbaarheid Kom Domburg		p/a Duinstraat 3 4357 AG	Domburg
13	Stadsraad Domburg		p/a Noordstraat 9 4357 AN	Domburg

	Rechtspersoon	Contact	Ingediend namens	Adres	Woonplaats
14	St. Achmea Rechtsbijstand	Mr. E.T. Stevens		Postbus 4116 7320 AC	Apeldoorn
15	St. Achmea Rechtsbijstand	Mr. E.T. Stevens		Postbus 4116 7320 AC	Apeldoorn
16	St. Achmea Rechtsbijstand	Mr. E.T. Stevens		Postbus 4116 7320 AC	Apeldoorn
17	Erfgoed- vereniging Heemschut			p/a SCEZ Looierssingel 2 4331 NK	Middelburg

Deel I - Algemeen deel

A. Volume/footprint nieuwbouw hotel in relatie tot dorpse woonkarakter

Samenvatting zienswijzen

Diverse indieners van zienswijzen zijn van mening dat het gebouw, kort samengevat, te hoog is, te groot/volumineus is en niet past bij het kleinschalige karakter van Domburg. De kleinschaligheid en kwaliteit van de overwegende woonomgeving kunnen de maat en schaal van dit gebouw naar hun mening niet aan, evenmin als dat voor een nieuw hotel nog ruimte is. Veelal wordt hierbij verwezen naar andere situaties waarbij de nieuwbouw groter is dan hetgeen eerst op die plek stond, zoals 't Maereltje, 't Groentje (Résidence Wijngaerde) en Dishoek. Hieraan gerelateerd is de stelling dat (nog) een horecavoorziening niet in overeenstemming is met het overwegende woonkarakter van de omgeving, waardoor een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat wordt verwacht. Geopperd is dat de locatie beter geschikt kan worden gemaakt voor woningbouw.

Overwegingen

Allereerst overwegen wij in dit licht dat de initiatiefnemer, en niet de gemeente, eigenaar is van het overwegende deel van de gronden in het plangebied. Uitzondering hierop vormen enkele kleine hoekjes die uitgeruild worden. Zo woningbouw ter plaatse al de meest gewenste invulling zou zijn, kunnen wij dat de eigenaar niet opdragen. Wij zijn gehouden de plannen en wensen van de grondeigenaar te toetsen aan 'een goede ruimtelijke ordening'. Dit houdt in dat de initiatiefnemer door middel van een 'goede ruimtelijke onderbouwing' aantoont dat zijn bouwplannen voldoen aan de eisen die voortkomen uit beleidsmatige en ruimtelijke aspecten, zoals verkeer en parkeren en afstanden tussen verschillende functies zoals horeca en wonen. De ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de besluitvorming. In dit geval zijn, voorafgaand aan het schetsplan dat onderdeel uitmaakt van de ontwerpvergunning, door de gemeenteraad op 31 mei 2012 stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgesteld. Deze zijn in opdracht van de gemeente opgesteld door een extern deskundige, te weten Stegenga Werkplaats voor Stedenbouw uit Tilburg.

Door een extern en onafhankelijk deskundige op het vakgebied van stedenbouw zijn daarbij, met inachtneming van de ruimtelijke impact op de bestaande omgeving, onder meer maxima gesteld aan de maatvoering. Gelet op de maximaal toegestane hoogtes in de directe omgeving (woningen aan de Schelpweg en Van Voorthuijsenstraat 11 meter, aan de Beatrixstraat 9 en 11 meter, evenals de Weverijstraat) is een maximale bouwhoogte van 10 meter met twee accenten tot 12 meter naar onze mening niet onevenredig hoog ten opzichte van de toegestane hoogte. Dat deze maximale hoogte in geval van de bestaande bebouwing niet overal wordt ingevuld, doet daaraan niet af. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Kom Domburg is met deze hoogtematen in beginsel aangegeven dat deze hoogtes in de omgeving passen. Ook een nieuw bedrijfspand op deze locatie zou tot een hoogte van 11 meter mogen worden gebouwd, waarbij deels een situering dicht bij de percelen aan de Weverijstraat gerealiseerd kan worden. Niet valt in te zien, en door betrokkenen wordt dat ook niet concreet beargumenteerd, waarom de voorgestelde hoogtes niet zouden passen.

Hetzelfde geldt voor het beoogde volume, de woningen in het centrum van Domburg vormen veelal gesloten of vrijwel gesloten straatwanden. De beoogde nieuwbouw vormt ook zo'n gesloten wand, die echter door zijn architectonische vormgeving geleed aandoet. Alleen aan de zijde van de Beatrixstraat kent het plan een wezenlijk verschil ten opzichte van de bestaande en ook planologisch vastgelegde situatie. Ter plaatse was immers, behalve de bestaande garageboxen en erfbouw bij de woningen aan de Weverijstraat, in het geheel geen bebouwing toegestaan. Gelet echter op het verloop van de Beatrixstraat en, in het verlengde daarvan, kan

geconcludeerd worden dat hier, zeker aan de zuidzijde, vooral wordt voorzien in bebouwde percelen. Ook vanuit dat oogpunt kan niet worden gevolgd dat het plan niet passend is voor de locatie, het is immers in lijn met de concentratie aan bebouwing in de rest van de straat. Het volume neemt toe ten opzichte van de *planologisch vastgelegde* situatie, vooral zoals hiervoor al overwogen aan de zijde van de Beatrixstraat. Deze toename is, gelet op de centrumfunctie van Domburg en de aldaar aanwezige bebouwing, niet onevenredig, onder meer door de beperking in hoogte. Door de indieners van zienswijzen is ook hier niet met concrete argumenten onderbouwd waarom de volumevergroting een te groot contrast met de bestaande bouwmogelijkheden in het gebied zou vormen.

Conclusie

De tegen dit aspect gerichte zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

B. Verkeer en parkeren

1. Verkeersbewegingen

Samenvatting zienswijzen

Door de beoogde ontwikkeling neemt volgens een aantal indieners van zienswijzen de verkeersdruk in het centrum van Domburg onacceptabel toe. Hierbij wordt gevreesd voor wachtenden voor de parkeergarage en, als gevolg daarvan, sluipverkeer door de Weverijstraat-Beatrixstraat-Van Voorthuysenstraat. Zeker op marktdagen zou het hotel onbereikbaar zijn.

Overwegingen

In paragraaf 04.10 van de ruimtelijke onderbouwing is per functie uiteengezet hoeveel verkeersbewegingen worden gegenereerd. De uitgangspunten voor deze berekeningen zijn gebaseerd op landelijke normen die zijn vastgelegd door het CROW, een landelijk kennisinstituut voor, onder meer, verkeer en parkeren. Hieruit blijkt dat het maximum aantal voertuigbewegingen is berekend op maximaal 100 (dit in verband met het ter plaatse geldende eenrichtingsregime). Op het totaal van 2800 motorvoertuigen per dag in de maatgevende zomerperiode is dit een zeer beperkte toename van nog geen 3%. Dat het perceel daarbij op dagen dat de Markt, de Ooststraat, de Weststraat en de Schelpweg zijn ingericht voor de markt lastig bereikbaar is, is onderkend. Voor dit perceel gelden dan echter geen andere of grotere beperkingen dan voor de andere ondernemers in Domburg.

Overigens wordt niet ontkend dat de toegangswegen tot het perceel tijdens recreatieve piekmomenten al een knelpunt vormen, maar de beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen zorgt niet voor méér overlast.

Uit de zienswijzen blijkt niet van feiten of omstandigheden waaruit zou blijken dat in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen motivering onjuist is of niet op goede gronden tot stand is gekomen.

De berekening van het aantal verkeersbewegingen houdt rekening met de wens van de initiatiefnemer om grotere hotelsuites te kunnen splitsen in kleinere tot een maximum van 60 kamers. Zoals onder punt 2. Parkeren wordt toegelicht, is de realisatie van 60 kamers niet mogelijk in combinatie met de oppervlaktes van de genoemde functies. De beschrijving van de toename van het aantal verkeersbewegingen is dus een worst case scenario, dat zich in de praktijk niet zal voordoen.

2. Parkeren

Samenvatting zienswijzen

Gevreesd wordt dat het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage onvoldoende is, mede gelet op de in de ruimtelijke onderbouwing geschetste mogelijkheid de hotelsuites te splitsen. Daarnaast wordt geopperd dat de garage slechts door hotelgasten zal worden benut, waardoor de omgeving geconfronteerd wordt met een hogere parkeerdruk en meer zoekverkeer.

Overwegingen

Het uitgangspunt voor het parkeren is bij elke nieuwe ontwikkeling dat dit op eigen terrein dient te gebeuren. Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dat per onderdeel van de ontwikkeling nodig is, is aangesloten bij de richtlijnen die door de eerdergenoemde CROW zijn opgesteld. Dit is weergegeven in de tabel van paragraaf 04.11 van de ruimtelijke onderbouwing, per hotelsuite en per 100m² bedrijfsvloeroppervlak van de overige functies is een berekening gemaakt. Het minimum aantal parkeerplaatsen is hierbij bepaald op 109. In de parkeerkelder is ruimte voor 117 parkeerplaatsen, zodat niet alleen voldaan wordt aan de norm, maar er plaatsen 'over' zijn.

De initiatiefnemer heeft aangegeven nog ruimte te willen houden voor een wijziging in het aantal hotelsuites door mogelijk enkele grote hotelsuites te splitsten in kleinere. Bij deze splitsing moet rekening gehouden worden met de parkeervraag, een grote suite vraagt immers 1,5 parkeerplaats, een kleine 1. In de praktijk kunnen twee grote suites gesplitst worden in drie kleine, waarbij in beide gevallen 3 parkeerplaatsen nodig zijn.

Er is in beginsel voorzien in 117 parkeerplaatsen; voor het restaurant, de wellness en het vervallen van bestaande parkeerplaatsen aan de Beatrixstraat zijn 53 parkeerplaatsen nodig. Dit betekent dat er nog 64 plaatsen beschikbaar zijn voor de hotelsuites. Als deze allemaal worden uitgevoerd in een afmeting tot 60m² zouden er, op basis van de parkeernorm, 64 kleine hotelsuites/minisuites gerealiseerd kunnen worden. Dit is een ongewenste situatie, mede omdat de norm voor het parkeren van het personeel is verdisconteerd in de grotere suites. In de omgevingsvergunning zal dan ook worden opgenomen dat ten minste 17 suites worden gerealiseerd, hetgeen in overeenstemming is met de theoretische situatie die is opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing.

Als bij de aanvraag van de omgevingsvergunning 2^e fase, die in ieder geval voorziet in de activiteit bouwen, een wijziging van het aantal parkeerplaatsen blijkt, blijft de parkeernorm in stand, zodat ook in dat geval het bouwplan niet leidt tot parkeeroverlast.

Voor wat betreft het beoogde dubbelgebruik van de parkeerplaatsen, zien wij geen reden om te veronderstellen dat bezoekers, niet zijnde hotelgasten, geen gebruik maken van de beschikbare ruimte in de parkeerkelder. Zoals de indieners van zienswijzen ook opmerken is de parkeerdruk in de omgeving, zeker in de zomerperiode, hoog. Niet valt in te zien dat een bezoeker van, bijvoorbeeld, enkel de wellness geen gebruik zou maken van een parkeergelegenheid onder de gelegenheid waar hij of zij de dag wenst door te brengen. Er is geen enkele reden om een dergelijke eenvoudig bereikbare en toegankelijke parkeergelegenheid links te laten liggen om in de straten van Domburg een locatie te vinden waar zonder problemen een dag geparkeerd kan worden. Door betrokkenen worden ook geen argumenten naar voren gebracht die hun vrees aannemelijk maken. Voor wat betreft de bezoekers van het restaurant geldt, als de kwaliteit ervan gasten trekt die niet elders in Domburg verblijven, hetzelfde. Hoewel er rekening gehouden is met 50% dubbelgebruik zullen de betreffende gasten voor het merendeel dagjesmensen zijn of elders in Domburg verblijven, waardoor hun auto ook al elders is geparkeerd.

3. Laden en lossen

Samenvatting zienswijzen

Gevreesd wordt voor overlast als gevolg van het laden en lossen ten behoeve van het hotel en de daarbij behorende functies.

Overwegingen

Hier hebben wij het volgende over overwogen. Er wordt ten aanzien van laden en lossen onderscheid gemaakt in vrachtwagens en bestelbusjes en andere kleine transportmiddelen. In eerste instantie was het de wens om als het laden en lossen op

het binnenterrein plaats te laten vinden. Dit werd door de direct omwonenden tijdens één van de bewonersbijeenkomsten ter sprake gebracht, van achteruitrijdende vrachtwagens werd geluidsoverlast gevreesd. Deze zijn immers alle voorzien van een achteruitrijdbeveiliging in de vorm van een alarm. Aan de voorzijde van het nieuw te bouwen pand is daarom rekening gehouden met een parkeervoorziening voor vrachtwagens, deze kunnen dan zonder langdurig achteruitrijden of veelvuldig steken hun waren lossen. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat van daar uit het vervoer van en naar het hotel beperkt is tot steekwagens en rolcontainers. Ook spreekt hij met de leveranciers bezorgtijden af, zodat de leveranties opgaan in het overige verkeer. Kleiner transport, dat geen alarmering heeft, kan wel het binnenterrein oprijden en daar laden en lossen. Voor een inpandige laad- en losvoorziening is geen ruimte in het pand, maar zelfs als dit wel het geval zou zijn, zou het onderscheid tussen 'groot' en 'klein' transport zoals hiervoor geschetst blijvend zijn.

Conclusie

- Aan de te verlenen omgevingsvergunning wordt de voorwaarde verbonden dat ten minste 17 hotelsuites met een oppervlakte van circa 100m² of meer worden gerealiseerd.
- Voor het overige leiden de tegen dit aspect gerichte zienswijzen niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

C. Milieuaspecten (w.o. geluid)

1. Milieucategorie

Samenvatting zienswijzen

In de zienswijzen wordt gesteld dat de verschillende, aan het hotel complementaire functies, maken dat sprake is van een hogere milieucategorie dan is benoemd in de ruimtelijke onderbouwing.

Overwegingen

De hoofdactiviteit van het bedrijf bestaat uit een hotel. De VNG brochure bedrijven en milieuzonering gaat uit van 'gemiddeld moderne bedrijven'. In het algemeen heeft een hotel een aantal ondersteunende functies zoals een zwembad, een sauna, een restaurant of een andere activiteit die ondergeschikt is aan de hoofdfunctie van het hotel, namelijk het bieden van nachtverblijf. Dat geldt zeker voor moderne hotels. De omvang van het wellnessgedeelte bedraagt ongeveer 600 m². Gelet op het geheel aan activiteiten binnen het bedrijf, dat zonder de parkeerplaatsen een vloeroppervlak heeft van ruim 6.300m², is het wellnessgedeelte ondergeschikt aan de hotelfunctie. Het omvat immers nog geen 10% van deze oppervlakte. Daarmee valt het gehele bedrijf naar onze mening onder de milieucategorie voor hotel. Een volwaardig badhuis of saunacomplex heeft een grotere omvang dan in dit plan het geval is.

2. Geluid

Samenvatting zienswijzen

Enerzijds wordt door indieners van zienswijzen gevraagd of een akoestisch onderzoek naar inrichtingslawaaï niet noodzakelijk is, anderzijds wordt gevreesd voor geluidsoverlast van, met name, het restaurant en de wellness.

Overwegingen

Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar de feitelijke geluidsbelasting die door de inrichting wordt geproduceerd, behoort op dit moment niet tot de mogelijkheden. Het gebouw en de daarbij behorende functies zijn immers nog niet gerealiseerd. Daarom is aangesloten bij de normering op basis van het Activiteitenbesluit. De exploitant van het vitaliteitshotel zal uiterlijk vier weken voor 'oprichting van de inrichting' een melding doen bij ons college op grond van het Activiteitenbesluit. Bij bedrijven waar het geluidsaspect relevant is voor de omgeving maakt een goede omschrijving van de aard en omvang van de activiteiten en processen, zoals de locatie en frequentie van laden en lossen, onderdeel uit van de

melding. Op basis van het binnenniveau, de geluidsisolatie en de overdracht, wordt vervolgens bepaald of aan de geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit kan worden voldaan. Dit is in ieder geval niet eerder dan dat een aanvraag omgevingsvergunning voor fase II wordt gevraagd. Pas dan worden de immers de bouwkundige aspecten van het plan inzichtelijk.

In een aantal gevallen is een akoestisch onderzoek bij een melding voor het oprichten van een inrichting verplicht of kunnen wij erom vragen. Het akoestisch onderzoek bevat in dat geval een onderzoek naar de voorzieningen die nodig zijn om te voldoen aan deze waarden, bij horecabedrijven betreft het veelal bouwkundige aanpassingen aan het pand zodat de geluidsisolatie wordt verhoogd.

Een akoestisch onderzoek is bijvoorbeeld noodzakelijk bij een inrichting met aangewezen activiteiten als opgenomen in artikel 1.11 Wet milieubeheer. Hieronder valt bijvoorbeeld een situatie waar binnen 50 meter van de bedrijfsgrens woningen liggen en waar tussen 19 uur en 7 uur meer dan vier transportbewegingen plaatsvinden met motorvoertuigen die zwaarder zijn dan 3.500 kilo (incl. laadvermogen). Afhankelijk van de door de initiatiefnemer uiteindelijk in te dienen melding, wordt dan ook bepaald of een akoestisch onderzoek gevraagd kan worden of zelfs verplicht is. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat voldaan kan worden aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, er is immers sprake van volledige nieuwbouw waardoor al bij de bouw gekozen kan worden voor een bij de activiteiten passende inrichting van het gebouw en bouwkundige maatregelen.

Als achteraf geconstateerd wordt dat de geluidsnorm wordt overschreden, kan de exploitant genoodzaakt zijn om maatregelen te nemen.

Conclusie

De tegen dit aspect gerichte zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

D. Communicatie

Samenvatting zienswijzen

Naast door de initiatiefnemer georganiseerde informatieavonden en een nieuwsbrief is er geen mogelijkheid geweest voor inspraak. Indieners van zienswijzen verwachten dat het gemeentebestuur respect heeft voor de zorgen van omwonenden ten aanzien van dit project.

Overwegingen

Vanzelfsprekend is er begrip voor de zorgen van de omwonenden en wordt zorgvuldig omgegaan met de naar voren gebrachte argumenten. Dit staat los van de ruimtelijke procedure die met de ontwikkelingen samenhangt en waar niet de initiatiefnemer voor verantwoordelijk is, maar de gemeente Veere. De informatieavonden zijn georganiseerd door de initiatiefnemer, wie daarover vooraf zijn geïnformeerd en daarbij zijn uitgenodigd is zijn verantwoordelijkheid. Hij heeft kennelijk gemeend hier goed aan te doen, om omwonenden de gelegenheid te bieden om suggesties te doen die in het plan konden worden meegenomen. De uitwerking van het laden en lossen is daar een voorbeeld van. Voor wat betreft de communicatie vanuit de gemeente is belangstellenden, naast de officiële publicaties, de mogelijkheid geboden zich per e-mail over wijzigingen in de stand van zaken te laten informeren. Zo is geprobeerd te voorkomen dat, vanwege de langere doorlooptijd van het project, geïnteresseerden officiële bekendmakingen misten. Ook is op deze wijze extra informatie geboden en hebben diverse omwonenden zich laten informeren over het traject, de inhoud van de stukken en de wijze waarop zij hiertegen op konden komen. Dat is afgezien van een vrijwillige inspraakprocedure, in aanvulling op de inspraakprocedure die is doorlopen bij de totstandkoming van de stedenbouwkundige randvoorwaarden, is omdat in dit geval hiervan geen meerwaarde werd verwacht. Er is in geen geval sprake van een gebrek aan aandacht voor het standpunt van omwonenden.

Conclusie

De tegen dit aspect gerichte zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

E. Grondwater/zetting/trillingen

Samenvatting zienswijzen

Gevreesd wordt voor schade aan panden in de omgeving, onder meer als gevolg van wijzigingen in de grondwaterstromen als gevolg van de bouw van een parkeerkelder en, meer algemeen, als gevolg van de bouw zelf, waaronder het bouwverkeer en het funderen van het nieuwe gebouw.

Overwegingen

Voor uitvoering van de bouw wordt een geohydrologisch advies geëist van de initiatiefnemer. Een bemalingsadvies en een advies voor het plaatsen van damwanden maakt hier onderdeel van uit. Het is echter nog te vroeg in het proces om voor een dergelijk advies, de bestaande bebouwing vormt een belemmering voor het veldonderzoek. Pas na de sloop kan een volledig onderzoek plaatsvinden. Door Pieters Bouwtechniek Haarlem B.V. is op 27 augustus 2012 reeds een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de mogelijkheid ter plaatse een meerlaagse parkeerkelder te bouwen. Gelet op de ervaring van de aannemer, Bouwgroep Peters B.V. uit Middelburg, in combinatie met de resultaten van eerder genoemd onderzoek, is er geen grond te veronderstellen dat de beoogde parkeerkelder niet vergund kan worden.

Voor wat betreft de keuze van de fundering/wijze waarop het geheel gefundeerd wordt, kan worden geconcludeerd dat deze informatie in deze fase van vergunningverlening nog niet beschikbaar hoeft te zijn. Het betreft hier immers alleen de afwijking van het bestemmingsplan en voldoende informatie is beschikbaar om te mogen verwachten dat het plan feitelijk uitvoerbaar is.

Wellicht ten overvloede wordt hierbij opgemerkt dat een bodemonderzoek, voorzien van sonderingen en grondboringen, benodigd is voor het geohydrologisch advies.

Conclusie

- Aan de vergunning 1^e fase wordt de voorwaarde verbonden dat bij de aan te vragen omgevingsvergunning 2^e fase een onderzoek, waarin in voldoende mate inzicht wordt geboden in ten minste de gesteldheid van de bodem ter plaatse, de geohydrologische situatie, de infiltratiecapaciteit en de situatie van het grondwater ter plaatse, onderdeel uitmaakt van de aanvraag.

F. Huisvestingsverordening 2^e woningen

Samenvatting zienswijzen

Verschillende indieners van zienswijzen zijn van mening dat de onttrekking van de woningen aan de Weverijstraat in strijd is met de Huisvestingsverordening tweede woningen.

Overwegingen

Al jaren is er sprake van een voortdurende druk van buiten de gemeente op de woningvoorraad van de dorpskernen, die zich vooral uit door een blijvend grote vraag naar de mogelijkheid om voor permanent gebruik bestemde woningen recreatief te gaan gebruiken. De Huisvestingsverordening tweede woningen 2015 bevat het tweede woningen beleid van de gemeente Veere. Samengevat komt dit beleid er op neer dat, behoudens in uitzonderlijke gevallen, woningen in grote delen van de dorpskernen niet als tweede woning mogen worden gebruikt. Het plangebied is zonder meer in het werkingsgebied van de verordening gelegen, maar van een recreatief gebruik van de betrokken woningen aan de Weverijstraat is geen sprake. Ze worden immers gesloopt, waarna de gronden bij de ontwikkeling van het vitaliteitshotel worden betrokken.

Hoewel de gemeente de verordening in het leven heeft geroepen om met name recreatief gebruik van permanent te bewonen woningen tegen te gaan, heeft de wetgever verschillende vormen van onttrekking ondergebracht in artikel 21 van de Huisvestingswet. In dit artikel, waar dus ook onze verordening op is gebaseerd, is onder meer bepaald dat het verboden is om woonruimte geheel of gedeeltelijk aan de bestemming tot bewoning te onttrekken zonder vergunning daartoe van burgemeester en wethouders. Nu de woningen aan de Weverijstraat worden gesloopt en de nieuwbouw niet permanent wordt bewoond, is hiervoor een vergunning nodig.

Artikel 4 van de verordening bepaalt dat een vergunning als bedoeld in artikel 21 van de wet kan worden geweigerd als naar het oordeel van burgemeester en wethouders het belang van behoud of samenstelling van de woonruimtevoorraad groter is dan het met de onttrekking, samenvoeging, omzetting of woningvorming gediende belang. Naar verwachting kan een dergelijke vergunning op aanvraag worden verleend, nu bij de herontwikkeling van het Singelgebied, waarvoor inmiddels voor de 1^e fase een bestemmingsplan in procedure is gebracht, voldoende woningen worden gerealiseerd, zowel in de koop- als de huursector en in verschillende prijsklassen.

Conclusie

- De ruimtelijke onderbouwing dient als gevolg van het vorenstaande te worden aangepast.
- Bovendien wordt aan de omgevingsvergunning de voorwaarde verbonden dat een onttrekkingsvergunning wordt gevraagd en verkregen.

G. Plan- en uitvoeringsschade/overlast

1. Planschade

Samenvatting zienswijzen

Gevreesd wordt dat het plan leidt tot planschade voor de eigenaren van de woningen in de omgeving van het plangebied.

Overwegingen

Een wijziging van de planologische situatie kan leiden tot een waardevermindering van onroerende zaken in de omgeving. Dit wordt vaak planschade genoemd. Of sprake is van schade wordt bepaald door de maximale invulling van die op grond van het bestemmingsplan mogelijk was te vergelijken met de bebouwing die, in dit geval, met een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels van ruimtelijke ordening, wordt vergund. Door deze situaties met elkaar te vergelijken kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een 'planologische verslechtering'. Een onafhankelijke deskundige kan vervolgens de waardevermindering bepalen op grond waarvan een vergoeding kan worden toegewezen. Niet alle mogelijke schade wordt vergoed, bij de beoordeling van de schade wordt rekening gehouden met het 'normaal maatschappelijk risico', de schade die elke burger zelf behoort te dragen, en de voorzienbaarheid, de mogelijke bekendheid met de plannen op het moment van het kopen van de woning.

Een gemotiveerd verzoek om toekenning van een schadevergoeding kan, na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning, binnen vijf jaar door een eigenaar worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. De initiatiefnemer kan, al dan niet op verzoek van het bevoegd gezag, een planschaderisicoanalyse laten uitvoeren. Daarbij wordt vooraf de kans op het ontstaan van planschade en de verwachte hoogte hiervan in beeld gebracht. Hiertoe bestaat geen verplichting, maar in gevallen dat de hoogte van de mogelijke planschade gevolgen voor de financiële uitvoerbaarheid van het project kan hebben, kan hiertoe worden overgegaan. Gelet op de gewijzigde wetgeving, waarbij een eigen maatschappelijk risico is opgenomen, gecombineerd met de jurisprudentie inzake planschade binnen bebouwde gebieden, zien wij geen noodzaak een dergelijke risicoanalyse te eisen.

2. Uitvoeringsschade

Samenvatting zienswijzen

Gevreesd wordt dat aan woningen in de omgeving schade ontstaat als gevolg van de uitvoering van het bouwplan, onder meer omdat veel woningen in de omgeving niet op palen zijn gefundeerd.

Overwegingen

De gemeente is geen partij bij optredende (uitvoerings)schade en zij kan hiervoor niet aansprakelijk worden gesteld. Hiervoor sluit een aannemer een Construction All Risk verzekering (CAR-verzekering), dit is een verzekering die onder meer schade dekt die wordt veroorzaakt door bouw- en verbouwzaamheden. Bij ieder bouwproject kan er immers iets misgaan waardoor schade ontstaat. Dit kan schade aan het werk zelf zijn, maar ook schade aan eigendommen van derden, bijvoorbeeld schade aan het pand van de burens.

Vanzelfsprekend is de gemeente in het proces van vergunningverlening wel betrokken bij de wijze waarop het bouwen uiteindelijk zal plaatsvinden. Zo wordt het geheel van de constructie beoordeeld voordat gestart kan worden met de bouw het betreffende constructieve onderdeel. In dit geval wordt de omgevingsvergunning voor het bouwen, met de daarbij behorende constructieve gegevens, pas in fase 2 aangevraagd. Waar wij het noodzakelijk vinden dat monitoring plaatsvindt, bijvoorbeeld om er zeker van te zijn dat de richtlijnen voor de veroorzaakte trillingen worden gerespecteerd, worden metingen voorgeschreven.

Keuze van het funderingstype is afhankelijk van bepaalde normen / voorschriften, voortvloeiend uit bodemonderzoek, belendende bebouwing en te verwachten trillingen bij een bepaald type/systeem.

In de praktijk blijkt dat in bestaand bebouwd gebied zoals de kern Domburg gekozen wordt voor het boren van palen en niet voor het traditionele heien, meestal om de schade te beperken.

3. Overlast tijdens de bouw

Samenvatting zienswijzen

Bij de indieners van zienswijzen bestaat de vrees dat zij overlast ervaren als gevolg van de bouw. Ook negatieve gevolgen voor de verhuurbaarheid van een Domburgs zomerhuis worden niet uitgesloten.

Overwegingen

Dat omwonenden een vorm van overlast vrezen als gevolg van de realisatie van nieuwbouw in hun directe omgeving, begrijpen wij.

Dat een bepaalde overlast ontstaat, is bij bouwprojecten van enige omvang niet te vermijden. Het is een gevolg van de uitvoering van willekeurig welk bouwproces, een vergelijkbare mate van overlast zou kunnen ontstaan bij de nieuwbouw van een bedrijfspand in overeenstemming met het bestemmingsplan. Ook de door diverse omwonenden geopperde mogelijkheid om het betreffende perceel in te zetten voor (sociale) woningbouw, zou voor een bepaalde mate van bouwoverlast zorgen. Het enkele feit dat bouwoverlast kan ontstaan, is geen grond een vergunning te weigeren.

Conclusie

De tegen dit aspect gerichte zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

H. Privacy en zonlichttoetreding

1. Privacy

Samenvatting zienswijzen

Diverse omwonenden geven in hun zienswijze te kennen te vrezen voor een aantasting van hun privacy, door het zicht dat vanaf de galerijzijde van het hotel op hun tuin en woning ontstaat.

Overwegingen

Allereerst hechten wij eraan om aan te geven dat het ontwerp van het hotel maximaal rekening houdt met de omstandigheden van de omwonenden. De kamers zijn alle gericht naar de buitenzijden van het gebouw. Aan de binnenzijde, die gericht is naar de woningen aan de Weverijstraat, zijn de galerijen gesitueerd. Als gevolg van de verkeersfunctie van deze galerijen is het zicht op de betrokken tuinen en woningen beperkt qua duur en intensiteit. Daarnaast wordt de galerij zo vormgegeven dat het zicht op percelen van derden nog verder wordt beperkt, bijvoorbeeld door het aanbrengen van panelen. Hoewel de bebouwing als hier beoogd meer uitzicht op percelen van derden biedt dan de bestaande bebouwing, kan niet uit het oog worden verloren dat deze bestaande bebouwing voor een nieuwe invulling mogelijk niet courant meer is, maar ook als dat wel het geval is het bestemmingsplan complete nieuwbouw mogelijk maakt. Dit is wel ten behoeve van een bedrijfsfunctie, maar dit sluit een pand met een hoogte van 11 meter en ramen, bijvoorbeeld van kantoren, aan de zijde van de Weverijstraat niet uit. Bovendien is het bouwvlak ten opzichte van de huidige bebouwing nog voor een flink deel onbenut, in de praktijk zou bebouwing dicht bij de Weverijstraat kunnen worden opgericht dan met het hotel wordt beoogd. Bovendien is de kortste afstand tussen de parkzijde van het hotel en de dichtstbij gelegen achterste perceelsgrens aan de Weverijstraat ruim 17 meter. Gezien vanaf de bebouwing aan de zijde van de Beatrixstraat is deze afstand korter, bijna 14 meter. De eigenaar van de dichtstbijzijnde woning (op 4 meter afstand, gemeten van af de galerij) heeft er zelf voor gekozen gronden aan de initiatiefnemer te verkopen ten faveure van dit bouwplan. Tot de eerstvolgende woning en tuin neemt de afstand dan weer toe. Gelet hierop kan van een onevenredige aantasting van de privacy van omwonenden niet worden gesproken.

Zou overigens ter plaatse een plan ten behoeve van reguliere woningbouw worden gerealiseerd, waarbij per woning tevens een Domburgs zomerhuis kan worden opgericht en kamers voor logies en ontbijt kunnen worden ingericht, zou eveneens meer drukte om en zicht op de percelen van omwonenden worden gerealiseerd.

2. Zonlichttoetreding

Samenvatting zienswijzen

Naast de vrees voor aantasting van de privacy zoals hiervoor benoemd, wordt gevreesd voor een ongewenste schaduwwerking als gevolg van het plan en als gevolg hiervan voor hogere stookkosten.

Overwegingen

Uit het schaduwdiagram, dat als bijlage 7 bij de ruimtelijke onderbouwing is gevoegd, blijkt dat de schaduwwerking het grootst is in de winter. Gedurende de kortste dag, 21 december, ondervinden meer woningen in de omgeving hinder van de nieuwe bebouwing dan van de bebouwing die op grond van het bestemmingsplan maximaal is toegestaan. Dit is echter ook een periode dat het 'buitenleven', waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van de tuin, zeer beperkt is. De beperking van de hoeveelheid zonlicht op (de tuinen van) de bestaande woningen wordt dan ook aanvaardbaar geacht. Voor de gestelde hogere stookkosten als gevolg van deze verhoogde schaduwwerking behoeft naar onze mening te worden gevreesd. Zonkracht en temperatuur zijn in de winter zowiezo al laag, niet is gebleken dat een toename van de hoeveelheid schaduw als gevolg van bebouwing leidt tot de noodzaak om meer te stoken.

In het voor- en najaar treedt er 's morgens vroeg en na 17.00 uur enige beperking op voor de omliggende woningen, gedurende de dag is de situatie vrijwel gelijk aan de bestaande situatie. De invloed is daarbij niet zozeer zichtbaar voor de woningen die nu al in de schaduw van de bestaande bebouwing liggen, maar wel voor die woningen die ten noorden van de bestaande bebouwing zijn gesitueerd. Gelet op de tijdstippen en het beperkte aantal woningen dat deze invloed ondervindt, is naar onze mening geen sprake van een onevenredig nadeliger situatie voor de betrokken eigenaren.

In de zomer is het effect verwaarloosbaar, slechts na 20.00 uur geldt voor een beperkt aantal woningen dat schaduwwerking wordt ondervonden, het betreft ook hier de woningen ten noorden van de bestaande bebouwing. Enkele woningen hebben, ten opzichte van de bebouwing die maximaal door het bestemmingsplan wordt toegelaten, zelfs een betere positie verkregen. De beoogde nieuwbouw ligt verder naar het westen dan het bestaande bouwvlak.

Conclusie

De tegen dit aspect gerichte zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

Deel II - Individuele zienswijzen

Samenvatting zienswijze 1 (corsanr. 16I.03522)

Betrokkene is eigenaar van het pand Weverijstraat 7 en merkt, samengevat, het volgende op:

1. In de ruimtelijke onderbouwing wordt vermeld dat geluidsgevoelige onderdelen stallinggarage, restaurant, wellness binnen de normen van het maximaal geluidsniveau vallen. Er is geen akoestisch onderzoek gedaan, zodat betrokkene zich afvraagt waarop dit is gebaseerd, of dit geldt voor de hele Weverijstraat en waarom geen onderzoek is gedaan.
2. Hoe wordt geborgd dat geen geluidsoverlast ontstaat van de horeca, het laden en lossen op het binnenterrein (ook in combinatie met (achteruit)rijdende auto's), afzuigsystemen en luchtbehandelingskasten.
3. Tijdens de bewonersbijeenkomst is met de initiatiefnemer afgesproken dat niet op het binnenterrein wordt gelost, maar op de Schelpweg. Nu blijkt dat het laden en lossen wel grotendeels op het binnenterrein plaatsvindt. Waarom gebeurt dit niet aan de zijde van de Schelpweg en waarom is dit niet aan de omwonenden teruggekoppeld. Verzocht wordt het laden en lossen inpassend te laten plaatsvinden.
4. De nadelen voor betrokkene zijn gelegen in het verminderen van het aantal zonuren, waardoor het in de tuin en in huis kouder en donkerder wordt, hetgeen leidt tot hogere stookkosten.
5. Gevreesd wordt voor de aantasting van privacy door inkijk.
6. Het geplande zwembad grenst aan de percelen van de Weverijstraat, dit zal naar de mening van betrokkene zeker voor overlast zorgen.
7. Het project zorgt voor waardevermindering van de woningen in de Weverijstraat, doordat het karakter verandert van wonen naar recreatie. Gevraagd wordt of de woningen in de toekomst dan weer aangeboden mogen worden als recreatiewoning.
8. Het project spreekt van een meerwaarde voor de toeristen en voor Domburg zelf. Betrokkene vraagt zich af welke rol de bewoners spelen en of deze ondergeschikt zijn aan de toeristen. Er verdwijnen ook woningen voor permanente bewoning en betrokkene vraagt hoe die woningen onderdeel kunnen worden van een hotel en welke woningen terugkomen nadat deze zijn gesloopt.
9. Betrokkene vraagt zich af hoe het kan dat de initiatiefnemer nog niet weet hoeveel suites gesplitst worden.
10. Het hotel past qua stijl niet in de omgeving en niet in het straatbeeld, het is te kolossaal en de hoogte van past niet bij wat er nu aan bebouwing staat.

Overwegingen

1. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C2 is overwogen.
2. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C2 is overwogen.
3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B3 is overwogen.
4. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H2 is overwogen.
5. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H1 is overwogen.
6. Het beoogde zwembad ligt in het gebouw. Zoals overwogen onder punt 1 en 2 moet het geheel van de inrichting, al dan niet door het treffen van aanvullende maatregelen, voldoen aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit. Door betrokkenen wordt niet met argumenten onderbouwd waarom nu juist dit deel van het plan voor overlast zou zorgen.

7. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder G1 is overwogen.
In aanvulling op de gestelde planschade verzoekt betrokkene om toestemming zijn woning als recreatiewoning te mogen aanbieden, nu gebruik als permanent te bewonen woning niet (meer) voor de hand ligt, gelet op de ligging. Wij zien geen grond om aan dit verzoek medewerking te verlenen, nu alle woningen in de Weverijstraat een woonbestemming hebben én binnen het werkingsgebied van de Verordening 2^e woningen liggen. Dit houdt in dat al deze woningen, behoudens die waarvan de eigenaren een ontheffing hebben op grond van de verordening, permanent bewoond moeten worden. Zo het karakter van de omgeving door deze ontwikkeling al wijzigt, hetgeen wordt betwist, valt een waardevermindering niet direct aan te nemen. Immers ook elders in Domburg zijn hotels in het woongebied gevestigd.
8. Met de beoogde ontwikkeling verdwijnen een bedrijfslocatie en een drietal woningen. Dit kan doordat hieraan een procedure ten grondslag ligt om van het geldende bestemmingsplan, waarin dat bedrijf en die woningen zijn verankerd, wordt afgeweken. Met een herziening van een bestemmingsplan zijn dat de twee manieren om herontwikkeling te bewerkstelligen. Nieuwe woningen komen in ruimte mate beschikbaar bij de herontwikkeling van het Singelgebied, zodat de onttrekking van drie woningen aan de woningvoorraad geen gevolgen heeft voor het aantal beschikbare woningen in de kern. Bij de besluitvorming zijn alle belangen, dus ook die van de omwonende, betrokken. Van een ondergeschikte rol is dan ook geen sprake.
9. Ten tijde van de aanvraag diende de bouwkundige uitwerking nog plaats te vinden en ook bestaat het voornemen (een deel van) de hotelsuites aan derden te vervreemden als financiële drager van het plan. Afhankelijk van de verdere uitwerking van de plannen, worden hotelsuites al dan niet gesplitst. De splitsing wordt beperkt door het beschikbare aantal parkeerplaatsen, de norm ten aanzien van parkeren moet immers te allen tijde worden gehaald.
10. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 2 (corsanr. 16I.03582)

Betrokkene is mede-eigenaar van Hoge Hilweg 9 en hij brengt, samengevat, de volgende zienswijze naar voren:

1. De waardering die er is voor Domburg, is het gevolg van de kleinschaligheid en de natuurlijke en monumentale waarden van het dorp. Betrokkene is van mening dat de grootschalige bouw van dit hotel op den duur contraproductief is. Ook elders komt men in toeristisch, historisch en natuurlijk relevante plaatsen terug van grootschalige bouwplannen die zicht, structuur en beleving verstoren en ontstond spijt over wat verloren is gegaan. Vooruitgang en ondernemerszin moeten bezien worden in de context van kleinschaligheid en kwaliteit van omgeving en beleving.
2. Kleine historische pandjes brengen kwaliteit en sfeer op klein niveau. Het kwetsbare weefsel van straatjes en monumenten wordt verder afgebroken met de sloop van de karakteristieke historische panden in de Weverijstraat.
3. Er moet lering getrokken worden uit stedenbouwkundige vergissingen uit het verleden, grootschaligheid met niet-passende hoogbouw hoort niet thuis in de kern van Domburg.

Overwegingen

1. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen. In aanvulling hierop is overwogen dat de te slopen bebouwing, met uitzondering van de villa

aan de Schelpweg, niet van een zodanige waarde is dat behoud overwogen moet worden. Voor wat betreft de sloop van de villa is door de initiatiefnemer in de ruimtelijke onderbouwing uiteengezet waarom behoud niet tot de mogelijkheden behoort. Het ondergronds parkeren is voor het gemeentebestuur een belangrijk uitgangspunt voor het verhogen van de kwaliteit van het verblijfsgebied, zodat bij de gemaakte keuze dit belang zwaarder heeft mogen wegen.

2. Het stratenpatroon wordt door het plan gerespecteerd, hoewel juist van andere zijden gevraagd wordt de Weverijstraat ter hoogte van de Beatrixstraat te verbreden, dan wel het kruispunt te vergroten.

De woningen die aan de zijde van de Weverijstraat worden gesloopt hebben geen monumentale waarde, noch zijn ze cultuurhistorisch gezien van een belang dat noopt tot afzien van sloop. Ze zouden dan ook zonder meer mogen worden vervangen door nieuwe woningen die een goot- en bouwhoogte mogen hebben van 4, respectievelijk 9, meter. Dit is niet wezenlijk anders dan de nieuwe bebouwing die nu wordt beoogd. Vanuit stedenbouw en welstand is de nieuwe bebouwing, die op dit punt oogt als enkele losse, modern gebouwde woningen, ook denkbaar als permanent te bewonen woning. In dat opzicht is slechts het gebruik gewijzigd, hetgeen door het beperkte onderdeel dat deze woningen uitmaken van het plangebied niet op overwegende bezwaren stuit.

3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen. Gelet op de randvoorwaarden die zijn vastgesteld, is van een stedenbouwkundige vergissing geen sprake.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

Samenvatting zienswijze 3 (corsanr. 16I.03581)

Betrokkene is mede-eigenaar van Hoge Hilweg 9 en zijn bezwaren betreffen, samengevat, de volgende punten:

1. Betrokkene meent dat de schaal van de ontwikkeling te groot is voor deze plek, het plan is te ambitieus en het programma te groot voor de locatie. Nergens wordt beargumenteerd waarom juist dit programma moet worden verwezenlijkt en niet de helft. Het betrekken van de Weverijstraat en de Beatrixstraat bij de planontwikkeling vergroot de impact op deze kleinschalige woonbuurt, met een karakteristiek straatbeeld met lage goten. Dit doet ook afbreuk aan het neergelegde beleid. Betrokkene pleit dan ook voor een beperkter opzet, zonder de Weverijstraat, en met bescheidener gevelhoogten aan de zijde van de Beatrixstraat. Ook een ruimtelijk hoogteaccent is ongepast en onnodig. Een algemeen belang ontbreekt bij dit plan.
2. De authentieke dorps sfeer wordt gevormd door de kleinschaligheid met hier en daar mondaine badplaatsvoorzieningen. Het gevarieerde beeld met historische, lage huisjes, waar er steeds minder van overblijven, zou beschermd moeten worden door een beschermd dorpsgezicht in te stellen.
3. Met verordeningen wordt het bezitten van vakantiewoningen in de kern verboden, maar voor deze ontwikkelaar gelden heel andere eisen. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid.
4. Betrokkene deelt niet de aanname dat het complex qua hoogte is afgestemd op de bebouwing in de omliggende straten. Aan de Beatrixstraat is het te hoog door de topgevels en drie lagen. De asymmetrische kappen sluiten niet aan bij de omgeving. Omwonenden zien hun privacy aangetast door de hoogte en korte afstand tot hun percelen. Betrokkene mist de aansluiting bij het Domburgs DNA, waarbij gerefereerd wordt aan een welstandsadvies van juni 2013.
5. Het bestemmingsplan spreekt van een 'compacte en kleinschalige oude kern met smalle straatjes en veelal lage bebouwing'. Betrokkene meent dat deze kwaliteiten verdedigd moeten worden.

6. De parkeergarage zal alleen werken voor de hotelgasten, zodat rekening moet worden gehouden met een hogere parkeerdruk en zoekverkeer.
7. Betrokkene verzoekt om aanpassing van het plan door het verlagen van de hoogte aan de zijde van de Beatrixstraat met 1 bouwlaag en het behoud van de woningen aan de Weverijstraat. Wellicht kan een deel van het plan voorzien in woningbouw.

Overwegingen

1. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen. In aanvulling hierop is overwogen dat het programma moet leiden tot een te exploiteren hotel, waarvoor een zekere omvang noodzakelijk is. De initiatiefnemer dient om dat te bewerkstelligen de onderhavige aanvraag in. Het gemeentebestuur is gehouden deze aanvraag te beoordelen, het staat hen niet vrij te concluderen dat de helft van het programma ook volstaat. Dit klemmt te meer nu de initiatiefnemer gehandeld heeft binnen de door de gemeenteraad vastgestelde kaders. Voor zover gemeend wordt dat een algemeen belang bij dit plan ontbreekt, wordt overwogen dat het verlenen van medewerking aan een privaat initiatief in de regel geen algemeen belang dient. Het beoordelingskader wordt begrensd door een afweging van alle bij een project betrokken belangen, die van de initiatiefnemer, de omgeving en de ontwikkeling van het toerisme in Domburg en de gemeente als groter geheel. In die afweging is een doorslaggevend belang toegekend aan het project, dat naar onze mening een functionele en architectonische toevoeging is op het bestaande aanbod.
2. Wij respecteren het standpunt van betrokkene, waaruit zeker waardering voor het dorp en de wijze waarop dit is opgebouwd spreekt. Van een beschermd dorpsgezicht is echter geen sprake, ook in de toekomst is een dergelijke aanwijzing niet te verwachten. Van een dergelijke aanwijzing gaat immers niet alleen bescherming uit van hetgeen het mogelijk waard is behouden te worden, voor eigenaren van aangewezen panden is het ook een belemmering om de eigen woning aan te passen aan de hedendaagse woonwensen. Dit klemmt temeer nu financiële ondersteuning vanuit de overheid voor monumenteigenaren steeds verder wordt beperkt. Van bescherming tegen sloop en vervangende nieuwbouw is dan ook geen sprake.
3. De Verordening tweede woningen geldt voor bestaande en nieuw te bouwen woningen, juist om te voorkomen dat woningen niet meer permanent worden bewoond en de huizenprijzen verder worden opgedreven. Hoewel hier sprake is van het onttrekken van enkele woningen aan de woningvoorraad, betreft veruit het grootste deel van het plan de omzetting van een bedrijfsbestemming naar een horecafunctie. Gelet op de recent verworven badstatus van Domburg achten wij een vitaliteitshotel zoals initiatiefnemer dat voor ogen heeft, een passender invulling van de locatie dan de vestiging van een nieuw bedrijf. De door betrokkene niet nader onderbouwde stelling dat er gevolgen voor de leefbaarheid ontstaan, onderschrijven wij dan ook niet. Het voorzieningenniveau heeft baat bij kwalitatief hoogwaardige verblijfsrecreatie ter vervanging van bedrijfsactiviteiten. Deze kunnen immers door hun aard en omvang dezelfde effecten op hun omgeving hebben als het nu beoogde plan.
4. Nu is aan de zuidzijde van de Beatrixstraat, tussen de begraafplaats en de Weverijstraat nauwelijks bebouwing toegestaan, dus dat sprake is van een wijziging van de beleving van deze straat begrijpen wij. De stelling dat het pand aan de Beatrixstraat te hoog is, begrijpen wij echter niet. De woonbebouwing langs de Beatrixstraat tot aan de hoek met de Weverijstraat mag ook tot een hoogte van 11 meter worden opgericht en deze bestaat in de nabijheid van het plangebied ook al uit twee bouwlagen en een kap. De asymmetrische kappen waarop wordt gedoeld, zijn het gevolg van de regelmatige overleggen met de welstandscommissie en ze symboliseren het golvende kappenlandschap van de bestaande dorpsbebouwing. Hierdoor passen ze ook bij de bijzondere vormgeving

die voor het project wordt verlangd en is van strijd met het Domburgs DNA geen sprake. Het welstandsadvies van 2013 waaraan wordt gerefereerd had betrekking op een veel eerdere versie van het ontwerp, hetgeen nu ter inzage heeft gelegen is door vanuit welstand positief beoordeeld.

5. Het project doet geen afbreuk aan het bestaande stratenpatroon. De wens om de Weverijstraat aan de zijde van de Beatrixstraat te verbreden door het terugleggen van de bebouwing wordt om die reden dan ook niet gehonoreerd. De genoemde veelal lage bebouwing houdt niet dat de dorpskern geen aanpassing van bebouwing toestaat. In de omgeving is voor veel woningen een maximale bouwhoogte van 11 meter opgenomen, zodat een maximale bouwhoogte voor dit project alleszins redelijk is en in overeenstemming met de hoogte die op het perceel toch al gerealiseerd mocht worden voor nieuwe bedrijfsbebouwing. Voor het overige verwijzen wij naar hetgeen over de hoogte en het volume is opgenomen in het algemene deel onder A.
6. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B2 is overwogen.
7. Gelet op hetgeen in de vorige punten is overwogen, zien wij geen reden tot een verplichte verlaging van het plan aan de zijde van de Beatrixstraat over te gaan of voor de nieuwbouw aan de zijde van de Weverijstraat te eisen dat dit enkel woningen zijn. Gelet op het metier van de initiatiefnemer is aan die zijde geen wens om woningen te realiseren en het is niet aan de gemeente om de invulling van gronden die niet in eigendom zijn te bepalen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 4 (corsanr. 16I.03502)

1. Betrokkene stelt de zienswijze namens de eigenaren van het pand Duinstraat 1 te Domburg in te dienen, dus ook namens mevrouw F.L.W.M. Ledeboer-Ledeboer en de heer A.M. Ledeboer.
2. Betrokkene meent dat een drietal belangrijke vragen onbeantwoord is gebleven, te weten:
 - a. Heeft Domburg behoefte aan een vitaliteitshotel?
 - b. En als dit het geval is, waar zou dat dan moeten staan?
 - c. Zijn alternatieve locaties onderzocht?Een alternatieve locatie wordt genoemd in de vorm van een terrein tegenover het gemeentehuis aan de oostkant van Domburg.
3. Naar de mening van betrokkene wordt door de initiatiefnemer eenvoudig over het feit dat de ontwikkeling niet past in het bestemmingsplan heen gestapt. Het gemeentebestuur laat zich hierin meenemen, maar betrokkene verzoekt om wel te luisteren naar de mening van de omwonenden. Deze hebben immers te kennen gegeven de ontwikkeling niet te steunen.

Overwegingen

1. Deze mededeling is voor kennisgeving aangenomen.
2. De door betrokkene geschetste keuze van een locatie voor een ontwikkeling is geen onderdeel van deze procedure. Een eigenaar van gronden dient een plan in, al dan niet in vooroverleg, dat beoordeeld moet worden op de ruimtelijke kwaliteit, waaronder beleidsmatige uitgangspunten, de relatie met de omgeving etc. In onderhavig geval heeft het gemeentebestuur gemeend dat een hotel op grond van het geldende beleid zou kunnen worden gerealiseerd, maar dat hiervoor wel kaders gesteld moesten worden. Dit heeft geresulteerd in de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Daar binnen is een plan voor een hotel ontwikkeld, dat in overeenstemming is met alle eisen die daaraan gesteld kunnen worden op het gebied van ruimte en milieu, zoals situering, geluid, verkeer etc. Als gevolg daarvan ligt het verlenen van medewerking aan het plan in de rede.

3. Een bestemmingsplan geeft aan wat bij recht mogelijk is. Dat houdt niet in dat andere ontwikkelingen niet passend zijn, alleen dat niet vooraf (zoals op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan) een afweging plaatsvindt, maar op het moment van het beoordelen van de aanvraag. Vervolgens vindt een beoordeling plaats na de zienswijzenprocedure, waarbij het plan wordt gezien in relatie tot de ingediende zienswijzen. Gelet op de wettelijke kaders kan dit ook nauwelijks anders, door de wet aangewezen bouwplannen (zoals ook dit hotel) kennen een verplicht kostenverhaal. Rechtstreekse nieuwe bouwtitels zijn daarom lastig te bestemmen, er moet dan ook een exploitatieplan worden vastgesteld of vooraf een overeenkomst met de ontwikkelende partij zijn gesloten. Deze ontwikkeling komt dan ook op de gebruikelijke wijze tot stand. Zoals gezegd komen de standpunten en argumenten van omwonenden in de daarvoor in de wet opgenomen zienswijzenprocedure, waarvan deze notitie het eindresultaat is, aan de orde.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

Samenvatting zienswijze 5 (corsanr. 16I.03606)

1. Betrokkene vreest geluidsoverlast van het hotel met bijbehorende voorzieningen en activiteiten, zoals het restaurant, de wellness etc.
2. Daarnaast vreest zij overlast als gevolg van een toename van het aantal verkeersbewegingen die het hotel met zich meebrengt, niet alleen van de hotelgasten, maar ook van bijvoorbeeld leveranciers. Betrokkene vraagt zich af of dit voldoende onderzocht is. Zij is het niet eens met de stelling dat de realisatie van een hotel als het onderhavige in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering 2009' een richtafstand kent van 10 meter, nu voor fitness, badhuizen en saunabaden een richtafstand geldt van 30 meter en dat het een categorie 2 bedrijf betreft. Hoewel het richtafstanden betreft, is nader onderzoek naar de gevolgen van de vestiging van het bedrijf binnen deze afstanden wellicht noodzakelijk vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.
3. Nu het perceel, waar betrokkene in de toekomst eigenaar van wordt, direct aan het plangebied grenst, vreest zij dat de privacy wordt aangetast, nu er vanuit het hotel zicht bestaat op de woning, de tuin en de recreatiewoning die op het perceel wordt geëxploiteerd. Hiertegen zijn geen maatregelen getroffen.
4. De infrastructuur van Domburg is onvoldoende toegerust op de huidige verkeersstroom, zodat in de nieuwe situatie zeker een verslechtering optreedt. Vooral op wisseldagen vreest betrokkene lange rijen. Ook wordt gevreesd voor sluipverkeer door de Weverijstraat, Beatrixstraat en de Van Voorthuysenstraat, in het bijzonder als gevolg van het laden en lossen van leveranciers. Ook de eigen parkeerplaats achter de woning zal lastiger te bereiken zijn.
5. Het onttrekken van de woningen Weverijstraat 11 t/m 13 is in strijd met de Huisvestingsverordening tweede woningen 2015, zoals ook op pagina 7 van de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven.
6. Binnen de planvorming van het vitaliteitshotel is voorbij gegaan aan de belangen en wensen van de omwonenden. Naast een informatieavond en een nieuwsbrief is er geen mogelijkheid geweest tot het geven van inspraak. Betrokkene verwacht van het gemeentebestuur respect voor de bezorgdheid van omwonenden die met dit project worden geconfronteerd.
7. Betrokkene vreest dat de ontwikkeling een forse waardedaling voor de woning tot gevolg heeft, alsmede derving van inkomsten vanuit de verhuur van de op het perceel aanwezige recreatiewoning.
8. Ook voor mogelijke schade als gevolg van de werkzaamheden stelt betrokkene de gemeente aansprakelijk.

Overwegingen

1. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C2 is overwogen.
2. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B1 en C1 is overwogen.
3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H1 is overwogen.
4. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B1 is overwogen.
5. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder F is overwogen.
6. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder D is overwogen.
7. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder G1 is overwogen.
8. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder E en G2 is overwogen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 6 (corsanr. 16I.03605)

De zienswijze is omvat grotendeels dezelfde aspecten en argumenten als zienswijze 4, zodat voor een inhoudelijke beoordeling hiernaar verwezen wordt. Voor zover meer of andere argumenten worden aangevoerd, worden die vanzelfsprekend wel weergegeven.

1. Omwonenden hebben aangegeven dat de planlocatie zich beter leent voor starterswoningen dan voor een hotel.
2. Betrokkene meent dat het gebied, anders dan omschreven in paragraaf 04.06 'Water', wel zettingsgevoelig is. De typische kenmerken van duingronden doen haar concluderen dat er wel sprake is van zettingsgevoelig gebied, de historische grondzettingen hebben in het verleden geleid tot scheurvorming bij de bestaande woningen. Bovendien zijn deze gefundeerd op staal.
3. Ook vraagt betrokkene zich af hoe de parkeergarage gefundeerd wordt en welke invloed de onttrekking van grondwater tijdens en na de bouw heeft op de zetting van gebouwen in de omgeving en op welke afstand zich deze gevolgen zich kunnen voordoen.

Overwegingen

1. Dat de locatie zich ook uitstekend zou lenen voor een andere ontwikkeling dan nu door de initiatiefnemer wordt beoogd, wordt niet betwist. De initiatiefnemer, en niet de gemeente, is echter eigenaar van het overwegende deel van de gronden in het plangebied. Uitzondering hierop vormen enkele kleine hoekjes die uitgeruild worden. Zo woningbouw ter plaatse al de meest gewenste invulling zou zijn, kunnen wij dat de eigenaar niet opdragen. Wij zijn gehouden de plannen en wensen van de grondeigenaar te toetsen aan 'een goede ruimtelijke ordening'. Dit houdt in dat de initiatiefnemer door middel van een 'goede ruimtelijke onderbouwing' aantoont dat zijn bouwplannen voldoen aan de eisen die voortkomen uit beleidsmatige en ruimtelijke aspecten, zoals verkeer en parkeren en afstanden tussen verschillende functies zoals horeca en wonen. De ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de besluitvorming. In dit geval zijn, voorafgaand aan het schetsplan dat onderdeel uitmaakt van de ontwerpvergunning, door de gemeenteraad op 31 mei 2012 stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgesteld. Deze zijn in opdracht van de gemeente opgesteld door een extern deskundige, te weten Stegenga Werkplaats voor Stedenbouw uit Tilburg.
2. en 3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder E is overwogen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 7 (corsanr. 16I.03607)

1. Mede namens de eigenaren van de panden Weverijstraat 16a, b en c vreest betrokkene voor verzakking van en scheuren in de genoemde panden. Betrokkene spreekt uit ervaring met de vorige parkeerkelder.
2. Verzocht wordt de rooilijn aan de zijde van de Weverijstraat 1 meter terug te leggen, nu de straat hier erg smal is.
3. Betrokkene is van mening dat het plan te hoog is.

Overwegingen

1. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder E en G2 is overwogen.
2. Deze optie is serieus overwogen, maar uiteindelijk is, in overleg met de stedenbouwkundige, besloten een dergelijke sprong in de voorgevellijn niet te verkiezen om vanuit het oogpunt van cultuurhistorie het karakteristieke stratenpatroon te behouden.
3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 8 (corsanr. 16I.03555)

1. Betrokkene is van mening dat het project op zichzelf bezien kan bijdragen aan de kwaliteiten van Domburg, mede door de wellnessfaciliteit en het feit dat de initiatiefnemer heeft bewezen architectonisch hoogwaardige kwaliteit na te streven. Wel wenst hij te wijzen op twee punten.
2. De voorgenomen hoogte van de nieuwe bebouwing op de hoek Weverijstraat – Beatrixstraat ontstaat veel schaduwwerking. Verzocht wordt de hoogte met 1 bouwlaag te verminderen en zo de bebouwing minder dominant te laten zijn.
3. Naar de mening van betrokkene vraagt een project als dit om flankerende maatregelen ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Dit kan bijdragen tot een rustiger en voetgangersvriendelijker dorpskern.

Overwegingen

1. De positieve insteek van betrokkene wordt gewaardeerd.
2. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A en H2 is overwogen.
3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B1 is overwogen. Hoewel een rustiger en voetgangersvriendelijke dorpskern een goed uitgangspunt is, ligt dit buiten de scope van de ontwikkeling om nu alleen hiervoor mogelijke flankerende maatregelen te onderzoeken.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

Samenvatting zienswijze 9 (corsanr. 16I.03521)

Betrokkene is de gemachtigde van mevrouw Vermaas, eigenaresse van het perceel Weverijstraat 9 te Domburg, en dient namens haar een zienswijze in.

1. Het perceel Weverijstraat 9 is het eerste pand met een woonbestemming in de Weverijstraat na het gereedkomen van deze ontwikkeling, daarbij is een aanzienlijk deel van de achtertuin van het pand bij de ontwikkeling betrokken. Door de vormgeving, situering en de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing meent betrokkene dat de woning feitelijk niet meer geschikt is voor permanente bewoning.
2. Het nieuwe hotel ligt op erg korte afstand, waardoor inkijk op het perceel ontstaat en veel zon wordt weggenomen.
3. Ook wordt niet voldaan aan de in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' opgenomen richtafstand van 10 meter tussen hotel en woonbebouwing. Hierdoor wordt gevreesd voor geluidsoverlast.
4. Verzocht wordt om alleen een omgevingsvergunning voor de beoogde ontwikkeling te verlenen als tevens wordt ingestemd met het wijzigen van het gebruik van de Weverijstraat 9 ten behoeve van verblijfsrecreatie. Op deze wijze wordt de afstand van het hotel tot de eerstvolgende permanent bewoonde woning ook 15 meter, waardoor wel aan de richtlijn als eerder genoemd wordt voldaan.

Overwegingen

1. Betrokkene kan niet gevolgd worden in zijn redenering, ook elders is woonbebouwing gesitueerd naast andersoortige functies. Een goed voorbeeld hiervan in Domburg is bijvoorbeeld het Klein Badpaviljoen. Ook heeft betrokkene zelf medewerking aan de planvorming verleend door de voorgenomen verkoop, de door hem geschetste gevolgen waren hem toen immers al bekend. Voor zover gesuggereerd wordt dat de woning een verblijfsrecreatieve functie dient te krijgen als gevolg van de ontwikkeling, wordt gemeend dat dat geen acceptabele oplossing is. De woning ligt immers binnen het werkingsgebied van de 2^e woning verordening, zodat de woningen in straat en directe omgeving alle permanent bewoond (moeten) worden. De enkele uitzonderingen hierop zijn die woningen waarvoor een ontheffing is verleend in het kader van de genoemde verordening.
2. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H1 en 2 is overwogen.
3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C1 en 2 is overwogen.
4. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen hiervoor onder 1 en 3 is overwogen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

Samenvatting zienswijze 10 (corsanr. 16I.03512)

Betrokkenen geven in hun zienswijzen de volgende bezwaren te kennen tegen de voorgenomen ontwikkeling:

1. Het gebouw is te groot en te hoog, wat leidt tot een verstoring van de aanwezige kleinschalige bebouwing.
2. Er ontstaat een aanzienlijke vergroting van de verkeersdruk in de smalle straten.
3. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de Beatrixstraat neemt af.
4. Het aantal zonuren op het perceel, Hogehilweg 5, neemt af door de hoogte van 12 meter.
5. Er ontstaat een vermindering van de privacy en een waardevermindering van de woning.
6. De inkomsten uit de verhuur nemen af, toeristen komen voor de kleinschaligheid naar Domburg. Tijdens de bouw speelt dit nog meer door de overlast hiervan.
7. Mogelijk ontstaat schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden.

8. Gevreesd wordt voor overlast als gevolg van licht, geluid en het laden en lossen van goederen.

Overwegingen

1. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen.
2. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B1 is overwogen.
3. De constatering van betrokkene op dit punt is onjuist, de openbare parkeerplaatsen blijven behouden, het plan reikt niet over het openbaar gebied. Voor zover de parkeerplaatsen op het eigen perceel van de initiatiefnemer bedoeld worden, deze komen terug in de ondergrondse parkeergarage.
4. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H2 is overwogen.
5. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H1 en G1 is overwogen.
6. Naar onze mening doet onderhavige ontwikkeling niet af aan de kleinschaligheid van Domburg als geheel, ter onderbouwing hiervan wordt ook verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen. Voor hetgeen is overwogen met betrekking tot overlast tijdens de bouw wordt verwezen naar hetgeen onder G3 is overwogen.
7. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder G2 is overwogen.
8. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C2 en 3 is overwogen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

Samenvatting zienswijze 11 (corsanr. 16I.03690)

Betrokkene brengt in haar zienswijze allereerst algemeen geformuleerde vragen naar voren zoals hoezo leefbaarheid?, hoezo verkeersveiligheid?, waarom die hoogte? Wij begrijpen hieruit dat er bij betrokkene vragen leven ten aanzien van project. De onderwerpen echter maken onderdeel uit van zowel het besluit als de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing met bijlagen. Nu betrokkene in het overige deel van haar zienswijzen hier nader op ingaat, hebben wij een reactie op de gestelde vragen achterwege gelaten.

1. Naar de mening van betrokkene omvat het plan gewoon een wellness hotel, met zwembad, sauna, fysio en geen innovatieve ontwikkeling, zoals op grond van de stedenbouwkundige randvoorwaarden wordt geëist.
2. Het plan is in strijd met het bestemmingsplan Kom Domburg. Betrokkene vraagt zich af waarom er bestemmingsplannen zijn, als er kennelijk zonder meer van kan worden afgeweken.
3. De bestemming wonen die op een gedeelte van het plan van toepassing is, zou behouden moeten blijven, nu worden er (alweer) 4 woningen onttrokken aan het woningbestand zoals de inhoud zegt. Er zijn starters die hier graag hadden willen wonen, vraag naar woningen is er voldoende. De Visie Domburg gaat in dit licht ook in op de woningstructuur, betaalbare woningbouw, woningen voor arbeidsmigranten en de Kwaliteit van wonen in de kern/de leefbaarheid. Deze laatste komt naar de mening van betrokkene in het gedrang.
4. In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesproken over 33 hotelsuites en 6 minisuites die ook nog gesplitst kunnen worden, hetgeen meer is dan waarover in de bijeenkomsten is gesproken. Het aantal parkeerplaatsen van 117 is te weinig als er daadwerkelijk wordt gesplitst. Betrokkene is het er niet mee eens dat dit nader wordt uitwerkt in fase 2.

5. Ook nieuw is dat de voorzieningen van het Vitaliteitshotel kennelijk tevens bijdragen aan de transformatie en kwaliteitsverbetering van het tegenoverliggende aparthotel van dezelfde eigenaar. De aanvraag betreft nieuw en innovatief hotel, geen dependance van het aparthotel Bommeljé.
6. Betrokkene is van mening dat het gebouw dezelfde omvang krijgt als het Badhotel en daarmee te dominant is voor deze locatie. Situering in een woonwijk is naar haar mening niet passend, een betere locatie zou bij de uitbreiding van de golfbaan zijn.
7. Uit de Visie Domburg en het beeldkwaliteitsplan leidt betrokkene af dat we het Domburgs karakter moeten waarborgen, met verbetering zonder dat het verandert. De bouwmassa van dit plan zorgt juist wel voor een verandering, het karakteristieke, het dorpse karakter verdwijnt. Voor zover het dak zich voegt in het dorpse dakenlandschap dat Domburg vanaf de Hoge Hil, laat dat onverlet dat er een groot gebouw met veel glas komt. Door het gebruik wordt gevreesd voor geluidsoverlast.
8. In Domburg bevinden zich al het Badhotel, YogaBee Domburg, de Parel, de Metzger Lodges en de fitness tuin bij Schuttershof. Daarnaast wordt er yoga gegeven op het strand in de zomer, kun je in zee zwemmen en wandelen in de Manteling. Zo innovatief is dit plan dus niet, het is meer van hetzelfde en bovendien verwacht betrokkene dat deze trend zal overwaaien. Onder het motto van innovatie wordt afbreuk gedaan aan veiligheid en leefbaarheid,
9. Door de komst van een Vitaliteitshotel neemt de intensiteit van het verkeer juist toe, in het centrum, maar zeker op de Schelpweg. Bij een woonbestemming is dit niet aan de orde. In de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen dat, om de entree van het vitaliteitshotel te bereiken, een route moet worden gevolgd door het centrum van Domburg, dus door de Ooststraat, Markt, Weststraat, en Schelpweg. Betrokkene wacht juist op een definitieve oplossing van het verkeersprobleem in het dorp, niet op meer problemen. Betrokkene is het niet duidelijk hoe het aantal verkeersbewegingen is berekend, nu de suites ook gesplitst kunnen worden. Daarnaast is het gehanteerde dubbelgebruik voor gasten van het restaurant en de wellness onduidelijk. Betrokkene vreest dat er files ontstaan, omdat er maar 1 toegang tot de parkeergarage is. Dit werkt belemmerend voor fietsers en voetgangers. Als er sprake is van activiteiten, zoals de markt, en er als gevolg daarvan wegafsluitingen zijn, wordt dit nog erger. Evenals wanneer vrachtverkeer komt laden en lossen.
10. Betrokkene vraagt of de uitstoot van CO₂ is berekend.
11. Betrokkene geeft dan ook de voorkeur aan een blijvende woonbestemming.
12. Door slecht onderhoud zijn er uit het park/van de begraafplaats al bomen gekapt doordat ze slecht werden. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt vervolgens dat er nu 25 bomen staan, maar dat er 12 gekapt worden. Zo blijft er naar de mening van betrokkene geen park/plantsoen/begraafplaats over, want er zijn geen bomen meer. Zij vraagt zich af of de kap wel nodig is, wat voor soort bomen het betreft en of deze zomaar gekapt mogen worden. Straks is het geen plantsoen/park/begraafplaats meer, maar de tuin van het vitaliteitshotel terwijl het nu openbaar is en toeristen graag op dat ene bankje zitten of hun fietsen zomaar neerzetten op het gras.
13. Betrokkene geeft aan dat er veel vogels in dit gebied zitten, waarvan zij niet weet of het beschermde diersoorten zijn. De vleermuizen in ieder geval wel, ook zij worden beroofd van hun leefgebied.
14. Het grondwaterpeil is in dit gebied dusdanig hoog dat het consequenties heeft voor de bouw. Omdat het waterpeil omlaag moet, vraagt betrokkene zich af wat dit doet met de woningen in de omgeving ten aanzien van de waarde, de fundering en de kans dat de kelders vollopen met water. Er moet dan ook voldoende aandacht zijn voor de gevolgen van het (tijdelijk) verlagen van de grondwaterstand, zowel voor de korte als de lange termijn.
15. In de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen dat de schaduwwerking voor de omgeving in de zomermaanden gering is en in overige jaargetijden acceptabel.

Betrokkene vraagt zich af wat in dit licht gering en acceptabel betekent, dit is immers voor iedereen anders. De vraag is of hier regels voor zijn, betrokkene ziet zich geconfronteerd met hogere stookkosten in de winter doordat er minder zon is en ook het verbruik van elektriciteit neemt hierdoor toe.

16. Betrokkene vreest dat het hotel een lichtpaleis wordt. De uitstraling hiervan naar de omgeving is hinderlijk.
17. De initiatiefnemer organiseerde pas op 28 mei 2015 en 2 september 2015 een tweetal bijeenkomsten, terwijl die al in 2012 gepland waren. Naar de mening van betrokkene waren die slechts voor de vorm, omdat de gemeente dit eiste. Immers, niet alle (direct) omwonenden waren beide keren uitgenodigd. Aanwezige raadsleden en wethouders zijn hier getuige van geweest. In de raadszaal wordt dan, naar aanleiding van het burgerinitiatief, echter wel gezegd dat alle bewoners waren uitgenodigd. Dit zegt veel over de communicatie van de gemeente met ons (direct) omwonenden. Bovendien waren de verslagen van de bijeenkomsten niet volledig, het verslag van de omwonenden zelf zou hier onderdeel van uitmaken.

Overwegingen

1. De combinatie van een functioneel en bijzonder ontwerp en de bij de badstatus passende functies vormen een voldoende innovatief geheel om in overeenstemming te zijn met de eisen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Immers, gelet op het beschikbare aanbod, zowel in Domburg als daarbuiten, is ook een 'gewoon' wellnesshotel met een ruim aanbod aan voorzieningen best bijzonder, zoals ook blijkt uit de goede resultaten van bijvoorbeeld het Badhotel.
2. Een bestemmingsplan geeft aan wat bij recht mogelijk is. Dat houdt niet in dat andere ontwikkelingen niet passend zijn, alleen dat niet vooraf (zoals op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan) een afweging plaatsvindt, maar op het moment van het beoordelen van de aanvraag. Vervolgens vindt een beoordeling plaats na de zienswijzenprocedure, waarbij het plan wordt gezien in relatie tot de ingediende zienswijzen. Gelet op de wettelijke kaders kan dit ook nauwelijks anders, door de wet aangewezen bouwplannen (zoals ook dit hotel) kennen een verplicht kostenverhaal. Rechtstreekse nieuwe bouwtitels zijn daarom lastig te bestemmen, er moet dan ook een exploitatieplan worden vastgesteld of vooraf een overeenkomst met de ontwikkelende partij zijn gesloten. Deze ontwikkeling komt dan ook op de gebruikelijke wijze tot stand. Zoals gezegd komen de standpunten en argumenten van omwonenden in de daarvoor in de wet opgenomen zienswijzenprocedure, waarvan deze notitie het eindresultaat is, aan de orde.
3. Met de beoogde ontwikkeling verdwijnen een bedrijfslocatie en een drietal woningen. Dit kan doordat hieraan een procedure ten grondslag ligt om van het geldende bestemmingsplan, waarin dat bedrijf en die woningen zijn verankerd, wordt afgeweken. Met een herziening van een bestemmingsplan zijn dat de twee manieren om herontwikkeling te bewerkstelligen. Nieuwe woningen komen in ruimte mate beschikbaar bij de herontwikkeling van het Singelgebied, zodat de onttrekking van drie woningen aan de woningvoorraad geen gevolgen heeft voor het aantal beschikbare woningen in de kern.
4. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B2 is overwogen. De reden om dit pas in fase twee definitief te besluiten hangt samen met de bouwkundige uitwerking van het plan. Er is gelet op wet- en regelgeving geen grond dit niet toe te staan. Door het aantal kamers te laten beperken door de beschikbare ruimte wordt in deze fase voldoende rechtszekerheid geboden, zeker nu ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen rekening is gehouden met een worst case scenario.

5. Het plan vormt geen onderdeel van het Apparthotel, wel versterkt deze ontwikkeling de functie ervan. Aan gasten van het Apparthotel kan, zonder gevolgen voor de omgeving, een aanvullend voorzieningenniveau worden geboden.
6. Beide panden kennen een overeenkomstige footprint. Verder mag het Bad een goothoogte van 13 meter en een nokhoogte van 18 meter hebben. In de praktijk is er nu sprake van drie bouwlagen met één laag in de kap. Het Badhotel is in de feitelijke situatie één volledige bouwlaag hoger dan de beoogde ontwikkeling. Hoewel het perceel groter in oppervlakte is, wordt anders dan in bij onderhavige ontwikkeling voorzien in parkeren op het buitenterrein. Een grotere oppervlakte is daarvoor dan ook nodig. Hoewel het Badhotel aan de rand van het dorpscentrum ligt, is dit nog steeds binnen dezelfde (overwegende) woonkern van Domburg. Het door betrokkene aangehaalde verschil wordt dan ook niet zo ervaren. Situering in de omgeving van de golfbaan is, mede gelet op de eigendom, niet aan de orde.
7. Allereerst wordt overwogen dat de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor deze ontwikkeling dateren van voor de vaststelling van de Visie Domburg. De te behouden waarden zijn echter niet wezenlijk veranderd, ook de randvoorwaarden houden rekeningen met de omgeving en de daarbij passende bouwmogelijkheden. De mening van betrokkene dat het dorpse karakter verdwijnt, wordt dan ook niet gedeeld, zoals ook blijkt uit hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen. Voor wat betreft de gevreesde geluidsoverlast wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C2 is overwogen.
8. Anders dan betrokkene meent is het enkele feit dat zich vergelijkbare voorzieningen in Domburg bevinden, geen grond om aan te nemen dat een plan niet voldoende innovatief is. In de opsomming van betrokkene is overigens alleen het Badhotel een hotel met wellnessvoorzieningen en bieden de andere bedrijven slechts een deel van het mogelijke aanbod van het Vitaliteitshotel aan. Echter, de tamelijk recent verkregen Badstatus brengt juist een verhoogde vraag met zich mee die noopt tot het aanbieden van differentiatie. Ook immers binnen een enkel aspect als wellness kan de uitvoering verschillen, het ene hotel kan zich meer richten op ontspanning, de ander op beweging, een derde op beauty. De vereenvoudigde voorstelling van zaken van betrokkene steunt niet op argumenten, evenmin als de stelling dat het hier een overwaaiende trend betreft. Ook dat standpunt wordt niet gedeeld, nu het leven van alledag steeds drukker wordt en daarmee de vraag naar snelle ontspannings- en verzorgingsmogelijkheden toeneemt.
9. Op de aspecten die voor betrokkene onduidelijk zijn, wordt nader ingegaan in het algemene deel onder B1, 2 en 3.
10. De uitstoot van CO₂ is op zichzelf geen beoordelingsaspect. Luchtkwaliteit is dat wel, dit is behandeld in paragraaf 04.09 van de ruimtelijke onderbouwing.
11. Er is begrip voor het standpunt van betrokkene, maar de initiatiefnemer is eigenaar van de gronden en hij verzoekt om medewerking aan de bouw van een hotelvoorziening. Zoals ook al eerder in deze notitie overwogen, wordt gehandeld binnen de gestelde (beleids)kaders, zodat er geen grond is de gevraagde ontwikkeling niet te faciliteren.
12. Onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing is een bomeneffectanalyse waarin de soort en de waarde van de bomen is vastgelegd en tevens is onderzocht welke bomen als gevolg van de ontwikkeling moeten wijken. Voor een aantal bomen is een omgevingsvergunning nodig voor het kappen, deze wordt te zijner tijd door de gemeente aangevraagd omdat de gronden waarop de bomen staan (en dus de bomen) bij de gemeente in eigendom zijn. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor (de kosten van) de kap en de herplantplicht die daaraan wordt verbonden. Het groene karakter van het gebied wordt daardoor niet aangetast. In geen geval is sprake van een tuin behorend bij het hotel, de gronden worden niet in eigendom overgedragen en zijn dus blijvend openbaar.

13. In de ruimtelijke onderbouwing is een quick scan flora en fauna opgenomen, waarin wordt ingegaan op de ter plaatse aanwezige diersoorten. Aanvullend onderzoek wordt nog uitgevoerd. Indien nodig wordt bij het bevoegd gezag, de provincie, een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd. De belangen van mogelijk voorkomende beschermde soorten worden dan ook voldoende in acht genomen.
14. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder E is overwogen.
15. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H2 is overwogen.
16. Niet valt in te zien dat de lichtuitstraling overeenkomsten vertoont met een lichtpaleis zoals betrokkene suggereert. Hier wordt een hotel ontwikkeld in het hogere segment, waar een kwalitatief hoogwaardige uitstraling bij past. De suggestie van een lichtpaleis is hier niet mee in overeenstemming, noch met de wens van de verblijfsrecreant. Ook bij andere hotelvoorzieningen speelt het vermeende probleem geen rol. Door betrokkene worden geen argumenten naar voren gebracht die ons noodzaken hieromtrent nadere eisen te stellen.
17. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder D is overwogen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 11a (16I.03351)

Betrokkenen brengen in hun zienswijze de volgende argumenten naar voren:

1. Betrokkenen zijn eigenaar van het pand Duinstraat 4 te Domburg. Zij vrezen als gevolg van de uitvoering van dit plan voor de leefbaarheid in het dorp. Mensen voelen zich aangetrokken tot de kleinschaligheid en authentieke sfeer van het dorp, de nabijheid van het strand en de boulevard zonder verkeer. Door dit hotel nemen de recreatiedruk en overlast toe en verdwijnen de sfeer en de rust. Gevreesd wordt dat op deze manier de kip met de gouden eieren wordt geslacht.
2. Er zijn de directe omgeving al voldoende hotel en logeergelegenheden, voor luxe ervaringen is er het Badhotel.
3. Het hotel wordt naar de mening van betrokkenen te groot en te hoog.
4. Het uitzicht wordt door het plan in negatieve zin beïnvloed, waar nu wordt uitgekeken op lage bebouwing met groen op de achtergrond, verrijst een groot gebouw, zonder substantieel groen.
5. Gevreesd wordt voor lichthinder, de verstilde sfeer in schaars verlichte straten wordt in de donkere periode aangetast.
6. De parkeeroverlast zal naar de mening van betrokkenen verder toenemen.
7. Daarnaast rijst de vraag of de permanent te bewonen woningen die onderdeel uitmaken van het plan zonder meer aan de woningvoorraad mogen worden onttrokken.
8. Het aantal mensen dat door de Duinstraat naar het strand loopt zal toenemen. Nu al kunnen betrokkenen vaak niet slapen vanwege hard pratende toeristen, de beperkte breedte van de Duinstraat zorgt voor een galm.
9. Gevreesd wordt voor fysieke schade aan het eigen pand wanneer de bouw doorgaat. De woning van betrokkenen stamt uit 1888 en is kwetsbaar voor trillingen en wijzigingen in de grondwaterstanden. Verzocht wordt om voor aanvang van de bouw in ieder geval een nulmeting uit te laten voeren.

Overwegingen

1. Wij respecteren het standpunt van betrokkene, waaruit waardering voor het dorp spreekt. Naar onze mening doet onderhavige ontwikkeling echter niet af aan de kleinschaligheid van Domburg als geheel, ter onderbouwing hiervan wordt ook verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen. De omvang

- van het hotel is niet van dien aard dat de aantallen gasten invloed hebben op de beleving van het dorp of de overlast die betrokkenen kennelijk soms ervaren.
2. Anders dan betrokkene meent is het enkele feit dat zich vergelijkbare voorzieningen in Domburg bevinden, geen grond om aan te nemen dat voor onderhavig plan geen ruimte is. In de opsomming van betrokkene is overigens alleen het Badhotel een hotel met wellnessvoorzieningen en bieden de andere bedrijven slechts een deel van het mogelijke aanbod van het Vitaliteitshotel aan. De tamelijk recent verkregen Badstatus brengt juist een verhoogde vraag met zich mee die noopt tot het aanbieden van differentiatie. Ook binnen een enkel aspect als wellness kan de uitvoering immers verschillen, het ene hotel kan zich meer richten op ontspanning, de ander op beweging, een derde op beauty. Nu het leven van alledag steeds drukker wordt en daarmee de vraag naar snelle ontspannings- en verzorgingsmogelijkheden toeneemt, wordt de ruimte voor ontwikkelingen als deze juist vergroot.
 3. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is overwogen.
 4. Een mogelijke wijziging van het uitzicht voor betrokkenen vormt geen reden van de ontwikkeling af te zien. De wijziging is ten eerste zeer beperkt, de afstand tussen de woning van betrokkenen en de ontwikkeling bedraagt ongeveer 40 meter, waarbij de beide gebouwen in elkaars verlengde liggen. Daarbij is in de regel een behoud van uitzicht geen doorslaggevend argument bij ontwikkelingen in een dichtbebouwd land als Nederland. Ook als vervangende nieuwbouw op de hoek van de Weverijstraat zou plaatsvinden, is sprake van een vergelijkbare toename van de bouwmassa. Het groen van het park blijft daarbij grotendeels behouden, slechts enkele bomen moeten wijken voor de nieuwbouw.
 5. De ontwikkeling voorziet in een hotel in het hogere segment, waar een kwalitatief hoogwaardige uitstraling bij past. De vrees voor tot in de omliggende straten overlast gevende verlichting is hier niet mee in overeenstemming, noch met de wens van de verblijfsrecreant. Ook bij andere hotelvoorzieningen speelt het vermeende probleem geen rol. Door betrokkenen worden geen argumenten naar voren gebracht die ons noodzaken hieromtrent nadere eisen te stellen.
 6. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B2 is overwogen.
 7. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder F is overwogen.
 8. De omvang van het hotel is niet van dien aard dat de aantallen gasten die gebruik zullen maken van de Duinstraat om naar het strand te gaan invloed hebben het totaal van gebruikers van de Duinstraat of de overlast die betrokkenen kennelijk soms ervaren. Een beperkte toename van het aantal gebruikers is geen reden om van de plannen af te zien. Daarbij komt dat een ontwikkeling met woningbouw ter plaatse, zoals door de omgeving veelvuldig is geopperd, eveneens een toename van het aantal passanten door de Duinstraat oplevert. Het behoud van de bedrijfsbestemming levert wellicht de minste invloed op voor de bewoners en eigenaren in de Duinstraat, maar een nieuwe invulling hiervan achten wij binnen de kern niet gewenst.
 9. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder E en onder G2 is overwogen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 12 (16I.03608)

De zienswijze, en met name de aanvulling hierop, was dermate uitgebreid dat de samenvatting op een andere manier is vormgegeven dan bij de overige zienswijzen. Per onderwerp zijn de verschillende gronden samengevoegd teneinde de leesbaarheid te

bevorderen. Waar 'de notitie' is opgenomen in de zienswijze hebben wij dit gelezen als de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Maatschappelijk draagvlak en economische uitvoerbaarheid

1. Projectontwikkelaars hebben de afgelopen jaren bouwplannen gerealiseerd of ingediend volgens een vast stramien, waarbij de gewenste bebouwing groter is dan de bestaande en kritiek vanuit de omgeving genegeerd wordt. Ook hier is de omgeving vrijwel zonder uitzondering negatief over het plan, waarbij het volume niet in verhouding is tot de bestaande bebouwing. Het wordt zelfs het grootste gebouw van de kern Domburg. Met de horecafunctie en een grote parkeerkelder zal de overlast alleen nog maar verder toenemen. Het hotel is meer van hetzelfde en een openbaar park wordt gebruikt om te proberen een te groot gebouw in te passen.
2. De maatschappelijke gevoelige context had moeten leiden tot overleg met de omgeving voor de ontwerpfase, zoals dat bijvoorbeeld gebeurd is in Veere bij de herontwikkeling van het Oranjeplein. In dit geval is de omgeving pas geïnformeerd toen de plannen al vast lagen. De bewonersavonden zijn nu niet georganiseerd door het college maar door de projectontwikkelaar. Het uitnodigingsbeleid was selectief, de status van de avond vooraf niet bekend en de verslagen ervan onvolledig.
3. Zowel door de raad als het college is er geen enkele poging gedaan om de omgeving bij de planvorming te betrekken. De bezwaren, al geuit in de zienswijzen op het ontwerp raadsbesluit, zijn niet serieus genomen en tot twee keer toe is het burgerinitiatief door de raad niet tot nauwelijks inhoudelijk behandeld, terwijl dit is ondertekend door meer dan 150 mensen. Ook het aantal ingediende zienswijzen is een unicum in de gemeente Veere.
4. Er wordt getwijfeld aan de uitvoerbaarheid nu de projectontwikkelaar niet alle percelen in het plangebied bezit. Ook is geen bankgarantie verkregen en is het kostenverhaal niet verzekerd.
5. Er is geen planschade risicoanalyse gemaakt. Nu er belanghebbenden voor planschade in aanmerking zouden kunnen komen, kan dit invloed hebben op de haalbaarheid van het project. Voorkomen moet worden dat de gemeente voor deze kosten opdraait.

Strijd met beleid en algemene beginselen van behoorlijk bestuur

6. Het project is in strijd met het bestemmingsplan kom Domburg, het Omgevingsplan Zeeland, de Structuurvisie Veere 2025, het DNA van Domburg, de Huisvestingsverordening tweede woningen 2015 en de Visie Domburg en mogelijk met de Kustvisie. Ook het rapport Vitaliteit verblijfsrecreatie sluit niet aan bij het bouwplan. Het bouwplan is niet innovatief en versterkt ook niet de kwaliteit en differentiatie van het aanbod.
7. Het bouwplan voldoet niet aan trede 1 van de Ladder voor duurzame verstedelijking, de ruimtelijke onderbouwing houdt een betoog maar onderbouwt de regionale behoefte niet. Ook als de kamers gesplitst worden van circa 100m² naar een gemiddelde maat van 35m² moet voor die aantallen de duurzame regionale behoefte ook aangetoond te worden. De ruimtelijke onderbouwing laat dit na.
8. Een hotel heeft geen recreatiebestemming en een hotelkamer is geen appartement, en toch wordt het bouwplan getoetst aan toekomstig provinciaal beleid betreffende recreatieappartementen. De ruimtelijke onderbouwing gaat er dus vanuit dat de 100m² hotelkamers eigenlijk appartementen zijn. Onder een horecabestemming is dit niet mogelijk. Het college schept in haar eigen ruimtelijke onderbouwing geen duidelijkheid betreffende deze materie.
9. Er is geen sprake van revitalisering van bestaande verblijfsrecreatie, de ruimtelijke onderbouwing toont dit ook niet aan.

10. De ruimtelijke onderbouwing toont niet aan, zie de tekst op pagina 10, dat het bouwplan in overeenstemming is met de gewenste ontwikkeling zoals geschetst in de Structuurvisie gemeente Veere 2015.
11. In het Toeristisch Beleidsplan Veere spreekt de gemeente een bepaalde ambitie uit, waaraan dit plan niet voldoet nu de karaktervolle bestaande villa wordt gesloopt en een groot gebouw wordt teruggebouwd.
12. Domburg heeft al de badstatus, daar is geen nieuwbouw voor nodig. Het bouwplan voldoet aan geen van de criteria die over ligging of locatie gaan. De rest van de criteria hebben niets met het bouwplan te maken. Het bouwplan draagt niet bij aan het behoud van de badstatus.
13. Het onttrekken van woningen aan de permanente woningvoorraad is onder de Huisvestingsverordening 2e woningen niet toegestaan.
14. Het bouwplan is in strijd met de Welstandsnota. De Welstandscommissie heeft ook nog geen advies uitgebracht aangezien het hier slechts de omgevingsvergunning 1e fase betreft. Het gevolg is ook dat er niet getoetst kan worden of het bouwplan aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden voldoet.
15. Het is maar de vraag of het hotel een centrale bedrijfsmatige exploitatie kent, het is in ieder geval op geen enkele manier gezeurd.
16. In strijd met bestaand beleid, (zie Domburg), is er niet om een verklaring van geen bezwaar gevraagd aan de bureaus.

De procedure rondom de vaststelling van de stedenbouwkundige randvoorwaarden

17. De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 31 mei 2012 de stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgesteld voor de herontwikkeling van het voormalig KPN-gebouw en de woningen aan de Weverijstraat. Het raadsbesluit wijkt af van staand beleid en de Visie Domburg, daarnaast is het in strijd met het bestemmingsplan. Het raadsbesluit is genomen in strijd met een goede ruimtelijke ordening en verschillende algemene beginselen van behoorlijk bestuur en kan hierdoor niet als basis dienen voor het collegebesluit, de bevoegdheid om de omgevingsvergunning te verlenen ontbreekt.
18. Het raadsbesluit is onzorgvuldig tot stand gekomen nu de raad geen enkele moeite heeft gedaan om aan de grote en massale weerstand van de omgeving tegemoet te komen door de stedenbouwkundige randvoorwaarden aan te passen. Zowel het niet inhoudelijk beantwoorden van de zienswijzen op de stedenbouwkundige randvoorwaarden als het verwerpen van het burgerinitiatief zijn hier een duidelijk bewijs van. In het raadsbesluit ontbreekt een deugdelijke motivering waarom een hotel met een restaurant en wellnessvoorzieningen gewenst zou zijn op deze plek in Domburg, waar zich voornamelijk woonbestemmingen bevinden.
19. Het college is voorbij gegaan aan de voorwaarde van de raad dat de belangen van de omwonenden niet onevenredig mogen worden aangetast.

Verhouding van het plan tot de stedenbouwkundige randvoorwaarden

20. Stedenbouwkundige randvoorwaarden mogen niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening, de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn zowel in strijd met het bestemmingsplan als de visie Domburg. In dat geval kan er nooit sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.
 - Voor de Weverijstraat zijn wel randvoorwaarden gesteld.
 - Het bouwplan heeft een wirwar van bouwstijlen, kapvormen, goothoogtes, nokrichtingen, gevelindelingen en raamgroottes. Het heeft dan ook niets Domburgs of Walchers.
 - Er is geen sprake van ruimtelijke wederkerigheid, het gebouw maakt wel gebruik van zijn omgeving maar voegt daar niets positiefs aan toe.
 - Het (vitaliteits)hotel moet waarde toevoegen aan het bestaande (hotel)aanbod van Domburg. Wellness is echter een service die vele hotels leveren, zelfs campings bieden al de mogelijkheid van wellness, evenals de Parel.

- De Stichting is van mening dat geen sprake is van een kwaliteitsslag wanneer je een groot hotel/restaurant met een parkeerkelder in een woonomgeving plaatst. Dit brengt enkel overlast met zich mee voor de vaste bewoners, van een versterking van de identiteit van Domburg als badplaats is geen sprake. Domburg heeft deze status immers al verworven zonder het bouwplan.
 - In ruimtelijke zin zal er sprake moeten zijn van een geleding in drie componenten: een hoofdgebouw aan de Schelpweg, een 'parkwand' en een straatwand aan de Beatrixstraat. Volgens de Stichting is er wel sprake van wanden, die de omgeving ernstig verstoren, maar niet van geleding.
 - Elke motivatie waarom ook herontwikkeling van de hoek Weverijstraat/ Beatrixstraat tot hotel mogelijk zou moeten zijn ontbreekt. Dit maakt het hotel nog dominanter ten opzichte van zijn omgeving. De huisvestigingsverordening 2^e woningen staat dit ook niet toe. Voor een afronding van een stedenbouwkundig blok dient aangesloten te worden bij de andere helft van dat blok, de Weverijstraat. Passende bebouwing aan de Beatrixstraat is gewenst maar deze dient dan wel een zelfde formaat te hebben als de woningen aan de overkant en ook dient de voorgevelrooilijn verder van de weg te liggen.
 - De Stichting meent dat een motivering van de gevraagde duurzaamheid in de vorm van een grotere hoogte op de begane grond ontbreekt. Ook menen zij dat het bouwplan niet 'tijdloos mooi' is, mede door het volume en de situering op de perceelsgrens.
 - Naar de mening van de Stichting houdt een voorgeschreven bouwvolume, dat niet nader gemotiveerd is, van 2 lagen met een kloeke kap in dat er maar 1 laag in de kap geplaatst kan worden en geen twee, zoals nu beoogd. Hierdoor ontstaat strijdigheid met het raadsbesluit.
 - Het zwembad ligt niet op de begane grond van het gebouw maar in een bijgebouw aan de achterkant. Deze situering zorgt er voor dat vrijwel de hele kavel bebouwd wordt. Dat dit gewenst is, blijkt niet uit de documenten bij het plan.
 - De Stichting is van mening dat de maximale bouwhoogte vanaf het 0-peil (= vloerpeil Beatrixstraat) wordt overschreden, waarbij het peil ook arbitrair gekozen lijkt, evenals de hoogte.
 - Aan de Schelpweg passen stijlvolle hekwerken en groen om de toegang tot het complex te markeren. Beide onderdelen ontbreken in het bouwplan, de toegang is ook te nauw.
21. Woon- en bedrijfsbestemmingen vervangen door een horecabestemming van het niveau 1c, leidt tot een veel grotere belasting van de omgeving. De notitie maakt nergens duidelijk waarom dit acceptabel zou zijn.

Fasering van de omgevingsvergunning

22. Het college maakt misbruik van de mogelijkheid om een vergunning te splitsen in een 1^e en 2^e fase. Bij vrijwel alle grote bouwprojecten in de gemeente Veere werd de vergunning voor twee fasen aangevraagd, men ziet dan wat er daadwerkelijk komt. De projectontwikkelaar zal moeten bouwen volgens tekening, er is zekerheid en duidelijkheid. En, niet onbelangrijk, eventuele beroepszaken gaan dan ook over wat er daadwerkelijk komt.
23. Het aantal kamers dat het hotel moet gaan bevatten dient bij de 1^e fase al vast te staan, de belasting van het gebied en dus de leefbaarheid is tenslotte ook afhankelijk van het aantal mensen dat er in het hotel kunnen verblijven.
24. Zeker nu ook de bouwtekeningen van de 2^e fase ontbreken, ontstaat strijd met het raadsbesluit en de rechtszekerheid.
25. Het bouwplan kan invloed hebben op de brandveiligheid, een brandoverslag rapport had dan ook deel moeten uitmaken van de stukken.

Invulling van het bouwplan

26. De omvang de hotelkamers staat nog niet vast, maar de Stichting verwacht dat dit niet de nu gestelde 100 m² is. Zij meent dat daarvoor geen markt is in Domburg. Ook in dat opzicht voegt het bouwplan dan ook niets toe aan het bestaande aanbod.
27. De receptie komt in de parkeerkelder en niet op de begane grond van het gebouw. Van een hoofdgebouw aan de Schelpweg is, ook gezien het volume van de rest van het gebouw, dan ook geen sprake.
28. De ruimtelijke onderbouwing is niet duidelijk over de verdeling van ruimte tussen entree, restaurant en wellness, de 1140m² is nader onder te verdelen. In wezen is er geen sprake van een wellnesshotel, slechts 600m² heeft een wellness aanduiding en het grootste deel daarvan is dan ook nog zwembad.
29. De Stichting vraagt zich af of het deel van het KPN-gebouw dat van een andere particulier is ook recreatief bestemd wordt of dat daar een bedrijfsbestemming op blijven rusten?

Behoud van de villa Schelpweg 8

30. De bestaande villa is beeldbepalend voor de omgeving en staat op de lijst van cultuurhistorische belangrijke gebouwen van de provincie en de gemeente Veere, zodat de gemeente een inspanningsverplichting heeft om de villa te behouden. Het entreegebouw van de telefooncentrale zou de status van gemeentelijk monument zeker verdienen. De initiatiefnemer heeft niet aangetoond dat de villa (vanuit financieel oogpunt) niet behouden kan blijven. Het college had deze overweging beslissend moeten laten zijn in de afweging of er wel of niet gesloopt mag worden, de stedenbouwkundige randvoorwaarden bieden die mogelijkheid. Het handhaven van de villa is zonder meer mogelijk indien er een plan komt dat minder massaal is dan het bouwplan. Betrokkenen sluiten zich hier aan bij hetgeen Heemschut in een zienswijze heeft aangevoerd.

31. Ook heeft het college de mogelijkheid niet uitgesloten dat het KPN-gebouw gesloopt gaat worden voordat er duidelijkheid bestaat over het bouwplan. Dit kan tot de ongewenste ontwikkeling leiden dat een waardevol gebouw verloren gaat en er jarenlang een braakliggend terrein aan de rand van de kern van Domburg ligt.
32. In het boek 'Monumenten in Nederland. Zeeland van 2003' staat dat zowel de telefooncentrale aan de Schelpweg 8-8a als de algemene begraafplaats aan Schelpweg I monumenten zijn. Volgens betrokkenen is nergens te vinden dat dit geen monumenten meer zijn. Graag zouden wij zien of en wanneer, en zo ja, waarom deze monumenten van de lijst afgevoerd zijn.

Groene setting/park/begraafplaats

33. De notitie maakt niet duidelijk waarom het hotel zo dicht op de perceelgrens met een publiek park of begraafplaats gebouwd zou moeten kunnen worden. Door het volume van het hotel ten opzichte van de begraafplaats domineert het hotel zijn omgeving volledig. Balkons en ramen versterken dit nog. De notitie motiveert niet waarom openbaar groen geofferd moet worden voor een privébelang.
34. Het groengebied blijft behouden als openbaar gebied. Aanpassingen aan de huidige inrichting zijn te typeren als een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het groengebied. Marginale grenscorrecties tussen het plantsoen en de herontwikkellocatie kunnen plaatsvinden. Een voorwaarde die door de projectontwikkelaar lijkt te zijn geschreven. De grenscorrecties zijn slechts noodzakelijk omdat de projectontwikkelaar een veel te groot gebouw op een te kleine kavel wil plaatsen.
35. Het introverte plantsoen wordt omgevormd tot een betekenisvol pocketpark. Betrokkenen stellen dat het park wordt de tuin van het hotel. Alle aanpassingen dienen slechts om het uitzicht van het hotel te bevorderen, het park verliest zijn publieke karakter wanneer er een hotel komt.
36. Een onderdeel van de herinrichting kan ook zijn om het gebied minder gevoelig te maken voor verrommeling en verwildering, waardoor het duurzamer mooi kan blijven. Gebrek aan onderhoud is het probleem, die gevoeligheid blijft ook bij een herinrichting van het gebied bestaan.
37. De randvoorwaarden vereist dat gestart moet worden met een inventarisatie en inmeting van waardevolle elementen. Het harde uitgangspunt is dat de aanwezige graven en waardevolle bomen behouden blijven. De bijgeleverde onderzoeken bevestigen dat de waarde van de bomen mede afhankelijk is van de situering t.o.v. het hotel. Ondanks dat het een vitaliteitshotel moet worden, is er geen enkele verplichting in de notitie opgenomen voor groen op eigen terrein en de groene inpassing ontbreekt in het plan.
38. De planvorming voor de herontwikkeling moet synchroon lopen met de planvorming voor de opwaardering c.q. herinrichting van het plantsoen. Immers, het ontwerp van het gebouw en het ontwerp van de herinrichting moeten nauw op elkaar afgestemd zijn. Een voorwaarde die duidelijk maakt dat het park ondergeschikt gemaakt wordt aan het gebouw.
39. De kruindiameter van de bomen bepaalt niet, zoals voorgeschreven, de situering van het gevelvlak in het bouwplan maar het gevelvlak bepaalt wel of een boom waardevol is.

Milieuaspecten

40. Met een parkeerkelder van 117 plaatsen en een horecabestemming is een akoestisch onderzoek nodig om te waarborgen dat het leefklimaat niet wordt aangetast. De auto's kunnen tot op zijn minst ver in de avond de parkeergarage verlaten of inrijden. Zeker met een helling zal dat tot extra geluidsoverlast leiden. De richtafstand moet gemeten worden tot het woonperceel en niet tot de woning. Daarnaast dient de afstand 30 meter te zijn. Nader onderzoek had dus plaats moeten vinden. Er is ook geen sprake van een bestaande situatie. De horecabestemming vervangt de bedrijfsbestemming niet, die blijft bestaan in het gebied.

De horeca is dus een toevoeging en daardoor een verzwaring van de bestaande functies in wat hoofdzakelijk een woongebied is.

41. Het explosievenonderzoek vindt in de gemeente Veere altijd plaats in de 1e fase van de omgevingsvergunning, de ruimtelijke onderbouwing motiveert niet waarom daar nu van wordt afgeweken.
42. In tegenstelling tot wat de ruimtelijke onderbouwing stelt is er geen sprake van dat het grondwaterpeil het hele jaar 2,5 meter onder het maaiveld staat. Aan de voet van een duin staat op Walcheren het grondwaterpeil maximaal 1 meter onder het maaiveld. Ook kan er niet uitgesloten worden dat er sprake is van springwater. De ruimtelijke onderbouwing schiet tekort in het uitsluiten van blijvende wateroverlast voor de omgeving door het bouwplan.
43. Bij de berekening van de DWA-riolering houdt men geen rekening met de mogelijkheid tot splitsen van hotelkamers.
44. Het besluit NIBM legt vast wanneer een project niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. Betrokkenen zijn van mening dat het gezien de grootte van de vestiging aannemelijk is dat de toename van concentraties fijnstof en NO₂ als gevolg van de ontwikkeling wel meer dan 3% van de grenswaarde bedragen en dus een toetsing aan de grenswaarden had moeten plaatsvinden.
45. De openingstijden van het hotel/restaurant/wellness zijn hele andere openingstijden of werktijden dan van een bedrijf. De belasting voor het leefklimaat van de omgeving zal dan ook vele malen groter zijn.
46. Het onderwerp geurhinder is niet behandeld terwijl zowel een professionele keuken als een zwembad of een grote parkeergarage wel degelijk tot geurhinder kunnen leiden.

Verkeer en parkeren

47. De Schelpweg is verkeerstechnisch nu al overbelast, bij een goede ruimtelijke ordening hoort ook de vraag of de toegangswegen wel voldoende capaciteit bieden voor de verwachte verkeerstoename als gevolg van de bouw van het hotel. Het in- en uitrijden van de parkeergarage zal tot filevorming op de Schelpweg leiden. De verkeersparagraaf houdt ook geen rekening met het splitsen van de suites terwijl de ruimtelijke onderbouwing hier eerder wel vanuit ging.
48. De Schelpweg kent een intensiteit van 2800 mv/etmaal. Het cijfer 2800 komt uit 2012 en is vastgelegd in het rapport Goudappel Coffeng met de toen beschikbare middelen en informatie. Recente informatie was toen in Domburg niet beschikbaar. Feit is dat verkeer nu al vastloopt. Bovendien is 2800 mv/etmaal over een periode van 24 uur. Je zou dus kunnen stellen, dat de verkeerspiek tussen bijv. 10.00 en 14.00 uur zou kunnen liggen en dat in die periode 2000 mv passeren op de Schelpweg. Dat is gemiddeld 500/uur. In zo'n situatie is iedere auto extra er één teveel. De ruimtelijke onderbouwing noemt een toename van 2,5-3,5% op het totaal aantal verkeersbewegingen. Waarom dit acceptabel zou zijn is niet duidelijk.
49. Doordat de verhouding tussen wellness en restaurant niet verzekerd is kan er ook een restaurant van 1000m² komen, dit heeft invloed op zowel de benodigde parkeercapaciteit als de verkeersbewegingen. De ruimtelijke ordening houdt hier geen rekening mee.
50. Als de norm van minimaal 1,3 parkeerplaatsen per kamer de parkeerbehoefte van hotelgasten en personeel dekt, is dat naar de mening van de Stichting alleen het geval als het een standaard tweepersoonskamer betreft. De minisuites zijn al groter dan de gemiddelde hotelkamer dus verlaging van 1,3 naar 1,0 is niet mogelijk. De mate waarin voorzieningen als restaurant, spa, wellness en fitness een medegebruik kennen door niet-hotelgasten, bepaalt in welke mate deze parkeernorm verder opgehoogd moet worden. Bij het restaurant en de wellness moet men de bovenkant van de norm hanteren, omdat parkeren in de buurt van het hotel niet mogelijk is. De ruimtelijke onderbouwing geeft hier onvoldoende

duidelijkheid over. De parkeernorm in de ruimtelijke onderbouwing is lager dan de algemeen geldende parkeernorm in de gemeente Veere.

51. De opgelegde parkeernorm wordt niet gehaald in de omgevingsvergunning als maximaal wordt gesplitst. Daarbij zijn in het ontwerpbesluit, noch in de afgesloten overeenkomst, harde afspraken over het parkeren opgenomen.
52. Ook kunnen de 117 parkeerplaatsen niet op hetzelfde moment gebruikt worden.
53. In de eerste planvorming en ook in de stedenbouwkundige randvoorwaarden is nog uitgegaan van een parkeergarage van 60 plaatsen. In het onderliggende plan staan 117 plaatsen.
54. De bereikbaarheid op marktdagen is niet geregeld. De Westweg is geen optie. Het is niet alleen een smalle straat, maar hij kruist op het eind ook de markt. Om die reden is hij al jaren tijdens marktdagen afgesloten voor alle verkeer.
55. De kaarten in de bijlagen gaan nog uit van het laden en lossen voor het gebouw, de ruimtelijke onderbouwing gaat uit van het laden en lossen op eigen terrein, wat gaat het nu worden? Laden en lossen op eigen terrein betekent dat vrachtwagens of achteruit uit moet rijden of achteruit in moet rijden, beide situaties zijn ongewenst en het gevolg van het volbouwen van het perceel. De situatie wordt verergerd doordat een bedrijfsbestemming vervangen wordt door een groot hotel met restaurant. Zelfs de projectontwikkelaar geeft toe dat het hier om 4 tot 6 vrachtwagens per dag gaat. Bevoorrading van horeca vindt niet alleen tussen 9 en 5 doordeweeks plaats.
56. De bouw van een parkeerkelder is essentieel voor het bouwplan, of deze bouw mogelijk is zonder onherstelbare schade aan de omgeving aan te richten is niet onderzocht.
57. In het bouwplan voldoet de uitrit niet aan de wettelijke zichtsnorm.

Zonlichttoetreding en privacy

58. De schaduwstudies bewijzen dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening, het gebouw werpt zijn schaduw af over een hele woonwijk en ontnemt verschillende huizen voor altijd het genot van de ochtendzon. De schaduwwerking is zelfs zo groot dat ze niet volledig op de kaartjes past. Als het college dit als acceptabel ziet, levert dat in ieder geval een enorme precedentwerking op. Van een goede ruimtelijke ordening en een goede afweging van belangen is in ieder geval geen sprake.
59. Door de hoogte en het gebruik van het gebouw zal er een enorme inkijk in de tuinen van de Weverijstraat, Beatrixstraat en Hogehilweg ontstaan. Het gevolg is een enorme inbreuk op de privacy van de bewoners.

Ruimtelijke onderbouwing

60. Een ruimtelijke onderbouwing dient aan te tonen dat een bouwplan dat in strijd is met het bestemmingsplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Nu vast is komen te staan dat de stedenbouwkundige randvoorwaarden in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening is het onmogelijk dat de ruimtelijke onderbouwing hierin slaagt, zodat de omgevingsvergunning niet verleend kan worden.
61. Een ruimtelijke onderbouwing dient als motivering van een collegebesluit en is daarom ook een stuk van het college. Bij het voorliggende plan is de ruimtelijke onderbouwing geschreven door een bureau dat afhankelijk is van de planindieners en niet van het college. Een afdoende belangenafweging heeft dan ook niet plaatsgevonden, er is geen rekening gehouden met staand beleid en het hele stuk is alleen maar ten gunste van het bouwplan geschreven. Het belang van een goede ruimtelijke ordening en een duurzame stedelijke ontwikkeling is volledig uit het oog verloren.
62. De ruimtelijke onderbouwing toont aan dat er geen serieuze afweging van belangen heeft plaatsgevonden. Men redeneert naar het bouwplan toe, maakt selectief gebruik van het bestemmingsplan en doet net of een horecabestemming nauwelijks voor overlast zorgt.

63. De conclusie dat de hinder van een bedrijf meer is dan van een hotelcomplex is volkomen uit de lucht gegrepen.

Overig

64. De belanghebbenden worden in deze zienswijze niet afzonderlijk genoemd, maar de meesten vrezen dat hun woning minder leefbaar worden.
65. Alle ingediende zienswijzen op de Stedenbouwkundige randvoorwaarden horende bij het besluit van 31 mei 2012 dienen als integraal herhaald en ingelast te worden beschouwd.
66. Gezien de bovengenoemde bedenkingen vragen wij u om de vergunning niet te verlenen. Ook verzoeken wij om de beantwoording van de zienswijzen als agendapunt op de vergadering van de raad te zetten, zodat de raad kennis kan nemen van deze beantwoording en zover de raad dat wenst er een niet-bindend oordeel over te geven.

Overwegingen

1. Vrijwel altijd gaat een investering in nieuwbouw samen met een uitbreiding van de bebouwing. Of dit nu een woonhuis betreft, waar een uitbreiding van het wooncomfort vooropstaat, of een hotel of andere bedrijfsbebouwing, waar de investering in de nieuwbouw moet worden terugverdiend, maakt geen verschil. Omdat bestemmingsplannen vaak bestaande situaties bestemmen, is voor een vergroting van het gebouw regelmatig een planologische procedure noodzakelijk. Gelet op de ontwikkelingen in onze gemeente delen wij het standpunt van de Stichting niet dat kritiek vanuit de omgeving genegeerd wordt niet. Regelmatig worden plannen aangepast als gevolg van reacties uit de omgeving en vaak komen (grote) herontwikkelingen zonder beroepsprocedures tot stand. Van een algemeen ontbreken van maatschappelijk draagvlak zoals betrokkenen suggereren is dan ook geen sprake. Zo het gebouw al het grootste van Domburg zou worden, zoals wordt gesteld, wordt niet gemotiveerd waarom dit in strijd met een goede ruimtelijke ordening zou zijn of qua volume niet passend. Hoe de ondergeschikte horecafunctie en de parkeerkelder aan de overlast bijdragen die kennelijk door betrokkenen wordt ondervonden door de omvang van het gebouw wordt niet nader gemotiveerd. Wij gaan er dan ook vanuit dat zij deze overlast van de functies zelf ervaren, zodat wij daar bij de inhoudelijke argumenten nader op in zullen gaan.
2. De omgeving is in een voldoende vroeg stadium geïnformeerd over de plannen en wel toen er inspraak is geboden op de ontwerp stedenbouwkundige randvoorwaarden. De plannen zoals die nu als ontwerp omgevingsvergunning ter inzage hebben gelegen lagen toen zeker nog niet vast, deze zijn immers pas ontwikkeld nadat de kaders hiervoor waren vastgesteld door de gemeenteraad. Dat er al eerder een principeverzoek was ingediend voor bebouwing langs de randen van het perceel doet hieraan niet af. Dat betrokkenen graag een overlegtraject hadden gezien in de vorm waarin dat heeft plaatsgevonden voor het Oranjeplein in Veere begrijpen wij, maar deze gevallen verschillen nogal van elkaar. De ontwikkeling in Veere is een gemeentelijke ontwikkeling, geen private. De trajecten om uiteindelijk een bepaalde vorm van bebouwing te genereren zijn dan ook verschillend. Bij private trajecten is de gemeente nu eenmaal gehouden om, al dan niet na voorafgaande vaststelling van bepaalde kaders, de gevraagde ontwikkeling op zichzelf en in relatie tot zijn omgeving te beoordelen. Voor wat betreft de verdere inhoudelijke beoordeling van de communicatie die heeft plaatsgevonden, wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder D is overwogen.
3. Het aantal zienswijzen van 17 is geen unicum voor plannen van een dergelijke omvang, die bovendien geacht worden een bepaalde impact op hun omgeving te hebben. Bovendien is het aantal zienswijzen niet bepalend voor de kwaliteit van het plan of de daaraan te grondslag liggende stukken, het geeft alleen een beeld van het maatschappelijk draagvlak. Het feit dat betrokkenen hier duidelijk

aangeven dat dat ontbreekt, maakt dat zeer zorgvuldig naar de argumenten wordt gekeken en wordt gezien of er aspecten aan het plan zijn die toch, in tegenstelling tot wat gedacht werd in de fase van het ter inzageleggen van het ontwerpbesluit, in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening en dus om aanpassing vragen.

4. Voor de percelen die de initiatiefnemer nog niet in bezit heeft, zijn overeenkomsten afgesloten en is een machtiging afgegeven waardoor de aanvraag geacht wordt te zijn gedaan door een belanghebbende. Dat is voldoende voor behandeling van de aanvraag. Het kostenverhaal is verzekerd in de anterieure overeenkomst die met de initiatiefnemer is gesloten en welke betrokkenen overigens in hun bezit hebben. Nu niet is aangegeven waarom deze overeenkomst het kostenverhaal niet zou dekken, kan deze grond niet beoordeeld worden. De bankgarantie die als vast onderdeel in de overeenkomst is opgenomen, moet worden afgegeven op het moment dat met het bouwrijpmaken wordt begonnen of wanneer de bouw van de bouwwerken eerder begint, op het moment van aanvang van de bouw. Nu van beide hiervoor genoemde situaties (nog) geen sprake is, is het ook nog niet nodig de bankgarantie af te geven.
5. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder G1 is opgenomen.
6. Dat het project in strijd is met het bestemmingsplan Kom Domburg is duidelijk, de procedure is immers gericht op het opheffen hiervan. Nu betrokkenen op geen enkele manier motiveren op welke onderdelen van het provinciale of gemeentelijke beleid het plan in strijd is met dat beleid, kan deze grond niet inhoudelijk worden beoordeeld.
7. Door ZKA consultants is onderzocht hoeveel behoefte er is aan nieuwe hotelkamers in de gemeente en in Domburg in het bijzonder. Dit is neergelegd in het rapport 'Hotemarkt Domburg, Analyse regionale behoefte/marktruimte' van juni 2017. Hieruit blijkt dat een groei van het aanbod in Domburg met zo'n 165 tot 180 kamers realistisch wordt geacht. De ruimtelijke onderbouwing wordt aangevuld met de resultaten van het onderzoek.
8. Zou het hotel door middel van een bestemmingsplan in planologische zin worden geregeld, zou dit een horecabestemming krijgen. Dit geldt ook voor een hotel waarin hotelappartementen of -suites zijn opgenomen. De omvang en luxe van de voorziening zijn immers niet bepalend voor de bestemming, maar de wijze waarop het bedrijf wordt geëxploiteerd. In de ruimtelijke onderbouwing wordt in het kader van de toetsing aan het provinciaal beleid niet verwezen naar recreatieappartementen, zoals betrokkenen stellen, maar naar verblijfsrecreatieve sectoren, waar de provincie Zeeland ook de hotels onder schaat. De omvang van de kamers is vanuit de toetsing aan het provinciaal ruimtelijk beleid niet relevant.
9. Er wordt in de ruimtelijke onderbouwing ook niet uitgegaan van revitalisering van bestaande verblijfsrecreatieve bebouwing, maar van bedrijfsbebouwing.
10. De koppeling tussen het besluit van de gemeenteraad tot het vaststellen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden en de gewenste ontwikkelingen in de Structuurvisie zal nader worden uitgewerkt, nu dit traject kennelijk onvoldoende helder is.
11. Betrokkenen motiveren niet waarom niet aan de ambitie die uit het Toeristisch beleidsplan blijkt, wordt voldaan nu de bestaande villa niet behouden kan blijven. Deze grond kan dan ook niet inhoudelijk worden beoordeeld, nu ons niet is gebleken van een (toeristische) voorwaarde hieromtrent.
12. Het feit dat de Badstatus reeds is verworven, dus ook zonder nieuwbouw, houdt niet in dat een nieuw te bouwen hotel niet bijdraagt aan het behoud van deze status en het floreren hiervan. Dit predicaat krijgt een badplaats als de heilzame werking van het zeewater, het klimaat, en de bodemproducten is onderzocht en heilzaam is verklaard. Een eerste vereiste voor de officiële erkenning is de aanwezigheid van heilzaam thermaal water of andere natuurlijke basisstoffen. Verder moet de plaats gelegen zijn in een groene, gezonde omgeving, moeten er (door een kuurarts) medische verrichtingen met het thermaal water gegeven

kunnen worden en is de aanwezigheid van passende ontspanningsmogelijkheden zoals een kuurpark en een openluchttheater een pre. Het vitaliteitshotel is een aanvulling op hetgeen al aanwezig was toen de Badstatus werd toegekend en zal daarom een positieve bijdrage kunnen leveren. Een toename van het aantal toeristen die vanwege de positieve gezondheidseffecten van een verblijf in Domburg het dorp/de gemeente bezoeken is gewenst, een keuze in luxe(re) verblijfsmogelijkheden draagt hieraan op een positieve wijze bij. Anders dan betrokkenen lijken te veronderstellen, hoeft niet elk hotel apart aan alle criteria voor de Badstatus te voldoen.

13. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder F is opgenomen.
14. Anders dan betrokkenen menen is het plan zoals dat nu voorligt in overleg met de welstandscommissie tot stand gekomen en door hen positief beoordeeld. Nu door betrokkenen niet nader hebben gemotiveerd waar het plan strijdig zou zijn met de gemeentelijke welstandsnota, kan deze grond niet nader inhoudelijk worden beoordeeld.
15. De kern van de bedrijfsvoering van een hotel is centraal bedrijfsmatige exploitatie, zonder dat is er geen sprake van een hotel. Teneinde dit ook kenbaar te maken voor derden, zal de te verlenen omgevingsvergunning 1^e fase op dit onderdeel worden aangevuld.
16. Een verklaring van geen bezwaar van anderen dan een overheidsorgaan als de gemeenteraad of de provincie is in het kader van een ruimtelijke procedure als de onderhavige een onbekend onderdeel. Als betrokkenen menen dat voor ruimtelijke ontwikkelingen toestemming van omwonenden noodzakelijk zou zijn, concluderen wij dat dit geen in relevante wetgeving opgenomen onderdeel is dat noodzakelijk is voor vergunningverlening.
17. Zoals eerder al opgemerkt is, is het ruimtelijke traject dat nu is ingezet juist bedoeld om de strijdigheid met het bestemmingsplan weg te nemen. De Visie Domburg was op dat moment in het geheel nog niet ontwikkeld, nog los van de vraag waar de strijdigheid met deze Visie dan uit zou bestaan. Betrokkenen laten immers na dit te motiveren. Evenmin motiveren betrokkenen waaruit de strijd met een goede ruimtelijke ordening dan bestaat, of de eveneens gestelde strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Dat het raadsbesluit, wat van het hiervoor gesteld dan ook zij, reeds om die reden niet aan het collegebesluit tot vergunningverlening ten grondslag kan worden gelegd, wordt door ons bestreden. Het raadsbesluit als zodanig is geen zelfstandig appellabel besluit, bij een beroepsprocedure tegen de te verlenen omgevingsvergunning 1^e fase kunnen appellanten (de totstandkoming van) dit besluit mede aan hun beroep ten grondslag leggen. Nu aan de procedure ten aanzien van de totstandkoming, noch aan de inhoud, wat ons betreft nu gebreken kleven, is er geen reden het raadsbesluit buiten beschouwing te laten.
18. Het enkele feit dat de raad, met een gemotiveerde weerlegging van de indiende reacties, geen reden heeft gezien de stedenbouwkundige randvoorwaarden anders vast te stellen dan zij als ontwerp ter inzage hebben gelegen, kan niet leiden tot de conclusie dat het besluit onzorgvuldig tot stand is gekomen. Het raadsbesluit hoeft, anders dan betrokkenen menen, evenmin te motiveren waarom hier een hotel gewenst is. De procedure is andersom, er is een initiatief, in casu een principeverzoek, dat op haalbaarheid onderzocht moet worden. Om te voorkomen dat het eindontwerp niet op gemeentelijke instemming kan rekenen, worden vooraf kaders gesteld waarbinnen *het gevraagde* kan worden ontwikkeld. Het ligt buiten de macht van de gemeente een bepaalde invulling te eisen van een eigendom van een derde, hier past slechts een toetsende rol. In eerste instantie of het plan binnen de gestelde kaders wordt ontwikkeld, in tweede instantie wordt bezien of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en wel op het moment dat door de initiatiefnemer een ruimtelijke onderbouwing wordt overgelegd, waaruit dit voldoende blijkt.

19. De ruimtelijke onderbouwing toont voldoende aan dat de belangen van omwonenden niet onevenredig worden geschaad.
20. Wij hebben gemeend de zienswijze zo te moeten interpreteren dat met een – aangegeven (samengevatte) argumenten de onderbouwing vormen dat de stedenbouwkundige randvoorwaarden als zodanig naar hun mening in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Enerzijds stellen betrokkenen voor zo ongeveer elke stedenbouwkundige randvoorwaarde waarop het plan gebaseerd is, dat zij het hiermee niet eens zijn, bijvoorbeeld het plan is niet tijdloos mooi, er is niets Domburgs aan het plan, er is geen sprake van een kwaliteitsslag of dat het plan er niet aan voldoet, bijv. de bouwhoogte wordt overschreden.
- Voor wat betreft het eerste punt; voor het scheppen van deze kaderstellende randvoorwaarden heeft de gemeente gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van een erkend stedenbouwkundige en niet is gebleken dat de gehanteerde uitgangspunten niet in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening, zoals betrokkenen niet nader beargumenteerd naar voren brengen. Hun standpunt wordt niet ondersteund door een onderbouwd (tegen)advies van een deskundige, zodat er geen grond bestaat de deskundig tot stand gekomen uitgangspunten voor de randvoorwaarden los te laten.
- Voor wat betreft het tweede punt; betrokkenen motiveren niet waarom zij menen dat aan (enkele van) de stedenbouwkundige randvoorwaarden niet wordt voldaan. Nu de enkele stellingen hieromtrent, bijvoorbeeld ten aanzien van het aantal bouwlagen of de hoogte niet nader onderbouwd of beargumenteerd zijn, kan hier ook niet inhoudelijk op worden ingegaan.
21. In de ruimtelijke onderbouwing is uitgebreid ingegaan op de belasting, ondermeer vanuit de aspecten milieu, verkeer, parkeren, van het plan op zijn omgeving. Dat is nu juist de functie van een dergelijke onderbouwing. Hieruit blijkt dat het hotel passend is in zijn omgeving. Dat betrokkenen deze conclusie niet delen moge duidelijk zijn, maar een beargumenteerde stellingname tegen hetgeen in de ruimtelijke onderbouwing is overwogen ontbreekt ten enenmale. Het enkele standpunt dat zij hetgeen is overwogen niet delen, is onvoldoende om aan te nemen dat een onevenredige aantasting van hun belangen ontstaat als gevolg van het plan.
22. De reden voor een initiatiefnemer om een vergunning in twee fasen aan te vragen moge duidelijk zijn, de gehele technische uitwerking van het plan is een kostbare aangelegenheid. Als het plan als gevolg van de ingediende zienswijzen wijzigt, zou deze gehele tijdrovende en kostbare exercitie nog eens over moeten. Ditzelfde geldt vanzelfsprekend als onzekerheid over de uitvoering van het plan ontstaat doordat een juridische procedure in het verschiet ligt. Planologische zekerheid vormt dan de basis voor een verdere planuitwerking. Voor de omgeving is, ook met dit schetsplan, voldoende duidelijk hoe het plan eruit ziet, hoe groot het wordt, en wat de impact is op de omgeving. Van misbruik van een wettelijk toegestane procedure is dan ook geen sprake.
23. Voor de beoordeling van bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van een worst case scenario, gerekend is met een aantal verkeersbewegingen dat groter is dan dat het uiteindelijke aantal kamers met zich meebrengt. Het aantal kamers wordt immers beperkt door het aantal parkeerplaatsen. Dit is nader onderbouwd in het algemene deel onder B1 en B2. Voor de overige beoordeelde onderdelen is het aantal kamers niet doorslaggevend, de toename die in de tweede fase nog mogelijk is, is dermate beperkt dat dit nauwelijks invloed heeft op bijvoorbeeld de privacy.
24. Het raadsbesluit legt het aantal kamers niet vast, zodat de splitsing in twee fasen geen strijd met het besluit of de daardoor vastgestelde randvoorwaarden vormt. Ook qua rechtszekerheid doet deze wijze van vergunningverlening geen afbreuk aan de belangen van derden, immers op voldoende wijze is inzichtelijk gemaakt wat er in het worst case scenario gebeurt. Dat is niet anders dan wanneer de keuze was gevallen op een bestemmingsplanprocedure, hierin wordt het aantal hotelkamers ook niet gespecificeerd, noch de visuele uitwerking van het plan.

25. Over het schetsplan heeft overleg met de Veiligheidsregio plaatsgevonden en het plan is hierop ook aangepast. Verdere toetsing vindt plaats in de volgende fase van de vergunningverlening, waarbij overigens eveneens een zienswijzenperiode van zes weken van toepassing is. Op dat moment kan een ieder kennis nemen van de invulling van de technische aspecten zoals brandveiligheid. Wellicht ten overvloede merken wij hier op dat voor het bieden van nachtverblijf aan meer dan 10 personen zoals hier het geval is, tevens een omgevingsvergunning brandveilig gebruik noodzakelijk is. Ook hierop is afdeling 3.4 Awb van toepassing met een zienswijzenperiode van zes weken.
26. Het standpunt van de Stichting op dit punt nemen wij voor kennisgeving aan. De initiatiefnemer is een ervaren hotelier en ontwikkelaar en ook andere ontwikkelingen in de regio geven duidelijk aan dat er een verschuiving in de markt is naar luxere verblijfsaccommodaties, zodat er geen grond is vooraf aan te nemen dat de vraag naar de ontwikkeling ontbreekt. De onderliggende stukken geven daar ook geen blijk van.
27. De enkele constatering van betrokkenen dat aan de zijde van de Schelpweg geen sprake is van een hoofdgebouw, doordat de receptie zich in de kelder bevindt, is onjuist. De voetgangersentree bevindt zich hier, evenals de toerit tot de parkeerkelder, en ook de architectuur in combinatie met het hoogteaccent maakt dat hier duidelijk sprake is van het entreegedeelte van het plan. Alles bij elkaar genomen kan dit gebouwgedeelte dan ook als hoofdgebouw worden aangemerkt.
28. De entree- en ontvangstruimte is circa 140m², het horecadeel circa 400m² en de wellness circa 600m² zoals blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing. Wat hieraan voor betrokkenen onduidelijk is, begrijpen wij niet. Nu zij zelf stellen dat met (slechts) 600m² wellness geen sprake is van een wellnesshotel, gaan wij ervan uit dat de beschrijving onduidelijk niet langer van toepassing is. De oppervlakte aan wellness omvat tevens een zwembad, waardoor van een wellnesshotel geen sprake is naar de mening van betrokkenen. Waarom het zwembad kennelijk geen onderdeel zou moeten of mogen uitmaken van het wellnessgedeelte is ons dan weer onduidelijk en ook overigens begrijpen wij niet waarom 600m² (bijvoorbeeld 20x30 meter) en ruim 10% van het totale oppervlak niet voldoende zou zijn om het geheel aan te merken als Vitaliteitshotel. Betrokkenen laten na dit standpunt met argumenten te onderbouwen.
29. Met deze omgevingsvergunning is sprake van een afwijking van het bestemmingsplan, niet van een bestemmingswijziging. Dit onderdeel van de zienswijze is dan ook niet relevant voor de procedure. Bij een herziening van het bestemmingsplan Kom Domburg kan gekozen worden voor een bestemming Gemengd, indien de planopsteller van mening is dat sprake is van nevenschikkende hoofdfuncties, maar ook een bestemming Horeca met een aanduiding ten behoeve van de KPN centrale is mogelijk. Wellicht is tegen die tijd sprake van een nieuwe versie van de Standaard vergelijkbare bestemmingsplan die andere bestemmingen kennen of is zelfs inmiddels de Omgevingswet van kracht geworden.
30. De verantwoordelijkheid die de gemeente voelt ten opzichte van de villa is verwoord in de stedenbouwkundige randvoorwaarden, onderbouwd moet worden waarom behoud niet mogelijk is alvorens gesloopt zou kunnen worden. Dit is naar de mening van het college in voldoende mate gedaan in het plan, het ondergronds parkeren kan, in samenhang met de andere stedenbouwkundige randvoorwaarden, niet anders worden ontsloten dan aan de zijde van de Schelpweg. In de ruimtelijke onderbouwing is in de paragraaf Randvoorwaarde 12 (Villa) onderbouwd waarom behoud van de villa niet mogelijk is. Bij een kleiner plan, zonder ondergrondse parkeervoorziening, zou behoud van de villa wellicht mogelijk zijn, maar zonder monumentenstatus kan sloop nooit voorkomen worden. Een kleiner plan maakt niet automatisch een beter plan, een nieuw gebouw zou dan omringd worden door parkeerplaatsen, hetgeen ook vanuit de Visie Domburg ongewenst is. Van daaruit wordt juist sterk ingezet op ondergronds parkeren, evenals in de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Voor zover

- betrokkenen zich aansluiten bij de zienswijze van Heemschut verwijzen wij naar hetgeen in de betreffende zienswijze (nr. 17) is overwogen.
31. Hiervan is geen sprake, er geldt een archeologische dubbelbestemming op het perceel die ook betrekking heeft op de mogelijke sloop van de bebouwing. Hieraan kunnen dus weldegelijk eisen worden gesteld vanuit het vigerende bestemmingsplan. Zonder deze hotelontwikkeling zou zich overigens ook de door betrokkenen geschetste situatie kunnen voordoen, zoals gebleken is bij het 'gat van Westkapelle'.
 32. Het boek waarop betrokkenen doelen is er één in de reeks *Monumenten in Nederland*, een gezamenlijk initiatief van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en Waanders Uitgevers, en biedt een rijk geïllustreerd overzicht van de monumenten. De reeks *Monumenten in Nederland* geeft een breed overzicht van de cultuurhistorisch meest waardevolle objecten en structuren. De villa en de gemeentelijke begraafplaats zijn opgenomen in dit boek, echter niet in het monumentenregister van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Kennelijk is de monumentenstatus of niet toegekend (de inleiding van de boekenreeks gebruikt immers zowel de term monument als cultuurhistorisch waardevol object) of niet meer van toepassing. Wat hier ook van zij, het monumentenregister is leidend en van een rijksmonument is hier geen sprake (meer).
 33. Zoals gezegd vermoeden wij dat betrokkenen met de notitie de stedenbouwkundige randvoorwaarden bedoelen. Deze bepalen de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkeling, de ruimtelijke haalbaarheid is vervolgens onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing. Eveneens zoals eerder opgemerkt gaan betrokkenen zonder nadere beargumentering voorbij aan hetgeen in de ruimtelijke onderbouwing en de Boom Effect Analyse hierover is opgemerkt. Daarbij wordt de kwaliteit van het park/de begraafplaats met inzet (ook financieel) van de initiatiefnemer verbeterd. Hier profiteert ook de omgeving van. Dit wordt overigens verder verankerd in een aanvullende overeenkomst.
 34. De grenscorrecties waar betrokkenen op doelen zijn zeer beperkt van omvang en komen de kwaliteit en uitvoering van het plan ten goede, niet is onderbouwd waarom dit standpunt onjuist zou zijn.
 35. De aanpassingen aan het park versterken de omgevingskwaliteit in zijn algemeenheid, het onderhoud van het park laat immers onbetwist te wensen over. In combinatie met de ontwikkeling van het hotel biedt dit voor de gemeente, ook financieel, de mogelijkheid dit groene structuurelement binnen de kern Domburg beter vorm te geven door groot onderhoud te plegen. Hoewel ook het hotel hiervan voordeel ondervindt, geldt dit evenzeer voor de omgeving. Hoe of waarom het park zijn publieke karakter verliest wordt uit de zienswijze niet duidelijk, het eigendom blijft immers in handen van de gemeente, de toegang is openbaar, dus ook hier kunnen wij betrokkenen niet in hun redenering volgen.
 36. Door de beoogde ontwikkeling binnen het park wordt het tevens minder gevoelig voor verrommeling en verwildering, hoewel elke groenvoorziening onderhoud nodig heeft. Na de beoogde grote opknapbeurt is het onderhoud in ieder geval voor vele jaren weer een stuk eenvoudiger en wordt het beeld voor de omgeving verfraaid.
 37. De onderzoeken maken duidelijk dat het plan uitvoerbaar is. Hoewel wij eisen dat de initiatiefnemer de waarde van de bomen in geld compenseert, zijn de bomen dit voor het plan moeten wijken niet zodanig waardevol gebleken dat het plan daarop zou moeten worden aangepast. Het bouwplan wordt op eigen perceel uitgevoerd en raakt de graven niet, om beschadiging van de grafstenen te voorkomen worden deze tijdens de bouw elders opgeslagen en later teruggeplaatst. Voor een groene inpassing van bebouwing in de dorpskern bestaat geen enkele verplichting, hoe dit kan bijdragen aan het concept wordt evenmin beargumenteerd.
 38. Waarom het park ondergeschikt wordt gemaakt aan de ontwikkeling van het hotel door de eis beide ontwikkelingen samen vorm te geven, wordt door betrokkenen niet met argumenten onderbouwd. Beoogd is om vast te leggen dat dit juist niet

gebeurt om te voorkomen dat het hotel er wel komt en de kwaliteitsverbetering voor het park niet. De waarde van het park wordt hierdoor juist benadrukt, hetgeen verder tot uitdrukking zal komen in de aanvullende overeenkomst die hiervoor met de ontwikkelaar wordt gesloten.

39. Dit is een onjuiste constatering. De Boom Effect Analyse bepaalt de waarde van de boom, ook in financieel opzicht. Voor zover de bomen niet behouden kunnen blijven als gevolg van het bouwplan, blijkt uit de Boom Effect Analyse niet dat hier sprake is van waardevolle bomen. De echt waardevolle boom in het plangebied bevindt zich op het perceel van de initiatiefnemer, waardoor deze buiten de scope van de randvoorwaarden valt op dit onderdeel.
40. Met de uitvoering van het plan kan in de praktijk geen uitvoering meer worden gegeven aan de bedrijfsbestemming die aan het perceel is toegekend. Voor een verdere inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C1 en 2 is opgenomen.
41. Dit is een onjuiste constatering van betrokkenen, als zich op de beoogde bouwlocatie nog bebouwing bevindt is onderzoek naar niet gesprongen explosieven nog niet mogelijk. Dit vindt, tenzij sprake is van onbebouwde gronden zoals bij het Land van Vliedduinen, vrijwel altijd in de voorbereidende fase voor de bouw plaats. Ook kan hierbij overwogen worden dat de kosten voor dergelijke onderzoeken aanzienlijk zijn, zodat het niet onbegrijpelijk is dat deze pas uitgevoerd worden als meer planologische zekerheid bestaat over de uitvoering van het plan.
42. De in de ruimtelijke onderbouwing aangegeven maat van 3,00 meter is gebaseerd op het DINO loket en de AHN. De bewering van betrokkene is niet met argumenten onderbouwd en sluit niet aan op deze, objectieve, gegevens.
43. Bij de berekening is uitgegaan van het aantal bedden. Bij kleinere suites zijn er ook minder bedden. De ruimtelijke onderbouwing wordt op dit punt geactualiseerd.
44. Het Besluit NIBM geeft een algemeen criterium voor het begrip 'niet in betekende mate bijdragen'. Er geldt een getalsmatige NIBM-grens. Deze bedraagt van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van NO₂ en PM₁₀. In de praktijk vertaalt dit naar een jaargemiddelde bijdrage van 1,2 µg/m³. Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken, dat een project leidt tot een toename van de luchtverontreiniging die de NIBM-grens niet overschrijdt:
 - Aannemelijk maken dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM.
 - Als een project niet behoort tot een aangewezen categorie: op een andere manier aannemelijk maken dat een project niet leidt tot een toename groter dan de 3% grens.

De Regeling NIBM geeft invulling aan de volgende categorieën:

- woningbouw- en kantoorlocaties, en ook een combinatie daarvan (artikel 3 en bijlage C)
- inrichtingen (artikel 1 en bijlage A). Hieronder vallen landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements.

Voorafgaand aan de aanwijzing van de hierboven genoemde categorieën in de Regeling NIBM is onderzoek uitgevoerd. Aan de hand van dit onderzoek zijn de getalsmatige grenzen bepaald die invulling geven aan de 3% grens in de Regeling NIBM. Beneden die grenzen is een project automatisch 'niet in betekende mate'. De combinatie van het Besluit en de Regeling NIBM stelt de daaronder vallende projecten dan ook vrij van toetsing aan de grenswaarden. Dit volgt uit artikel 5.16, vierde lid, van de Wm. Met andere woorden: als een project past binnen de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM, dan is het project in ieder geval NIBM. Uiteraard moet gemotiveerd worden, dat het project past binnen de voorwaarden van de betreffende categorie uit de Regeling NIBM. Er is geen sprake van een woningbouw- en/of kantoorlocatie, maar de NIBM-grens voor woningbouwlocaties kan in onderhavig geval zonder meer gebruikt worden om

aan te tonen dat aan het 3% criterium wordt voldaan. Voor woningbouwlocaties geldt dit als de netto toename van woningen ≤ 1.500 is bij minimaal 1 ontsluitingsweg. Onderhavig plan is ten opzichte van de bouw van 1.500 woningen zo beperkt dat zonder meer geconcludeerd kan worden het project NIBM is. Dit wordt bevestigd door een berekening door middel van de NIBM-tool, de ruimtelijke onderbouwing wordt hierop aangevuld.

45. Door betrokkenen wordt gesteld, maar niet nader met argumenten onderbouwd, dat de openingstijden van een hotel als het onderhavige dermate anders zijn dan die van een bedrijf dat het woon- en leefklimaat hierdoor ongunstig wordt beïnvloed. Aan de hand van de onderzoeken en conclusies in de ruimtelijke onderbouwing menen wij dat het woon- en leefklimaat in de omgeving van het hotel niet onevenredig door de ontwikkeling worden aangetast. Door het ontbreken van argumenten kan dit onderdeel van de zienswijze verder niet inhoudelijk worden beoordeeld en is niet gebleken dat onze uitgangspunten hier onjuist zijn of op onjuiste wijze tot stand zijn gekomen.
46. Het onderwerp geur, in relatie tot zowel de keuken, het zwembad en de parkeergarage, is inderdaad in de ruimtelijke onderbouwing niet aan de orde gekomen. In beginsel moet de inrichting voldoen aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Met name voor de parkeergarage is er sprake van luchtvoorschriften. Naast het Activiteitenbesluit stelt het Bouwbesluit eisen aan ventilatieaspecten bij het stallen van motorvoertuigen. Zo moeten bij voorbeeld bij mechanische ventilatie de aanzuigopeningen in een verkeersluwe omgeving worden aangebracht. Is dit niet mogelijk, dan moeten de aanzuigopeningen op ten minste 5 meter boven straatniveau liggen. Ook moeten de aanzuigopeningen buiten de invloed van de uitblaasopeningen liggen en gelden eisen voor de snelheid van de uitgeblazen lucht. Tenslotte mogen de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer voor benzeen niet overschreden worden. Hoewel deze aspecten nader uitgewerkt worden in fase 2 en de bij het plan behorende melding(en) Activiteitenbesluit, dient hieraan ook nader aandacht te worden besteed in de ruimtelijke onderbouwing. Deze wordt op dit punt dan ook aangevuld in die zin dat aannemelijk is dat het geheel aan de eisen kan voldoen.
Of de voorzieningen ten aanzien van geuremissie, met name de plaatsing van de afvoerpijp (parkzijde) en de ontgeuringsinstallatie/filters voldoen aan het Activiteitenbesluit, daadwerkelijk voldoen wordt getoetst in de volgende fase wanneer de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aan de orde is.
47. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C1 is opgenomen.
48. De verdeling van het aantal voertuigbewegingen is vanzelfsprekend niet egaal over de gehele dag. Een goede stelregel is dat in het drukste uur 10% van het totaal aantal voertuigbewegingen plaatsvindt. Dat zijn er 280, wat betekent dat er 4 auto's per minuut over de Schelpweg rijden.
In dit geval blijkt uit deze zomer uitgevoerde verkeerstellingen dat het gemiddelde aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag met 2171 lager ligt dan het aantal verkeersbewegingen waarmee in de ruimtelijke onderbouwing rekening is gehouden. Rekening houdend met redelijke in- en uitchecktijden (voor 11.00 uur en na 15.00 uur), kan worden geconcludeerd dat deze tijden de aan- en uitloop vormen van de piek die ongeveer de periode van 11.00 tot 16.00 uur beslaat. Van een onevenredige toename van de verkeersbelasting is dan ook geen sprake.
49. De ruimtelijke onderbouwing legt de situatie voldoende vast, maar dit is niet geborgd in de omgevingsvergunning. Deze zal dan ook worden aangevuld.
50. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C2 is opgenomen.
51. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder C2 is opgenomen. Daarnaast wordt de omgevingsvergunning op dit onderdeel aangevuld.

52. De stelling dat de 117 beschikbare parkeerplaatsen niet tegelijkertijd kunnen worden gebruikt wordt niet nader gemotiveerd, zodat niet kan worden beoordeeld om welke plaatsen en op welke grondslag betrokkenen tot dit standpunt zijn gekomen. Voor de vergunningverlening in deze 1^e fase is dit ook niet van doorslaggevend belang, het aantal (bruikbare) parkeerplaatsen wordt, in relatie tot de exacte afmetingen en aantallen van de overige functies beoordeeld aan de hand van de parkeerbalans die in de ruimtelijke onderbouwing is opgenomen.
53. Dat het plan eerst minder parkeerplaatsen had, zou zonder meer kunnen. In de loop der jaren zijn verschillende plannen door ons beoordeeld. Nu hebben we echter het daadwerkelijk door middel van een omgevingsvergunning aangevraagde plan te beoordelen. Hierin zijn 117 parkeerplaatsen opgenomen, hetgeen niet in strijd is met de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Daarin zijn immers geen exacte aantallen opgenomen, alleen is vastgelegd dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn.
54. De bereikbaarheid op marktdagen is beperkt. Dit is voor andere ondernemers/bewoners van het gebied waar de markt is opgebouwd of andere voorzieningen zijn beoogd, zoals het fietsparkeren, echter niet anders en vormt geen weigeringsgrond voor het project. Ook voor elke andere ontwikkeling of het behoud van de bedrijfsbestemming geldt dit.
55. Zowel de kaarten als de ruimtelijke onderbouwing gaan uit van laden en lossen langs de Schelpweg, in ieder geval voor wat betreft de grotere voertuigen met achteruitrijdbeveiliging, kleinere voertuigen, zoals een bestelbus, kunnen ook lossen op het binnenterrein zonder dat dat voor overlast zorgt. Zoals de initiatiefnemer heeft aangegeven en zoals ook verwoord is in het algemene deel onder B3, wordt de voorkeur gegeven voor lossen langszij de Schelpweg en worden met de leveranciers afspraken gemaakt over de momenten dat geleverd zal worden.
56. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder E is opgenomen.
57. Een uitrit kent geen wettelijk (uit)zichtnorm. Niet is gebleken dat de opstelruimte onvoldoende is om veilig de Schelpweg op te rijden, het feit dat de parkeergarage alleen rechtsafslaand te verlaten is helpt hierbij.
58. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H2 is opgenomen.
59. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H1 is opgenomen.
60. Stedenbouwkundige randvoorwaarden bepalen de stedenbouwkundige kaders voor een nieuwe ontwikkeling. Hieraan liggen geen keuzes in de zin van een goede ruimtelijke ordening ten grondslag, behalve voor zover het de inpassing in de omgeving betreft. Voor een inhoudelijke beoordeling van de mate waarin het bouwplan past in zijn omgeving qua footprint, volume etc. wordt hiervoor dan ook verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A is opgenomen. Zoals wij eerder onder nummers 18 tot en met 21 van deze zienswijze hebben gemotiveerd, kan van een strijdigheid van het plan met een goede ruimtelijke ordening als gevolg van de procedure voor het vaststellen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden zowiezo geen sprake zijn. Deze dienen immers niet voor een onderzoek naar de gevolgen voor het ter plaatse aanwezige woon- en leefklimaat, milieuaspecten, verkeer en parkeren etc. Dit is nu juist bij uitstek het werkingsveld van de ruimtelijke onderbouwing om van het bestemmingsplan af te wijken of nieuw op te stellen bestemmingsplan. De raad heeft zich over die aspecten helemaal niet gebogen, die heeft ruimtelijke kaders vastgesteld waarbinnen een nieuwe ontwikkeling kon worden vormgegeven.
61. Een ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning en wordt dus als onderdeel van die aanvraag door de aanvrager aangeleverd. Door het college wordt deze vervolgens op inhoud beoordeeld. Als deze voldoende wordt geacht, legt het college de ruimtelijke onderbouwing vervolgens mede te grondslag aan de te verlenen omgevingsvergunning. Ook deze ruimtelijke

onderbouwing is op die manier vormgegeven en beoordeeld. De door betrokkenen naar voren gebrachte zienswijze leidt tot een aanvulling van de ruimtelijke onderbouwing, zodat deze ook aan het uiteindelijke besluit ten grondslag kan worden gelegd.

62. Ook hier wordt de stellingname van betrokkenen niet met argumenten onderbouwd, zodat een inhoudelijke beoordeling niet tot de mogelijkheden behoort.
63. De ruimtelijke onderbouwing gaat uit van de theoretische hinder, maar het is inderdaad onjuist te veronderstellen dat de hinder van de bedrijfsbestemming zonder meer hoger is dan die van het hotel zoals nu beoogd. De tekst van paragraaf 04.02 zal worden aangepast in die zin dat de theoretische hinder ook *even hoog of hoger kan zijn*.
64. Voor zover omwonenden vreesden voor hun woon- en leefklimaat zijn wij ervan uitgegaan dat zij zelf een zienswijze hebben ingediend. Deze zienswijze wordt als ingediend door de Stichting behandeld.
65. Conform vaste jurisprudentie behoeft, in gevallen waarin verzocht wordt zienswijzen als herhaald en ingelast te beschouwen, wanneer inhoudelijk is ingegaan op deze zienswijzen en geen redenen zijn aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijzen in het bestreden besluit, in casu de vaststelling van de stedenbouwkundige randvoorwaarden, onjuist zou zijn, deze zienswijzen geen nader betoog.
66. Door het vaststellen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden heeft de raad ingestemd met een ontwikkeling als de onderhavige. Er is geen grond de zienswijzen, in afwijking van de juridische regeling, facultatief voor de leggen aan de gemeenteraad. Dit klemmt te meer nu de inhoud van de ingediende zienswijzen niet wezenlijk verschilt van de argumenten die naar voren zijn gebracht in het kader van de inspraakprocedure die ten grondslag heeft gelegen aan de vaststelling van de randvoorwaarden of het burgerinitiatief.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot de volgende aanvullingen van de ruimtelijke onderbouwing:

- aanvullen laddertoets met analyse ZKA;
- aanvullen tekst gemeentelijk beleid ten aanzien van de Structuurvisie;
- berekening luchtkwaliteit met behulp van de NIBM-tool;
- opnemen extra paragraaf bij luchtkwaliteit ten aanzien van de wijze waarop omgegaan wordt met het aspect 'geur';
- aanpassen tekst in paragraaf 04.02 ten aanzien van de hinder van de bedrijfsbestemming;
- aanpassen tekst in paragraaf 04.06 ten aanzien van de belasting van de riolering.

De ontwerpomgevingsvergunning wordt aangevuld met bepalingen:

- inzake centraal bedrijfsmatige exploitatie,
- de verdeling van de functies;
- de parkeereis;
- het aantal bedden in relatie tot hetgeen wordt afgevoerd op de riolering.

Samenvatting zienswijze 13 (16I.03579)

1. De Stadsraad is van mening dat de vergunningsaanvraag op nader genoemde punten niet voldoet aan de in 2012 vastgestelde stedenbouwkundige visie en ruimtelijke randvoorwaarden:
 - a. Gezien het aantal protestposters aan de ramen in Domburg, wordt geconcludeerd dat het ingediende plan niet als 'een ruimtelijk cadeautje voor de directe omgeving' wordt opgevat.
 - b. Een onderbouwing/beargumentering van de randvoorwaarde (#2), het vitaliteitshotel moet waarde toevoegen aan het bestaande (hotel)aanbod in Domburg ontbreekt geheel in de ruimtelijke onderbouwing van de initiatiefnemer. In de randvoorwaarde wordt bovendien duidelijk gesteld dat 'meer van hetzelfde' niet gewenst is.

- c. Bij het beschrijven van de identiteit in de Visie Domburg en het DNA van Domburg wordt geschetst dat juist grootschalige projecten niet passen binnen Domburg. Het kenmerk voor Domburg is authentieke kleinschaligheid. Het voorliggende ontwerp kan op geen enkele manier anders worden beoordeeld dan grootschalig, zodat niet voldaan wordt aan randvoorwaarde (#3), waarin is aangegeven dat de ontwikkeling een bijdrage moet leveren voor het behoud en versterken van de identiteit van Domburg als Badplaats.
- d. In de ruimtelijke onderbouwing (pagina 17) wordt gesteld dat er voor de herontwikkeling langs de Weverijstraat geen randvoorwaarden gesteld zijn. Er staat echter bij randvoorwaarden (#5) en (#19) vermeld dat de profilering als onderdeel van het hotel ondergeschikt moet zijn aan die van het beeld van de totale straat. Het aangevraagde ontwerp voldoet hier in ieder geval op het vlak van bebouwingspercentage, goot- en nokhoogte niet aan.
- e. De randvoorwaarden voor de bouwmassa worden in de punten #12 t/m #17 gesteld, geïllustreerd met een schets. Twee kopgebouwen waarin expliciet extra bouwhoogte is vergund om deze ruimtelijk/architectonisch te kunnen benadrukken, gelegen aan respectievelijk de Schelpweg en de Beatrixstraat met het (iets terug liggende) tussensegment aan de parkzijde hiertussen opgespannen. Zowel op de plattegrond als in de gevelaanzichten is geen onderscheid zichtbaar tussen het kopgebouw aan de schelpweg en het tussensegment. Het plan voldoet in dit opzicht dus niet aan deze gestelde randvoorwaarden. Door expliciet af te wijken van de ruimtelijke vormgeving met twee kopgebouwen met een tussenliggende opspanning, vervalt hier ook de motivatie om af te wijken van de bestaande bouwregels (komplan Domburg, max. 11m bouwhoogte).
- f. Wij uiten onze zorgen over onderstaande punten welke wij onvoldoende overtuigend beantwoord vinden in de ruimtelijke onderbouwing van de initiatiefnemer.
 - De bouw van het Vitaliteitshotel zal volgens de initiatiefnemer slechts marginale gevolgen hebben voor de verkeersdruk van de Schelpweg in Domburg. Er wordt echter met dit plan een nieuw kruispunt (naar een parkeergarage met 117 plaatsen) gecreëerd op de enige doorgaande oostwestweg in Domburg, waarbij verkeersbewegingen ook nog eens op piekmomenten zijn geconcentreerd.
 - In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat een suite te karakteriseren is als luxe hotelkamer zonder dat er sprake is van een zelfstandig verblijfsobject. Omdat de initiatiefnemer de intentie heeft suites te verkopen, stellen wij dat er wel degelijk sprake is van zelfstandige verblijfsobjecten. Waarbij de definitie naar ons idee is "Een zelfstandig verblijfsobject is een kleinste binnen één of meer panden gelegen en voor (woon-, bedrijfsmatige, of) recreatieve doeleinden geschikte eenheid van gebruik die ontsloten wordt via een eigen afsluitbare toegang vanaf de openbare weg, een erf of een gedeelde verkeersruimte en in functioneel opzicht zelfstandig is.
 - Tijdens de presentatie en ook al in een eerder stadium hebben omwonenden hun bezorgdheid geuit over de plannen voor het Vitaliteitshotel. Het is heel belangrijk dat de bezorgdheid en klachten van de omwonenden serieus worden genomen. Een integraal communicatietraject moet een essentieel onderdeel zijn van het vervolgtraject.
 - Bij het realiseren van dit plan is het belangrijk ook de structuur van de omliggende straten, waaronder onder meer het kruispunt Beatrixstraat/Weverijstraat te verbeteren.
- g. De Stadsraad Domburg wil een bijdrage leveren om tot een oplossing te komen en vraagt de gemeente en de initiatiefnemer daarom om een kans de pijnpunten aan te wijzen, die bij het oplossen of voldoende reduceren, de

- verhoudingen tussen de initiatiefnemer van het Vitaliteitshotel en de inwoners/omwonenden te verbeteren.
- h. De Stadsraad is van mening dat de plannen in de Domburgse samenleving worden gezien als veel te omvangrijk, waarbij het gaat over bouwoppervlak (m²), goothoogten, nokhoogten en ruimtelijke inpassing in de omgeving. Daarmee past het ontwerp naar onze mening absoluut niet binnen de Visie Domburg, komt de leefbaarheid in de omgeving onder druk te staan en is er kans op planschade.
 - i. De verkeersdruk in Domburg zal verder toenemen door het autoverkeer van gasten en toeleveranciers van het Vitaliteitshotel. Voor een adequate oplossing hiervoor zou de initiatiefnemer o.a. een significante bijdrage kunnen leveren aan de door de Stadsraad gepresenteerde plannen om te komen tot een zo goed mogelijke ontsluitingsweg rond Domburg om de verkeersdruk in de kern van Domburg te ontlasten.
 - j. Woningen met een permanente woonbestemming komen als gevolg van deze plannen te vervallen. De Stadsraad acht dit in strijd met de regels en het beleid wat binnen Domburg geldt en vindt dat deze beslissing moet worden terug gedraaid of dat er door de initiatiefnemer minimaal compensatie moet worden geboden. De Stadsraad Domburg doet een dringend beroep op de gemeente Veere en de initiatiefnemer om de plannen te heroverwegen.
 - k. Wij verzoeken u, op grond van bovenstaande, de vergunning voor de huidige plannen niet te verlenen, maar naar een ontwerp te streven wat aan bovengenoemde bezwaren tegemoet komt.

Overwegingen

1. Anders dan de Stadsraad zijn wij de mening toegedaan dat het project wel in overeenstemming is met de voor het hotel ontwikkelde stedenbouwkundige uitgangspunten:
 - a. Het ruimtelijk cadeautje voor de omgeving wordt, vanuit het oogpunt van de stedenbouwkundige randvoorwaarden, gevormd door de wederkerigheid tussen een uitstekende locatie voor het hotel en het opwaarderen van het park. Dat omwonenden het niet altijd als cadeau ervaren is ons gebleken, het is echter geen reden aan te nemen dat op dit onderdeel niet aan de randvoorwaarden wordt voldaan.
 - b. Uit de beschrijving van de beoogde situatie in paragraaf 02.02 blijkt duidelijk dat hier een hotel in het hogere segment wordt gerealiseerd, hetgeen passend is bij het uitgangspunt dat het hotel waarde moet toevoegen aan het bestaande aanbod. Ter verduidelijking zal de tekst op pagina 15 worden aangevuld.
 - c. De stedenbouwkundige randvoorwaarden spreken van een bijdrage aan het behoud en het versterken van de identiteit van Domburg als badplaats, de omvang van het gebouw maakt eveneens onderdeel uit van de randvoorwaarden. Het geheel past binnen de geschetste hoogtes en volumes, zodat het als stedenbouwkundig passend wordt gezien. Nu de randvoorwaarden met inachtneming van het DNA zijn opgesteld, valt niet in te zien dat niet wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid.
 - d. In dit geval is de bebouwing aan de Weverijstraat de profilering als onderdeel van het hotel voldoende ondergeschikt aan die van het beeld van de totale straat. De goothoogte overschrijdt het maximum van 4 meter, maar de bouwhoogte is met 10 meter nauwelijks meer dan het maximum van 9 meter dat is toegestaan. Daarbij komt dat meer dan de helft van de Weverijstraat aan deze zijde een goothoogte van 6 en een bouwhoogte van 11 meter mag hebben. Aan de overzijde mag vrijwel alle bebouwing die hoogte hebben. Op diverse locaties in de Weverijstraat is dan ook bebouwing in twee lagen met een kap opgericht, zodat de bouwmassa van het hotel hiertegen niet bovenmatig afsteek.

- Daarbij is deze zijde vormgegeven alsof er sprake is van drie losse woningen, waarbij de hoogte in de richting van de bestaande bebouwing ook afloopt.
- e. Hoewel de hoogte van de kopgebouwen beperkt is gebleven is er wel sprake van individueel ogende bebouwing, waartussen het parksegment is opgespannen. Er is dan ook geen grond, en ook door de Stadsraad wordt niet nader met argumenten onderbouwd, om de beperkte toename van de bouwhoogte van deze kopgebouwen ten opzichte van de maximale bouwhoogte uit het bestemmingsplan niet toe te staan.
 - f. De punten die de Stadsraad onvoldoende overtuigend onderbouwd vindt in de ruimtelijke onderbouwing, delen wij niet. Ten aanzien van de verkeersaspecten verwijzen wij naar hetgeen in het algemene deel is overwogen onder punt B1. De definitie van een zelfstandig verblijfsobject die de Stadsraad hanteert gaat uit van een eigen afsluitbare toegang tot de openbare weg, dit betekent dat alleen de suites op de begane grond (zo deze al functioneel zelfstandig zouden zijn) hiervoor in aanmerking zouden kunnen komen. Reeds dit betekent al dat deze definitie niet één op één kan worden overgenomen en ook dat een hotelsuite best compleet kan zijn uitgerust, en uitgepand, en toch passend is binnen de hotelfunctie. Bezoekers willen meer luxe en meer mogelijkheden om zelfvoorzienend te zijn, zonder dat zij willen afzien van de 'ontzorging' die een hotel biedt. Nu de inrichting en gevelbeelden slechts indicatief zijn, kan niet worden geconcludeerd dat geen sprake is van een hotel. Dit aspect zal nader worden bezien in fase 2, waarin de activiteit bouwen wordt aangevraagd. De communicatie met omwonenden vindt deels plaats via het officiële traject van publicaties en deels via een mailinglijst. Daarnaast krijgen de indieners van zienswijzen bericht over de besluitvorming. Wij adviseren daarnaast de initiatiefnemer om de omwonenden actief te informeren op het moment dat er daadwerkelijk uitvoering gegeven gaat worden aan de plannen. In onze beleving is dit voldoende en zorgvuldig. Voor wat betreft het aanpassen van het kruispunt Weverijstraat/Beatrixstraat is dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst, evenals de 'lightversie' hiervan in de vorm van het terugleggen van de voorgevel van de nieuwe bebouwing. Een dergelijke handelwijze doet teveel afbreuk aan het karakteristieke stratenpatroon.
 - g. De indiende zienswijzen hebben tot overleg met de initiatiefnemer geleid, diverse mogelijkheden tot het aanpassen van de plannen zijn hierbij onderzocht. Dit heeft echter niet geleid tot aanpassing van het project.
 - h. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A en G1 is opgenomen. Hierbij kunnen wij nog constateren dat de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn vastgesteld vóór de Visie Domburg is opgesteld. Ook wordt de stellingname van de Stadsraad niet met argumenten onderbouwd, zodat een inhoudelijke beoordeling niet tot de mogelijkheden behoort.
 - i. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B1 is opgenomen. Het plan als zodanig vormt geen grondslag om tot de aanleg van een rondweg zoals de Stadsraad voor zich ziet, te besluiten.
 - j. Voor een inhoudelijke beoordeling van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder F is opgenomen.
 - k. Met de beschreven aanpassingen/aanvullingen van zowel de ruimtelijke onderbouwing als de vergunning zelf, is er geen grond de gevraagde vergunning te weigeren.

Conclusie

Aanpassing aan de ruimtelijke onderbouwing:

- aanvulling van de tekst ten aanzien van de randvoorwaarden 1 t/m 8 op pagina 15; Deze zienswijze leidt voor het overige niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijzen 14 en 15 (16I.03528 en 16I.03583)

Zienswijzen 14 en 15 zijn grotendeels gelijklopend, waardoor ze in één keer worden behandeld. Waar zienswijze 14 op enkele punten iets uitgebreider is, is dit vermeld.

1. Betrokkenen zijn van mening dat het hotel qua omvang niet past in de omgeving, een woonwijk. Gevreesd wordt dan ook voor onevenredig nadeel, onder meer als gevolg van een geluidstoename door de toename van verkeersbewegingen van bezoekers van het hotel en de wellness.
2. Daarnaast vrezen zij, wonend direct naast dan wel tegenover het plangebied, geluidsoverlast te ondervinden als gevolg van de activiteiten die behoren bij een hotel als dit, zoals de verkeersbewegingen van leveranciers, laden en lossen met achteruitrijbeveiliging, de vuilophaaldienst etc. Betrokkenen vragen zich af of dit voldoende onderzocht is. Zij zijn het niet eens met de stelling dat de realisatie van een hotel als het onderhavige in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering 2009' een richtafstand kent van 10 meter, nu voor fitness, badhuizen en saunabaden een richtafstand geldt van 30 meter en dat het een categorie 2 bedrijf betreft. Hoewel het richtafstanden betreft, is nader onderzoek naar de gevolgen van de vestiging van het bedrijf binnen deze afstanden wellicht noodzakelijk vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Nu de afstand van de dichtstbijzijnde woningen tot het plangebied minder is dan 30 meter, had er naar de mening van betrokkenen nader onderzoek moeten plaatsvinden om in beeld te krijgen of en op welke wijze omwonenden hierdoor benadeeld worden.
3. Betrokkene (zienswijze 14) woont praktisch tegen het plangebied aan, vanuit de galerij van het hotel ontstaat direct zicht op de woning, tuin en recreatiewoning. Dit leidt tot een onevenredige inbreuk op de privacy, er zullen dan ook voldoende maatregelen getroffen moeten worden om deze te waarborgen.
4. De toename van het aantal verkeersbewegingen bedraagt volgens de ruimtelijke onderbouwing maximaal 201 voertuigbewegingen per dag. Dit verkeer wordt volledig over de Schelpweg afgewikkeld, die ter plaatse van de entree een eenrichtingsregime kent. Betrokkenen volgen de redenering niet dat als gevolg van dit eenrichtingsregime de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Schelpweg beperkt zou blijven tot de helft van de totale verkeersgeneratie, dus tot maximaal 100 voertuigen per dag. Gevreesd wordt voor verkeersonveilige situaties en overlast met betrekking tot de laad- en losactiviteiten door vrachtwagens en het in en uit de parkeergarage rijden van de gasten. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt onvoldoende op welke wijze voldoende ruimte wordt gecreëerd om die dagelijkse activiteiten op een veilige en snelle wijze te kunnen laten afwikkelen. Nu betrokkene (zienswijze 14) zijn eigen parkeerruimte slechts via de Schelpweg kan bereiken, zal hij ook deze minder goed kunnen bereiken.
5. Betrokkene (zienswijze 14) heeft een bijgebouw in eigendom, waarin op kleine schaal bedrijvigheid plaatsvindt. Indien de bestemming hiervan wijzigt, vreest betrokkene planschade te leiden.
6. Voor de bestaande woningen en funderingen in de buurt van het plangebied geldt dat ze direct op de grond zijn gebouwd, zonder paalfundering. Grondzettingen als gevolg van de complexe gelaagdheid van zand, klei en veen in de duingronden, hebben geleid tot scheurvorming in de bestaande woningen. Naar de mening van betrokkene is het juist wel een zettingsgevoelig gebied. Uit de ter inzage liggende stukken kon niet worden opgemaakt welke invloed de onttrekking van het grondwater tijdens en na de bouw heeft op de zetting van gebouwen en tot welke afstand die gevolgen merkbaar zullen zijn. Een permanente wijziging van de grondwaterstromen wordt verwacht als gevolg van de bouw van de parkeergarage. Niet is gebleken dat dit nader is onderzocht. Als gevolg hiervan rijzen de volgende vragen; worden de palen voor het gebouw geboord of geheid? Worden de damwanden voor de garage geslagen of getrild?
Er ontbreekt een geologisch en hydrologisch onderzoek, evenals een voorstel tot monitoring van grondwaterpeil en van grondzettingen en berekeningen over de te

verwachten grondwaterverlaging en grondzettingen. Ook dient er onderzoek gedaan te worden naar de trillingen die tijdens de bouwwerkzaamheden zullen optreden.

7. Verder verlangen betrokkenen dat er een deugdelijke onafhankelijke vooropname zal plaatsvinden voordat de werkzaamheden aanvangen.
8. Daarnaast verzoeken betrokkenen dat er zowel bij de aannemer/initiatiefnemer als bij de gemeente er één aanspreekpunt zal zijn ten aanzien van de controle op de naleving van wettelijke normen (waaronder het Bouwbesluit 2012 en de circulaire bouwlawaai van VROM 2010), ook in verband met eventuele overlast.
9. Betrokkene is van mening dat het ten behoeve van dit plan onttrekken van een aantal woningen op de Weverijstraat (11 tot en met 13) aan de woningvoorraad, in strijd is met verordening 2^e woningen.
10. Betrokkene vreest dat zijn woning in waarde zal dalen na realisering van het plan. Tevens vreest hij een inkomstenderving vanwege de teruggang in huurders van zijn recreatiewoning. Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.
11. In verband met de situering van de recreatiewoning wenst betrokkene vooraf geïnformeerd te worden over de start van de sloop en de bouw en wat de planning is, zodat hij hier rekening mee kan houden.
12. Betrokkene stelt de gemeente bij voorbaat aansprakelijk voor alle mogelijke schade die voortvloeit uit de werkzaamheden ter uitvoering van dit plan en de mogelijke gevolgschade.
13. Verzocht wordt dan ook het bestemmingsplan niet vast te stellen conform het ontwerpbestemmingsplan.

Overwegingen

1. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder A, B1 en C2 is overwogen.
2. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B3, C1 en C2 is overwogen.
3. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder H1 is overwogen.
4. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder B1 en B3 is overwogen. In aanvulling hierop concluderen wij dat het plan zo is vormgegeven dat sprake is van een scheiding tussen het verkeer dat komt laden en lossen en de gasten. Niet valt in te zien dat op deze wijze en met behulp van de beschikbare ruimte geen sprake is van een doeltreffende verkeersafwikkeling. Betrokkenen hebben hun standpunt in deze ook niet met argumenten onderbouwd.
5. Van een wijziging van de bestemming is in geen enkel geval sprake, er wordt een vergunning verleend met afwijking van het bestemmingsplan. Daarbij beperkt dit zich tot het plangebied. Het perceel van betrokkene maakt hier geen onderdeel van uit, zodat er geen beperkingen voor het gebruik van zijn perceel gelden als gevolg van dit plan.
6. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder E is overwogen.
7. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder G2 is overwogen.
8. Deze opmerkingen betreffen uitvoeringsaspecten, die niet in het vergunningentraject worden vastgelegd. Bij de gemeente is het aanspreekpunt de dienstdoend handhaver, dan wel de vergunningverlener, afhankelijk van het aandachtspunt. De initiatiefnemer zullen wij adviseren om te zijner tijd de omwonenden te informeren over de contactgegevens van het aanspreekpunt bij de aannemer die wordt aangetrokken om het project uit te voeren.

9. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder F is overwogen.
10. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder G1 is overwogen.
11. Wij zullen de initiatiefnemer adviseren om te zijner tijd de omwonenden te informeren over de planning en de start van de diverse werkzaamheden die in het kader van de uitvoering van het project zullen plaatsvinden.
12. Voor een inhoudelijke beoordeling van deze onderdelen van de zienswijzen wordt verwezen naar hetgeen in het algemene deel onder G2 is overwogen.
13. Er is geen sprake van het vaststellen van een bestemmingsplan, maar van het verlenen van een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan Kom Domburg. Met de beschreven aanpassingen/aanvullingen van zowel de ruimtelijke onderbouwing als de vergunning zelf, is er geen grond de gevraagde vergunning te weigeren.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing, tenzij dit in het algemene deel als zodanig is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 16 (16I.03525)

Betrokkenen hebben een zienswijze ingediend die gelijk is aan de zienswijzen 14 en 15, maar een beperkt aantal punten bevat. Het betreft de punten als genoemd onder 1, 4, 6, 7 en 11.

Overwegingen en conclusie

Voor de overwegingen en de daaraan verbonden conclusies, verwijzen wij naar hetgeen bij zienswijzen 14 en 15 is opgenomen.

Samenvatting zienswijze 17 (16I.03419)

1. De vereniging is ervan overtuigd dat voor de realisatie van een vitaliteitshotel de sloop van het KPN-gebouw en de vissershuisjes niet nodig is. Met herbestemming van het hoofdgebouw en aangepaste bebouwing in de omgeving kunnen de kosten lager uitvallen. Het behoud van (delen van) het KPN-gebouw is een beter plan te ontwikkelen dat een meerwaarde heeft ten opzichte van dit ontwerp en dat meer recht doet aan het maatschappelijk belang.
2. Het maatschappelijk belang is gelegen in het feit dat Domburg de plaats is waar de eerste zee-telefoonkabel tussen Engeland en Nederland aan land kwam. Kenmerkende industrie- en nutsfuncties verdienen het als cultureel erfgoed te worden geherwaardeerd, het gebouw kan dit verhaal vertellen.
3. Het entreegebouw zou de status van gemeentelijk monument verdienen, het is ook in diverse publicaties opgenomen. Gevelopbouw, bouwmaterialen, detaillering in metselwerk en goetomlijsting zijn kenmerkend. Hierbij is het voor de waardering zeker zo belangrijk om te constateren dat een dergelijke bouwkundige kwaliteit vanuit kostenoverwegingen thans vrijwel niet meer te realiseren is.
4. Behoud van het gebouw zou een besparing in de grondexploitatie opleveren in verband met de te vermijden sloopkosten en het gebouw verdient het om als drager van het plan omarmd te worden. De kaders voor een mogelijke herontwikkeling van het perceel zijn door de vereniging al eerder kenbaar gemaakt, hier staan zij nog steeds achter. De mogelijkheid om identiteit aan een locatie te verlenen ligt hier voor het grijpen.

Overwegingen

1. Zoals bekend zijn op 31 mei 2012 door de gemeenteraad van Veere randvoorwaarden vastgesteld voor de ontwikkeling van deze locatie. In de periode daaraan voorafgaand is door de initiatiefnemer overleg gepleegd met de Commissie Zeeland van Heemschut. Dit heeft helaas niet geleid tot volledige

wederzijdse overeenstemming. Heemschut stelde uiteindelijk, zoals de initiatiefnemer ons meldde, *"geen probleem te hebben met de vestiging van een vitaliteitshotel op de betreffende locatie als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: De voorgevel met woongedeelte (....) dient behouden te blijven. (...) De nieuwbouw aan de oost- en westkant zou wat meer aangepast moeten worden aan het karakter van de omringende bebouwing. Tegen sloop van de vervallen huisjes aan de Weverijstraat bestaat geen bezwaar als de karakteristieken van de voorgevel bewaard blijven. Wij hebben ook geen bezwaar tegen een parkeergarage (...)."*

Naar aanleiding van deze inbreng heeft de initiatiefnemer de nieuwbouw aan de oost- en westkant en de gevelrand aan de Weverijstraat aangepast in de richting van de opvattingen van Heemschut.

Wat hier ook van zij, inmiddels is betrokkene nu de mening toegedaan dat gehele villa gehandhaafd zou moeten worden. Zij stelt dat ook met handhaving van het gebouw een vitaliteitshotel te realiseren zou zijn en dat de kosten dan 'belangrijk lager kunnen uitvallen'. Zij bepleit recht te doen aan het maatschappelijk belang boven private wensen. Betrokkene onderbouwt deze opvatting met een drietal argumenten.

2. Wij zijn ons ervan bewust dat hier rond 1926 de eerste telefoonverbinding via de kabel met Engeland werd gerealiseerd, het gebouw is dan ook een markering van een belangrijke stap in de telecommunicatie, een Lieu de Memoire. Het standpunt dat het gehele gebouw om deze reden moet worden gehandhaafd, delen wij echter niet. Het voormalige KPN-gebouw in de huidige fysieke vorm herinnert immers op geen enkele wijze aan dit gegeven. Het lijkt of betrokkene het pand op één lijn wil stellen met rijksmonumenten als Radiotelescoop Dwingeloo en zendgebouw Radio Kootwijk, hetgeen ons geen passende vergelijking lijkt. Overigens heeft de initiatiefnemer al aangegeven op meer kunstzinnige wijze een blijvende herinnering aan de geschiedenis te willen realiseren.
3. Betrokkene stelt dat het entreegebouw de monumentale status verdient. Feit is dat noch de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, noch de gemeente het gebouw een monumentenstatus heeft toegekend. De zakelijk expressionistische stijl van de gevel wordt niet van die kwaliteit geacht dat handhaving noodzakelijk is. De rest van het gebouw wijkt af van reguliere maatvoering van bedrijfsgebouwen, wat begrijpelijk is voor het specifieke gebruik (analoge telefooncentrale) van het gebouw. De indeling en hoogtes van de villa zijn verder dusdanig dat hierin niet de gewenste kwalitatief hoogwaardige entree van het hotel kan worden gerealiseerd. In punt 3 bepleit Heemschut het project "niet als probleem te benaderen, maar als kans". Ons inziens is dat nu precies wat hier gebeurt. Een pand, dat haar oorspronkelijke functie heeft verloren, wordt vervangen door een vitaliteitshotel, dat duurzaam bijdraagt aan de ontwikkeling van Domburg als badplaats en haar toeristisch profiel. Het heeft daardoor maatschappelijke meerwaarde.
4. Door het vorenstaande is dan ook de conclusie gerechtvaardigd dat het huidige pand door de specifieke functie waarvoor het in 1925 is gebouwd niet voldoet aan de factoren die kunnen bijdragen aan duurzame kwaliteit in de toekomst. Zo is de afstand tussen begane grondvloer en verdiepingsvloer te klein om een goed functionerende, flexibel in te delen begane grondlaag te realiseren. Daarnaast is het bestaande pand maar beperkt onderkelderde en ook niet diep genoeg aangelegd voor de benodigde ondergrondse stallinggarage.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan of de ruimtelijke onderbouwing.

Bijlage 5 Advies 'Beoordeling ruimtelijke inpassing Vitaliteitshotel/toetsing aan stedenbouwkundige uitgangspunten', Rho adviseurs voor leefruimte d.d. 30-11-2018

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

11-mei-2020

ADVIES

Van :
Project : Vitaliteitshotel Domburg (Schelpweg 8)
Opdrachtgever : B's Holding B.V.
Datum : 30 november 2018
Aan : Dhr. P.J. Bommelje
Betreft : Beoordeling ruimtelijke inpassing Vitaliteitshotel / toetsing
aan stedenbouwkundige uitgangspunten.



Aanleiding en doel van dit advies

Er is een initiatief voor de realisatie van een vitaliteitshotel aan de Schelpweg 8 in Domburg, gemeente Veere. Het hotel bestaat uit 33 ruime hotelsuites (ca. 100 m²) en 6 minisuites (ca. 35-65 m²). Onder het hotel zal een parkeergarage worden gebouwd met 117 plaatsen. Het bouwplan past niet in het bestemmingsplan 'Kom Domburg' (vastgesteld door de raad op 15 december 2011). Om het plan te kunnen realiseren is op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning 1^e fase verleend. Tegen de vergunning is beroep ingesteld, waarbij onder meer de stedenbouwkundige aanvaarbaarheid van het plan is ingebracht.

Rho adviseurs is nu door de ontwikkelende partij gevraagd om een ruimtelijke beoordeling te geven van de inpassing van het nieuwe vitaliteitshotel. In dit advies wordt de stedenbouwkundige inpassing beoordeeld en toetsen wij het ontwerp aan de stedenbouwkundige uitgangspunten van Stegenga (2012) zoals die destijds zijn vastgesteld en op basis waarop het ontwerp is gemaakt waarvoor de omgevingsvergunning is aangevraagd. De stedenbouwkundige uitgangspunten van Stegenga zijn in 24 randvoorwaarden uiteen gezet en thematisch gerubriceerd. Wij toetsen het ontwerp aan elk van deze uitgangspunten mits het uitgangspunt ruimtelijk relevant is.

Proces

Voor de invulling van de locatie met een hotel zijn in 2012 (door Stegenga - werkplaats voor stedenbouw) stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld en vastgesteld door de raad op 31 mei 2012. Op basis van deze stedenbouwkundige randvoorwaarden is een ontwerp van een bouwplan vervaardigd. In het kader van de beroepsprocedure heeft een aantal personen via Achmea rechtsbijstand adviesbureau Tonnaer gevraagd om een second opinion ten aanzien van de inpassing van het hotel. Onderdeel van deze second opinion is de toetsing van de ruimtelijke onderbouwing tegen de stedenbouwkundige randvoorwaarden op de punten oppervlakte en massa, bouwhoogte verkeer en laden en lossen. De kern van het advies van Tonnaer is dat het nieuwe gebouw ten aanzien van de oppervlakte, massa en bouwhoogte niet past binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals opgesteld door Stegenga.

Toetsing aan randvoorwaarden en reactie op opinie Tonnaer

Visie en ambitie

Randvoorwaarde #1 tot en met #3

De herontwikkeling van de locatie moet resulteren in een ruimtelijk cadeautje voor de directe omgeving. Samen met het behoud, maar ook met een kwalitatieve opwaardering van het huidige plantsoen moet er een betekenisvolle plek ontstaan.

Het beoogde (vitaliteits)hotel profiteert van de ligging op een bijzondere locatie aan een ruimtelijke structuurdrager van Domburg; terwijl de bestaande groene ruimte wordt geïntegreerd door de ontwikkeling van het hotel. Er zal dus sprake moeten zijn van een ruimtelijke wederkerigheid.

In programmatische zin moet het (vitaliteits)hotel een waarde toevoegen aan het bestaande (hotel)aanbod van Domburg. Meer van hetzelfde is niet gewenst. Het hotel en de bijbehorende voorzieningen profileren zich in het hogere segment.

Naast de kwaliteitsslag voor de directe omgeving moet de ontwikkeling tevens een bijdrage leveren voor het behoud en versterken van de identiteit van Domburg als badplaats.

Beoordeling Rho

Het bouwplan maakt een duidelijke nieuwe wand direct aan het park. Daarbij wordt het park opgeschoond, beter toegankelijk gemaakt en vooral als groene plek beleefbaar gemaakt. Door het nieuwe gebouw ontstaat aan deze zijde een duidelijke begrenzing. De hoogte van de nieuwe wand van 12 m hoog ten opzichte van de Schelpweg en de Beatrixstraat past bij een deze onbebouwde plek, zodat het park aan die zijde afgesloten wordt. Door een dergelijk programma aan de parkrand te plaatsen ontstaat er ook een directe waarde/betekenis van de plek voor het gebouw. Het programma zorgt voor voldoende zicht op het park dat ook weer zorgt voor veiligheid en een vorm sociale controle.

Het vitaliteitshotel is een duidelijke aanvulling op het aanbod in Domburg. Door de grotere oppervlakten van de kamers en suites en de aangeboden voorzieningen profileert het vitaliteitshotel zich in het hogere segment én voegt een nieuw concept toe aan de identiteit van Domburg als badplaats.

Er wordt voldaan aan randvoorwaarde #1, #2 en #3.

Locatie en context

Randvoorwaarde #4

Het toekomstige complex heeft een hoofdadres (gasten en serviceverkeer) aan de Schelpweg. Dit betekent dat de hoofdentree (voor) aan deze weg is gesitueerd. De Schelpweg is een onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur van Domburg (Noordzeeroute). De overige omliggende straten zijn dat niet. Eén en ander sluit niet uit dat (hotel)gasten van het complex gebruik kunnen maken van een eventuele secundaire voetgangersentree aan de Beatrixstraat.

Randvoorwaarde #5

De randen van de Beatrixstraat, het groengebied, Schelpweg en Weverijstraat hebben ieder hun eigen kenmerken en karakteristiek. Het uitgangspunt is dat het complex zich voegt in de omgeving. Dit betekent dat de bouwmassa en de architectuur reageert op de randen.

In ruimtelijke zin zal er sprake moeten zijn van een geleding in drie componenten: een hoofdgebouw aan de Schelpweg, een 'parkwand' en een straatwand aan de Beatrixstraat. Die geleding hoeft niet uit te sluiten dat er sprake is van een collectieve presentatie van het complex als (vitaliteits)hotel.

Voor de eigendommen van initiatiefnemer aan de Weverijstraat heeft een herontwikkeling met een permanente woonfunctie de voorkeur.

Indien de tussenliggende eigendommen op de hoek Beatrixstraat/Weverijstraat door initiatiefnemer verworven worden, is hier een aansluitende herontwikkeling als hotel denkbaar. In dit geval zal aan de Weverijstraat de profilering als onderdeel van het hotel ondergeschikt moeten zijn aan die van het beeld van de totale straat. De Weverijstraat vraagt om een bescheiden ruimtelijke benadering.

Reactie Tonnaer

- Het principe van het afsluiten van het bouwblok gaat volgens Tonnaer echter altijd gepaard met tussenpaden.
- Doordat de Weverijstraat wordt meegenomen in het plan, wordt de omschreven afsluiting van het blok en de massa groter dan het gestelde uit de stedenbouwkundige randvoorwaarden.
- Het beeld van de zijde van de Weverijstraat wijzigt enorm door de nieuwe massa.

Beoordeling Rho

De hoofdentree van het gebouw ligt aan de Schelpweg. Er is bewust geen entree aan het park gemaakt om het aandeel verharding hier te minimaliseren en de bestaande waardevolle bomen te laten staan. Op de hoek met het park is de gevel extra opengewerkt met de deur aan de Schelpwegzijde waardoor de entree wordt benadrukt. Daarnaast ligt aan deze zijde ook de entree van de parkeergarage. Deze wordt ingereken via de bestaande inrit, waarbij de auto's direct onder het gebouw verdwijnen en zich kunnen aanmelden. Aan de straat is een zone opgenomen waar bezoekers kunnen worden afgezet en de toeleveranciers met grote vrachtwagens kunnen staan voor laden en lossen. Voordeel hiervan is dat het verkeer op maaiveld zo min mogelijk de locatie in hoeft. De route tussen het hoofdgebouw en de naastgelegen bestaande woning zal alleen worden gebruikt voor het lossen/laden goederen van kleinere voertuigen (bestelwagens e.d.) en van goederen die met een rolcontainer of palletwagen van en naar de grote vrachtwagens aan de voorzijde een opstelplaats worden gereden.

De drie functies (entree gebouw, entree garage en afzetten/laden lossen) vinden op een vrij beperkt oppervlak plaats. Echter door het beperkte aantal kamers in het hotel en de mogelijkheid van dubbelgebruik is dit ruimtelijk goed in te passen.

Aandachtspunt is de vormgeving van de afscheiding tussen maaiveld en de inrit van de garage. Deze staat prominent in beeld (tussen de gevel en de straat) en zal daarom hoogwaardig en bijzonder moeten worden vormgegeven als onderdeel van het entreegebied van het hotel.

In het ontwerp worden de verschillende randen elk op een andere wijze behandeld waarbij het totale complex en de functie van vitaliteitshotel worden benadrukt. Aan de Schelpweg wordt een gebouw met een hoogte van 12 m (vanaf maaiveld) beoogd. Deze gevel wordt opgedeeld in twee kleinere eenheden waardoor een parcelering ontstaat die aansluit op de schaal van de straat. Het gebouw wordt enkele meters hoger dan de bestaande naastgelegen woningen en maakt hiermee een passende kleine sprong naar de maat langs de parkzijde. De twee kopgevels en de kap haaks op de straat sluiten aan bij het kappenspel van het daklandschap in de directe omgeving.

Aan de parkzijde wordt een parkwand met een bouwhoogte van 12 m hoog beoogd. Het hoogteverschil van 1,5 m tussen de Beatrixstraat en de Schelpweg komt tot uiting in het gebouw met een iets hogere kop aan de Beatrixstraat. De gevel van de parkwand heeft een grotere schaal en is opgebouwd uit grotere eenheden. De keuze voor een doorlopende en vooral open plint met daarboven een bredere parcelering is passend bij de grotere parkruimte voor het gebouw, waarbij door het gebruik van kopgevels toch wordt aangesloten bij de meer dorpse bouw in de omgeving. Door de opgetrokken golvende goot aan deze zijde wordt weliswaar de massabeleving van het gebouw richting het park vergroot, maar hierdoor ontstaat een voldoende bijzonder gebouw aan het park met voldoende wandvorming.

De bebouwing aan de Beatrixstraat is divers en bestaat uit één a twee lagen met kap met een nok evenwijdig of haaks op de straat. De rooilijn varieert door een hoekaccent bij het park, inspringende tuiningangen en parkeerplaatsen. De nieuwe wand langs de Beatrixstraat is gedetailleerder vormgegeven dan de wand aan het park. Zo wordt de kleinere schaal van deze straat benadrukt. Er is voldoende parcelering/geleding ingebracht door het gebruik van verschillende kopgevels en kleine verspringingen in de rooilijn. De bouwhoogte op de kop bij het park is 12 m, die direct daarna wordt teruggebracht naar 10 m. De rooilijn wordt ten opzichte van de straat zo gelegd dat er een trottoir kan worden gemaakt. Hierdoor wordt het profiel van de straat nabij de aansluiting op het park iets verbreed.

De hoek van de Weverijstraat wordt als los onderdeel van het hotel ontwikkeld. In randvoorwaarde 5 wordt hier wel degelijk reeds rekening mee gehouden. Het argument van Tonnaer dat de massa groter zou worden dan in het stedenbouwkundige randvoorwaarden is verwoord, klopt dan in onze ogen ook niet. De iets lagere goothoogte maakt de overgang van het gebouw aan de Beatrixstraat naar de lagere bebouwing in de smalle Weverijstraat. Op de hoek van de Beatrixstraat wordt dit bouwdeel optisch losgemaakt van de rest van de massa door een grote sprong in de rooilijn op de hoek. Naar de bestaande lage woningen in de Weverijstraat wordt een kleine verspringing gemaakt om het hoogteverschil trapsgewijs te laten aflopen vanaf de hoek.

De gevel in de Weverijstraat wordt apart vormgegeven. De geleding maakt vier kleinere eenheden in de gevel om aan te sluiten bij de schaal in deze straat. Door de architectuur en parcellering vindt de uitstraling van het hotel aansluiting op de schaal en maat van de Weverijstraat.

Het argument van Tonnaer dat de gevel sterker opgedeeld zou moeten worden omdat afsluiting van bouwblokken in dit deel van de kern gepaard gaat met tussenpaden en volledig gesloten gevels alleen voorkomen in het kerngebied is slechts gedeeltelijk waar. Dicht bij de locatie komen zowel aan de Westweg, de Schelpweg en Herenstraat ook langere gesloten gevels voor. Tussenpaden zijn stedenbouwkundig geen vereiste voor een goede inpassing, zeker niet aan de parkwand. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden is al gesteld dat die geleding niet hoeft uit te sluiten dat er sprake is van een collectieve presentatie van het complex als (vitaliteits)hotel. Dit kan mede door de gevelindeling met duidelijke afzonderlijk herkenbare kopgevels en kleine verspringingen (zoals aan de Beatrixstraat) worden benadrukt zoals in het ontwerp.

Door Tonnaer wordt gesteld dat door de ontwikkeling het beeld vanaf de zijde van de Weverijstraat wijzigt. Door het hogere gebouw en de nieuwe gevel wijzigt inderdaad het beeld aan deze zijde. Echter De verhoging van de goot en bouwhoogte komt voort uit de wens een opmaat/overgang te maken richting de Beatrixstraat waar de bebouwing 10 m hoog is. Daarom wordt trapsgewijs opgebouwd vanuit de Weverijstraat waarbij eerste een deel met een hogere bouwhoogte, vervolgens een deel met een hogere goot- en bouwhoogte en tenslotte op de hoek een gebouw met weer een iets hogere goothoogte.

Er wordt voldaan aan randvoorwaarde #4 en #5.

Ruimtelijke organisatie

Randvoorwaarde #6

Aan de Schelpweg bevindt zich het representatieve hoofdgebouw c.q. het entreegebouw. Hier is de hoofdingang van het hotel en de bijbehorende voorzieningen. Op de begane grond liggen de receptie en hotellobby.

Op eigen terrein is er een mogelijkheid tot 'voorrijden' van incheckende gasten en taxi's.

Serviceverkeer heeft een toegang tot de locatie via een route tussen het hoofdgebouw en de naastgelegen bestaande woning.

Aan de Schelpweg ligt ook de toegang tot de parkeergarage. Vanuit de parkeergarage is er minimaal een directe inpandige toegang tot het entreegebouw.

Randvoorwaarde #7

De bouwstrook aan het groengebied bevat op het niveau van de begane grond de beoogde voorzieningen als restaurant(s), spa, wellness en fitness. Deze bouwlaag zorgt voor een levendige, expressieve uitstraling naar de openbare ruimte van het parkje. Op de verdiepingen zijn hotelkamers georiënteerd op het groengebied.

Randvoorwaarde #8

Aan de Beatrixstraat is de expressie van het complex meer bescheiden. Op de begane grond kunnen een secundaire entree van het complex en algemene ruimten/voorzieningen (bijvoorbeeld op de hoek van park en woonstraat) een plek krijgen ten behoeve van een levendige uitstraling op straatniveau.

Op de verdiepingen liggen de gastenkamers.

Beoordeling Rho

Er is na overleg met de gemeente voor gekozen om de route tussen het hoofdgebouw en de naastgelegen bestaande woning alleen te gebruiken voor het lossen/laden goederen van kleinere voertuigen (bestelwagens e.d.) en van goederen die met een rolcontainer of palletwagen van en naar de grote vrachtwagens aan de voorzijde een opstelplaats worden gereden. Aanbevolen wordt om de verharding van de oprit naar het achterterrein uit te voeren in glad asfalt, zodat er zo weinig mogelijk geluid vanwege het rollen van containers of palletwagens zal optreden. Hiermee wordt zo veel mogelijk rust in het binnenterrein gegarandeerd. Zie ook de beoordeling bij randvoorwaarde #4

Aan randvoorwaarde #7 en #8 wordt voldaan.

De bouwblok aan het groengebied bevat op de begane grond voor het grootste deel (vanaf Schelpweg tot aan de kop met de Beatrixstraat) de voorzieningen zoals lounge, restaurant en wellness. Er ontstaat zo een levendige uitstraling aan het park.

Aan de Beatrixstraat wordt door de vormgeving, parcellering en de functie (hotelkamers) een meer bescheiden uitstraling gemaakt. Op de begane grond wordt door een kleinschaliger indeling voldoende levendigheid in de gevel gebracht om recht te doen aan deze straat.

Er wordt voldaan aan randvoorwaarde #7 en #8 en er is gemotiveerd afgeweken van randvoorwaarde #6.

Duurzaamheid

Randvoorwaarde #9

Voor wat betreft de energetische en bouwtechnische prestaties van het complex gelden de wettelijke normen. De gemeente Veere stelt momenteel geen extra prestatie-eisen.

Op het stedenbouwkundige niveau dat hier aan de orde is, vertaald duurzaamheid zich vooral in termen van gebruikswaarden, toekomstwaarden en belevingswaarden. Dit stelt eisen aan de flexibiliteit van de gebruiksmogelijkheden van het complex en de ontwerpqualiteit in termen van 'tijdloos mooi'.

Voor wat betreft de begane grondniveaus van de onderdelen van het complex wordt daarom geëist dat een extra hoge verdiepingshoogte (3,5 tot 4,0 m¹) gerealiseerd moet worden. Hierin ligt vooral een flexibele gebruiksmogelijkheid naar de toekomst besloten.

Het aspect van de ontwerpqualiteit (tijdloos mooi) komt aan de orde bij het onderdeel beeldkwaliteit.

Beoordeling Rho

In het bouwplan is een groot dakoppervlak beschikbaar, waarop zonnepanelen worden geplaatst. De plint in de parkwand heeft voor het grootste deel een hogere verdiepingshoogte van minimaal 3,5 m zodat deze kan worden gebruikt voor flexibele gebruiksmogelijkheden. Er wordt voldaan aan randvoorwaarde #9.

Met de een extra verdiepingshoogte op de begane grondlaag wordt ook voldaan aan de stedenbouwkundige randvoorwaarde #16.

Parkeren

Randvoorwaarde #10 en #11

Het parkeren voor gasten en personeel moet geheel op de eigen locatie opgelost worden. Hiertoe dient een gebouwde parkeervoorziening onder het complex te worden gerealiseerd. De parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de Schelpweg.

Er dient uitgegaan te worden van minimaal 1,3 parkeerplaatsen per kamer. Deze norm dekt de behoefte van hotelgasten en personeel.

Op het huidige terrein is ook parkeerruimte aanwezig voor het nabijgelegen bestaande Aparthotel Bommeljé. Deze plaatsen dienen tevens op de herontwikkellocatie gecompenseerd te worden.

De mate waarin voorzieningen als restaurant, spa, wellness en fitness een medegebruik kennen door niet hotelgasten, bepaalt in welke mate deze parkeernorm verder opgehoogd moet worden. Als gaandeweg de planvorming het programmatische concept meer uitgekristalliseerd wordt, dan zal het aspect van de te hanteren parkeernormen verder worden vastgesteld. Aan de hand van die normen zal een parkeerbalans opgesteld moeten worden.

De capaciteit van de parkeergarage is dus bepalend voor het maximale programma van hotelkamers en voorzieningen dat gerealiseerd kan worden.

Serviceverkeer moet parkeren op een binnenterrein. Ook dit binnengebied wordt ontsloten vanaf de Schelpweg. Die ontsluiting is gesitueerd tussen het hotelvolume en de naastgelegen bestaande woning.

Ruimtelijk is het acceptabel dat het complex aan het park op een basement van maximaal circa 1 m¹ hoogte staat dat wordt gevormd door een half verdiept parkeersouterrain.

Afhankelijk van de daadwerkelijke hoogteverschillen in het terrein kan dit dus betekenen dat de garagevloer niet over de gehele lengte op één peil kan liggen: het basement mag niet te massaal worden. Hoogtemetingen

van het bestaande terrein zullen uitsluitend moeten geven of er een differentiatie in vloerpeilen gehanteerd moet worden.

Reactie Tonnaer

Uit de inrichtingstekening is niet op te maken waar het laden en lossen op het binnenterrein plaatsvindt. Onzeker is dan ook hoe en of dit dan ook plaats vindt. De mogelijkheid ontstaat dat het laden en lossen plaatsvindt langs de Schelpweg.

Beoordeling Rho

Het ontwerp voldoet aan de eis van ondergronds parkeren op de locatie. *In aanvulling op de stedenbouwkundige randvoorwaarden heeft de gemeente Veere In een memo (d.d. 24 juli 2012) aangegeven welke parkeernorm dient te worden toegepast. In paragraaf 4.11 van de ruimtelijke onderbouwing wordt hierop ingegaan. Afgaande op 117 parkeerplaatsen die in de parkeergarage worden gerealiseerd, zijn er 59 parkeerplaatsen beschikbaar voor 39 kamers, ofwel ruim 1,5 per kamer. Daarmee dekt het aantal parkeerplaatsen het beoogde programma.*

Service-verkeer wordt niet op het binnenterrein geparkeerd. De route tussen het hoofdgebouw en de naastgelegen bestaande woning zal alleen worden gebruikt voor het lossen/laden goederen van kleinere voertuigen (bestelwagens e.d.) en van goederen die met een rolcontainer of palletwagen van en naar de grote vrachtwagens aan de voorzijde nabij de entree aan de Schelpweg een opstelplaats worden gereden. Door het serviceverkeer aan de voorzijde te houden wordt ook achteruitrijden verkeer zoveel mogelijk voorkomen. Dit is veiliger en geeft minder geluid aan de binnenzijde van het blok (rustige zijde met achtertuinen)

Binnen de randvoorwaarden kan er wellicht een iets andere oplossing voor het parkeren, de entree en het laden en lossen worden gevonden. Door de entree van de parkeergarage te spiegelen, wordt het verkeer verder van de bestaande woning het terrein op geloofd en is er minder kans op eventuele overlast voor bewoners van naastgelegen woning. De ondergrondse receptie zal dan moeten worden gespiegeld. De ingang van de garage ligt dan nabij de entree van het gebouw. De bezoekers met auto's worden samen met de hotelgasten die te voet het hotel bereiken gemengd op het voorplein naast het park. Bijkomend voordeel is ook dat autoverkeer en laad en losverkeer elkaar minder hinderen door scheiding van de routes.

Het basement valt binnen de gestelde hoogte van 1 m daar waar oneffenheden in het maaiveld moeten worden opgelost.

Er wordt voldaan aan randvoorwaarden #10 en #11.

Bouwmassa Schelpweg

Randvoorwaarde #12

De bestaande villa is beeldbepalend voor de omgeving, maar geniet geen formele beschermde status. De mogelijkheid van behoud en aanpassing voor de beoogde functie geniet de voorkeur en moet nadrukkelijk onderzocht worden. Echter, indien goed onderbouwd aangetoond kan worden dat hergebruik niet haalbaar is, mag het object gesloopt worden.

Randvoorwaarde #13

In geval van sloop en nieuwbouw gelden de volgende condities:

Het nieuwe volume staat in dezelfde voorgevelrooilijn als het bestaande gebouw, of eventueel zelfs iets verder naar achteren. Dit om een mogelijkheid te creëren voor de aanleg van een representatief voorterrein waar taxi's en auto's van incheckende gasten kunnen 'voorrijden'.

Er mag voor dit 'kopgebouw' gebouwd worden tot in de westelijke perceelgrens, voor zover dit niet leidt tot het verlies van waardevolle (groen)elementen van het naastgelegen plantsoen.

Aan de oostzijde moet er ruimte zijn voor de ontsluiting van het achterterrein. Dit betekent dat de afstand tussen het bouwvolume en de perceelgrens minimaal gelijk moet zijn aan de huidige maat.

*De maximale bouwhoogte van deze nieuwe villa bedraagt 12 m¹. * Voor ondergeschikte bouwdelen/details is een hoogte tot 13,5 m¹ toelaatbaar. Het basisprincipe bestaat uit een bouwvolume van 2 lagen met kap. De villa is eventueel geplaatst op een basement. De begane grond heeft een extra verdiepingshoogte. Het volume is afgedekt met een kloke kap.*

Beoordeling Rho

Het is niet haalbaar gebleken om het bestaande gebouw geheel of gedeeltelijk in te zetten voor de nieuwe functie op de locatie. In paragraaf 3.3. van de ruimtelijke onderbouwing is geschreven dat de architectonische expressie van het pand niet van dien aard dat een toekomstig functioneren van het entreegebouw als het representatieve hoofdgebouw van een hotel in het hogere segment verantwoord is. Bij behoud van het gebouw is het ook niet mogelijk om de benodigde parkeercapaciteit te realiseren. Tot slot biedt het huidige gebouw onvoldoende mogelijkheden om juiste hoogtes en benodigd oppervlak te realiseren. Het gebouw wordt daarom gesloopt.

Het nieuwe gebouw staat aan de Schelpweg in dezelfde rooilijn waarbij het entreegedeelte iets naar achteren is gelegd. Het voorterrein wordt ingericht voor het voorrijden van gasten en goederen en de ingang naar de parkeergarage.

Het nieuwe gebouw wordt zoveel mogelijk westelijk tegen het park gezet. De plaatsing in de uiterste grens leidt niet tot verlies van groenelementen. De achtergevel van het bouwdeel aan de Schelpweg ligt op de bestaande gevellijn. De afstand tussen het bouwvolume en de perceelgrens is daarmee minimaal gelijk aan de huidige maat.

De bouwhoogte van het nieuwe bouwdeel aan de Schelpweg bedraagt 12 m ten opzichte van de aanliggende straat. Er zijn geen ondergeschikte bouwdelen opgenomen waardoor de hoogte van 12 m wordt overschreden. Er is extra verdiepingshoogte opgenomen van 3,5 m.

De 'villa' of kopgebouw wordt afgedekt met een duidelijke kap en een dubbele kopgevel zodat de schaal en maat van de gevelindeling en het danklandschap passen in maat en schaal in de straat.

Het ontwerp voldoet aan de randvoorwaarden #12 en #13 ten aanzien van de massa aan de Schelpweg.

Bouwmassa Beatrixstraat

Randvoorwaarde #14

Aan de Beatrixstraat heeft het complex een maximale hoogte van 10 m¹. Uitgegaan wordt van een basisopbouw van de volumes van 2 lagen met kap.

Op de hoek met het park is een bescheiden hoogteaccent toegestaan tot 12 m¹ (bijvoorbeeld door een verbijzondering van de kap op het hoeksegment). Dit creëert bovendien de mogelijkheid om hier op de begane grond een bijzondere functie te realiseren.

Vanwege de schaal en maat van de bebouwing in de omgeving is deze noordzijde van het complex geleed in een reeks kleinere bouwvolumes. Deze volumes hoeven niet in een strakke rooilijn te staan; kleine verspringingen in het voorgevelvlak zijn mogelijk.

Het hanteren van kleine verspringingen is zelfs gewenst indien ook de naastgelegen panden door de initiatiefnemer bij de planontwikkeling worden betrokken.

De smalle ruimten tussen openbaar gebied en het gevelvlak kunnen het straatbeeld verrijken en creëren wat privacy voor eventueel aan de straat gelegen gastenverblijven.

Beoordeling Rho

Het gebouw krijgt op de kop van de Beatrixstraat en het park een bouwhoogte van 12 m. Deze kop wordt aan beide zijden opgedeeld in twee kopgevels. Het kopgebouw bestaat uit twee lagen met een kap. Het dakvlak verspringt naar de rest van de Beatrixstraat naar een hoogte van 10 m. Ook dit gedeelte heeft een bouwhoogte

van 2 lagen met een kap. Deze gevel wordt geleed in een reeks kleinere bouwvolumes van asymmetrische kopgevels met verschillende breedtematen. De naar achter liggende op- en aflopende gootlijn verbindt de kopgevels waardoor een bijzondere gevel ontstaat. Er worden drie kleine verspingingen in de rooilijn toegepast om de geleiding nog iets te versterken. Hierdoor krijgt de weliswaar stevige wand voldoende geleiding om zich te voegen in de korrel en massa van deze straat. De rooilijn loopt vanaf het park ten opzichte van de rijweg iets naar binnen waardoor er meer ruimte in het profiel ontstaat voor een voorzone of trottoir. Tevens ontstaat er zo meer afstand tussen de gastenverblijven en de rijbaan.

Gelet op de maximaal toegestane hoogtes in de directe omgeving (woningen aan de Schelpweg en Van Voorthuisenstraat 11 meter, aan de Beatrixstraat 9 en 11 meter, evenals de Weverijstraat) is een maximale bouwhoogte van 10 meter met twee accenten tot 12 meter naar onze mening niet onevenredig hoog ten opzichte van de toegestane hoogte.

Het ontwerp voldoet aan de randvoorwaarden #14 ten aanzien van de massa aan de Beatrixstraat.

Bouwmassa parkzijde

Randvoorwaarde #15

De situering van het gevelvlak aan het park wordt mede bepaald door de kruindiameter van te handhaven waardevolle bomen in het groengebied.

Zowel vanuit dit 'groene belang', als het belang van een geleiding van het totale complex is het vertrekpunt dat dit tussensegment aan het park iets terugligt ten opzichte van de bebouwing op de hoeken met de Beatrixstraat en de Schelpweg.

Randvoorwaarde #16

Op de begane grond liggen de voorzieningen van het complex. De voorzieningen hebben een oriëntatie op het park (bijvoorbeeld door ook hier buitenruimten als terrassen en loggia's te situeren). Deze begane grondlaag heeft een extra verdiepingshoogte.

Randvoorwaarde #17

De maximale bouwhoogte bedraagt 12 m¹ vanaf het 0-peil (= vloerpeil Beatrixstraat).

De ruimtelijke opbouw vanaf het basement bestaat uit een begane grond met extra verdiepingshoogte en twee daarboven gelegen bouwlagen met normale verdiepingshoogten. De maximale bouwhoogte biedt dus speelruimte voor eventuele verbijzonderingen van deze park-gevel (middels bijvoorbeeld kappen).

Binnen deze spelregel zal het parkvolume altijd als tussensegment opgespannen moeten zijn tussen de bouwmassa's aan de Beatrixstraat en de Schelpweg. Het is juist van belang om deze lange parkgevel ten minste te voorzien van geleidingen op c.q. overgangen met deze hoeken.

Het volume aan het park mag worden afgedekt met een kap (of kappen) of een plat dak. Het toepassen van een plat dak is niet in strijd met het welstandsbeleid (kappen gewenst). Hier wordt de mogelijkheid geboden om de relatief lange parkgevel ondergeschikt te houden door toepassing van een plat dak. De bouwhoogte is dan circa 10 meter (begane + 2 verdiepingen).

Reactie Tonnaer

- De beperking van de hoogte wordt als motivering gebruikt voor de toenemende bouwmassa. Van een beperking van de hoogte is geen sprake.
- De gevel aan de parkzijde ligt niet terug ten opzichte van de bouwdelen aan de Schelpweg en de Beatrixstraat. Dit wordt ervaren als één gevel.
- Het achterterrein blijft weliswaar bereikbaar. Maar van een terrein is weinig sprake aangezien deze grotendeel is volgebouwd met o.a. het wellness deel. Daarmee wordt het bouwblok, wat bestempeld wordt als dorps weefsel, te niet gedaan.

Beoordeling Rho

Door de licht naar binnen gebogen wand, opgespannen tussen de koppen aan de Schelpweg en de Beatrixstraat, ligt het complex iets terug vanuit de koppen en is er voldoende ruimte voor de grotere bomen met verschillende kroondiameter. Daarnaast werkt de lichte bocht als logische omsluiting van het park aan deze zijde, waardoor de wisselwerking tussen park en gebouw sterker wordt mede door het programma in de plint. Op de begane grond (met de extra hoge verdiepingshoogte) hebben de voorzieningen zoals lounge, restaurant en een deel van de wellness een duidelijke oriëntatie op het park. De wandvorming, oriëntatie en wisselwerking met het park zou minder sterk zijn wanneer er voor echt vooruitstekende koppen aan de straten was gekozen. Door de opdeling in de gevel met glas en kopgevels is voldoende geleiding om de wand niet als één geheel te ervaren, maar als een samenspel van de onderdelen in de gevel.

De hoogte van de parkwand is maximaal 12 m vanaf het 0-peil (= straatpeil Beatrixstraat). Het langste deel heeft - gemeten van dit peil - een nog iets lagere bouwhoogte. De ruimtelijke opbouw bestaat uit een begane grond met de extra verdiepingshoogte plus twee bouwlagen met normale verdiepingshoogten. Er wordt met drie afzonderlijk te herkennen geveldelen in de wand gewerkt die elk opgedeeld zijn in twee kopgevels met een nok haaks op het park. Daartussen wordt met een de achterliggende opgetrokken goot een gevarieerd licht golvende kappenspel gemaakt. Zo ontstaat een voldoende geleed gebouw dat door de hoogte, de kappen en het programma als statige en aantrekkelijke parkwand fungeert.

De beoordeling van Tonnaer klopt feitelijk. De hoogte wordt inderdaad niet beperkt. Er wordt een beperkte toename van de hoogte toegestaan in het stedenbouwkundig plan. Gezien de hoogte van de omliggende bebouwing en de ligging aan het park is een beperkte verhoging van de nieuwbouw goed in te passen in dit deel van Domburg.

Het achterterrein blijft bereikbaar. In de bestaande situatie is dit deel van het terrein reeds niet openbaar toegankelijk. Het wellnessdeel wordt in binnenkant van het bouwblok met beperkte hoogte ontwikkeld. Dit past prima in het stedelijk weefsel. Het bestaande openbare deel in het blok blijft gehandhaafd. Daarnaast is het juist een typische Domburgse situatie om in de grote bouwblokken verschillende ondergeschikte volumes op een achterterrein te ontwikkelen.

Het ontwerp voldoet aan de randvoorwaarden #15, #16 en #17 ten aanzien van de massa aan de parkzijde.

Beeld

Randvoorwaarde #18

De functie van het complex moet afleesbaar zijn aan de architectuur. Het beoogde programma vraagt om een architectuur die een bijdrage levert aan de identiteit van Domburg als een badplaats.

De badplaatsarchitectuur wordt niet 'geleend' van trendy stijlen zoals die voorkomen en gehanteerd worden aan de bijvoorbeeld de kusten van België, Normandië en Noord-Amerika.

Domburg zelf heeft een rijke historie als badplaats. Gezocht moet worden naar een Domburgs DNA.

Randvoorwaarde #19

Ook de architectonische uitwerking van het complex zal, net als de stedenbouwkundige hoofdopzet, een balans moeten vinden tussen de profilering van het complex als geheel en het reageren op de verschillen van de randen waarop de gebouwonderdelen zijn georiënteerd.

Indien de locatie aan de Weverijstraat bij de herontwikkeling wordt betrokken past hier ten opzichte van de rest van het complex een meer bescheidener architectuur.

Randvoorwaarde #20

De overgangen tussen openbaar en privé zijn zorgvuldig vormgegeven.

Aan de Schelpweg passen stijlvolle hekwerken en groen om de toegang tot het complex te markeren.

Aan de parkzijde vormt het basement een heldere overgang tussen de parkruimte en het complex. Het niveauverschil tussen park en basement zorgt voor een zekere privacy van de functies op de begane grond. De

buitengevel van begane grond en verdiepingen ligt bij voorkeur iets terug van het basement , waardoor er ruimte ontstaat voor terrassen en balkons.

Aan de Beatrixstraat staan panden direct aan de straat, of zijn er kleine intermediaire zones met privé stoepjes.

Aan de Weverijstraat staan alle panden in één continue voorgevelrooilijn. Eenvoudige stoepjes markeren desgewenst de overgang tussen pand en straat.

Randvoorwaarde #21

In een later stadium van de planvorming (als programma en ruimtelijke organisatie nader zijn uitgewerkt) kan, in samenwerking met de welstandscommissie, gezocht worden naar de ingrediënten van de te hanteren architectonische stijl.

Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat het gebruik van traditionele en duurzame bouwmaterialen als baksteen en keramische dakpannen een substantieel onderdeel zijn van de gevels aan tenminste de Schelpweg, de Beatrixstraat en de Weverijstraat.

Beoordeling Rho

De functie van het gebouw is duidelijk af te lezen in de architectuur door de bijzondere plint in de parkwand. De architectuur is duidelijk geen trendy 'geleende' of historiserende stijl. Er is gekozen voor een hedendaagse zorgvuldig uitgewerkte architectuur die zich qua gevelindeling en hoogte naar de verschillende zijden voegt in de schaal en maat. Door de indeling met kopgevels, de kappen en materiaalgebruik zoals baksteen en keramische pannen wordt anderzijds ook aangesloten op de Domburgse bebouwing in de kern én voegt een herkenbaar gebouw toe.

Elke rand heeft zijn eigen overgang. Naar de parkrand is deze direct, zonder tussenzone. Aan de Beatrixstraat wordt een zone ingevoegd die afstand maakt tot de rijbaan zodat een vriendelijker profiel ontstaat met voldoende privacy (intermediaire zone). In de Weverijstraat wordt de gevellijn van de naastgelegen gebouwen opgepakt om de voorgevellijn te continueren.

Aan de Schelpweg wordt vooral een functionele zone gemaakt voor de entree van het gebouw en serviceverkeer. Hier is weinig ruimte voor groen. Deze hoek ligt echter direct aan het park. Er zal bij de uitwerking van de buitenruimte aandacht moeten worden besteed aan kwalitatief hoogwaardige materialisering van de ruimte voor het.

Het ontwerp voldoet aan de randvoorwaarden #18, #19, #20 en #21 voor wat betreft het beeld.

Park

Randvoorwaarde #21

De planvorming voor de herontwikkeling moet synchroon lopen met de planvorming voor de opwaardering c.q. herinrichting van het plantsoen. Immers, het ontwerp van het gebouw en het ontwerp van de herinrichting moeten nauw op elkaar afgestemd zijn.

Randvoorwaarde #22

De vorige randvoorwaarde vereist dat gestart moet worden met een inventarisatie en inmeting van waardevolle elementen. Het harde uitgangspunt is dat de aanwezige graven en waardevolle bomen behouden blijven.

Randvoorwaarde #23

Het groengebied blijft behouden als openbaar gebied. Aanpassingen aan de huidige inrichting zijn te typeren als een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het groengebied.

Indien perse noodzakelijk of gewenst kunnen er marginale grenscorrecties plaatsvinden tussen het plantsoen en de herontwikkellocatie.

Randvoorwaarde #24

Het introverte plantsoen wordt omgevormd tot een betekenisvol pocketpark.

De plek moet een grotere ruimtelijkheid krijgen dan in de huidige situatie, waarbij het plantsoen alleen georiënteerd is op de Schelpweg. Dit betekent dat er vanuit alle aanliggende straten doorzichten en looplijnen

ontstaan. De parkgevel van het hotelcomplex moet bijdragen aan de beleving van het park. Dit betekent ook aan deze zijde het groen opener moet zijn. Vanuit het park zijn er geen directe ontsluitingen van het hotelcomplex. Een onderdeel van de herinrichting kan ook zijn om het gebied minder gevoelig te maken voor verrommeling en verwildering, waardoor het duurzamer mooi kan blijven.

Het ontwerp van de herinrichting zet in op een representatieve groene plek aan de hoofdstructuur. Het gewenste gebruik beperkt zich tot rustige activiteiten: even zitten, er doorheen lopen als onderdeel van een langere wandeling, en het bekijken van de graven. Een profilering als speelplek past hier zeker niet. Ook kan gezorgd worden voor een continuïteit van trottoirs langs de parkranden.

Beoordeling Rho

In opdracht van de ontwikkelaar heeft een inmeting plaatsgevonden en heeft bureau Terra Nostra een Bomen Effect Analyse. De betreffende documenten zijn als bijlage 8 en 9 bij de ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Het park blijft openbaar gebied. Sterker nog: het wordt beter toegankelijker en overzichtelijker gemaakt door meer ruimtelijkheid te creëren. Het groen wordt opgeschoond waardoor de sociale veiligheid wordt vergroot en de waardevolle bomen de benodigde ruimte krijgen. Er ontstaan doorzichten door het park en de parkwand krijgt een hoogwaardige uitstraling met levendige functies in de plint waardoor park en gebouw elkaar versterken. De aanwezige graven en waardevolle bomen behouden blijven.

Het ontwerp voldoet aan de randvoorwaarden #21, #22, #23 en #24 voor wat betreft het park

Bouwhoogten algemeen

Reactie Tonnaer

- *De verhoging van de toegestane bouwhoogte aan de Weverijstraat op de hoek met de Beatrixstraat met 1 m en de verhoging van de maximum goothoogte van 4 naar 9 m is niet meer ondergeschikt aan het totale beeld van deze straat. Van een bescheiden ruimtelijke benadering is hier dan ook geen sprake.*
- *Door het hoogteverschil van het peil kan onduidelijkheid ontstaan over de waarneembare hoogte. Uitgaande van het peil van de Beatrixstraat is de bouwhoogte 10 m. Doordat de nok tot aan de Schelpweg echter doorloopt is aan de Schelpweg geen sprake meer van een waarneembaar hoogteaccent. Het volledige middeldeel heeft vanaf het park gezien zodoende een bouwhoogte van 12m.*
- *Het toestaan van een bouwhoogte van 10 en 12 m wordt onderbouwd omdat dit slechts een toename is van 1 m op basis van de vigerende bestemmingen. Deze bouwhoogte was echter voor een beperkt deel mogelijk, daar waar een bouwvlak aanwezig was. Aan de Beatrixstraat zijn geen vigerende bouwhoogten toegestaan, namelijk enkel bijgebouwen tot 7 m. Het toestaan van een hoogteaccent ter plaatse van 12 m is bijna een verdubbeling van de maximale bouwhoogte.*
- *Een deel van de argumentatie voor het toestaan van een hoogteaccent van 12 m is het toepassen van 2 bouwlagen met kap. Vigerend was een goothoogte van 6 m toegestaan ter plaatse van het bedrijf. De toe te passen goothoogte wordt onvoldoende omschreven in de ruimtelijke onderbouwing. Daarnaast is uit de doorsneden onduidelijk wat de goothoogten zijn. Deze ligt in ieder geval hoger dan de verdiepingshoogte van de 2^e etage. Doordat de goothoogte hier ergens tussen de 8 en 10 m ligt ontstaat een hoge gevel en een ruime verhoging van de bestaande toegestane goothoogte. De argumentatie voor het overschrijden van de bestaande toegestane goothoogte van 6 m met meer dan 1 m ontbreekt.*

Beantwoording Rho

In de nota zienswijze is op pagina 3 reeds het volgende geantwoord: 'Door een extern en onafhankelijk deskundige op het vakgebied van stedenbouw zijn daarbij, met inachtneming van de ruimtelijke impact op de bestaande omgeving, onder meer maxima gesteld aan de maatvoering. Gelet op de maximaal toegestane hoogtes in de directe omgeving (woningen aan de Schelpweg en Van Voorthuysenstraat 11 meter, aan de Beatrixstraat 9 en 11 meter, evenals de Weverijstraat) is een maximale bouwhoogte van 10 meter met twee accenten tot 12 meter naar onze mening niet onevenredig hoog ten opzichte van de toegestane hoogte.'

De verhoging van de goot en bouwhoogte komt voort uit de wens een opmaat/overgang te maken richting de Beatrixstraat waar de bebouwing 10 m hoog is. Daarom wordt trapsgewijs opgebouwd vanuit de Weverijstraat waarbij eerste een deel met een hogere bouwhoogte, vervolgens een deel met een hogere goot- en bouwhoogte en tenslotte op de hoek een gebouw met weer een iets hogere goothoogte.

Aan de Beatrixstraat wordt een breder profiel gemaakt. De bestaande woningen aan deze straat ter hoogte van de nieuwe bebouwing hebben een hoogte van 6 m.

Langs de Parkwand ontstaat inderdaad een gevel van 12 m hoog ten opzicht van de Beatrixstraat. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden is opgenomen dat het 0-peil wordt berekend vanaf het vloerpeil van de Beatrixstraat. Echter in het ontwerp is het lagere straatpeil van de Schelpweg aangehouden waardoor de bouwhoogte gezien vanaf het park niet boven de 12 m uitkomt maar feitelijk naar het noorden in hoogte afneemt ten opzichte van het maaiveld van het park. Er is wel degelijk een klein accent te zien op de kop van de Schelpweg, maar niet in de vorm van een hoogte-accent maar in de architectonische uitwerking.

De extra hoogte is mede ingegeven door de twee volgende aspecten:

- De verdiepingshoogte van een hedendaags gebouw is over het algemeen hoger dan vroeger het geval was. Hierdoor ontstaat ook een hogere goothoogte en nokhoogte.
- De begane grondvloer langs het park heeft een extra hoge verdiepingshoogte op de begane grond om het bijzondere programma te kunnen accommoderen zoals in de stedenbouwkundige randvoorwaarde #16.

Conclusie

Het ontwerp voor het nieuwe vitaliteitshotel voldoet aan de afzonderlijke stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals deze zijn opgenomen in de stedenbouwkundige visie en ruimtelijke randvoorwaarden (Stegenga) zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 31 mei 2012.

Voor wat betreft de inrichting van het entreegebied aan de Schelpweg kan een nadere ontwerpslag het plan nog versterken. Ons voorstel is om de entree tot de parkeergarage te draaien/spiegelen en de inrit samen met de entree voor voetgangers als voorpleintje te combineren. Hierdoor ontstaat meer afstand richting het bestaande naastgelegen woonblok en worden conflicten tussen laden en lossen en de entree van de garage voorkomen.

**Bijlage 6 Advies 'Reactie op reactie Tonnaer 5 juli 2019 inzake Schelpweg 8' Rho-adviseurs
voor leefruimte d.d. 16-08-2019**

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

11-mei-2020

Advies

Van :
Project : Schelpweg 8 Domburg
Opdrachtgever : Dhr. P. Bommeljé
Datum : 16 augustus 2019
Aan : Dhr. mr. R. Keizer, Haans Advocaten Roosendaal
CC : Dhr. P. Bommeljé
Betreft : Reactie op reactie Tonnaer 5 juli 2019 inzake Schelpweg 8, Domburg



Hierbij bieden wij onze reactie aan op de reactie van Tonnaer, inzake het Vitaliteitshotel in Domburg, Schelpweg 8 van 5 juli 2019. Wij hebben per punt in de reactie van Tonnaer een nieuwe reactie gegeven en daarmee voor de duidelijkheid dezelfde opbouw gehanteerd.

1. Planologische strijdigheid

De planologische strijdigheid is steeds bij elke beoordeling het vertrekpunt geweest. Daarbij is alle relevante informatie bij de aanvraag betrokken. Relevant is het bouwplan waarvoor de afwijking van de bouw- en gebruiksregels werd aangevraagd.

Tonnaer lijkt niet te begrijpen wat er precies is vergund, namelijk toestemming om in strijd met de bouwregels in het bestaande bestemmingsplan op die hoogte en oppervlakte te bouwen. Daarvoor is uiteraard het bouwplan van belang. Dat binnen het bouwplan kamers kunnen worden gesplitst heeft geen invloed op de bouwhoogte of oppervlakte. Enkel op aspecten zoals parkeren. Daarbij is steeds uitgegaan van worst case, dus maximale splitsingen.

2. Bouwmassa

Het bouwplan is inderdaad groter en op plekken hoger dan de bestaande bebouwing. Door dit intensievere grondgebruik ontstaat een schaal en maat die duidelijk een nieuwe wand direct aan het park maakt. Daarbij wordt het park opgeschoond, beter toegankelijk gemaakt en vooral als groene plek beleefbaar gemaakt. De rommelige hoek aan de Beatrixstraat met het parkeerveldje wordt ontwikkeld. Door het nieuwe gebouw ontstaat aan deze zijde een duidelijke begrenzing, ook aan de Beatrixstraat. De hoogte van de nieuwe wand van 12 m hoog ten opzichte van de Schelpweg en de Beatrixstraat past bij een onbebouwde plek als deze, zodat het park aan die zijde afgesloten wordt. Door een dergelijk programma aan de parkrand te plaatsen ontstaat er ook een directe waarde/betekenis van de plek voor het gebouw. Het programma zorgt voor voldoende zicht op het park dat ook weer zorgt voor veiligheid en een vorm sociale controle, dat weer het park ten goede komt.

Het vitaliteitshotel is een duidelijke aanvulling op het aanbod in Domburg. Door de grotere oppervlakten van de kamers en suites en de aangeboden voorzieningen profileert het vitaliteitshotel zich in het hogere segment én voegt een nieuw concept toe aan de identiteit van Domburg als badplaats.

Het argument dat een detonerende massa ontstaat gaat niet op: door de indeling en opdeling van de verschillende geveldelen ontstaat een op de locatie afgestemd gebouw, dat zich voegt in de betreffende straten en heeft het langs elke zijde een op de betreffende straat afgestemde massa. Hierdoor is zeker geen sprake van een monoliet, maar van een afgestemde massaverdeling.

3. Kameroppervlak

Tonnaer is het spoor hier volledig bijster.

Er kan helemaal geen aanvraag 2^e fase worden ingediend voor 100 kamers die voor 3/4^e een oppervlakte van 30 tot 35 m² hebben.

In de vergunning zelf staat dat er minimaal 17 kamers met een oppervlakte van 100 m² moeten zijn en dat de parkeernorm te allen tijde van toepassing blijft. Dit levert beperkingen op voor het maximaal aantal splitsingen, zoals in de ruimtelijke onderbouwing is omschreven.

Uitgangspunt is 33 kamers van 100 m² en 6 van ca 60m². Voor kamers tot 65 m² geldt een parkeernorm van 1 en voor kamers vanaf 65 m² van 1,5.

In de parkeerbalans zaten 8 parkeerplaatsen als buffer voor de splitsingen. Gelet op het memo van Rho d.d. 12 juli jl. zijn dat er waarschijnlijk nog 7.

Dan betekent qua splitsing van kamers de volgende opties:

- 15 kamers van 100 m² splitsen in 30 kamers van 50 m² vereist netto 7,5 extra parkeerplaatsen. In plaats van $15 * 1,5 = 22,5$ heb je er nu immers $30 * 1 = 30$ nodig. Daarmee is het maximale aantal splitsingen beperkt tot 15.
- Als kamers van 100 m² gesplitst worden in 3 kamers van 33 m² dan kan er nog minder gesplitst worden. Per splitsing van 1 naar 3 kamers neemt het netto aantal parkeerplaatsen van 1,5 toe naar 3. Gelet op de ruimte van 7 à 8 parkeerplaatsen zouden dan dus maar maximaal 5 kamers van 100 m² gesplitst kunnen worden in 15 kamers van 33 m².

Kortom, denkbaar is een hotel van:

- 33 kamers van 100 m² en 6 van 60 m².
- 18 kamers van 100 m² en 36 van 50-60 m².
- 28 kamers van 100 m² en 21 van 33 – 60 m².

Een mix is ook denkbaar, maar dat zit altijd tussen de 5 en maximaal 15 splitsingen.

Onmogelijk is dan ook dat er een hotel van 100 kamers wordt aangevraagd waarvan 3/4^e 30 tot 35 m² is. Bij het maximaal aantal splitsingen is de rato van kamers van 100 m² minstens 1/3^e ten opzichte van 2/3^e kamers van 50-60 m² (dus niet 30 a 35). Het maximale aantal kamers komt niet hoger dan 54. Het toont dat Tonnaer maar wat roept.

Daar komt nog bij dat het 4-sterrensegment zo rond de 30 à 35 m² per kamer zit. Dit hotel zit daar met minstens de helft à tweederde van de kamers ruim boven. Zie voor een gedetailleerde uitleg ook: <https://hotelsterren.nl/stercriteria-hotelsterren/>

4. Entree Hotel

Zoals wij reeds in het eerdere advies hebben aangegeven is het uitgangspunt dat, bij de uitwerking, de entree van de hellingbaan wordt omgedraaid ten behoeve van de ruimtelijke en functionele optimalisatie. Hierdoor ontstaan enerzijds geen kruisende bewegingen van laden en lossen en in- en

uitrijdende auto's. Daarnaast ontstaat meer ruimte op het voorplein waar zowel de auto als voetganger een plek op heeft en er dus ook even een auto kan wachten om de garage in te kunnen rijden. Er ontstaat meer overzicht. Laden en lossen kan op eigen terrein plaatsvinden langs de straat. Er is overigens voldoende ruimte om even een bus te parkeren om mensen in- en uit te laten stappen. Er dient inderdaad iets verder uit het muurtje/balustrade van de ingang van de parkeergarage te worden gehalteerd. De rijbaan kan in ieder geval altijd vrijgehouden worden. Taxi's kunnen voor de entree op eigen terrein stoppen. Dit is dan ook niet strijdig met de randvoorwaarden.

Het is overigens ruimtelijk gezien niet efficiënt (of duurzaam) om voor elk soort voertuig een eigen plek in de buitenruimte te bieden, gezien de beperkte tijden dat deze plekken daadwerkelijk gebruikt worden voor bijvoorbeeld laden en lossen (ca. 2 keer per dag voor een korte periode).

Voor minder validen kunnen twee plaatsen worden aangegeven in de parkeerkelder in de directe nabijheid van de lift. Voor fietsen en brommers/scooters is ruimte in de parkeergarage gereserveerd. Op het achterterrein is eventueel ruimte voor het stallen van fietsen op maaiveld. Dit schept dus nog extra mogelijkheden.

Door deze oplossing is er voldoende ruimte voor laden en lossen en bezoekers en het stallen van fietsen en brommers op eigen terrein. De doorstroming en de verkeersveiligheid is daarmee gewaarborgd.

Tonnaer merkt daarnaast op dat de architectonische aspecten niet relevant zouden zijn voor de beoordeling. Hoewel welstand inderdaad een aspect is dat bij de bouwaanvraag getoetst wordt, is het ook een relevant aspect bij het toetsen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden. In randvoorwaarden 5 en 18 staat het letterlijk vermeld. Wanneer wordt getoetst ten aanzien van de aanvaardbaarheid van bouwmassa's, dan is de uitstraling en architectuur van het bouw relevant omdat dit de massaverdeling, kapvormen en de inzet van verschillende materialen (bijvoorbeeld open en gesloten) sterk bepaalt.

5. Massa en kaplandschap

Tonnaer stelt dat in de traditionele omgeving met gebouwen van één en twee lagen met kap een alles overstijgend gebouw wordt gerealiseerd dat geen aansluiting heeft met de omgeving. Daarnaast wordt gesteld dat de dakvlakken, vanwege de goothoogten van de nieuwbouw in verhouding tot de straatbreedten, niet of nauwelijks zichtbaar zouden zijn.

De verhoging van de goot- en bouwhoogte komt voort uit de wens een opmaat/overgang te maken richting de Beatrixstraat waar de bebouwing 10 m hoog is. Daarom wordt trapsgewijs opgebouwd vanuit de Weverijstraat waarbij eerste een deel met een hogere bouwhoogte, vervolgens een deel met een hogere goot- en bouwhoogte en tenslotte op de hoek een gebouw met weer een iets hogere goothoogte aan de ruimte van het park.

Aan de Beatrixstraat wordt een breder profiel gemaakt. De bestaande woningen aan deze straat ter hoogte van de nieuwe bebouwing hebben een goothoogte van 6 m.

In het bestemmingsplan Kom Domburg (vastgesteld op 15-12-2011) is overigens opgenomen dat de op de kaart aangegeven goothoogte met maximaal 5 m mag worden overschreden bij hoofdgebouwen. Dit betekent dat er aan de overzijde van de Beatrixstraat een bouwhoogte van maximaal 11 m is toegestaan. Ook aan de Weverijstraat mag er zo op delen tot 11 m hoog worden gebouwd. Dit betekent dat er slechts op de plekken waar accenten van 12 m mogen worden gerealiseerd er slechts één meter hoger wordt gebouwd. De rest van het bouwplan voegt zich daarmee in de mogelijkheden die het bestemmingsplan rond de locatie biedt of is zelfs iets minder hoog (10 m).

Langs de Parkwand ontstaat een gevel van 12 m hoog ten opzicht van de Beatrixstraat. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden is opgenomen dat het 0-peil wordt berekend vanaf het vloerpeil van de Beatrixstraat. Echter in het ontwerp is het lagere straatpeil van de Schelpweg aangehouden waardoor de bouwhoogte gezien vanaf het park niet boven de 12 m uitkomt maar feitelijk naar het noorden in hoogte afneemt ten opzichte van het maaiveld van het park. Er is wel degelijk een klein accent te zien op de kop van de Schelpweg, maar niet in de vorm van een hoogteaccent maar in de architectonische uitwerking.

Daarnaast kan niet worden gezegd dat het vitaliteitshotel 4 lagen heeft. Het zijn er 3, waarvan de derde laag voor het grootste deel een flauwe kapconstructie betreft.

De extra hoogte is mede ingegeven door de twee volgende aspecten:

- De verdiepingshoogte van een hedendaags gebouw is over het algemeen hoger dan vroeger het geval was. Hierdoor ontstaan ook een hogere goothoogte en nokhoogte.
- De begane grondvloer langs het park heeft een extra hoge verdiepingshoogte op de begane grond om het bijzondere programma te kunnen accommoderen zoals in de stedenbouwkundige randvoorwaarde is aangegeven.

Waar Tonnaer meent dat uit de randvoorwaarden maximaal 2 lagen volgt moet randvoorwaarde 17 nog eens goed worden gelezen, daar staat begane grond + 2 lagen = 10 meter. De kap is vanuit oogpunt welstand bovendien gewenst. Randvoorwaarden 7 & 8 spreken over een bouwlaag op de begane grond en 'verdiepingen' in meervoud voor hotel/gastenkamers. Sowieso 3 bouwlagen dus met voorkeur voor een kap i.p.v. een plat dak. Aan alles wordt voldaan.

Door de zorgvuldige opbouw is er dan ook zeker geen sprake van een monoliet of dissonant in het straatbeeld.

Ervaring daklandschap

De dakvlakken van de nieuwe bebouwing zullen voor het grootste deel wel degelijk te zien zijn. Juist door het open werken van het park ontstaat ruimte en overzicht. Hierdoor is ondanks de wat hogere goothoogte de bijzondere kapvorm goed zichtbaar. Het profiel van de Schelpweg is ter plaatse van de kop van het nieuwe gebouw ruim genoeg om de dakvlakken te ervaren.

Voor de Beatrixstraat geldt dat de dakvlakken zichtbaar zijn wanneer men door de straat kijkt, in de langsrichting. Door de kopgevels is het kappenspel juist goed zichtbaar en doet het mee in de opbouw van de verschillende kappen in de directe omgeving.

Het is inderdaad zo dat wanneer men in de Beatrixstraat niet in de langsrichting, maar direct voor het gebouw kijkt, de achterliggende kappen niet of nauwelijks zichtbaar zullen zijn. Echter door de kopgevels ontstaat er juist een gevarieerd daklandschap dat qua maat en schaal is afgestemd op de straat, hier is in het ontwerp juist veel aandacht aan besteed.

De Weverijstraat heeft inderdaad een zeer smal profiel. Waardoor van de panden met twee lagen en een kap het dakvlak niet zichtbaar zijn, ook van de bestaande panden in de straat niet. Wat in deze straat het daklandschap tekent zijn de verschillende kaprichtingen en de variatie in goothoogten. Hierdoor beleeft men wanneer men door de straat kijkt wel een duidelijk gevarieerde opbouw en hier en daar zicht op dakvlakken. De nieuwe bebouwing in deze straat voegt zich in dit beeld door kleine hoogteverschillen en zicht op het nieuwe zijdakvlak.

Het daklandschap is overigens na zeer intensief overleg en op uitdrukkelijke wens van welstandcommissie tot stand is gekomen. Van heel dichtbij voegt het wellicht nauwelijks wat toe, maar er is juist rekening gehouden met het zicht op het gebouw van grotere afstand, zelfs vanaf de duinen. Het is dan ook een weloverwogen advies geweest, kijkend naar de gehele omgeving en niet slechts vanuit het standpunt van een individu.

Door de variatie in hoogte, oplopende massa, kapvormen en geveldelen dragen de daken stedenbouwkundig dus wel degelijk bij aan het ruimtelijk beeld. Zo wordt voldaan aan de kwaliteitsdoelen ten aanzien van daklandschap en inpassing.

6. Daklandschap / bouwmassa

Hiervoor verwijzen wij naar het antwoord onder 5.

7. Bevoorrading etc.

Hiervoor verwijzen wij naar het antwoord onder 4.

8. Stikstof

Om te beginnen is er voor de luchtkwaliteit in de ruimtelijke onderbouwing een berekening gemaakt op basis van richtlijnen van de overheid en daar kwam uit dat die niet in betekenende mate verslechterd, zodat verder onderzoek niet vereist is. Voor de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden is een Aeriusberekening aangeleverd waaruit blijkt dat de waarden onmeetbaar klein zijn zodat schade aan de natuur daar is uitgesloten. Bovendien valt de berekende verkeersaantrekkende werking in het niet bij de bestaande verkeersafwikkeling aldaar, terwijl het plan ervoor zorgt dat er 20 parkeerplaatsen van de Beatrixstraat naar de parkeergarage verplaatst worden waardoor die automobilisten niet meer door de Weverijstraat en Beatrixstraat, maar alleen door de Schelpweg rijden.

9. Parkeerberekening

Als beantwoording verwijzen wij naar het memo van Rho d.d. 12 juli 2019 waarin de verkeerssituatie nog eens kritisch tegen het licht is gehouden.

10.

Zie beantwoording onder 4.

11. Behoud KPN kantoor

Het gebouw heeft geen enkele beschermde status. Het is dus een afweging van de gemeenteraad geweest die vorm kreeg in de stedenbouwkundige randvoorwaarde dat het gebouw mocht worden gesloopt als het niet kon worden hergebruikt in het plan. De afweging die het college moest maken is of dat voldoende is onderbouwd en gemotiveerd. Het is in de voorfase wel bekeken, maar er moest al snel worden geconcludeerd dat het huidige gebouw gewoonweg onbruikbaar was voor hergebruik als hotel. Zowel de schaal, de indeling, de functie van kantoor en de bouwconstructie lenen zich niet voor een modern vitaliteitshotel met toekomstwaarde.

12. Groenelementen

Het plan leidt niet tot wezenlijk verlies aan groenelementen aan de parkzijde. De bestaande bestemmingsgrens aan het park is nagenoeg de uiterste gevellijn. Langs de rand van de Beatrixstraat verdwijnen inderdaad enkele groene elementen rond parkeervoorziening, maar deze waren in het verleden reeds bestemd voor woondoeleinden.

Door de ontwikkeling van het gebouw aan de Beatrixstraat ontstaat echter een ruimtelijk logisch en kwalitatief afgerond blok aan deze zijde. Gelet op de functie, afstand, schaal en de ligging aan de rand van het stadscentrum is onevenredige hinder uitgesloten.

13. Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Het ontwerp is gebaseerd op de stedenbouwkundige uitgangspunten zoals destijds opgesteld door Stegenga. Hierin is reeds duidelijk dat het gebouw meer ruimte kon innemen dan het bestaande PTT gebouw.

Er is in de ruimtelijke randvoorwaarden reeds sprake van een haakvormig complex dat zich naar het park richt én zich aan de Beatrixstraat presenteert om het bouwblok zorgvuldig en duidelijk af te ronden.

Slechts een klein deel heeft een hogere bouwhoogte van 12m. De overige delen zijn inderdaad hoger dan het bestaande gebouw, maar niet hoger dan de mogelijkheden in het bestemmingsplan.

Ruimtelijk gezien is dit aanvaardbaar door de zorgvuldige opbouw met oplopende hoogte vanaf de Weverijstraat naar het park. De afstand van het bouwdeel langs het park tot de woningen aan de Weverijstraat wordt in principe niet kleiner. De lijn van de bestaande achtergevel wordt niet overschreden.

Het gebouw is inderdaad geen copy of verwijzing naar het bestaande pand, maar een nieuwe toevoeging met een eigen karakter en uitstraling passend in maat en schaal van dit deel van Domburg en functionele aanvulling binnen de identiteit van badplaats Domburg. Alleen het lagere deel (wellness) wordt iets naar binnen gebouwd. Echter in het bestemmingsplan waren er reeds extra mogelijkheden voor erfbebouwing. Het bouwvlak was niet geheel benut.

Zoals al eerder gezegd is door de massaverdeling en gevelopbouw geen sprake van een monoliet, maar een stevig doch zorgvuldig ingepast gebouw. Door de relatief grote ruimte in het blok en de afstand tot de bestaande woningen aan de Weverijstraat is de voorgestelde bouwhoogte passend.

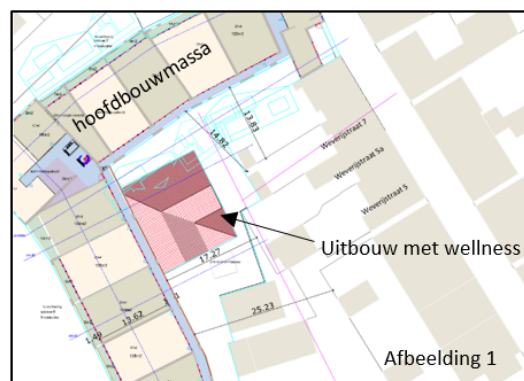
14. Bouwhoogte

De stelling van Tonnear ten aanzien van de bouwhoogte van 3 lagen met een vierde laag onder de kap gaat niet op. Het betreft een gebouw met 3 bouwlagen waarvan een deel van de derde laag onder de kap is ondergebracht. De stelling zou dus moeten zijn: het is een gebouw van 2 lagen met een derde laag onder de flauwe kappen of platte delen. Er wordt dus voldaan aan de stedenbouwkundige uitgangspunten.

15. Afstand

Ten aanzien van de reactie op de bouwmassa zie de beantwoording onder punt 5.

De kortste afstand van de nieuwe hoofdbouwmassa, die bestaat uit verschillende bouwlagen, tot aan de perceelsgrens van bezwaarmakers bedraagt ten minste circa 14 meter (zie afbeelding 1). Onderdeel van het bouwplan is een wellnessruimte, maar die wordt gebouwd in 1 bouwlaag met lage kappen (zie afbeelding 2) en is daarmee ruimtelijk-stedenbouwkundig veel minder van betekenis.



In vergelijking tot de mogelijkheden uit het oorspronkelijke bestemmingsplan betekent dit dat er inderdaad hoger mag worden gebouwd, maar dat er wel met meer afstand tot de erfgrans van aanliggende tuinen moet worden aangehouden. De wand gericht op de binnenzijde van het blok is bewust de zijde met entrees, zonder verblijfsruimten. Dit betekent dat ten aanzien van privacy van andere woningen in het blok rekening is gehouden met de verblijfsfuncties van bestaande woningen aan de binnenzijde van het blok. Die van het hotel zijn juist allemaal aan de buitenzijde geplaatst. Er is dan ook wel degelijk rekening gehouden met de aanliggende woningen en tuinen. Gelet op de functie, afstand is onevenredige hinder uitgesloten.



16. Domburgs DNA

Het Domburgs DNA omvat verschillende aspecten. Het zijn enerzijds de kleine panden met kappen én anderzijds de prominentere grandeur van badhotels. Het omvat alle verschillende aspecten van een badplaats met een unieke combinatie van natuur, cultuur en gezondheid-wellness, waaronder een ruim aanbod aan diverse badfaciliteiten en overnachtingsmogelijkheden. Het omvat ook vernieuwende ideeën en concepten om mee te gaan in de tijd zonder het oude geweld aan te doen. Juist dit is in het ontwerp opgenomen. Het vitaliteitshotel biedt faciliteiten die een aanvulling zijn voor Domburg in een stedenbouwkundige en architectonische uitwerking die het kleinschaligere Domburg verbindt met de grandeur van de luxere badhotels. Juist door de opbouw van het plan worden de kleinere schaal en de grotere schaal verbonden en ontstaat een logische en tevens vernieuwende inrichting, die dankzij een moderne vormgeving met verwijzingen naar de schaal van woonstraten de brug slaat naar het oude. Het gebouw is bewust geen copy of historiserend ontwerp, maar een nieuwe toevoeging met een eigen uitstraling passend in maat en schaal van dit deel van Domburg en een functionele aanvulling binnen de identiteit van badplaats Domburg.

17. Uitstraling en waterberging

In tegenstelling tot hetgeen Tonnaer beweert zal het gebouw geen nagenoeg identieke uitstraling krijgen. De verschillende wanden aan de verschillende straten zijn elke apart behandeld en hebben hun eigen uitwerking en uitstraling. Wel is het zo dat er bewust gekozen is voor een duidelijke verwantschap tussen de verschillende onderdelen zodat het hotelcomplex als geheel en functie herkenbaar is zoals ook in de stedenbouwkundige randvoorwaarden is verwoord. Het gebouw heeft duidelijk luwere zijden aan de binnenkant. Hier zijn de entrees naar de kamers gedacht. Balkons en terrassen (verblijfsruimten) liggen juist aan de buitenzijde (park en straatzijde).

Tonnaer maakt zich zorgen over de waterberging. Het aspect waterberging staat nergens in de randvoorwaarden. Alleen randvoorwaarde 9 heeft het over het scheiden van vuilwater en hemelwater. Dat wordt gedaan. Voor het overige verwijzen wij naar de waterparagraaf in de Ruimtelijke onderbouwing en de eerdere reactie van Dhr. mr. R. Keizer op de beroepschriften (waterschap was bijvoorbeeld akkoord).

18. Park

In tegenstelling tot de gedachtengang van Tonnear is het uitgangspunt juist dat door het opwaarderen van het groen en het openwerken van het park er meer gebruiksmogelijkheden worden geboden voor verschillende doelgroepen en dat er vanuit de buurt dan ook meer gebruik kan worden gemaakt van deze bijzondere groene plek. Het zichtbaar en toegankelijk maken van het groen heeft niet als doel een soort stadspark te maken maar juist de bestaande bijzondere kwaliteiten zichtbaar te maken als cadeautje voor de buurt met meer dan gemiddelde kwaliteit en fraaie architectuur aan de parkrand.

De inspanning tot het opwaarderen van het park is wel degelijk geborgd in de anterieure overeenkomst met de gemeente die in het procesdossier zit.

Bijlage 7 Onderbouwing ladder voor duurzame verstedelijking, Rho adviseurs voor leefruimte d.d. 28-11-2018

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Behoort bij besluit van
burgemeester en wethouders van
Veere van
mij bekend, 11-mei-2020
coördinator cluster vergunningen

Gemeente Veere

Vitaliteitshotel Schelpweg 8 Domburg

onderbouwing ladder voor duurzame verstedelijking

identificatie

projectnummer:
44001569.20181546

datum:
28-11-2018 rev.

projectleider:

opdrachtgever:
B's Holding B.V.

auteur(s):

Inhoud

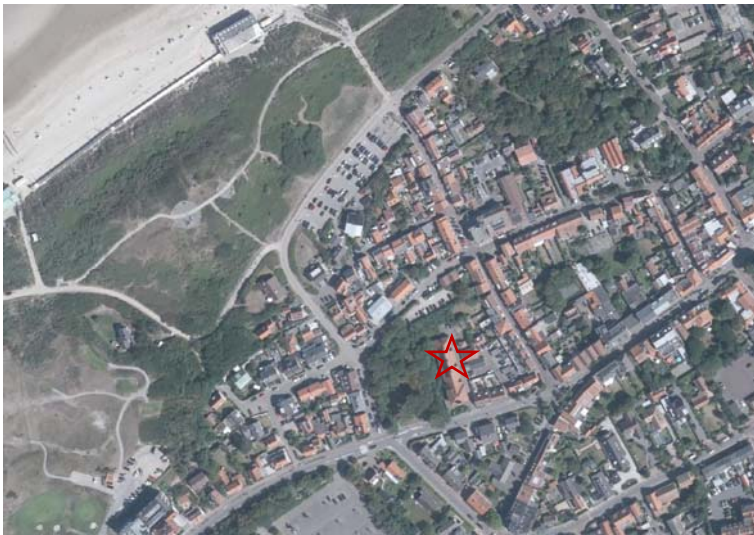
1. Inleiding	3
1.1. Initiatief	3
1.2. Programma	4
1.3. Waarom toetsing aan de ladder?	4
1.4. Leeswijzer	5
2. Beschrijving behoefte	7
2.1. Relevante regio	7
2.2. Beleid	8
2.3. Trends en ontwikkelingen	9
2.4. Analyse hotelmarkt Domburg	11
3. Conclusie	15

1. Inleiding

3

1.1. Initiatief

B 's Holding BV heeft het voornemen om een vitaliteitshotel te realiseren op de locatie Schelpweg 8 in Domburg. Het betreft het perceel van een voormalige KPN telefooncentrale aangevuld met percelen aan de Beatrixstraat en Weverijstraat.



Figuur 1.1 Globale ligging projectgebied



Figuur 1.2 Foto voorzijde KPN-gebouw Schelpweg 8 (bron: google street view)

1.2. Programma

Het project gaat uit van een hotel in het 4-sterren segment, gericht op toeristisch bezoek, met 39 opdeelbare suites, die te verhuren zijn als meerdere zelfstandig te gebruiken hotelkamers. Het maximaal aantal te verhuren units wordt bepaald door de parkeercapaciteit.

In het hotel worden de volgende bijbehorende functies gerealiseerd:

- ondergrondse parkeergarage met 117 parkeerplaatsen;
- entree en ontvangst (receptie, lobby) met een omvang van circa 140 m²;
- horeca (restaurant, keuken, themaruimten) met een oppervlakte van circa 400 m²;
- wellnessvoorziening van circa 600 m².

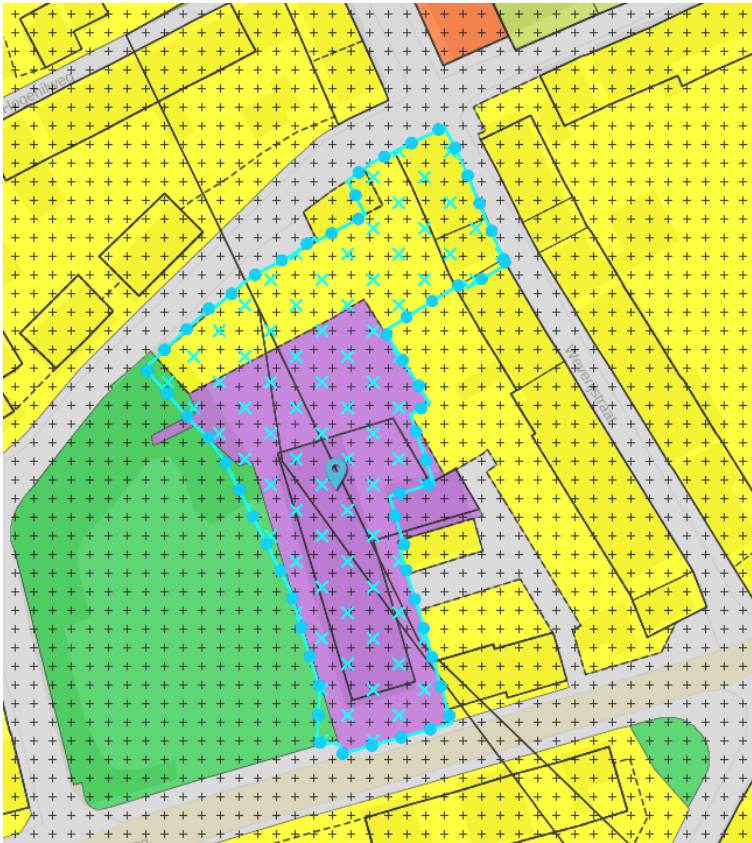


Figuur 1.3 Footprint

De in het project opgenomen hoogwaardige wellnessvoorziening is gericht op gezondheid, vitaliteit en ontspanning. Deze voorziening bestaat tenminste uit een zwembad, sauna's, fysioruimte en beautysalon. Gestreefd wordt naar een integratie van horeca en wellness. Deze voorzieningen dragen tevens bij aan de kwaliteitsverbetering van het tegenoverliggende hotel Bommeljé met dezelfde eigenaar en boekingssysteem.

1.3. Waarom toetsing aan de ladder?

Het plangebied is in het bestemmingsplan 'Kom Domburg' grotendeels bestemd als Bedrijf (B) en deels als Wonen (W). Een hotel is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. Daarom wordt een omgevingsvergunning verleend op basis van de uitgebreide Wabo procedure. In dat geval is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk.



Figuur 1.4 Projectgebied en geldend bestemmingsplan (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, moeten worden getoetst aan Artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking). Doel van deze ladder is het bevorderen van een zorgvuldig ruimtegebruik. Het toevoegen van een hotel wordt op deze locatie gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. In dat geval moet de behoefte worden beschreven.

1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de behoefte. Als basis hiervoor zijn de specifieke vraag, trends en ontwikkelingen en het aanbod in de relevante regio geanalyseerd en is gebruikgemaakt van het relevante achterliggende beleid en onderzoek dat in opdracht van de gemeente is uitgevoerd.

Vervolgens is de ontwikkeling in hoofdstuk 3 getoetst aan de ladder en zijn conclusies getrokken.

2. Beschrijving behoefte

2.1. Relevante regio

Toeristen die in een hotel aan de Zeeuwse kust willen overnachten, zoeken naar een bestemming die bij voorkeur op loopafstand van het strand ligt. Dit is in Walcheren op enkele plekken mogelijk.

Domburg wordt in toenemende mate ook primair als bestemming gekozen, gelet op de officiële badstatus. Van Domburg als badplaats met een officiële status mag je verwachten dat er ook voldoende luxe overnachtingsmogelijkheden en bijbehorende voorzieningen zijn. Tot zijn op dit moment slechts twee 4 sterrenhotels beschikbaar. Hotelplannen buiten Domburg kunnen geen invulling geven aan de behoefte om Domburg uit te laten groeien tot chique kuuroord.

Het relevante onderzoeksgebied voor het Vitaliteitshotel is daarom in dit geval Domburg, op loopafstand van het strand. Maximaal 10-15 minuten wordt in dit onderzoek als acceptabele loopafstand gezien.



Figuur 2.1 Ligging en relevante regio (zoekgebied Zeeuwse Kust Walcheren, primair zoekgebied badplaats Domburg)

Conclusie

Het primaire marktgebied is Domburg. Het huidige aanbod aan viersterrenhotels in Domburg is beperkt.

2.2. Beleid

De beleidsmatige behoefte aan meer luxe hotels met bijbehorende voorzieningen blijkt uit onderstaande beleidsstukken.

Structuurvisie gemeente Veere 2025 (2012)

Zuinig en verantwoord duurzaam ruimtegebruik is het uitgangspunt en kwaliteitsverbetering vindt primair plaats door herstructurering, opwaardering of transformatie. Andere belangrijke kaders voor de ontwikkeling voor de verblijfsrecreatieve sector zijn integrale structuurversterking, duurzaamheid, nichemarkten en jaarrondexploitatie (Vier seizoenen kust). In de structuurvisie staat Domburg beschreven als badplaats met bijzondere allure, uitstraling en internationale faam. Met de Badstatus blijft Domburg bepalend voor het toeristisch gezicht van de gemeente Veere. Commerciële, toeristische en dienstverlenende voorzieningen zijn rijkelijk aanwezig. Domburg speelt actief in op enkele toekomstige toeristische ontwikkelingen, zoals wellness, gezondheid en ontspanning.

Bad Domburg: Zeeuwse wellness en vitaliteit met internationale allure (2011)

Het project “Badstatus Domburg” heeft als doelstelling om Domburg een krachtige impuls te geven en op de kaart te zetten als een gekwalificeerde vitaliteit- en wellnessdestinatie door het verkrijgen van erkenning en het behalen van de badstatus. Domburg kan uitgroeien van een klassiek badverblijf naar een eigentijdse oase aan zee waar vitaliteit, wellness en gezondheid hoogwaardig en professioneel aangeboden worden.

Achterliggend doel is het ontwikkelen van een eigentijdse en hoogwaardige vorm van toerisme dat een nieuwe bestedingsimpuls geeft via nieuwe doelgroepen en jaarrond toerisme. Ten aanzien van wellness wordt gesteld dat het op ontspannen en aangename wijze inspelen op lichaamscultuur en het werken aan preventie aandachtspunten zijn voor een groeiende groep bezoekers, nationaal alsook internationaal.

Om de badstatus te kunnen behalen dient aan tien criteria te worden voldaan, vastgesteld door de European Spa Association (ESPA) en de Deutsche Heilbäder Verband. Deze 10 criteria zijn:

1. Gebruik van natuurlijke middelen van het landschap, de cultuur en het klimaat;
2. Toepassing met plaatsgebonden “Heilmittel”;
3. Ligging in een aantrekkelijke natuurlijke omgeving;
4. Medische en therapeutische benadering;
5. Infrastructuur aangepast als vitaliteits- en gezondheidscentra;
6. Beproefde concepten van de badcultuur zoals Kneipp, Felke, Thalasso, zeebaden;
7. Hoge kwaliteit van diensten en service;
8. De locatie staat symbool voor een positief leven, zinnelijkheid en genot, levensvreugde en lifestyle;
9. Programma’s en behandelingen afgestemd op het individu;
10. De mogelijkheid voor sociale contacten en ontspannende activiteiten.

De European Spa Association (Espa) heeft Domburg het kwaliteitskeurmerk in maart 2014 verleend.

Stedenbouwkundige visie (2012)

Door de gemeente Veere is een stedenbouwkundige visie met ruimtelijke randvoorwaarden voor de projectlocatie (Herontwikkeling locatie KPN-gebouw Domburg) opgesteld, die op 31 mei 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het bouwplan past binnen de stedenbouwkundige uitgangspunten.

Conclusie

Realisatie van het hotelcomplex draagt positief bij aan de “Badstatus Domburg”. De realisatie van het hotelcomplex draagt bij aan enkele badstatus-criteria door actief in te zetten op gezondheid, wellness en vitaliteit. Door het hotel te combineren met genoemde wellnessvoorzieningen wordt aangesloten bij de doelstelling van dit project, waarbij Domburg een chique badplaats moet worden.

2.3. Trends en ontwikkelingen

Hotels

Uit onderzoek van Horwath HTL blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad van hotels in Nederland in 2017 is gestegen tot 76,8%. De bezettingsgraad in het 4 en 5 sterrensegment is ook gestegen.

	2016	2017	2018 Prognose
Nederland	73,9%	76,8%	77,8%
Provincies	68,4%	71,2%	72,8%
Driesterren	75,7%	77,9%	78,6%
Viersterren	73,7%	76,5%	77,6%
Vijfsterren	70,5%	75,5%	76,5%

Figuur 2.2 Ontwikkeling bezettingsgraad (Horwath HTL, 2017)

Inmiddels is bekend dat de bezettingsgraad in 2018 naar verwachting uitkomt op 78,7%, een absoluut record (HOSTA 2018).

Over de hele linie is een stijging te zien in zowel bezettingsgraad als gemiddelde kamerprijs.

	2016	2017	2018 Prognose
Nederland	€ 107	€ 113	€ 117
Provincies	€ 88	€ 91	€ 94
Driesterren	€ 91	€ 98	€ 102
Viersterren	€ 104	€ 109	€ 113
Vijfsterren	€ 212	€ 216	€ 223

Figuur 2.3 Ontwikkeling kamerprijzen Nederlandse hotels (Horwath HTL, 2017)

De verwachting van de gemiddelde kamerprijs is dat deze op 116 euro uitkomt (HOSTA 2018).

Voor 2019 verwacht nog 48% van de hoteliers dat de bezettingsgraad verder stijgt, terwijl 45% uitgaat van een stabilisatie en slechts 7% een daling verwacht. Ook voor 2019 verwacht echter circa 88% van de hoteliers dat de prijzen verder zullen stijgen. Voor 2019 verwacht Horwath dat de bezettingsgraad licht stijgt of stabiliseert, bij een prijsstijging van circa 3%.

De sterkste groei wordt verwacht in het toeristisch individuele segment (Horwath, HOSTA 2017). Domburg is vooral een toeristische bestemming.

Leisure

Uit onderzoek van NRIT Media blijkt dat de vrije tijd onder meer in het teken staat van de geniet-economie en retro-grenzen.

Geniet-economie

Genieten is weer helemaal terug in de vrije tijd. Nu de economische crisis is, is het genieten volop terug. Samen zijn, doen en denken lijkt een belangrijke rol te hebben in de vrije tijd. Het aanbod van vrijetijdsactiviteiten blijft groeien, waarbij vernieuwende concepten zoals break-in rooms (als tegenhanger van escape rooms) of belevingen met storytelling de innovatie tonen. Waar fysiek shoppen op zijn retour lijkt, werken winkel- en stadscentra steeds meer aan de RED-methode. Dit is de combinatie

van Retail (winkels met iets extra), Entertainment (evenementen, attracties of andere trekkers van bezoekers) en Dining (leuke plekken om te eten en drinken). De huidige consument is kritisch en kiest een steeds hoger kwaliteitsniveau. Aan de andere kant is ook de charme van kleinschaligheid, simpel en basic een succesfactor. Samen en live beleven zijn door de digitalisering het belangrijkste doel van onze vrijetijd. Net als het bevestigen van onze lifestyle.

Retro-grenzen

Na de jarenlange globalisering lijken grenzen weer retro te zijn. We zijn meer geneigd om ons voor vrije tijd binnen onze eigen landsgrenzen te oriënteren. De Engelsen begonnen met deze trend door de Brexit. Zij gaan nu meer in eigen land op vakantie. De verkiezing van Donald Trump lijkt ervoor te zorgen dat ook wereldspeler USA dit gaat doen. In Nederland blijven we eveneens meer genieten in eigen land. We beschikken over de beste leisure-infrastructuur van de wereld. Veel, veilig en dichtbij genieten zijn weer terug. De trend van lokalisering blijft succesvol. Economisch is de gastvrijheidsindustrie een belangrijke economische pijler met 69 miljard euro omzet.

Economische groeiverwachting

De economie in Nederland groeit. Voor 2018 gaat het CPB uit van een economische groei van 2,8 procent. In 2019 zal de economie naar verwachting met 2,5 procent groeien.

Trends en ontwikkelingen hotelsector

Landelijk gezien wordt een stijgende vraag naar hotelovernachtingen verwacht (Rabobank Cijfers en Trends, 2018). Een deel van deze groei zal worden opgevangen door uitbreiding van het aanbod. Het andere deel zal resulteren in groei van de bezettingsgraden. Ook op de langere termijn wordt een groei verwacht. De actuele ontwikkelingen in de hotelbranche zijn als volgt samen te vatten:

- Het aantal overnachtingen stijgt door enerzijds de groei van het inkomende toerisme en anderzijds doordat ook Nederlanders meer overnachtingen boeken.
- Er zijn grote regionale verschillen in zowel aantallen als prestaties. Deze worden veroorzaakt doordat de ene regio meer te bieden heeft op het gebied van toerisme en zakelijke activiteiten dan de andere.
- 'Pricing' en beleving worden steeds belangrijker. De consument van nu wil een kwalitatief zo goed mogelijk product tegen een zo scherp mogelijke prijs.
- Hotels worden steeds groter. Dit als gevolg van de noodzakelijke investeringen.
- Er worden steeds meer overnachtingen geboekt via Airbnb. Hiermee wordt dit platform een geduchte concurrent voor de traditionele hotels.
- Reviews zijn in de afgelopen jaren steeds belangrijker geworden in het boekingsproces. Consumenten zijn geneigd om hier hun boekingsbeslissing van af te laten hangen.
- Verder is het verduurzamen van vastgoed van groot belang binnen de hotellerie, met name omdat het energieverbruik relatief hoog is ten opzichte van andere typen vastgoed. Nieuwe hotels worden steeds duurzamer gebouwd. Dit betekent dat bij nieuw- of verbouw altijd rekening dient te worden gehouden met de laatste ontwikkelingen op het gebied van duurzaam vastgoed.

Conclusie

De ontwikkeling van een hotel in het leisure-gebied Domburg sluit aan op de actuele trends en ontwikkelingen. De verwachting is dat het aantal bezoekers dat wil overnachten – zal toenemen. Gelet op de economische groeiverwachting en de trend van meer genieten in eigen land, zal de toeristische vraag toenemen.

2.4. Analyse hotelmarkt Domburg

In 2017 heeft de gemeente Veere onderzoek uit laten voeren door ZKA naar de regionale behoefte aan hotels in de gemeente Veere (zie separate bijlage). In dit onderzoek is ook de hotelmarkt in Domburg onderzocht. In de kern Domburg spelen diverse hotelinitiatieven. Het gaat zowel om initiatieven bij bestaande hotels als om de vestiging van nieuwe hotels (waaronder het Vitaliteitshotel). In het onderzoek van ZKA is onderzocht wat de marktruimte is aan extra hotelkamers op de middellange termijn (5 a 7 jaar).

Bestaand aanbod

In 2016 telde de gemeente Veere 48 hotels/pensions (exclusief B&B's). Deze hotels beschikken over 1.211 kamers en 2.818 bedden. Gemiddeld beschikt een hotel in de gemeente Veere over 25 kamers. Het landelijke gemiddelde komt uit op 36 kamers per hotel. Exclusief Amsterdam/Schiphol is dit 29 kamers. Binnen de gemeente Veere zijn de meeste hotels in Domburg gesitueerd (17 hotels met circa 500 kamers en 1.100 bedden). Het aanbod bestaat uit veel familiehotels. Vanuit kwalitatief oogpunt wordt geconcludeerd dat het 2- en 3- sterren segment in de gemeente Veere relatief groot is (57%). Deze verdeling is ook waarneembaar in Domburg.

	Veere	Zeeland	Nederland
1 ster	2%	3%	2%
2 sterren	13%	7%	5%
3 sterren	44%	37%	29%
4 sterren	33%	37%	46%
5 sterren	0%	0%	5%
geen classificatie	8%	16%	14%

Figuur 2.4 Sterrenverdeling gemeente Veere, Zeeland en Nederland (% van totaal aantal kamers; ZKA, 2017)

Binnen Domburg zijn op dit moment twee viersterrenhotels beschikbaar: Hotel Bommelje (69 kamers, van dezelfde eigenaar) en Badhotel Domburg (116 kamers).

Plannen

In juni 2017 waren er in Domburg plannen voor het toevoegen van 234 kamers. In het onderzoek van ZKA (2017) is het planinitiatief van het Vitaliteitshotel (KPN-locatie) meegenomen als 'harde planvoorraad'.

	Capaciteit (kamers)		Sterren	
	Huidig	Plan	Huidig	Plan
<u>Uitbreidingsplan</u>				
Hotel The Wigwam	35	75	3	4
Hotel Duinlust	24	23	2	4
Hotel Bosch en Zee	17	42	3	4
Hotel Zonneduin, Noordzee en Nehalennia ¹¹	70	150	2-3	4
<u>Nieuw hotel</u>				
Hotel 'Brouwerijweg 41'	0	50	n.v.t.	4
Transformatie KPN-gebouw	0	40-45	n.v.t.	4
Totaal	146	380		

Figuur 2.5 Overzicht plannen Domburg (ZKA, 2017)

Uit bovenstaande figuur blijkt dat alle uitbreidingsplannen een kwaliteitsimpuls beogen. Alle hotels met uitbreidingsplannen zijn nu met 2 of 3 sterren geclassificeerd en willen de stap naar 4 sterren maken. Om in een vergelijkbaar segment te komen als de huidige viersterrenhotels, is het toevoegen van wellness noodzakelijk.

Naast de uitbreidingsplannen zijn er twee plannen voor nieuwvestiging: Brouwerijweg 41 (50 kamers) en de transformatie van het voormalige KPN gebouw (40-45 kamers). Inmiddels is duidelijk dat op de locatie van het KPN-gebouw iets minder kamers worden gerealiseerd (39). Ook bij The Wigwam en Bosch en Zee worden iets minder kamers toegevoegd, namelijk 34 en 14 in plaats van 40 en 25.

Hotel	Toevoeging kamers	Toevoeging 4* segment
The Wigwam	34	69
Duinlust	-1	23
Bosch en Zee	14	0. Bij Bosch en Zee heeft al vernieuwing plaatsgevonden, maar wordt geen wellness gerealiseerd.
Zonneduin, Noordzee en Nehalennia	Minder dan 80, inschatting hooguit 50.	Minder dan 150, inschatting 50. Bij Nehalennia is wel sprake van vernieuwing, maar wordt geen wellness gerealiseerd. De plannen van Zonneduin en Noordzee zijn nog niet bekend.
Brouwerijweg 41	50	50 Van dit idee is nog geen uitgewerkt initiatief bekend.
KPN-gebouw (Vitaliteitshotel)	39	39
Totaal	Circa 186	Circa 230

Figuur 2.6 Update hotelplannen Domburg, november 2018

Voor de transformatie van de voormalige KPN locatie tot 4 sterrenhotel met restaurant en wellness zijn de exploitant en investeerder bekend en betrokken bij het onderzoek.

Bezettingsgraad

De initiatiefnemers hebben vanuit hun marktperceptie behoefte aan uitbreiding en kwaliteitsverbetering. De uitbreidingsplannen zijn dan ook gericht op een toekomstbestendige exploitatie. ZKA concludeert dat de gemeente Veere in de kustregio een toeristisch hoogwaardige identiteit heeft. Op basis van de hotelenquête vindt 93% van de hotelvraag in de gemeente Veere door toeristen plaats. De zakelijke individuele vraag en de meerdaagse bijeenkomstenmarkt vertegenwoordigt 7% van de hotelvraag. Door de ligging aan de kust is in het marktgebied de toeristische vraag gemiddeld genomen ook groter dan het landelijke gemiddelde. Dit is terug te zien in het marktfunctioneren. Op basis van de landelijke en provinciale vraag-aanbodcijfers komt de gemiddelde bedbezetting in Nederland en de provincie Zeeland op respectievelijk 47% en 44%. Op basis van de hotelenquête is de bezetting van de hotels in de gemeente Veere relatief hoog. De gemiddelde kamerbezetting komt uit op 64% uitgaande van de gemiddelde openingsstelling van 340 dagen. Omgerekend naar 365 dagen per jaar resulteert dit in een gezonde gemiddelde kamerbezetting van bijna 60%.

De kamerbezetting van hotel Bommeljé is op jaarbasis met 72% bovengemiddeld. In het seizoen is het hotel vaak uitverkocht.

Marktruimte

De marktruimte is onder meer afhankelijk van de groeicijfers in de toeristische sector. ZKA heeft voor korte hotelvakanties een groei berekend van 4,5% tot 2020. Landelijk is deze groei geprognosticeerd op 4%. Het goede functioneren van de huidige hotelmarkt is de reden voor een dergelijke groei. De hoge bezetting en de aanbodtekorten in de gemeente (op bepaalde momenten) laten dit zien. Een bovengemiddelde groei is vanuit de huidige markt realistisch om de potentiële vraag te bedienen. Domburg en de andere kernen van de gemeente Veere hebben een sterk verblijfsrecreatieprofiel. Deze kustregio trekt binnen- en buitenlandse gasten aan, waarbij de kernen een eigen gezicht hebben. Voor

Domburg is dit van oudsher het relatief hoge segment. Op basis van de marktontwikkelingen heeft ZKA de marktruimte berekend. In de gemeente Veere komt de groei uit op respectievelijk circa 75.000 overnachtingen per jaar. Dit resulteert in een marktruimte voor circa 335 hotelkamers in de gemeente.

Een groot deel van de marktruimte van de gemeente Veere komt in de kern Domburg terecht. Momenteel bevindt zo'n 42% van de hotelkamers van de gemeente Veere zich in Domburg. Gezien de identiteit van Domburg, de goede marktverhoudingen, de planvoorraad en de positieve marktperceptie van de bestaande hoteliers is het in de optiek van ZKA verantwoord dat een procentueel groter deel van de gemeentelijke marktruimte in Domburg terecht komt op de middellange termijn. Een aandeel van 50% wordt in het ZKA-rapport realistisch geacht. Dit leidt tot 165-170 extra kamers in Domburg. De groei ruimte betekent een schaa sprong in Domburg, in lijn met de beleidsmatige behoefte om een chique kuuroord te worden.

Leegstandseffect

In dit geval wordt een bestaande in onbruik geraakte bebouwde locatie benut voor herontwikkeling tot een hotel. Er zijn in het onderzoeksgebied geen bestaande leegstaande panden met een hotelbestemming beschikbaar. Het is niet aannemelijk dat door het toevoegen van een nieuw hotel in het viersterren+ segment op andere plekken onaanvaardbare leegstand zal ontstaan. Domburg trekt een eigen markt aan.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het beoogde initiatief voor een vitaliteitshotel voorziet in een actuele behoefte. Met een luxe hotel en bijbehorende voorzieningen in de badplaats wordt optimaal ingespeeld op de actuele trends en ontwikkelingen binnen de hotelbranche. Door de verwachte groei in de toeris mebranche wordt verwacht dat er een groeipotentie is voor de hotelmarkt in Domburg. Daarnaast worden hotels steeds groter om de consument een zo goed mogelijk product aan te bieden. In dit geval kan het bestaande aanbod van hotel Bommeljé (van zelfde eigenaar) ook gebruik maken van de nieuwe voorzieningen in het Vitaliteitshotel.

Uit onderzoek van ZKA blijkt dat het planinitiatief van het Vitaliteitshotel past binnen de verwachte marktruimte in Domburg. Er is behoefte aan het toevoegen van ongeveer 170 kamers. Het planinitiatief is opgenomen als harde plancapaciteit. In totaal zijn er op dit moment plannen voor circa 186 kamers. Een deel van deze plannen zit echter nog in de initiatieffase. Hiervan is niet zeker of ze (in de aangegeven omvang) door zullen gaan. Van het vitaliteitshotel is dat wel duidelijk en het is ook het eerste initiatief dat inspeelt op de versterking van Domburg als kuuroord met status.

Een aantal hotels heeft vernieuwingsplannen, maar het grootste deel daarvan realiseert geen wellness, waardoor het niet in hetzelfde segment valt als hotels met dergelijke faciliteiten.

Vanuit kwalitatief oogpunt krijgt het 4-sterrenaanbod in Domburg een injectie. Momenteel zijn er relatief veel 2- en 3-sterren hotels. Met de ontwikkeling wordt voorzien in de kwalitatieve behoefte aan meer 4-sterrenhotels. Dit segment past bij de identiteit en allure van een kustplaats als Domburg. Het huidige 4-sterrenaanbod nabij het strand is niet zeer onderscheidend van elkaar (weinig voorzieningen). Door het toevoegen van hotels met meer eigen voorzieningen kan een nieuwe markt worden gecreëerd en Domburg een chique kuuroord worden, in lijn met de badstatus.

3. Conclusie

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling vereist dat wordt onderbouwd of en in hoeverre er sprake is van 'duurzaam ruimtegebruik'. Om dit duurzaam ruimtegebruik te garanderen, moet de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zoals omschreven in artikel 3.1.6 lid 2 Bro) worden doorlopen:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.”

In dit geval is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Herontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied is de voorkeursvolgorde conform de systematiek van de ladder voor duurzame verstedelijking. Met herontwikkeling van een bestaande in onbruik geraakte locatie in Domburg is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

Beschrijving behoefte

Een 4 sterrenhotel met onderscheidende voorzieningen is een noodzakelijke aanvulling op het bestaande aanbod in de badplaats Domburg. Het huidige hotelaanbod in de gemeente Veere en specifiek in Domburg heeft weinig voorzieningen, zoals wellness, zwembad, e.d.

Het concept gaat uit van een hotel in het luxe segment. Het wordt een onderscheidend concept met een duidelijke meerwaarde voor Domburg. Luxe hotels met bijbehorende wellnessvoorzieningen zijn noodzakelijk voor het optimaal functioneren van de toeristische badplaats. Bovendien mag van Domburg als kuuroord een ruim aanbod in het luxe segment worden verwacht.

Op basis van de analyse in hoofdstuk 2 wordt geconcludeerd dat er voldoende behoefte is aan een hotel met bijbehorende voorzieningen. Enerzijds komt de behoefte voort uit de behoefte aan een chique kuuroord, anderzijds uit de algemene behoefte van consumenten aan meer luxe. De vraag naar luxe overnachtingsmogelijkheden in Nederland groeit en het toerisme zal geleidelijk op de economische groeiverwachting ook de komende jaren blijven toenemen. Uit onderzoek is geconcludeerd dat ongeveer de helft van de hotelbehoefte van de gemeente Veere in Domburg zal landen. Mogelijk neemt dit percentage toe als er ook meer chique voorzieningen in Domburg zijn. Er zijn iets meer initiatieven dan de berekende behoefte, maar van een deel van de initiatieven is nog niet duidelijk of ze in de beoogde omvang doorgang zullen vinden. Het initiatief voor het vitaliteitshotel is wel concreet.

Het beoogde hotel draagt positief bij aan de werkgelegenheid en past bij het dorpse karakter van de herontwikkelingslocatie. Omdat het beoogde vitaliteitsconcept elders in Domburg niet voorhanden is en het concept een nieuwe markt zal aantrekken, zal hiervan geen onaanvaardbaar effect uitgaan op het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Met de ontwikkeling is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

Bijlage 8 Memo 'Stikstofberekening Vitaliteitshotel', Rho adviseurs voor leefruimte d.d. 6-11-2018

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

11-mei-2020

MEMO

Van :
Project : Nieuwbouw Vitaliteitshotel Schelpweg 8, Domburg
Opdrachtgever : B's Holding B.V.
Datum : 6-11-2018
Betreft : Stikstofberekening vitaliteitshotel



Inleiding

Er is een initiatief voor de realisatie van een vitaliteitshotel aan de Schelpweg 8 in Domburg, gemeente Veere. Het beoogde hotel bevindt zich op relatief korte afstand van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Manteling van Walcheren (zie figuur 1). Met het programma AERIUS Calculator is een berekening uitgevoerd om inzicht te geven in de gevolgen voor stikstofdepositie binnen Natura 2000 en te toetsen of de stikstofdepositie past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming. De berekening is opgenomen in de bijlage bij deze memo.



Figuur 1. Globale ligging vitaliteitshotel (rode cirkel) t.o.v. Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)

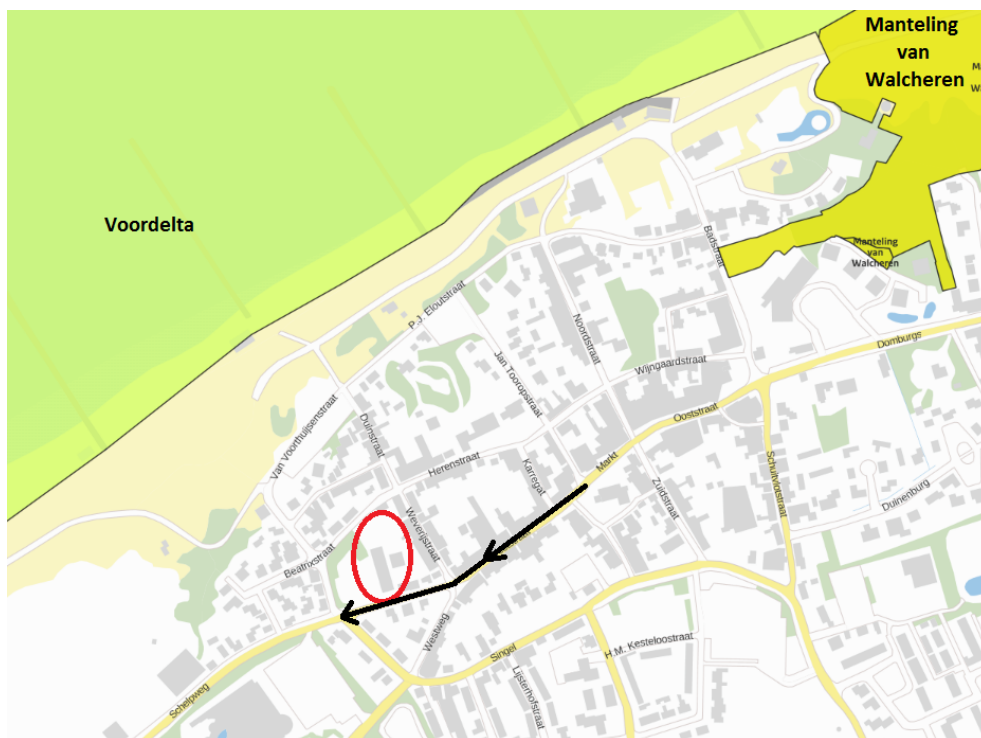
Uitgangspunten

Bebouwing

Het uitgangspunt is dat het hotel gasloos wordt uitgevoerd. De beoogde bebouwing is daarom niet meegenomen in de Aerius berekening.

Transport

In de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan 'Hotel Schelpweg/Beatrixstraat Domburg' bedraagt de verkeersgeneratie maximaal 201 mvt/etmaal. Daarbij is uitgegaan van 1% zwaar verkeer. Het hotel wordt ontsloten door de Schelpweg. Dit is een eenrichtingsweg waardoor vertrekkend verkeer (50%) zich richting het westen naar de N287 begeeft. Vanaf de N287 gaat het verkeer op in het heersend verkeersbeeld. Het hotel is te bereiken via de verbinding Schelpweg/Westweg of Schelpweg/Weststraat/Markt. De laatstgenoemde route kan alleen worden gebruikt wanneer geen markt is in Domburg. Deze route is vanwege de ligging ten opzichte van Natura 2000-gebied worst-case en daarom ingevoerd in Aeries Calculator. Gelet op de huidige verkeersdrukte gaat het verkeer al vrij snel op in het heersend verkeersbeeld (vanaf de Markt). In figuur 2 is de ingevoerde route weergegeven.



Figuur 2. Maatgevende route verkeer

Resultaten en conclusie

Uit de berekening voor de beoogde situatie blijkt dat er geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,05 mol/ha/jr. Rekenresultaten onder de 0,05 mol/ha/jr leidt vanuit ecologisch oogpunt niet tot meetbare effecten. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot aantasting van de Natura 2000-gebieden. Voor bijdragen onder de 0,05 mol/ha/jr. geldt geen vergunning of meldingsplicht in het kader van de Wet natuurbescherming. De berekening dient wel 5 jaar te worden bewaard om aan te kunnen tonen dat dit aspect is onderzocht.

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.

De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor Natura 2000-gebieden. AERIUS Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Daniel Koster	Schelpweg, Domburg

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Hotel Schelpweg/Beatrixstraat Domburg	RkJ9SaFD58D5	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
01 november 2018, 16:49	2018	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	3,53 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

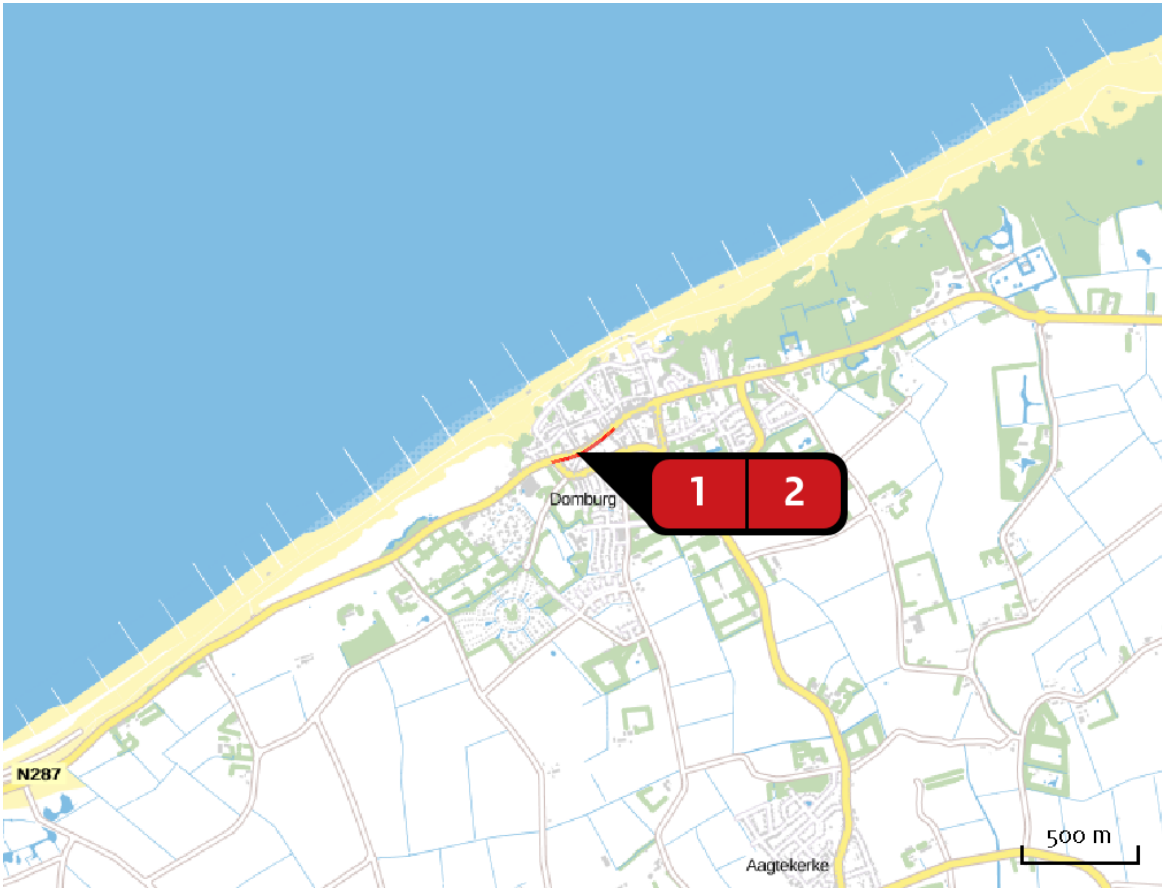
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

Realisatie van een hotel

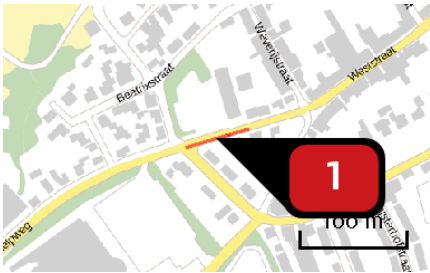
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Verkeer 50% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
2	Verkeer 50% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	2,81 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Verkeer 50%
23674, 398704
< 1 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	99,5	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Verkeer 50%
23810, 398763
2,81 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	99,5	NOx	2,49 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Bijlage 9 Akoestisch onderzoek industrielawaai, Rho adviseurs voor leefruimte, d.d. 28-11-2018

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Behoort bij besluit van
burgemeester en wethouders van
Veere van
mij bekend, 11-mei-2020
coördinator cluster vergunningen

Gemeente Veere

Vitaliteitshotel Schelpweg 8 Domburg

Akoestisch onderzoek industrielaawaai

identificatie

projectnummer:
2018.1546

projectleider:

auteur(s):

Planstatus

datum:
28-11-2018

opdrachtgever:
B's Holding B.V.

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Plansituatie	5
2.1. Plangebied	5
2.2. Bedrijfsituatie vitaliteitshotel in relatie tot geluidemissie	6
2.2.1. Algemeen	6
2.2.2. Omvang plan en onderdelen	6
2.2.3. Parkeren	6
2.2.4. Bevoorrading en afvoer	7
2.2.5. Installaties	7
2.2.6. Stemgeluid	7
3. Toetsingskader geluid	9
3.1. Algemeen	9
3.2. Gebiedstypering en richtwaarden	9
3.3. Activiteitenbesluit	10
3.4. Indirecte hinder	10
4. Geluidsgegevens rekenmodel	11
4.1. Algemeen	11
4.2. In- en uitrijdend verkeer parkeergarage	11
4.3. Vrachtwagens bevoorrading en afvoer afval	11
4.4. Installaties	12
4.5. Stemgeluid	12
4.6. Maximale geluidsniveaus	12
4.7. Berekening indirecte hinder	13
5. Rekenmodel	15
5.1. Algemeen	15
5.2. Coördinaten en maaiveldhoogte	15
5.3. Waarneempunten	15
5.4. Objecten en bodemvlakken	15
5.5. Geluidsbronnen	15
5.6. Beoordelingsgrootheden	15
6. Berekeningsresultaten	17
6.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	17
6.2. Maximale geluidsniveaus	18
6.3. Indirecte hinder	19
7. Bespreking resultaten en conclusie	21
7.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	21
7.2. Maximale geluidsniveaus	21
7.3. Indirecte hinder	22
7.4. Conclusie en aanbevelingen	22

Bijlagen:

- 1 Begrippen
- 2 Figuren
- 3 Invoergegevens (bronnen)
- 4 Rekenresultaten

B's Onroerend Goed B.V. is voornemens een vitaliteitshotel te realiseren op de locatie Schelpweg 8 te Domburg. Het betreft het perceel van de voormalige KPN telefooncentrale aangevuld met een groenstrook en enkele woonpercelen. Het perceel ligt schuin tegenover het bestaande Apparthotel aan de Herenstraat.

Voor het plan is op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning 1^e fase verleend. Tegen de vergunning is beroep ingesteld, waarbij ondermeer het aspect geluid aan de orde is gesteld.

Omdat beroep is ingesteld tegen de omgevingsvergunning voor het vitaliteitshotel is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten geluidsniveaus vanwege het vitaliteitshotel in de directe omgeving. Het doel van het onderzoek is om na te gaan of er kan worden voldaan aan het criterium van een (blijvend) goed woon- en leefklimaat in de omgeving van het vitaliteitshotel. Daarnaast worden de berekende geluidsniveaus getoetst aan de in het Activiteitenbesluit opgenomen geluidsvoorschriften.

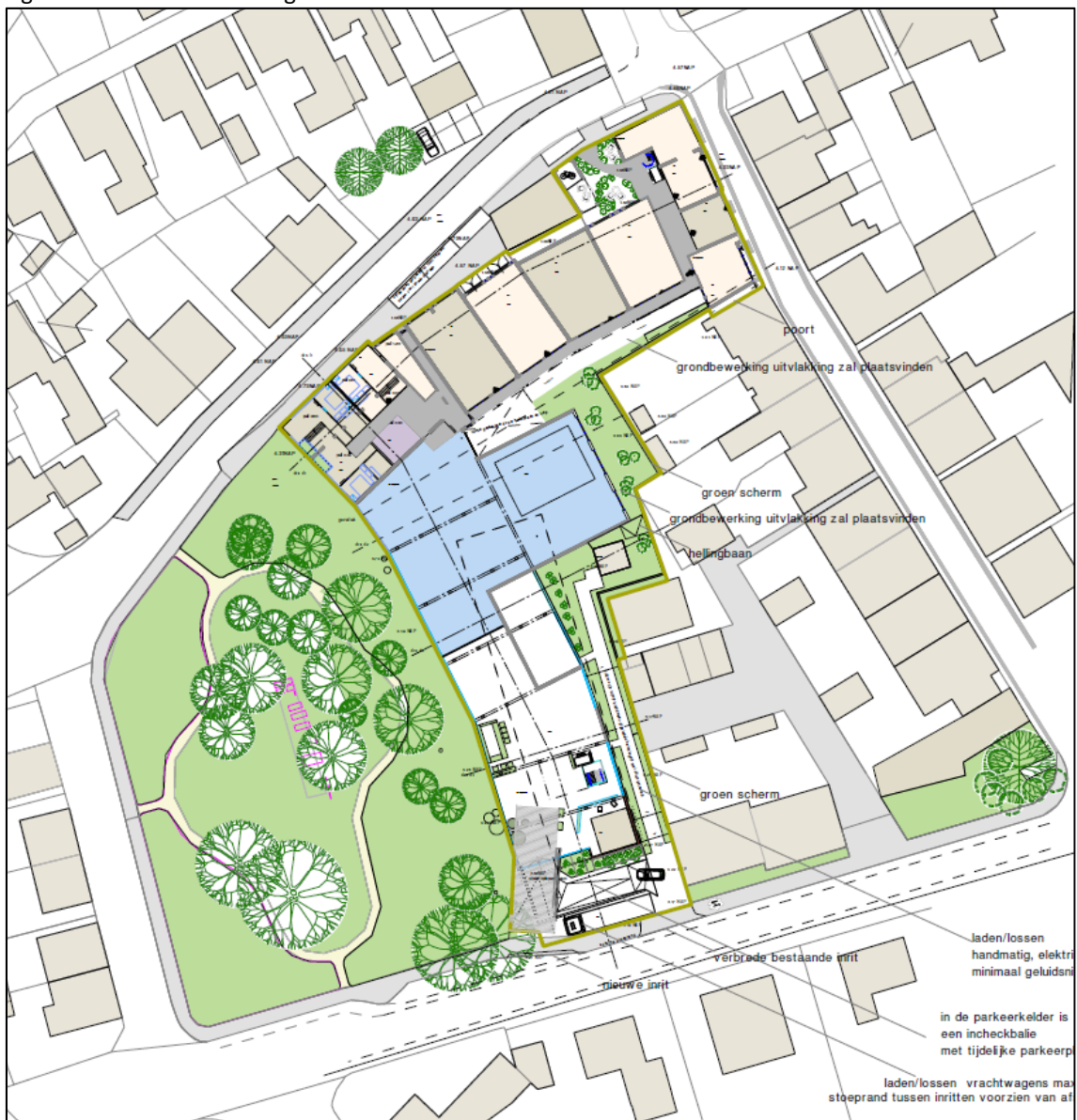
De geluidsniveaus in de omgeving zijn berekend overeenkomstig de "Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai" van 1999 (uitgave VROM). De gehanteerde akoestische begrippen worden in bijlage 1 toegelicht.

2. Plansituatie

2.1. Plangebied

In figuur 2.1 is een overzicht gegeven van de toekomstige situatie. Het vitaliteitshotel komt op de locatie van de voormalige KPN telefooncentrale. Rondom het plangebied liggen woningen aan de Schelpstraat, de Weverijstraat, de Beatrixstraat en de Van Voorthuysenstraat.

Figuur 2.1: toekomstige situatie



2.2. Bedrijfssituatie vitaliteitshotel in relatie tot geluidemissie

2.2.1. Algemeen

In het kader van de toetsing aan het Activiteitenbesluit (zie volgend) dient te worden uitgegaan van de “representatieve bedrijfssituatie”; de maximale situatie die vaker optreedt dan 12x per jaar. In het kader van ruimtelijke ordening dient te worden gekeken naar de maximale invulling van het bestemmingsplan. In voorliggend onderzoek wordt er vanuit gegaan dat beide situaties overeenkomen.

Voor wat betreft geluid zijn de volgende onderdelen van belang: het in- en uitrijden van personenauto's van en naar de ondergrondse parkeergarage, de aan- en afvoer van goederen, stemgeluid van bezoekers en installaties. Er kan vanuit worden gegaan dat er geen geluidemissie is vanuit het horeca- en wellness-gedeelte. Er is sprake van gesloten gevels die voldoende thermisch geïsoleerd dienen te zijn. In het restaurant komen geen activiteiten met (harde) muziek. Er is hooguit sprake van achtergrondmuziek.

2.2.2. Omvang plan en onderdelen

Bij de realisatie van het vitaliteitshotel wordt uitgegaan van 33 hotelsuites van ongeveer 100 m² en 6 minisuites. Een deel van de suites zal worden gesplitst in twee of drie hotelkamers. Bij de aanvraag omgevingsvergunning fase 2, de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, wordt dit nader gespecificeerd. Voor wat betreft het aspect geluid is dit ondergeschikt.

De 39 hotelsuites zijn geprojecteerd op de begane grond aan de zijde van de Beatrixstraat en op de eerste en tweede verdieping van het gehele gebouw. Daarnaast is voorzien in een entree-, horeca- en wellness-gedeelte. Onderdeel van het hotel worden:

- een ondergrondse parkeergarage met 117 parkeerplaatsen;
- entree en ontvangst (receptie, lobby) in een omvang van ca. 140 m²;
- horeca (restaurant, keuken, themaruimten) met een oppervlakte van ca. 400 m²;
- wellnessvoorziening van ca. 600 m².

De in het project opgenomen hoogwaardige wellnessvoorziening is gericht op gezondheid, vitaliteit en ontspanning. Deze voorziening bestaat tenminste uit een zwembad, sauna's, fysioruimte en beautysalon. De aanwezige digitale telefooncentrale van de KPN (25 m²) wordt gehandhaafd.

2.2.3. Parkeren

De nieuw te realiseren ondergrondse parkeergarage krijgt 117 parkeerplaatsen. De berekende verkeersgeneratie op basis van CROW-kentallen bedraagt 143-201 voertuigen per etmaal. De ontsluiting zal volledig via de Schelpweg plaatsvinden, welke ter hoogte van de in-/uitgang van de parkeergarage een eenrichtingsregime kent. De CROW-kentallen betreft het totaal aantal verkeersbewegingen per etmaal als jaargemiddelde. Voor de “representatieve bedrijfssituatie” is uitgegaan van de situatie dat er per etmaalperiode een aantal wisselingen plaatsvindt per parkeerplaats. Bijvoorbeeld zou een factor 2 betekenen dat er per etmaalperiode maximaal één in- en uitrijdend voertuig per parkeerplaats is. In de praktijk zal dit niet zo zijn omdat er sprake is van een hotelfunctie, waarbij bezoekers de ene dag aankomen en een andere dag vertrekken. In de berekeningen is daarom uitgegaan van een factor 1,5 in de dagperiode, 0,5 in de avondperiode en 0,2 in de nachtperiode. Dit geeft:

- 176 bewegingen in de dagperiode (50% inrijdend, 50% uitrijdend);
- 59 bewegingen in de avondperiode (50% inrijden, 50% uitrijden);
- 23 bewegingen in de nachtperiode (20% inrijdend, 80% uitrijdend).

2.2.4. Bevoorrading en afvoer

Naast de in-/uitrit van de parkeergarage is de ontsluiting van het binnenterrein voor laden en lossen van kleinere voertuigen (bestelwagens e.d.). Voor grote vrachtwagens wordt aan de voorzijde een opstelplaats gerealiseerd, waarbij het laden/lossen op die locatie plaatsvindt en de te lossen/laden goederen met een rolcontainer of palletwagen van en naar het binnenterrein worden gereden.

De bevoorrading van voedsel/dranken vindt plaats met een gesloten koelvrachtwagen. In het seizoen maximaal 3x per week in de periode tussen 11.00-14.00 uur. Daarnaast komt 1x per week een drankenleverancier met niet gekoelde vrachtwagen. Voor hotellinnen komt 2x per week (di/vr) een vrachtwagen tussen 08.30-11.00 uur. In het hoogseizoen wordt voor de bevoorrading van verse vis/vlees gebruik gemaakt van een bestelwagen met koeling (3-4 keer per week).

Naast de aanvoer van goederen vindt afvoer van afval plaats:

1x per week restafval;

1x per 2 weken papier en karton (5 m³);

1x per 6 weken glas (1,5 m³);

2.2.5. Installaties

Ten behoeve van het project worden luchtbehandelingsinstallaties geplaatst en ook afzuiginstallaties voor de keuken. De installaties worden op plat dak gedeelten geplaatst. In deze fase 1 zijn geen gedetailleerde gegevens bekend van hoe de installaties eruit komen te zien. Op basis van de uit te voeren berekeningen (zie volgend) wordt de toelaatbare geluidemissie (bronsterkte) bepaald. Bij fase 2 moet dit worden gezien als taakstellende ontwerpspecificatie.

De ondergrondse parkeergarage zal moeten worden geventileerd. De toevoer van ventilatielucht is via de in-/uitrij-opening. De locatie voor de afvoer is niet bekend, maar wordt voorzien voldoende geluiddemping, zodat er geen relevante bijdrage is van geluid naar de omgeving.

2.2.6. Stemgeluid

De entree van het hotel is aan de Schelpstraat. Bezoekers die met de auto komen, gaan door het gebouw naar de receptie. Het stemgeluid van deze mensen komt niet naar buiten. Wel zullen bezoekers van het hotel buiten ter plaatse van de entree even met elkaar staan praten. Daarnaast op de balkons/galerijen en ter plaatse van de buitenruimte aan de Beatrixstraat.

3. Toetsingskader geluid

3.1. Algemeen

Om een belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en de bedrijfsvoering van het vitaliteitshotel te kunnen maken, is voor dit plan gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies. Ook wordt de uitvoerbaarheid van het plan getoetst aan de hand van de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

3.2. Gebiedstyperingen en richtwaarden

De VNG-publicatie hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/ rustig buitengebied is:

“Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.”

De definitie van een gemengd gebied is:

“Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend.”

De omgeving van het plan wordt aangemerkt als een “gemengd gebied” vanwege de aanwezigheid van vooral andere recreatieve functies in de omgeving. De normen die gelden voor een woningen in een gemengd gebied zijn in tabel 3.1 weergegeven.

Tabel 3.1: geluidnormen voor een gemengd gebied

Periode	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,T}$)	maximale geluidsniveaus (L_{Amax})
dagperiode (07:00 - 19:00)	50 dB(A)	70 dB(A)
avondperiode (19:00 - 23:00)	45 dB(A)	65 dB(A)
nachtperiode (23:00 - 07:00)	40 dB(A)	60 dB(A)

Deze richtwaarden hebben geen wettelijke status, maar zijn algemeen aanvaarde waarden. Het is mogelijk om op basis van een bestuurlijke afweging af te wijken van deze richtwaarden. De VNG-publicatie biedt hiervoor een stappenplan.

3.3. Activiteitenbesluit

Na realisatie valt het vitaliteitsplan onder de werking van het Activiteitenbesluit en de daarin opgenomen algemene regels. De relevante geluidsvoorschriften uit het Activiteitenbesluit zijn:

Afdeling 2.8. Geluidhinder

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) en het maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:
 - a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,r,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,r,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus $L_{A,max}$ niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Artikel 2.18

1. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing:
 - a. het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
 - b. het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
2. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, wordt voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.
3. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$), bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:
 - a. het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
 - b. het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan;
 - c. laad- en losactiviteiten in de periode tussen 19.00 uur en 06.00 uur ten behoeve van de aan- en afvoer van producten bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid, voor zover dat ten hoogste een keer in de genoemde periode plaatsvindt;
 - d. het verrichten van activiteiten in de periode tussen 19.00 uur en 6.00 uur ten behoeve van het wassen van kasdekken bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid.

3.4. Indirecte hinder

De verkeersbewegingen op de openbare weg, die worden veroorzaakt de inrichting, kunnen zorgen voor geluidhinder. Deze hinder wordt echter niet direct toegerekend aan de inrichting. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt deze indirecte hinder echter wel inzichtelijk gemaakt.

In dit onderzoek wordt aangesloten bij het toetsingskader voor vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer/Wabo. Dit toetsingskader betreft de circulaire “Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm” (VROM, 29 februari 1996), ook wel bekend als de Schrikkelcirculaire.

De voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder bedraagt volgens de circulaire 50 dB(A) en de maximale grenswaarde bedraagt 65 dB(A) etmaalwaarde.

4. Geluidsgegevens rekenmodel

4.1. Algemeen

Met behulp van een akoestisch rekenmodel (zie hoofdstuk 5) worden de geluidsniveaus in de omgeving berekend. In de berekeningen wordt uitgegaan van de in dit hoofdstuk omschreven geluidsbronnen en bedrijfstijden als representatieve bedrijfssituatie. De ligging van de ingevoerde rekenpunten en geluidsbronnen is weergegeven in bijlage 2.

4.2. In- en uitrijdend verkeer parkeergarage

De in-/uitrit van de nieuwe te realiseren ondergrondse parkeergarage komt aan de Schelpstraat. De geluidemissie vanwege de garage wordt veroorzaakt door in-/uitrijdende personenwagens. In onderstaande tabel 4.1 is een overzicht gegeven van de geluidbronnen en uitgangspunten waarop de geluidemissie vanwege het in-/uitrijden personenverkeer is berekend. Voor de geluidemissie vanwege het rustig rijden van personenwagens is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte van $L_W = 85$ dB(A) voor het inrijdend verkeer en $L_W = 88$ dB(A) voor het uitrijdend verkeer. Het verschil wordt veroorzaakt doordat naar beneden minder motorvermogen is vereist. In de berekeningen is uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 5 km/uur. De aantallen uit tabel 4.1 zijn gebaseerd op paragraaf 2.2.3. De balans van in-/uitrijdende voertuigen is niet precies gelijk omdat er per etmaalperiode wordt gerekend. Als er in de nachtperiode meer uitrijden, zou dat kunnen betekenen dat er in de dag- of avondperiode minder uitrijden. Tabel 4.1 geeft de maximale berekende situatie per etmaalperiode.

Tabel 4.1: overzicht van de geluidsbronnen en uitgangspunten voor de parkeergarage

bron-nummer ¹	Omschrijving	bronsterkte L_W in dB(A)		aantal rijbewegingen per periode		
		L_{Weq}	L_{Wmax}	dag	avond	nacht
1	inrit parkeergarage	85	90	88	29	5
2	uitrit parkeergarage	88	90	88	29	19

1 Mobiele bron in het rekenprogramma Geomilieu.

4.3. Vrachtwagens bevoorrading en afvoer afval

De bevoorrading met vrachtwagens vindt plaats aan en vanaf de Schelpweg. Voor de representatieve bedrijfssituatie is uitgegaan van maximaal 3 vrachtwagens per dag, waarvan één met koelmotor. Uitgegaan wordt van de situatie dat de vrachtwagens vanaf de Schelpweg de opstelplaats op kunnen rijden en ook vooruit er weer af kunnen rijden. Het achteruitsteken met bijbehorende signalering is niet nodig. De goederen worden met rolcontainers/palletwagens naar de achterzijde gereden.

Kleine leveringen vinden plaats met bestelwagens die het terrein oprijden naar achteren. In de berekeningen is uitgegaan van maximaal 5 per dag. In tabel 4.2 is een overzicht gegeven van de geluidsbronnen die samenhangen met de bevoorrading. In de berekeningen is uitgegaan van een rijsnelheid van 3 km/uur voor de vrachtwagens (manoeuvreren), 10 km/uur voor de bestelwagens en 3 km/uur voor de rolcontainers (lopen).

Tabel 4.2: overzicht geluidsbronnen bevoorrading en afvoer afval

bronnr.	Omschrijving	bronsterkte L_W in dB(A)		aantal of bedrijfsduur		
		L_{Weq}	L_{Wmax}	dag	avond	nacht
3 ¹	rijden bestelwagens naar achterterrein	94,0	98,0	5	-	-
1-3 ^{2,3}	manoeuvreren bestelwagens/lossen	94,0	110,0	5x2 min.		
4 ¹	rijden/manoeuvreren vrachtwagens	102,0	108,	3	-	-
5 ¹	koelmotor koelwagens tijdens rijden	95,5	--	3	-	-
4 ²	koelmotor koelwagens stationair	95,5	--	15 min.	-	-
5-7 ^{2,3}	laden/lossen vrachtwagens	88,1	110,0	75 min.	-	-
6 ¹	rolcontainer/palletwagen	85,2	100,0	24	-	-

1 Mobiele bron in Geomilieu.

2 Puntbron in Geomilieu (bedrijfsduur verdeeld over de bronlocaties).

3 De bedrijfsduur is verdeeld over de bronlocaties.

4.4. Installaties

Ten behoeve van het project worden luchtbehandelingsinstallaties geplaatst en ook afzuiginstallaties voor de keuken. Voor de twee locaties ten behoeve van de luchtbehandelingsinstallaties zijn de oppervlaktebronnen 1 en 2 ingevoerd met een totale bronsterkte per oppervlaktebron van $L_W = 80,0$ dB(A) en bedrijfsduurpercentages van 100%, 80% en 50% in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Dit uitgangspunt is zodanig dat de installaties geen relevante bijdrage geven aan de geluidemissie en kan in fase 2 (bouw) worden gehanteerd als ontwerpcriterium.

Voor de afzuiging van de keuken is een puntbron ingevoerd met een bronsterkte van $L_W = 75,0$ dB(A) en een bedrijfsduur van 12 uur, 4 uur en 1 uur in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

4.5. Stemgeluid

De entree van het hotel is aan de Schelpstraat. Bezoekers van het hotel kunnen ter plaatse van de entree even met elkaar staan praten. Daarnaast op de balkons/galerijen en ter plaatse van de buitenruimte aan de Beatrixstraat. Het vitaliteitshotel wordt een 4-sterren hotel gericht op gezondheid, vitaliteit en ontspanning. De verwachting is daarom niet dat er sprake zal zijn van luid sprekende/schreeuwende groepen bezoekers.

De equivalente geluidemissie van menselijk stemgeluid varieert globaal van $L_W = 65$ dB(A) voor normaal spreken tot $L_W = 95$ dB(A) voor schreeuwen. Om een indruk te krijgen van de te verwachten geluidsniveaus in de omgeving is een berekening uitgevoerd op basis van een equivalente bronsterkte van $L_W = 75$ dB(A) voor het spreken met stemverheffing. De geluidemissie is gemodelleerd door middel van gevelbronnen ter plaatse van de galerijen/balkons en oppervlaktebronnen ter plaatse de entree en buitenruimte aan de Beatrixstraat. Verder is uitgegaan van een (bedrijfs)duur van 8 uur in de dagperiode, 1 uur in de avondperiode en 0,5 uur in de nachtperiode.

Op deze manier is er een 'worst-case'-inschatting gemaakt van de geluidemissie als gevolg van het mogelijk optreden van stemgeluid. Het zal in de praktijk niet voorkomen dat mensen continu stemgeluid produceren. De uitgangspunten zijn daarom representatief voor meerdere mensen. Verder is aangenomen dat het schreeuwen van mensen niet voorkomt.

4.6. Maximale geluidsniveaus

Maximale geluidsniveaus worden veroorzaakt door kortstondig optredende geluiden met een verhoogde geluidemissie. Bij Lidl supermarkt kunnen de volgende maximale geluidsbronnen voorkomen:

- | | |
|---|----------------------------------|
| • rijden van personenauto's | $L_{Wmax} = 90 \text{ dB(A)}$; |
| • rijden vrachtwagens | $L_{Wmax} = 108 \text{ dB(A)}$; |
| • rijden bestelwagens | $L_{Wmax} = 98 \text{ dB(A)}$; |
| • rijden met rolcontainers | $L_{Wmax} = 100 \text{ dB(A)}$; |
| • laden/lossen achterterrein (bestelwagens) | $L_{Wmax} = 110 \text{ dB(A)}$; |
| • laden/lossen vrachtwagens | $L_{Wmax} = 110 \text{ dB(A)}$. |

4.7. Berekening indirecte hinder

De ontsluiting van het hotel is aan de Schelpstraat (eenrichtingstraat). Voor de berekening van de indirecte hinder is gezien de naar verwachting lage rijsnelheden uitgegaan van het industrielaai rekenmodel met in totaal 3 vrachtverkeersbewegingen in de dagperiode, 5 bestelwagens in de dagperiode en 88/29/15(5) personenautoverkeersbewegingen in de dag-/avond-/nachtperiode. Voor de gemiddelde rijsnelheid op de openbare weg is uitgegaan van 20 km/uur. Hoewel de geluidemissie van motorvoertuigen bij lage snelheden van 0-20 km/uur niet veel verschilt, is in de berekening van de indirecte hinder uitgegaan van een 1 dB hogere bronsterkte dan aangegeven in de voorgaande paragrafen (directe hinder).

5. Rekenmodel

5.1. Algemeen

Op grond van het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012” (artikel 2.3) moet de bepaling van het equivalente geluidsniveau plaatsvinden volgens één van de methoden uit de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999” (HMRI, publicatie VROM, uitgave Samsom), onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de rekensoftware Geomilieu van dgmr, versie 4.41.

5.2. Coördinaten en maaiveldhoogte

Het akoestisch rekenmodel is uitgelegd op het systeem van Rijksdriehoekcoördinaten. De maaiveldhoogte voor het plangebied is ingevoerd op $h_m = 0,0$ m (plat model).

5.3. Waarneempunten

Ter plaatse van de omliggende woningen is een aantal toetspunten ingevoerd met een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m voor de dagperiode en $h_o = +5,0$ m voor de avond- en nachtperiode. Opgemerkt dient te worden dat de kopgevel van de woning Schelpstraat 6/6a (naast de in-/uitrit) kan worden gezien als “dove gevel” en buiten beschouwing kan worden gelaten. De ligging van de waarneempunten is gegeven in bijlage 2 (figuren).

5.4. Objecten en bodemvlakken

Op basis van de plantekeningen en via PDOK gml-bestanden is een objectenmodel opgesteld van de inrichting en de nabije omgeving. Het omliggend terrein is grotendeels verhard. Voor de niet specifiek zacht gedefinieerde bodemgebieden is daarom uitgegaan van een bodemfactor $B = 0,1$ (10% absorberend). Een overzicht van de in het akoestisch rekenmodel ingevoerde objecten en bodemvlakken is gegeven in bijlage 2 (figuren).

In het plan en de berekeningen is rekening gehouden met een groen scherm langs de toegangsroute naar het achterterrein. De hoogte van dit scherm bedraagt $h = +2,0$ m.

5.5. Geluidsbronnen

In bijlage 2 (figuren) is de ligging gegeven van de in het akoestisch rekenmodel opgenomen geluidsbronnen. Een overzicht van alle ingevoerde geluidsbronnen met coördinaten, hoogten, maaiveldhoogten, octaafbandspectra, dB(A)-waarden en bedrijfsduurcorrecties is gegeven in bijlage 3.

5.6. Beoordelingsgrootheden

In de HMRI wordt als beoordelingsgrootte het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootte is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteorocorrectie. Met behulp van

het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeq,i,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeq,i,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin:

L_i	is het gestandaardiseerde immissieniveau;
C_b	is de bedrijfsduurcorrectieterm;
C_m	is de meteocorrectieterm;
C_g	is de gevelreflectieterm;

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeq,i,LT} + K_x$$

waarin:

$L_{Aeq,i,LT}$	is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
K_x	is een straffactor voor tonaal geluid ($K_1 = 5$ dB), impuls geluid ($K_2 = 5$ dB) of muziek geluid ($K_3 = 10$ dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} . Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand "Fast" verminderd met de meteocorrectieterm C_m .

6. Berekeningsresultaten

6.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

In bijlage 4.1 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ invallend op de in het akoestisch rekenmodel ingevoerde reken-/toetspunten. Bijlage 4.1 geeft voor de maatgevende reken-/toetspunten een overzicht van de deelbijdrage per bron. Een samenvatting van de resultaten is gegeven in tabel 6.1 voor de rekenpunten met de hoogste berekende geluidsniveaus.

Tabel 6.1: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$

waarneempunt en omschrijving ¹		langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ in dB(A)		
		dagperiode	avondperiode	nachtperiode
1	Schelpweg 6 – voorgevel	55	48	42
2	Schelpweg 6a – voorgevel	50	42	37
3	Schelpweg 4 – voorgevel	47	42	37
4	Schelpweg 4a - voorgevel	44	41	37
5	Schelpweg 1 – voorgevel	44	40	35
6	Schelpweg 1 – zijgevel	44	40	36
7	Schelpweg 3 - voorgevel	50	42	37
8	Schelpweg 5 - zijgevel	48	42	37
9	Schelpweg 5 - voorgevel	51	43	37
10	Schelpweg 5 - voorgevel	51	42	37
11	Schelpweg 5 - zijgevel	44	39	34
12	Schelpweg 3- achtergevel	44	40	35
13	Weverijstraat 9 - achtergevel	45	43	38
14	Weverijstraat 7 - achtergevel	45	43	38
15	Weverijstraat 5a - achtergevel	42	42	38
16	Weverijstraat 5 - achtergevel	43	42	37
17	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	43	41	37
18	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	43	41	36
19	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	42	40	36
20	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	42	40	36
21	Schelpweg 2d - achtergevel	43	43	39
22	Schelpweg 4/4a - achtergevel	41	41	37
23	Schelpweg 6/6a - achtergevel	43	43	37
24	Duinstraat 1 - kopgevel	47	43	37
25	Beatrixstraat 39	46	43	37
26	Beatrixstraat 33 - voorgevel	46	43	38
27	Beatrixstraat 31 - voorgevel	45	42	37
28	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	42	40	36
29	Beatrixstraat 27 - voorgevel	41	39	36
30	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	40	40	36
31	Van Voorthuysenstraat 5 - voorgevel	38	36	32

1 Voor de dagperiode geldt een hoogte $h_0 = +1,5$ m; voor de avond-/nachtperiode $h_0 = +5,0$ m.

6.2. Maximale geluidsniveaus

In bijlage 4.2 is een overzicht gegeven van de berekende maximale geluidsniveaus L_{Amax} invallend op de in het akoestisch rekenmodel ingevoerde reken-/toetspunten. Een samenvatting van de resultaten is gegeven in tabel 6.2.

Tabel 6.1: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$

waarneempunt en omschrijving ¹		maximale geluidsniveaus L_{Amax} in dB(A)		
		dagperiode	avondperiode	dagperiode
1	Schelpstraat 6 - voorgevel	86	69	69
2	Schelpstraat 6a - voorgevel	80	62	62
3	Schelpstraat 4 - voorgevel	77	59	59
4	Schelpstraat 4a - voorgevel	74	53	53
5	Schelpstraat 1 - voorgevel	72	54	54
6	Schelpstraat 1 - zijgevel	72	54	54
7	Schelpstraat 3 - voorgevel	78	59	59
8	Schelpstraat 5 - zijgevel	79	59	59
9	Schelpstraat 5 - voorgevel	79	58	58
10	Schelpstraat 5 - voorgevel	78	58	58
11	Schelpstraat 5 - zijgevel	71	52	52
12	Schelpstraat 3 - achtergevel	71	53	53
13	Weverijstraat 9 - achtergevel	58	46	46
14	Weverijstraat 7 - achtergevel	60	45	45
15	Weverijstraat 5a - achtergevel	63	45	45
16	Weverijstraat 5 - achtergevel	64	46	46
17	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	63	48	48
18	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	64	47	47
19	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	60	47	47
20	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	60	46	46
21	Schelpweg 2d - achtergevel	59	46	46
22	Schelpweg 4/4a - achtergevel	62	49	49
23	Schelpweg 6/6a - achtergevel	69	57	57
24	Duinstraat 1 - kopgevel	44	44	44
25	Beatrixstraat 39	44	43	43
26	Beatrixstraat 33 - voorgevel	45	46	46
27	Beatrixstraat 31 - voorgevel	44	44	44
28	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	53	38	38
29	Beatrixstraat 27 - voorgevel	53	38	38
30	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	56	39	39
31	Van Voorthuysenstraat 5 - voorgevel	61	45	45

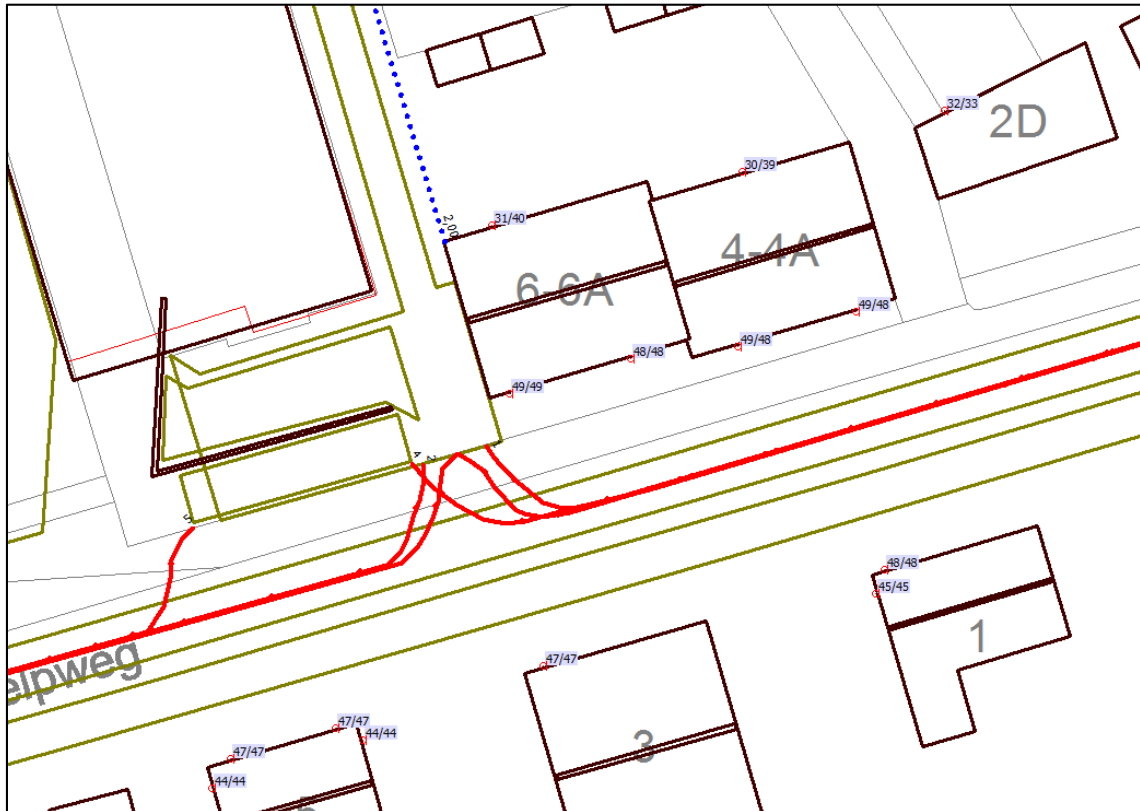
1 Voor de dagperiode geldt een hoogte $h_0 = +1,5$ m; voor de avond-/nachtperiode $h_0 = +5,0$ m.

6.3. Indirecte hinder

In figuur 6.1 is een overzicht gegeven van de berekende equivalente geluidsniveaus vanwege het verkeer van en naar het hotel op de openbare weg.

Uit figuur 6.1 blijkt dat aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde kan worden voldaan. Indirecte hinder wordt beoordeeld als wegverkeerslawaaï, waarbij maximale geluidsniveaus buiten beschouwing worden gelaten.

Figuur 6.1: berekeningsresultaten indirecte hinder (zie ook bijlage 4.3)



7. Bespreking resultaten en conclusie

7.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Uit tabel 6.1 blijkt dat voor wat betreft de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij twee beoordelingslocaties de VNG-richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde wordt overschreden (gemengd gebied). Het betreft de twee woningen nabij de in-/uitrit van het hotel en de laad-/loslocatie voor vrachtwagens, Schelpweg 6 en Schelpweg 5. Bij de woning Schelpweg 6 wordt de richtwaarde in zowel de dag-, avond- als nachtperiode overschreden, veroorzaakt door met name het geluid van personenautoverkeer van- en naar de parkeergarage (en de zeer korte afstand tot deze woning).

Bij de woning Schelpweg 5 wordt de richtwaarde alleen in de dagperiode overschreden. Deze woning ligt recht tegenover de laad-/loslocatie.

Van de VNG-richtwaarden mag gemotiveerd worden afgeweken. Argumenten voor deze motivatie kunnen zijn:

- De woningen zijn relatief modern en goed onderhouden. Verwacht mag worden dat de gevelgeluidwering ten minste 20 dB(A) bedraagt en dat de binnenwaarde daarom niet meer bedraagt dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Een dergelijk niveau is acceptabel.
- De hogere geluidbelastingen treden op aan de voorzijde/voorgevels van de woningen aan de Schelpweg. Aan deze voorzijde zijn geen buitenruimten gesitueerd waar mensen langer verblijven. Daarom is de beoordeling van de binnenwaarde meer relevant voor het toelaatbaar achten van de te verwachten geluidniveaus;
- Uit figuur 6.1 blijkt dat de equivalent geluidbelasting vanwege het verkeer van een naar het hotel niet meer bedraagt dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde wordt vooral bepaald door het personenautoverkeer en gebaseerd op ca. 260 mvt/etmaal. Zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing bedraagt in de maatgevende zomerperiode (maatgevend voor zowel het hotel als de overige toeristische activiteiten in Domburg) er in de huidige situatie sprake is van een etmaalintensiteit van ca. 2.800 mvt/etmaal op de Schelpweg. Dit is globaal 10x meer dan het uitgangspunt bij het berekenen van de indirecte hinder, zodat geconcludeerd mag worden dat de geluidbelasting vanwege wegverkeer op de woningen in de ordegrrootte 60 dB(A) bedraagt. Geconcludeerd kan worden dat de geluidbelasting vanwege het reguliere wegverkeer overheersend is.

7.2. Maximale geluidsniveaus

De VNG-richtwaarde voor maximale geluidsniveaus bedraagt 70 dB(A) voor gemengd gebied wordt ruim overschreden in met name de dagperiode, veroorzaakt door het rijden van vrachtwagens en laden/lossen op het voorterrein. De overschrijding in de avond- en nachtperiode bij alleen de woning Schelpweg 6 is afkomstig van de personenauto's van en naar de parkeergarage.

Wanneer de richtwaarden voor gemengd gebied worden overschreden, kan in het afwegingsproces worden betrokken dat maximale geluidsniveaus vanwege aan- en afrijdend verkeer buiten beschouwing worden gelaten. De achtergrond hiervan is dat in veel gevallen de maximale geluidsniveaus vanwege het overige verkeer op de openbare weg vergelijkbaar zijn met die van aan- en afrijdend verkeer en dat in de algemene beoordeling van wegverkeer maximale geluidsniveaus niet worden meegenomen.

In de dagperiode blijven dan over de hogere maximale geluidsniveaus vanwege laad-/losactiviteiten. Omdat dit alleen plaatsvindt in de dagperiode, worden deze bij een latere toetsing aan het Activiteitenbesluit buiten beschouwing gelaten. Dit kan meewegen om de berekende maximale geluidsniveaus als toelaatbaar te achten. Het laden/lossen van vrachtwagens aan de voorzijden vindt niet vaker plaats dan 3x in uitsluitend de dagperiode.

Van belang daarbij is dat de keus om een laad-/loslocatie aan de voorzijde te realiseren een wens is van de omgeving om het achteruitrijden van vrachtwagens (met signalering) te voorkomen. Dit voorkomt mogelijke hinder voor de woningen aan de Weverijstraat, maar geeft hoger geluidsniveaus voor de woningen aan de overzijde van de Schelpweg, hoewel het voordeel is dat ook voor deze woningen geldt dat onnodig manoeuvreren/insteken wordt voorkomen.

7.3. Indirecte hinder

Uit figuur 6.1 blijkt dat de geluidsniveaus vanwege de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder) voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) en moet als acceptabel worden geacht.

7.4. Conclusie en aanbevelingen

Voor het merendeel van de omliggende woningen in het plangebied wordt voldaan aan de VNG-richtwaarde van 50 dB(A) als etmaalwaarde voor gemengd gebied (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus). Het bevoegd gezag kan gemotiveerd afwijken. Dit is met name van belang voor de woning(en) nabij de in-/uitrit van de parkeergarage (Schelpweg 5 en 6). In de afweging kan worden meegenomen de gevelgeluidwering/binnen-niveaus, het in de huidige situatie aanwezige geluid vanwege wegverkeer en de locatie waar de hogere niveaus optreden (voorgevel, ook geluidbelast door wegverkeer). Daarnaast is/wordt rekening gehouden met de omgeving door grotere vrachtwagens aan de voorzijde te laten laden/lossen.

Aanvullend zou kunnen worden overwogen (fase 2, bouwaanvraag) om de in-/uitrit van de parkeergarage te spiegelen t.o.v. het ontwerp zoals gegeven in figuur 2.1. Daarmee wordt de afstand tussen de in-/uitrit en de woning Schelpweg 6 vergroot. Dit spiegelen is met name van belang voor de woning Schelpweg 6 in relatie tot het geluid vanwege het in-/uitrijden van de parkeergarage.

In onderstaande figuur 7.1 zijn alleen de berekende geluidsniveaus gegeven vanwege het in-/uitrijden van de parkeergarage, waarbij een rekenpunt is toegevoegd aan de niet in-/uitritzijde. De geluidsniveaus op dit rekenpunt zijn dan een indicatie van de reductie van het geluid vanwege het in-/uitrijden van de parkeergarage bij de woning Schelpweg 6. Het reducerend effect bij de woning Schelpweg bedraagt 2-4 dB.

Figuur 7.1: geluidniveaus vanwege in-/uitrit parkeergarage en indicatie effect gespiegelde in-/uitrit



Overige aanbevelingen waar in fase 2 en de bedrijfsvoering nog rekening mee wordt gehouden:

- de verharding van de oprit naar het achterterrein wordt uitgevoerd in glad asfalt, zodat er zo weinig mogelijk geluid vanwege het rollen van containers etc. is;
- gekeken wordt naar het geluidabsorberend bekleden van de (wanden) in-/uitgang van de parkeergarage;
- in de bedrijfsvoering wordt erop gestuurd dat koelvrachtwagens de koelmotoren uitzetten als de Schelpweg in wordt gereden.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Bijlage 1: begrippen

Decibel A, afgekort dB(A): een maat voor de sterkte van geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen, ten opzichte van een referentiedruk van $20 \cdot 10^{-5}$ Pa.

Equivalent geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ in dB(A): het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid.

Gestandaardiseerd immissieniveau L_i in dB(A): het equivalente geluidsniveau dat tijdens een bepaalde bedrijfstoestand onder meteoraamomstandigheden op een bepaalde plaats en hoogte wordt vastgesteld.

Immissierelevante bronsterkte L_{WR} in dB(A): het geluidvermogensniveau van een denkbeeldige bron, gelegen in het centrum van de werkelijke geluidsbron, die in de richting van het immissiepunt dezelfde geluiddruk niveaus veroorzaakt als de werkelijke geluidsbron.

Langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een immissiepunt, bij een meteoraamgemiddelde geluidsoverdracht, zo nodig gecorrigeerd voor de geverreflectie.

Langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een beoordelingspunt, zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, zuivere tooncomponent of muziekgeluid.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A): energetische sommatie van de langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus.

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein L_{etmaal} in dB(A): de hoogste van de volgende drie waarden:

- $L_{Ar,LT}$ over de dagperiode;
- $L_{Ar,LT}$ over de avondperiode + 5;
- $L_{Ar,LT}$ over de nachtperiode + 10.

Europese dosismaat L_{den} in dB(A): gewogen gemiddelde van het geluidsniveau in de dagperiode, avondperiode en nachtperiode.

Dagperiode: de beoordelingsperiode van 07.00 tot 19.00 uur.

Avondperiode: de beoordelingsperiode van 19.00 tot 23.00 uur.

Nachtperiode: de beoordelingsperiode van 23.00 tot 07.00 uur.

Maximaal geluidsniveau (piekgeluidsniveau) L_{Amax} in dB(A): het maximaal te meten A-gewogen geluidsniveau, meterstand "fast" gecorrigeerd met de meteorocorrectieterm C_m .

Immissiepunt: de plaats waarop het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt bepaald.

Representatieve bedrijfssituatie: toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

Bedrijfstoestand: toestand van een inrichting, die relevant is voor te verrichten metingen.

Meteoraam: de meteorologische omstandigheden waaronder een goede en stabiele geluidsoverdracht plaatsvindt.

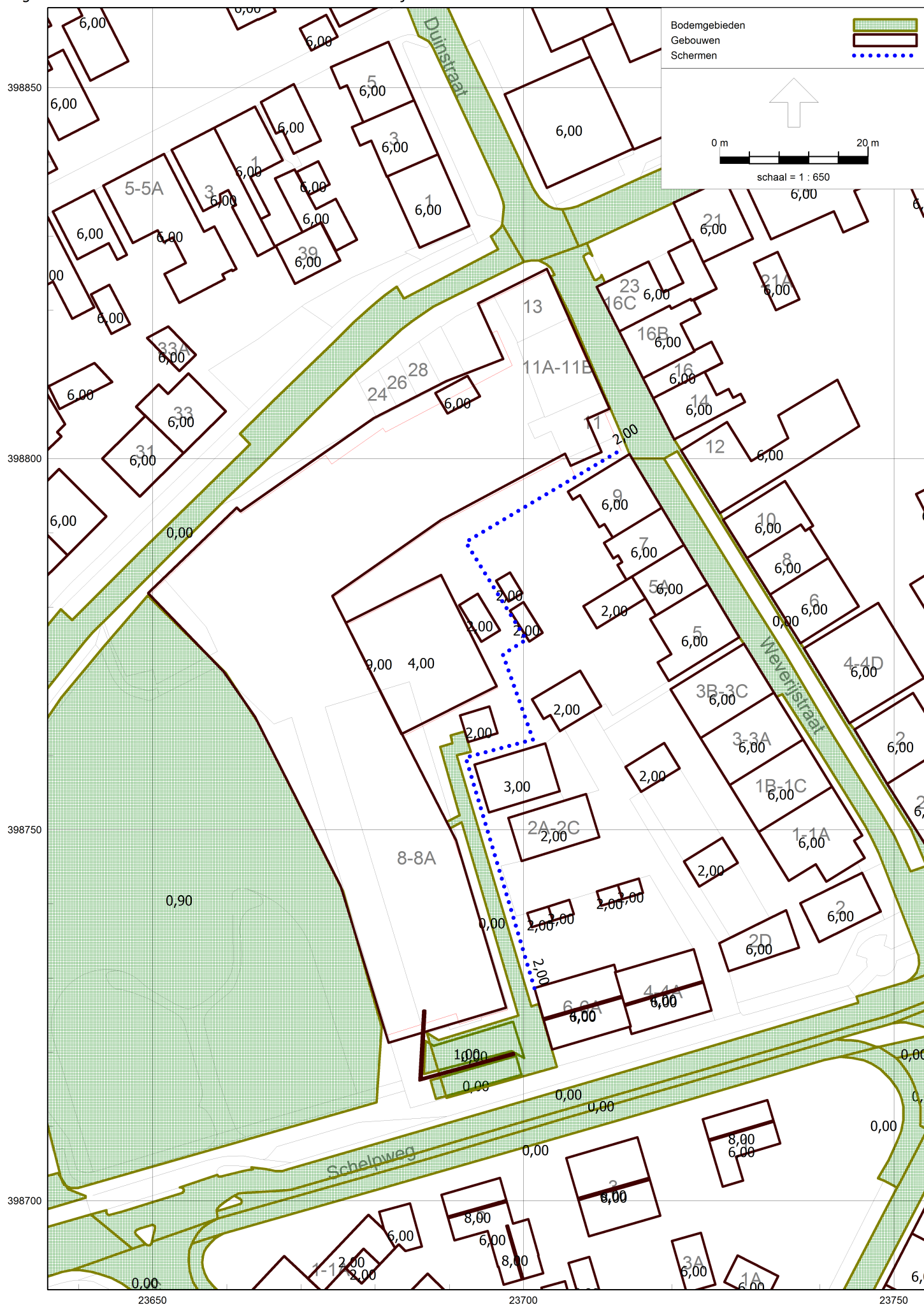
Stoorgeluid: het op een bepaalde plaats optredende geluid, veroorzaakt door andere geluidsbronnen dan die waarvan het geluidsniveau wordt bepaald.

Zone: een rond een industrieterrein gelegen gebied, waarbuiten een bepaalde geluidsbelasting vanwege dit terrein niet wordt overschreden.

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Figuur 1: overzicht van het akoestisch rekenmodel met objecten en bodemvlakken

Rho - Rotterdam



Figuur 2: overzicht van het akoestisch rekenmodel met de ligging van de rekenpunten

Rho - Rotterdam



Figuur 3: overzicht van het akoestisch rekenmodel met de ligging van de mobiele bronnen

Rho - Rotterdam



Figuur 4: overzicht van het akoestisch rekenmodel met de ligging van de puntbronnen

Rho - Rotterdam



Figuur 5: overzicht van het akoestisch rekenmodel met de ligging van de oppervlakte- en gevelbronnen

Rho - Rotterdam



[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
1	manoeuvreren bestelwagens	Punt	23691,45	398761,42	0,90	0,00	Normale puntbron
2	manoeuvreren bestelwagens	Punt	23690,22	398759,59	0,90	0,00	Normale puntbron
3	manoeuvreren bestelwagens	Punt	23690,83	398757,44	0,90	0,00	Normale puntbron
4	koelmotor vrachtwagens	Punt	23689,99	398715,43	3,00	0,00	Normale puntbron
5	laden/lossen vrachtwagens	Punt	23692,20	398716,16	1,50	0,00	Normale puntbron
6	laden/lossen vrachtwagens	Punt	23695,11	398716,98	1,50	0,00	Normale puntbron
7	laden/lossen vrachtwagens	Punt	23697,99	398717,80	1,50	0,00	Normale puntbron
11	afvoer keuken	Punt	23686,80	398757,30	11,00	0,00	Normale puntbron

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
1	0,00	360,00	23,31	--	--	Nee	Nee	39,00	69,30	78,00	82,10	86,70
2	0,00	360,00	23,31	--	--	Nee	Nee	39,00	69,30	78,00	82,10	86,70
3	0,00	360,00	23,31	--	--	Nee	Nee	39,00	69,30	78,00	82,10	86,70
4	0,00	360,00	16,81	--	--	Nee	Nee	35,00	70,70	82,70	87,20	89,50
5	0,00	360,00	16,81	--	--	Nee	Nee	52,80	66,00	73,50	79,20	81,90
6	0,00	360,00	16,81	--	--	Nee	Nee	52,80	66,00	73,50	79,20	81,90
7	0,00	360,00	16,81	--	--	Nee	Nee	52,80	66,00	73,50	79,20	81,90
11	0,00	360,00	0,00	0,00	9,03	Nee	Nee	30,00	52,50	58,50	64,50	69,00

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)
1	90,40	87,70	80,70	73,80	94,03	0,056	--	--
2	90,40	87,70	80,70	73,80	94,03	0,056	--	--
3	90,40	87,70	80,70	73,80	94,03	0,056	--	--
4	89,10	89,50	82,80	73,70	95,48	0,250	--	--
5	83,30	81,20	74,00	68,70	88,08	0,250	--	--
6	83,30	81,20	74,00	68,70	88,08	0,250	--	--
7	83,30	81,20	74,00	68,70	88,08	0,250	--	--
11	70,00	69,00	66,50	49,80	75,33	12,000	4,000	1,000

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

ItemID	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	ISO_H
7215	1	inrijdend verkeer parkeergarage	Polylijn	23703,74	398717,81	0,75
7216	2	uitrijdend verkeer parkeergarage	Polylijn	23687,62	398718,28	0,75
7258	3	bestelwagens leveranciers	Polylijn	23702,53	398717,34	0,90
7259	4	rijden vrachtwagens aan-/afvoer	Polylijn	23703,32	398717,70	1,00
7263	5	rijden vrachtwagens aan-/afvoer koelmotor	Polylijn	23703,32	398717,70	3,00
7268	6	rolcontainer/palletwagen	Polylijn	23697,26	398717,48	0,50

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

ItemID	Hdef.	Lengte	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
7215	Eigen waarde	19,59	88	29	5	21,44	21,49	32,13
7216	Eigen waarde	16,73	88	29	19	22,12	22,17	27,02
7258	Eigen waarde	46,46	10	--	--	34,12	--	--
7259	Eigen waarde	19,78	3	--	--	33,85	--	--
7263	Eigen waarde	19,78	3	--	--	33,85	--	--
7268	Eigen waarde	46,51	24	--	--	25,09	--	--

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

ItemID	Gem.snelheid	Max.afst.	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
7215	5	5,00	4	49,30	76,00	71,50	74,10	76,90	80,90	78,70
7216	5	5,00	4	52,30	79,00	74,50	77,10	79,90	83,90	81,70
7258	10	5,00	10	39,00	69,30	78,00	82,10	86,70	90,40	87,70
7259	3	5,00	4	48,20	77,30	86,00	90,10	94,70	98,40	95,70
7263	3	5,00	4	35,00	70,70	82,70	87,20	89,50	89,10	89,50
7268	3	5,00	10	32,00	37,00	45,00	52,00	60,00	80,00	83,00

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

ItemID	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
7215	72,50	61,60	85,38
7216	75,50	64,60	88,38
7258	80,70	73,80	94,03
7259	88,70	81,80	102,03
7263	82,80	73,70	95,48
7268	73,00	70,00	85,19

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH
1	stemgeluid	Lijn	23705,49	398800,49	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
2	stemgeluid	Lijn	23688,87	398791,60	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
3	stemgeluid	Lijn	23674,39	398781,39	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
4	stemgeluid	Lijn	23697,14	398813,47	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
5	stemgeluid	Lijn	23689,43	398810,48	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
6	stemgeluid	Lijn	23679,69	398805,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
7	stemgeluid	Lijn	23659,64	398771,02	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
8	stemgeluid	Lijn	23663,76	398765,06	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	ISO M.	Hdef.	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Cb(%) (D)	Cb(%) (A)	Cb(%) (N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
1	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04
2	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04
3	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04
4	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04
5	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04
6	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04
7	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04
8	0,00	Eigen waarde	8,002	1,000	0,500	66,681	25,003	6,252	1,76	6,02	12,04

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Uitstralende gevels, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoogte	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
1	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
2	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
3	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
4	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
5	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
6	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
7	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
8	3,0	38,00	48,00	59,80	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten
1	installaties	Rechthoek	23689,48	398738,59	10,00	0,00	Eigen waarde	4
2	installaties	Rechthoek	23660,22	398786,78	10,00	0,00	Eigen waarde	4
3	stemgeluid	Polygoon	23680,04	398805,98	1,70	0,00	Eigen waarde	8
4	stemgeluid	Polygoon	23681,01	398721,17	1,70	0,00	Eigen waarde	6

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omtrek	Oppervlak	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Negeer obj.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
1	23,46	33,52	0,00	0,97	3,01	Ja	30,00	55,80	64,80
2	25,68	40,18	0,00	0,97	3,01	Ja	30,00	55,80	64,80
3	51,68	56,25	1,76	6,02	12,04	Ja	38,00	48,00	59,80
4	28,72	46,53	1,76	6,02	12,04	Ja	38,00	48,00	59,80

Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
1	72,40	75,20	74,20	71,30	66,80	59,80	79,97
2	72,40	75,20	74,20	71,30	66,80	59,80	79,97
3	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10
4	67,30	72,40	67,70	63,30	57,60	43,00	75,10

Model: Indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten
23703,74	398717,81	1	inrijdend verkeer parkeergarage	Eigen waarde	0,75	8
23633,81	398693,37	2	uitrijdend verkeer parkeergarage	Eigen waarde	0,75	9
23633,80	398693,34	3	bestelwagens leveranciers	Eigen waarde	0,90	18
23752,51	398727,37	4	rijden vrachtwagens aan-/afvoer	Eigen waarde	1,00	9
23633,80	398693,37	5	rijden vrachtwagens aan-/afvoer	Eigen waarde	1,00	7

Model: Indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr	31
23703,74	51,98	51,98	88	29	5	11	53,30	
23633,81	73,00	73,00	88	29	19	15	53,30	
23633,80	128,22	128,22	5	--	--	26	40,00	
23752,51	55,77	55,77	3	--	--	12	49,20	
23633,80	60,15	60,15	3	--	--	13	49,20	

Model: Indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
23703,74	80,00	75,50	78,10	80,90	84,90	82,70	76,50	65,60	89,38
23633,81	80,00	75,50	78,10	80,90	84,90	82,70	76,50	65,60	89,38
23633,80	70,30	79,00	83,10	87,70	91,40	88,70	81,70	74,80	95,03
23752,51	78,30	87,00	91,10	95,70	99,40	96,70	89,70	82,80	103,03
23633,80	78,30	87,00	91,10	95,70	99,40	96,70	89,70	82,90	103,03

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Schelpweg 6 - voorgevel	1,50	55	50	42	55	84
1_B	Schelpweg 6 - voorgevel	5,00	54	48	42	54	82
10_A	Schelpweg 5 - voorgevel	1,50	51	41	35	51	77
10_B	Schelpweg 5 - voorgevel	5,00	51	42	37	51	77
11_A	Schelpweg 5 - zijgevel	1,50	44	38	32	44	69
11_B	Schelpweg 5 - zijgevel	5,00	45	39	34	45	70
12_A	Schelpweg 3- achtergevel	1,50	44	38	33	44	70
12_B	Schelpweg 3- achtergevel	5,00	45	40	35	45	71
13_A	Weverijstraat 9 - achtergevel	1,50	45	42	36	47	59
13_B	Weverijstraat 9 - achtergevel	5,00	47	43	38	48	62
14_A	Weverijstraat 7 - achtergevel	1,50	45	42	36	47	58
14_B	Weverijstraat 7 - achtergevel	5,00	46	43	38	48	62
15_A	Weverijstraat 5a - achtergevel	1,50	42	40	35	45	61
15_B	Weverijstraat 5a - achtergevel	5,00	46	42	38	48	63
16_A	Weverijstraat 5 - achtergevel	1,50	43	41	35	46	61
16_B	Weverijstraat 5 - achtergevel	5,00	45	42	37	47	65
17_A	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	1,50	43	40	35	45	59
17_B	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	5,00	44	41	37	47	64
18_A	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	1,50	43	40	34	45	63
18_B	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	5,00	44	41	36	46	64
19_A	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	1,50	42	40	35	45	60
19_B	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	5,00	44	40	36	46	64
2_A	Schelpweg 6a - voorgevel	1,50	50	42	35	50	78
2_B	Schelpweg 6a - voorgevel	5,00	49	42	37	49	77
20_A	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	1,50	42	40	35	45	59
20_B	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	5,00	44	40	36	46	64
21_A	Schelpweg 2d - achtergevel	1,50	43	41	37	47	60
21_B	Schelpweg 2d - achtergevel	5,00	46	43	39	49	65
22_A	Schelpweg 4/4a - achtergevel	1,50	41	39	35	45	61
22_B	Schelpweg 4/4a - achtergevel	5,00	45	41	37	47	68
23_A	Schelpweg 6/6a - achtergevel	1,50	43	40	34	45	69
23_B	Schelpweg 6/6a - achtergevel	5,00	50	43	37	50	77
24_A	Duinstraat 1 - kopgevel	1,50	47	43	37	48	50
24_B	Duinstraat 1 - kopgevel	5,00	47	43	37	48	51
25_A	Beatrixstraat 39	1,50	46	42	36	47	50
25_B	Beatrixstraat 39	5,00	47	43	37	48	50
26_A	Beatrixstraat 33 - voorgevel	1,50	46	42	36	47	49
26_B	Beatrixstraat 33 - voorgevel	5,00	47	43	38	48	49
27_A	Beatrixstraat 31 - voorgevel	1,50	45	41	35	46	48
27_B	Beatrixstraat 31 - voorgevel	5,00	45	42	37	47	48
28_A	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	1,50	42	38	34	44	53
28_B	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	5,00	43	40	36	46	54
29_A	Beatrixstraat 27 - voorgevel	1,50	41	37	33	43	56
29_B	Beatrixstraat 27 - voorgevel	5,00	43	39	36	46	56
3_A	Schelpweg 4 - voorgevel	1,50	47	38	33	47	75
3_B	Schelpweg 4 - voorgevel	5,00	48	42	37	48	76
30_A	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	1,50	40	37	33	43	57
30_B	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	5,00	42	40	36	46	58
31_A	Van Voorthuijsenstraat 5 - voorgevel	1,50	38	34	31	41	62
31_B	Van Voorthuijsenstraat 5 - voorgevel	5,00	40	36	32	42	63
4_A	Schelpweg 4a - voorgevel	1,50	44	33	28	44	71

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
4_B	Schelpweg 4a - voorgevel	5,00	46	41	37	47	72
5_A	Schelpweg 1 - voorgevel	1,50	44	38	33	44	71
5_B	Schelpweg 1 - voorgevel	5,00	45	40	35	45	71
6_A	Schelpweg 1 - zijgevel	1,50	44	38	33	44	71
6_B	Schelpweg 1 - zijgevel	5,00	46	40	36	46	71
7_A	Schelpweg 3 - voorgevel	1,50	50	42	36	50	77
7_B	Schelpweg 3 - voorgevel	5,00	50	42	37	50	77
8_A	Schelpweg 5 - zijgevel	1,50	48	41	35	48	77
8_B	Schelpweg 5 - zijgevel	5,00	48	42	37	48	77
9_A	Schelpweg 5 - voorgevel	1,50	51	42	36	51	78
9_B	Schelpweg 5 - voorgevel	5,00	51	43	37	51	78

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: 1_A - Schelpweg 6 - voorgevel
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Schelpweg 6 - voorgevel	1,50	55	50	42	55	84
1	inrijdend verkeer parkeergarage	0,75	48	48	38	53	70
1	installaties	10,00	30	29	27	37	30
1	manoeuvreren bestelwagens	0,90	17	--	--	17	42
1	stemgeluid	4,00	24	19	13	24	26
11	afvoer keuken	11,00	28	28	19	33	28
2	installaties	10,00	18	17	15	25	18
2	manoeuvreren bestelwagens	0,90	22	--	--	22	47
2	stemgeluid	4,00	25	21	15	26	27
2	uitrijdend verkeer parkeergarage	0,75	45	45	40	50	67
3	bestelwagens leveranciers	0,90	41	--	--	41	75
3	manoeuvreren bestelwagens	0,90	22	--	--	22	48
3	stemgeluid	4,00	20	16	10	21	22
3	stemgeluid	1,70	3	-2	-8	3	8
4	koelmotor vrachtwagens	3,00	46	--	--	46	63
4	rijden vrachtwagens aan-/afvoer	1,00	48	--	--	48	82
4	stemgeluid	4,00	5	1	-5	6	8
4	stemgeluid	1,70	36	32	26	37	38
5	laden/lossen vrachtwagens	1,50	40	--	--	40	57
5	rijden vrachtwagens aan-/afvoer koelmotor	3,00	41	--	--	41	75
5	stemgeluid	4,00	5	1	-5	6	8
6	laden/lossen vrachtwagens	1,50	42	--	--	42	59
6	rolcontainer/palletwagen	0,50	36	--	--	36	61
6	stemgeluid	4,00	5	0	-6	5	7
7	laden/lossen vrachtwagens	1,50	45	--	--	45	62
7	stemgeluid	4,00	8	4	-2	9	10
8	stemgeluid	4,00	7	3	-3	8	9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: 1_B - Schelpweg 6 - voorgevel
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_B	Schelpweg 6 - voorgevel	5,00	54	48	42	54	82
1	inrijdend verkeer parkeergarage	0,75	44	44	33	49	66
1	installaties	10,00	32	31	29	39	32
1	manoeuvreren bestelwagens	0,90	30	--	--	30	53
1	stemgeluid	4,00	31	27	21	32	33
11	afvoer keuken	11,00	33	33	24	38	33
2	installaties	10,00	20	19	17	27	20
2	manoeuvreren bestelwagens	0,90	30	--	--	30	53
2	stemgeluid	4,00	29	25	19	30	31
2	uitrijdend verkeer parkeergarage	0,75	45	45	40	50	67
3	bestelwagens leveranciers	0,90	39	--	--	39	73
3	manoeuvreren bestelwagens	0,90	30	--	--	30	53
3	stemgeluid	4,00	31	27	21	32	33
3	stemgeluid	1,70	8	4	-2	9	12
4	koelmotor vrachtwagens	3,00	47	--	--	47	64
4	rijden vrachtwagens aan-/afvoer	1,00	46	--	--	46	80
4	stemgeluid	4,00	10	6	0	11	12
4	stemgeluid	1,70	40	35	29	40	41
5	laden/lossen vrachtwagens	1,50	41	--	--	41	58
5	rijden vrachtwagens aan-/afvoer koelmotor	3,00	41	--	--	41	75
5	stemgeluid	4,00	10	5	-1	10	11
6	laden/lossen vrachtwagens	1,50	42	--	--	42	59
6	rolcontainer/palletwagen	0,50	37	--	--	37	62
6	stemgeluid	4,00	9	4	-2	9	10
7	laden/lossen vrachtwagens	1,50	44	--	--	44	61
7	stemgeluid	4,00	-1	-6	-12	-1	0
8	stemgeluid	4,00	14	9	3	14	15

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: 10_A - Schelpweg 5 - voorgevel
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
10_A	Schelpweg 5 - voorgevel	1,50	51	41	35	51	77
4	koelmotor vrachtwagens	3,00	47	--	--	47	64
4	rijden vrachtwagens aan-/afvoer	1,00	41	--	--	41	75
4	stengeluid	1,70	40	36	30	41	42
5	laden/lossen vrachtwagens	1,50	39	--	--	39	56
6	laden/lossen vrachtwagens	1,50	39	--	--	39	55
7	laden/lossen vrachtwagens	1,50	38	--	--	38	55
2	uitrijdend verkeer parkeergarage	0,75	37	37	32	42	59
5	rijden vrachtwagens aan-/afvoer koelmotor	3,00	35	--	--	35	69
1	inrijdend verkeer parkeergarage	0,75	35	35	24	40	57
6	rolcontainer/palletwagen	0,50	30	--	--	30	56
1	installaties	10,00	30	29	27	37	30
3	bestelwagens leveranciers	0,90	29	--	--	29	63
7	stengeluid	4,00	28	24	18	29	30
8	stengeluid	4,00	23	19	13	24	25
2	installaties	10,00	20	19	17	27	20
3	stengeluid	4,00	19	15	9	20	21
11	afvoer keuken	11,00	16	16	7	21	16
1	stengeluid	4,00	12	7	1	12	15
2	stengeluid	4,00	11	7	1	12	14
1	manoeuvreren bestelwagens	0,90	7	--	--	7	34
6	stengeluid	4,00	5	1	-5	6	8
5	stengeluid	4,00	4	0	-6	5	8
3	manoeuvreren bestelwagens	0,90	4	--	--	4	30
4	stengeluid	4,00	4	0	-6	5	8
2	manoeuvreren bestelwagens	0,90	3	--	--	3	30
3	stengeluid	1,70	2	-2	-9	3	7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
 LAeq bij Bron/Groep voor toetspunt: 10_B - Schelpweg 5 - voorgevel
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Bron/Groep	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
10_B	Schelpweg 5 - voorgevel	5,00	51	42	37	51	77
4	koelmotor vrachtwagens	3,00	47	--	--	47	64
4	rijden vrachtwagens aan-/afvoer	1,00	41	--	--	41	75
4	stengeluid	1,70	40	36	30	41	42
5	laden/lossen vrachtwagens	1,50	39	--	--	39	56
6	laden/lossen vrachtwagens	1,50	39	--	--	39	55
2	uitrijdend verkeer parkeergarage	0,75	38	38	33	43	60
7	laden/lossen vrachtwagens	1,50	38	--	--	38	55
1	inrijdend verkeer parkeergarage	0,75	37	36	26	41	58
5	rijden vrachtwagens aan-/afvoer koelmotor	3,00	35	--	--	35	69
1	installaties	10,00	34	33	31	41	34
6	rolcontainer/palletwagen	0,50	31	--	--	31	56
3	bestelwagens leveranciers	0,90	30	--	--	30	64
7	stengeluid	4,00	29	24	18	29	30
2	installaties	10,00	23	22	20	30	23
11	afvoer keuken	11,00	22	22	13	27	22
8	stengeluid	4,00	17	13	7	18	19
1	stengeluid	4,00	16	11	5	16	17
2	stengeluid	4,00	13	8	2	13	14
1	manoeuvreren bestelwagens	0,90	12	--	--	12	35
3	stengeluid	4,00	11	7	1	12	13
6	stengeluid	4,00	7	3	-3	8	9
3	manoeuvreren bestelwagens	0,90	7	--	--	7	30
2	manoeuvreren bestelwagens	0,90	6	--	--	6	30
5	stengeluid	4,00	6	2	-4	7	8
4	stengeluid	4,00	6	1	-5	6	8
3	stengeluid	1,70	4	-1	-7	4	7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Maximale geluidsniveaus
 LAmx totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Schelpweg 6 - voorgevel	1,50	86	74	74
1_B	Schelpweg 6 - voorgevel	5,00	84	69	69
10_A	Schelpweg 5 - voorgevel	1,50	78	57	57
10_B	Schelpweg 5 - voorgevel	5,00	78	58	58
11_A	Schelpweg 5 - zijgevel	1,50	71	51	51
11_B	Schelpweg 5 - zijgevel	5,00	72	52	52
12_A	Schelpweg 3- achtergevel	1,50	71	50	50
12_B	Schelpweg 3- achtergevel	5,00	72	53	53
13_A	Weverijstraat 9 - achtergevel	1,50	58	44	44
13_B	Weverijstraat 9 - achtergevel	5,00	64	46	46
14_A	Weverijstraat 7 - achtergevel	1,50	60	44	44
14_B	Weverijstraat 7 - achtergevel	5,00	67	45	45
15_A	Weverijstraat 5a - achtergevel	1,50	63	42	42
15_B	Weverijstraat 5a - achtergevel	5,00	69	45	45
16_A	Weverijstraat 5 - achtergevel	1,50	64	41	41
16_B	Weverijstraat 5 - achtergevel	5,00	73	46	46
17_A	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	1,50	63	40	40
17_B	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	5,00	70	48	48
18_A	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	1,50	64	43	43
18_B	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	5,00	67	47	47
19_A	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	1,50	60	41	41
19_B	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	5,00	65	47	47
2_A	Schelpweg 6a - voorgevel	1,50	80	64	64
2_B	Schelpweg 6a - voorgevel	5,00	78	62	62
20_A	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	1,50	60	42	42
20_B	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	5,00	66	46	46
21_A	Schelpweg 2d - achtergevel	1,50	59	39	39
21_B	Schelpweg 2d - achtergevel	5,00	67	46	46
22_A	Schelpweg 4/4a - achtergevel	1,50	62	47	47
22_B	Schelpweg 4/4a - achtergevel	5,00	69	49	49
23_A	Schelpweg 6/6a - achtergevel	1,50	69	51	51
23_B	Schelpweg 6/6a - achtergevel	5,00	75	57	57
24_A	Duinstraat 1 - kopgevel	1,50	44	44	44
24_B	Duinstraat 1 - kopgevel	5,00	47	44	44
25_A	Beatrixstraat 39	1,50	44	43	43
25_B	Beatrixstraat 39	5,00	47	43	43
26_A	Beatrixstraat 33 - voorgevel	1,50	45	45	45
26_B	Beatrixstraat 33 - voorgevel	5,00	46	46	46
27_A	Beatrixstraat 31 - voorgevel	1,50	44	44	44
27_B	Beatrixstraat 31 - voorgevel	5,00	46	44	44
28_A	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	1,50	53	38	38
28_B	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	5,00	56	38	38
29_A	Beatrixstraat 27 - voorgevel	1,50	53	37	37
29_B	Beatrixstraat 27 - voorgevel	5,00	56	38	38
3_A	Schelpweg 4 - voorgevel	1,50	77	59	59
3_B	Schelpweg 4 - voorgevel	5,00	78	59	59
30_A	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	1,50	56	37	37
30_B	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	5,00	58	39	39
31_A	Van Voorthuijsenstraat 5 - voorgevel	1,50	61	42	42
31_B	Van Voorthuijsenstraat 5 - voorgevel	5,00	64	45	45
4_A	Schelpweg 4a - voorgevel	1,50	74	49	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Maximale geluidsniveaus
Groep: LAmax totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
4_B	Schelpweg 4a - voorgevel	5,00	74	53	53
5_A	Schelpweg 1 - voorgevel	1,50	72	54	54
5_B	Schelpweg 1 - voorgevel	5,00	72	54	54
6_A	Schelpweg 1 - zijgevel	1,50	72	54	54
6_B	Schelpweg 1 - zijgevel	5,00	72	54	54
7_A	Schelpweg 3 - voorgevel	1,50	78	59	59
7_B	Schelpweg 3 - voorgevel	5,00	78	59	59
8_A	Schelpweg 5 - zijgevel	1,50	79	59	59
8_B	Schelpweg 5 - zijgevel	5,00	79	59	59
9_A	Schelpweg 5 - voorgevel	1,50	79	58	58
9_B	Schelpweg 5 - voorgevel	5,00	79	58	58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Indirecte hinder
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Schelpweg 6 - voorgevel	1,50	47	44	36	49	85
1_B	Schelpweg 6 - voorgevel	5,00	46	44	36	49	85
10_A	Schelpweg 5 - voorgevel	1,50	45	42	37	47	83
10_B	Schelpweg 5 - voorgevel	5,00	44	42	37	47	83
11_A	Schelpweg 5 - zijgevel	1,50	42	39	34	44	81
11_B	Schelpweg 5 - zijgevel	5,00	42	39	34	44	80
12_A	Schelpweg 3- achtergevel	1,50	43	40	35	45	82
12_B	Schelpweg 3- achtergevel	5,00	42	39	34	44	80
13_A	Weverijstraat 9 - achtergevel	1,50	21	19	11	24	61
13_B	Weverijstraat 9 - achtergevel	5,00	25	23	15	28	64
14_A	Weverijstraat 7 - achtergevel	1,50	21	19	12	24	60
14_B	Weverijstraat 7 - achtergevel	5,00	26	24	16	29	64
15_A	Weverijstraat 5a - achtergevel	1,50	22	21	14	26	62
15_B	Weverijstraat 5a - achtergevel	5,00	25	23	16	28	62
16_A	Weverijstraat 5 - achtergevel	1,50	24	22	14	27	64
16_B	Weverijstraat 5 - achtergevel	5,00	28	26	19	31	67
17_A	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	1,50	25	23	15	28	65
17_B	Weverijstraat 3b/3c - achtergevel	5,00	29	27	19	32	67
18_A	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	1,50	27	24	17	29	67
18_B	Weverijstraat 3/3a - achtergevel	5,00	30	28	20	33	69
19_A	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	1,50	28	26	17	31	68
19_B	Weverijstraat 1b/1c - achtergevel	5,00	32	29	21	34	70
2_A	Schelpweg 6a - voorgevel	1,50	46	43	34	48	85
2_B	Schelpweg 6a - voorgevel	5,00	45	43	34	48	84
20_A	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	1,50	32	29	20	34	70
20_B	Weverijstraat 1/1a - achtergevel	5,00	33	31	22	36	72
21_A	Schelpweg 2d - achtergevel	1,50	28	27	18	32	66
21_B	Schelpweg 2d - achtergevel	5,00	31	28	22	33	69
22_A	Schelpweg 4/4a - achtergevel	1,50	26	25	17	30	64
22_B	Schelpweg 4/4a - achtergevel	5,00	36	34	26	39	75
23_A	Schelpweg 6/6a - achtergevel	1,50	28	26	20	31	66
23_B	Schelpweg 6/6a - achtergevel	5,00	38	35	30	40	76
24_A	Duinstraat 1 - kopgevel	1,50	9	7	1	12	49
24_B	Duinstraat 1 - kopgevel	5,00	11	9	2	14	49
25_A	Beatrixstraat 39	1,50	10	9	3	14	51
25_B	Beatrixstraat 39	5,00	12	11	4	16	51
26_A	Beatrixstraat 33 - voorgevel	1,50	14	12	6	17	56
26_B	Beatrixstraat 33 - voorgevel	5,00	15	13	8	18	55
27_A	Beatrixstraat 31 - voorgevel	1,50	17	15	10	20	59
27_B	Beatrixstraat 31 - voorgevel	5,00	18	16	11	21	59
28_A	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	1,50	24	22	17	27	66
28_B	Beatrixstraat 29/29a - voorgevel	5,00	26	24	19	29	66
29_A	Beatrixstraat 27 - voorgevel	1,50	26	24	19	29	68
29_B	Beatrixstraat 27 - voorgevel	5,00	28	25	20	30	68
3_A	Schelpweg 4 - voorgevel	1,50	46	44	34	49	85
3_B	Schelpweg 4 - voorgevel	5,00	46	43	34	48	84
30_A	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	1,50	27	25	20	30	68
30_B	Beatrixstraat 23/23a - voorgevel	5,00	29	26	22	32	68
31_A	Van Voorthuijsenstraat 5 - voorgevel	1,50	33	30	25	35	74
31_B	Van Voorthuijsenstraat 5 - voorgevel	5,00	35	32	27	37	74
4_A	Schelpweg 4a - voorgevel	1,50	46	44	34	49	85

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Indirecte hinder
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
4_B	Schelpweg 4a - voorgevel	5,00	46	43	33	48	84
5_A	Schelpweg 1 - voorgevel	1,50	46	43	33	48	84
5_B	Schelpweg 1 - voorgevel	5,00	45	43	33	48	84
6_A	Schelpweg 1 - zijgevel	1,50	43	40	31	45	81
6_B	Schelpweg 1 - zijgevel	5,00	43	40	31	45	81
7_A	Schelpweg 3 - voorgevel	1,50	45	42	35	47	84
7_B	Schelpweg 3 - voorgevel	5,00	45	42	35	47	83
8_A	Schelpweg 5 - zijgevel	1,50	42	39	33	44	80
8_B	Schelpweg 5 - zijgevel	5,00	42	39	33	44	79
9_A	Schelpweg 5 - voorgevel	1,50	44	42	37	47	82
9_B	Schelpweg 5 - voorgevel	5,00	44	42	36	47	82

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Bijlage 10 verklaring van geen bedenkingen, d.d. 16 april 2020

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Raadsvoorstel

	afdeling	:	Ruimtelijke ontwikkeling		
	programma	:			
datum voorstel	:	11 februari 2020	thema	:	
agendapunt nr.	:		registratie code	:	20B.00747
voorstel nr.	:		behandeld door	:	
Raadsvergadering	:	19 maart 2020	e-mail	:	@veere.nl
commissie	:	2 maart 2020	doorkiesnummer	:	
portefeuillehouder	:	L.A. Roelse			

Onderwerp:

Voorstel tot het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen voor de omgevingsvergunning voor de herontwikkeling van het KPN-gebouw e.o. in de vorm van een vitaliteitshotel.

Voorstel

Afgeven van een verklaring van geen bedenkingen voor het afwijken van de op 31 mei 2012 vastgestelde randvoorwaarden #6 en #10, om het opnieuw verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning 'handelen in strijd met regels van ruimtelijke ordening' voor de realisatie van een vitaliteitshotel op het perceel Schelpweg 8 e.o. mogelijk te maken.

Samenvatting

Als gevolg van de uitspraak van de rechtbank is de verleende omgevingsvergunning voor het 'handelen in strijd met regels van ruimtelijke ordening' (afwijken van het bestemmingsplan Kom Domburg) vernietigd. De reden voor vernietiging is dat op twee punten (als gevolg van overleg met omwonenden) is afgeweken van de door uw raad vastgestelde randvoorwaarden. Voor deze afwijking had uw raad een aparte verklaring van geen bedenkingen moeten geven. De uitspraak van de rechtbank vormt geen reden om af te zien van de beoogde ontwikkeling, omdat de verleende omgevingsvergunning in feite op een formeel punt is gestrand. Inhoudelijk is de omgevingsvergunning overeind gebleven, evenals de stedenbouwkundige randvoorwaarden waarop deze is gebaseerd. Daarom zal opnieuw een omgevingsvergunning worden verleend, onder aanvulling van de motivering.

Uit de uitspraak van de rechtbank volgt dat een nieuwe omgevingsvergunning alleen kan worden verleend met een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad. Met het plan is afgeweken van de randvoorwaarden #6 en #10. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op het serviceverkeer en het parkeren daarvan. Door de afwijking van deze randvoorwaarden ontstaat voor de omwonenden een verbetering van de situatie ten opzichte van het voldoen aan deze randvoorwaarden. De afwijking is dan ook tot stand gekomen naar aanleiding van wat door de omwonenden naar voren is gebracht tijdens twee bewonersbijeenkomsten.

Hoewel daartegen geen beroep is ingediend, voldoet het bouwplan mogelijk ook niet aan een ander deel van randvoorwaarde #6. De receptie ligt mogelijk niet alleen op de begane grond, het schetsplan voorziet ook in een (extra) incheckbalie/receptie in de parkeerkelder. Om medewerking te kunnen verlenen aan deze mogelijke afwijking is eveneens een verklaring van geen bedenkingen gewenst.

Inleiding

Bij besluit van 31 mei 2012 heeft uw raad het document 'Herontwikkeling locatie KPN-gebouw Domburg, stedenbouwkundige visie en ruimtelijke randvoorwaarden' vastgesteld. Hiermee zijn de kaders vastgelegd voor herontwikkeling van de locatie Schelpweg 8 en enkele woningen aan de Weverijstraat te Domburg ten behoeve van een (vitaliteits)hotel, passend bij de badstatus van Domburg.

Uiteindelijk hebben wij, na het afronden van de zienswijzenprocedure, op 22 februari 2018 een omgevingsvergunning verleend voor, onder meer, het 'handelen in strijd met regels van ruimtelijke ordening'. Met deze vergunning is níet de bouw van het vitaliteitshotel vergund, maar wel de afwijking van het bestemmingsplan 'Kom Domburg'.

Tegen deze verleende omgevingsvergunning zijn tijdig twaalf beroepschriften ingediend bij de rechtbank Zeeland-West-Brabant. Inmiddels heeft de rechtbank een uitspraak gedaan, waarover u separaat bent geïnformeerd op 23 januari jl. De rechtbank heeft geoordeeld dat het plan waarvoor de omgevingsvergunning is verleend, op een tweetal punten niet in overeenstemming is met de door uw raad op 31 mei 2012 vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden. Daardoor is het plan niet in overeenstemming met de door uw raad vastgestelde 'Beleidsnota verklaring van geen bedenkingen Wabo' en is de verleende vergunning vernietigd door de rechtbank.

Anders dan gedacht ten tijde van de vergunningverlening, kan een omgevingsvergunning voor het afwijking van het bestemmingsplan alleen verleend worden nadat uw raad een verklaring van geen bedenkingen heeft afgegeven. Gelet op het feit dat de afwijkingen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn ingegeven door de informatie vanuit de gehouden bewonersbijeenkomsten, verzoeken wij uw raad alsnog een verklaring van geen bedenkingen af te geven.

Wat willen we bereiken

De gevraagde omgevingsvergunning 'handelen in strijd met regels van ruimtelijke ordening' opnieuw verlenen, met inachtneming van de uitspraak van de rechtbank, waarvoor wij uw raad vragen alsnog een verklaring van geen bedenkingen te verlenen.

Argumenten

1.1 Als gevolg van de uitspraak van de rechtbank kan een nieuwe omgevingsvergunning alleen worden verleend met een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad.

Op grond van artikel 2.1 lid 1 onder c juncto 2.12 lid 1 onder a onder 3 Wabo en hoofdstuk 6 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) kunnen wij, als de gewenste ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing, een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Hierbij moet uw gemeenteraad of een verklaring afgeven dat er tegen het afwijken van het bestemmingsplan geen bedenkingen bestaan of een ruimtelijk kader vaststellen waarbinnen de ontwikkeling past. Met uw besluit van 31 mei 2012 stelde u, als ruimtelijk kader, de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de herontwikkeling van de KPN locatie vast. Met vaststelling van deze voorwaarden hebben wij aangenomen dat in het geheel geen verklaring van geen bedenkingen meer was vereist voor deze ontwikkeling. Uit de uitspraak blijkt echter dat deze wel was vereist, omdat het bouwplan op twee punten afwijkt van de vastgestelde kaders. Deze afwijkingen vormen een verbetering en zijn het gevolg van aanpassingen die zijn gedaan naar aanleiding van de wensen van omwonenden. De omwonenden hebben deze wensen geuit tijdens twee bewonersbijeenkomsten.

Wanneer het bouwplan zodanig wordt aangepast, dat het binnen de vastgestelde randvoorwaarden past, kan een nieuwe vergunning worden verleend zonder verklaring van geen bedenkingen. Dit is echter niet gewenst, omdat er dan niet langer gehoor wordt gegeven aan deze wensen van omwonenden.

1.2 Waar het plan niet voldoet aan randvoorwaarde #10 is dit een verbetering ten opzichte van de vastgestelde randvoorwaarden.

In randvoorwaarde #10 is het volgende bepaald:

"Het parkeren voor gasten en personeel moet geheel op de eigen locatie opgelost worden. Hiertoe dient een gebouwde parkeervoorziening onder het complex te worden gerealiseerd. De parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de Schelpweg. Er dient uitgegaan te worden van minimaal 1,3 parkeerplaatsen per kamer. Deze norm dekt de behoefte van hotelgasten en personeel.

Op het huidige terrein is ook parkeerruimte aanwezig voor het nabijgelegen bestaande Apparthotel Bommeljé. Deze plaatsen dienen tevens op de herontwikkellocatie gecompenseerd te worden.

De mate waarin voorzieningen als restaurant, spa, wellness en fitness een medegebruik kennen door niet hotelgasten, bepaalt in welke mate deze parkeernorm verder opgehoogd moet worden. Als gaandeweg de planvorming het programmatische concept meer uitgekristalliseerd wordt, dan zal het aspect van de te hanteren parkeernormen verder worden vastgesteld. Aan de hand van die normen zal een parkeerbalans opgesteld moeten worden.

De capaciteit van de parkeergarage is dus bepalend voor het maximale programma van hotelkamers en voorzieningen dat gerealiseerd kan worden.

Serviceverkeer moet parkeren op een binnenterrein. Ook dit binnengebied wordt ontsloten vanaf de Schelpweg. Die ontsluiting is gesitueerd tussen het hotelvolume en de naastgelegen bestaande woning.

Nu de grote voertuigen aan de voorzijde parkeren en niet op het binnenterrein, ontstaat er een afwijking van deze randvoorwaarde. Deze keuze is ingegeven doordat omwonenden vreesden voor (geluids)hinder van achteruitrijdende grote vrachtwagens. Enerzijds doordat deze een waarschuwingssignaal laten horen bij het achteruit rijden en anderzijds doordat als gevolg van de manoeuvre zelf de Schelpweg korte tijd geblokkeerd is. Nu het plan ruimte biedt om de grote(re) vrachtwagens parallel aan de Schelpweg op eigen terrein te laten laden en lossen, treden de genoemde problemen niet, of in ieder geval zeer beperkt, op. De initiatiefnemer kan het plan zo aanpassen dat wel wordt voldaan aan deze randvoorwaarden, maar dit is voor de omwonenden minder gunstig.

1.3 Waar het plan niet voldoet aan randvoorwaarde #6 ten aanzien van de afwikkeling van het serviceverkeer is dit een verbetering ten opzichte van de vastgestelde randvoorwaarden.

In randvoorwaarde #6 is het volgende opgenomen:

"Aan de Schelpweg bevindt zich het representatieve hoofdgebouw c.q. het entreegebouw. Hier is de hoofdingang van het hotel en de bijbehorende voorzieningen. Op de begane grond liggen de receptie en hotellobby.

Op eigen terrein is er een mogelijkheid tot 'voorrijden' van incheckende gasten en taxi's.

Serviceverkeer heeft een toegang tot de locatie via een route tussen het hoofdgebouw en de naastgelegen bestaande woning."

De door de rechtbank gestelde afwijking van deze randvoorwaarde is dat (ten gunste van de omwonenden) alleen kleinere voertuigen gebruik maken van deze route voor serviceverkeer en grote voertuigen niet. Zoals onder punt 1.2 is gemotiveerd, is deze keuze ingegeven doordat omwonenden vreesden voor (geluids)hinder van achteruitrijdende grote vrachtwagens. De initiatiefnemer kan het plan ook op dit punt zo aanpassen dat wel wordt voldaan aan deze randvoorwaarden, maar zoals ook bij punt 1.2 is overwogen is dit voor de omwonenden minder gunstig. Het is dan ook gewenst dat de verklaring van geen bedenkingen de afwijking van beide randvoorwaarden omvat.

1.4 Voor zover in het definitieve bouwplan een incheckbalie in de parkeerkelder wordt gerealiseerd, is het gewenst ook hiervoor de verklaring van geen bedenkingen te laten gelden.

Op de begane grond is, zoals blijkt uit het schetsplan, de lounge of lobby gesitueerd, evenals een receptie-/informatiebalie. Dit is in overeenstemming met de vastgestelde randvoorwaarden. Hoewel het nu voorliggende plan nog niet het definitieve bouwplan omvat, is het de verwachting dat de gekozen inrichting van het voorterrein en de

plattegrond van het gebouw niet meer (wezenlijk) wijzigt. Aan de straatzijde is, op eigen terrein, een zone opgenomen waar bezoekers kunnen worden afgezet en toeleveranciers met grote vrachtwagens kunnen laden en lossen. Laad- en losactiviteiten spelen zich vooral af in de late ochtend, tussen 10 en 11 uur. Gasten kunnen pas vanaf het middaguur inchecken waardoor bevoorradingsverkeer en aankomende gasten/taxi's elkaar niet hinderen. Daarbij wordt gefaciliteerd dat gasten direct bij aankomst de parkeerkelder in kunnen rijden, waarvoor ook een specifieke incheckbalie/receptie op niveau -1 wordt gerealiseerd.

Voor zover een dergelijke extra voorziening toch in strijd zou blijken met de vastgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden, is het gewenst dat de verklaring van geen bedenkingen eveneens deze extra incheckbalie/receptie, omvat.

Duurzaamheid

Het gebouw wordt duurzaam vormgegeven, zoals omschreven in de ruimtelijke onderbouwing behorend bij de aanvraag omgevingsvergunning.

Risico's en kanttekeningen

Als de omgevingsvergunning opnieuw wordt verleend met inachtneming van de door uw raad te verlenen verklaring van geen bedenkingen, kan door belanghebbenden wederom beroep en hoger beroep worden ingesteld. Dit betreft dan alleen de aangepaste onderdelen. Voor het overige geldt de uitspraak van de rechtbank, tenzij de appellanten hoger beroep indienen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dat is ons op dit moment niet bekend.

Geld

Investerend

N.v.t.

Structureel

N.v.t.

Incidenteel

Er is een anterieure overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer, waarin het wettelijk verplichte kostenverhaal is vastgelegd.

Uitvoering

Na afgifte van een verklaring van geen bedenkingen kunnen wij de omgevingsvergunning opnieuw verlenen.

Communicatie

De opnieuw te verlenen vergunning wordt bekend gemaakt in de Staatscourant en het Gemeenteblad, de appellanten sturen wij een afschrift toe. Onderdeel van de verleende omgevingsvergunning is de verleende verklaring van geen bedenkingen.

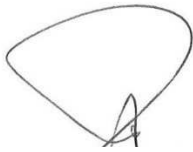
Bijlagen (met Corsa nummer)

1. Uitspraak Rechtbank Zeeland – West-Brabant (corsanr. 20I.00334)
2. Informatieve memo van 23-1-'20 met samenvatting uitspraak (corsanr. 20B.00471)
3. Verslagen van de bewonersbijeenkomsten in 2015 (corsanr. 20B.00746)
4. Stedenbouwkundige randvoorwaarden (corsanr. 14B.02419)
5. Beleidsnota verklaring van geen bedenkingen Wabo (corsanr. 12B.00863)

Burgemeester en wethouders van Veere,
de secretaris,

J.F.M. Steinbusch

Volgens voorstel door de raad besloten op
de griffier plv.,



mr. A.W.L. Piersma

de burgemeester,

drs. R.J. van der Zwaag

de voorzitter,



drs. R.J. van der Zwaag

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

Bijlage 11 Memo 'Vitaliteitshotel Domburg – advies n.a.v. uitspraak rechtbank Zeeland – West Brabant' Rho- adviseurs voor leefruimte. D.d. 22 april 2020

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]

memo

Segeerssingel 6
Middelburg
E-mail: info@rho.nl

Onderwerp: Vitaliteitshotel Domburg – advies naar aanleiding van uitspraak Rechtbank Zeeland-West-Brabant
Datum: 22 april 2020
Referenties:

Aanleiding en doel van deze memo

Bij besluit van 22 februari 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Veere een omgevingsvergunning fase 1 verleend voor onderdelen van een nieuw te realiseren vitaliteitshotel op de locatie van het voormalig KPN-gebouw aan de Schelpweg 8 te Domburg, aangevuld met percelen aan de Beatrixstraat en Weverijstraat 9-13. Tegen dit besluit is beroep ingesteld bij de meervoudige kamer van de Rechtbank Zeeland-West-Brabant. De rechtbank heeft op 20 januari 2020 uitspraak gedaan in deze zaak. De rechtbank heeft het bestreden besluit vernietigd en het college opgedragen binnen 12 weken na de dag van verzending van de uitspraak een nieuw besluit te nemen met inachtneming van de uitspraak. Naar aanleiding hiervan is Hotel Bommeljé B.V. (hierna: Bommeljé) gevraagd om aanvullende onderbouwingen te leveren op de punten waarop het eerdere besluit te kort schoot. Op zijn beurt heeft Bommeljé Rho adviseurs (hierna: Rho) gevraagd om deze onderbouwingen te verzorgen. Deze memo bevat deze onderbouwingen.

Kern van de uitspraak

De rechtbank heeft geoordeeld dat het bestreden besluit op twee punten voor vernietiging in aanmerking komt:

- 1) het niet voldoen aan randvoorwaarden #6 en #10 en het ontbreken van een verklaring van geen bedenkingen;
- 2) het in de ruimtelijke onderbouwing gehanteerde percentage voor dubbelgebruik (van parkeerplaatsen, red.) en de gehanteerde uitgangspunten voor de verkeersgeneratie. Het college zal moeten (her)overwegen of zij het (eerdere) advies van Rho overneemt om uit te gaan van 70% dubbelgebruik in plaats van 50% en eveneens moeten bepalen welke uitgangspunten moeten worden gehanteerd bij het berekenen van de verkeersgeneratie.

Ook zal een verklaring van geen bedenkingen aan de gemeenteraad moeten worden gevraagd. Dat betekent dat het college een nieuw besluit moeten nemen met inachtneming van deze uitspraak.

Ad 1. Aanvullende toetsing aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden 6 en 10

Notitie Herontwikkeling locatie KPN-gebouw Domburg

De randvoorwaarden #6 en # 10 waarnaar de rechtbank verwijst zijn 2 van de 24 stedenbouwkundige randvoorwaarden die in de notitie Herontwikkeling locatie KPN-gebouw Domburg voor de herontwikkeling van de locatie van het voormalige KPN-gebouw te Domburg zijn geformuleerd. Die notitie is op 31 mei 2012 door de gemeenteraad vastgesteld.

Het ingediende plan is niet in overeenstemming met randvoorwaarden

In de ruimtelijke onderbouwing, die bijgevoegd is bij de aanvraag omgevingsvergunning, is uitvoerig aandacht besteed aan de



Afbeelding 1 Omslag rapport
Stedenbouwkundige
randvoorwaarden

gemeentelijke stedenbouwkundige visie en ruimtelijk randvoorwaarden. Daarin is geconcludeerd dat het bouwplan kan worden uitgevoerd zonder dat er strijd ontstaat met de door de raad gestelde randvoorwaarden.

In de beroepsprocedure heeft de rechtbank echter vastgesteld dat alle partijen het erover eens zijn dat het bouwplan niet aan alle stedenbouwkundige randvoorwaarden, in casu randvoorwaarden #6 en # 10, voldoet.

Toetsing en motivering afwijking randvoorwaarden #6 en #10

Naar aanleiding van de uitspraak heeft Bommeljé aan Rho gevraagd om het plan opnieuw te beoordelen en in de gevallen dat niet wordt voldaan aan de randvoorwaarden te motiveren dat sprake is van een beter plan.

Hierbij maakt Rho gebruik van haar advies 'Beoordeling ruimtelijke inpassing Vitaliteitshotel / toetsing aan stedenbouwkundige uitgangspunten' van 30 november 2018 en van haar memo van 12 juli 2019 waarin de verkeers- en parkeersituatie kritisch tegen het licht is gehouden. Die memo, die niet ter besluitvorming aan het gemeentebestuur is voorgelegd, is integraal opgenomen als bijlage bij voorliggende memo.

Hierna wordt de letterlijke tekst van de stedenbouwkundige randvoorwaarden 6 en 10 geciteerd en wordt het bouwplan waarvoor de omgevingsvergunning fase 1 is verleend, getoetst aan deze randvoorwaarden.

	Randvoorwaarde 6	Toetsing bouwplan aan randvoorwaarde
1	Aan de Schelpweg bevindt zich het representatieve hoofdgebouw c.q. het entreegebouw. Hier is de hoofdingang van het hotel en de bijbehorende voorzieningen.	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. De hoofdentree van het gebouw ligt aan de zijde van de Schelpweg. Op de hoek met het park is de gevel extra opengewerkt met de deur aan de Schelpwegzijde waardoor de entree wordt benadrukt. Er is door de architect bewust geen entree aan het park gemaakt om het aandeel verharding hier te minimaliseren en de bestaande waardevolle bomen te laten staan. Deze keuze is begrijpelijk.
2	Op de begane grond liggen de receptie en hotellobby.	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. De receptie en hotellobby liggen op de begane grond. Daarnaast is er een incheckbalie op het niveau van de parkeerkelder voorzien. De opzet is namelijk dat hotelgasten met hun auto naar beneden rijden, de parkeerkelder ingaan en dan rechtstreeks naar de incheckbalie. Voor zover hierbij sprake zou zijn van een afwijking van de randvoorwaarden is hierin voorzien door de op 16 april 2020 door de gemeenteraad afgegeven verklaring van geen bedenkingen.
3	Op eigen terrein is er een mogelijkheid tot 'voorrijden' van incheckende gasten en taxi's.	Aan de straat is een zone opgenomen waar bezoekers kunnen worden afgezet en de toeleveranciers met grote vrachtwagens kunnen laden en lossen. Laad- en losactiviteiten spelen zich vooral af in de late ochtend (tussen 10-11 uur). Gasten kunnen pas vanaf 12:00 uur inchecken waardoor laad- en losverkeer en aankomende gasten/taxi's elkaar niet hinderen. De gereserveerde ruimte voor deze zone zal daarom voldoen aan de vraag, waardoor het onwaarschijnlijk is dat er opstoppen en daarmee verkeersonveilige situaties zich op maaiveld en op de openbare weg zullen afspelen. Daar komt nog bij dat op niveau -1 ook een incheckbalie aanwezig is, waardoor de meeste gasten en taxi's direct naar dit niveau en de zone op straatniveau niet gebruiken. Voordeel van deze inrichting is dat het verkeer (laden en lossen en incheckende gasten) de locatie niet in hoeven te rijden op

		maaiveld waardoor de (geluid)overlast voor de omgeving wordt geminimaliseerd.
4	Serviceverkeer heeft een toegang tot de locatie via een route tussen het hoofdgebouw en de naastgelegen bestaande woning.	Aan deze randvoorwaarde wordt vanwege de gewijzigde invulling van het laden en lossen niet voldaan. De route tussen het hoofdgebouw en de naastgelegen bestaande woning zal alleen worden gebruikt voor het lossen/laden van goederen van kleinere voertuigen (bestelwagens e.d.) en van goederen die met een rolcontainer of palletwagen van en naar de grote vrachtwagens aan de voorzijde een opstelplaats worden gereden. De andere wijze van verplaatsing van laden/lossen is mede na overleg met en op advies van de omwonenden tot stand gekomen. Rho adviseert dan ook om af te wijken van deze randvoorwaarde. De verklaring van geen bedenkingen zoals deze door de gemeenteraad op 16 april 2020 is afgegeven voorziet hierin.
5	Aan de Schelpweg ligt ook de toegang tot de parkeergarage. Vanuit de parkeergarage is er minimaal een directe inpandige toegang tot het entreegebouw.	De entree van de parkeergarage ligt ook aan de zijde van de Schelpweg. Via de bestaande inrit aan de Schelpweg rijden auto's de verdiepte garage in waarna bezoekers zich onder maaiveld aanmelden bij de incheckbalie.

	Randvoorwaarde 10	Toetsing bouwplan aan randvoorwaarde
1	Het parkeren voor gasten en personeel moet geheel op de eigen locatie opgelost worden. Hiertoe dient een gebouwde parkeervoorziening onder het complex te worden gerealiseerd. De parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de Schelpweg.	De parkeerbehoefte wordt conform de stedenbouwkundige randvoorwaarden volledig onder het complex op eigen terrein opgelost en ontsloten op de Schelpweg.
2	Er dient uitgegaan te worden van minimaal 1,3 parkeerplaatsen per kamer. Deze norm dekt de behoefte van hotelgasten en personeel.	Aan deze voorwaarde wordt ruimschoots voldaan. In het plan is uitgegaan van een norm van 1,5 parkeerplaatsen per kamer voor suites met een oppervlakte vanaf 65m ² en 1,0 voor suites tot 65 m ² . Daarmee komt het aantal parkeerplaatsen op gemiddeld 1,42 per kamer.
3	Op het huidige terrein is ook parkeerruimte aanwezig voor het nabijgelegen bestaande Apparthotel Bommeljé. Deze plaatsen dienen tevens op de herontwikkellocatie gecompenseerd te worden.	Aan deze voorwaarde wordt voldaan. In de ruimtelijke onderbouwing van 24 februari 2018 (tabel in paragraaf 4.11 Parkeren) en in de memo van Rho van 12 juli 2019 (tabel 2) is gerekend met 20 parkeerplaatsen die zijn vervallen op het eigen terrein van het Apparthotel langs de Beatrixstraat.
4	De mate waarin voorzieningen als restaurant, spa, wellness en fitness een medegebruik kennen door niet hotelgasten, bepaalt in welke mate deze parkeernorm verder opgehoogd moet worden. Als gaandeweg de planvorming het programmatische concept meer uitgekristalliseerd wordt, dan zal	Er is geen strijdigheid met deze randvoorwaarde. In de memo van Rho van 12 juli 2019 is nader ingegaan op het dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor het wellnesscentrum en restaurant.

	het aspect van de te hanteren parkeernormen verder worden vastgesteld. Aan de hand van die normen zal een parkeerbalans opgesteld moeten worden. De capaciteit van de parkeergarage is dus bepalend voor het maximale programma van hotelkamers en voorzieningen dat gerealiseerd kan worden.	
5	Serviceverkeer moet parkeren op een binnenterrein. Ook dit binnengebied wordt ontsloten vanaf de Schelpweg. Die ontsluiting is gesitueerd tussen het hotelvolume en de naastgelegen bestaande woning.	Rho adviseert om af te wijken van deze randvoorwaarde. Voor de manier waarop er wordt afgeweken van deze randvoorwaarde en de gevolgen die dat heeft voor de afwikkeling van de laad- en losactiviteiten, het afrijden van hotelgasten en de verkeersveiligheid als gevolg van deze activiteiten wordt verwezen de beantwoording van punt 4 van randvoorwaarde 6. De andere wijze van verplaatsing van laden/lossen is mede na overleg met en op advies van de omwonenden tot stand gekomen. De verklaring van geen bedenkingen zoals deze door de gemeenteraad op 16 april 2020 is afgegeven voorziet hierin.

Ad 2. Gehanteerde uitgangspunten bepalen parkeerbehoefte en verkeersgeneratie

Interpretatie CROW ten aanzien van stedelijkheidsgraad en ligging

- Rho adviseert om voor het bepalen van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie een andere stedelijkheidsgraad en ligging aan te houden.

In de ruimtelijke onderbouwing zijn de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie deels berekend op basis van kencijfers van CROW publicatie 317¹, met als uitgangspunten een ‘matig stedelijk’ karakter van Domburg en een ligging van het projectgebied in het ‘centrum’ van Domburg. In de tekst is vermeld dat daarbij wordt ingezet op een 4-sterren hotel, maar in de berekeningen is het kencijfer gehanteerd voor een 5-sterren hotel. Daarmee is de verkeersgeneratie hoger ingeschat dan nodig. Voor het verweer op de ingestelde beroepen zijn de toegepaste stedelijkheidsgraad en ligging van het projectgebied opnieuw tegen het licht gehouden. Daaruit komt naar voren dat beter aansluiting kan worden gevonden bij de kencijfers voor “weinig stedelijk” en “rest bebouwde kom”.

In de eerder genoemde memo van 12 juli 2019 (zie bijlage bij voorliggende memo) is geconcludeerd dat het effect op de verkeersgeneratie door het hanteren van nieuwe uitgangspunten (ten aanzien van de stedelijkheidsgraad en ligging van het projectgebied) beperkt zijn en niet leiden tot nieuwe conclusies. Het effect is toen echter niet gekwantificeerd. Als aanvulling op de eerdere memo is hierna een verschilberekening opgenomen.

In ruimtelijke onderbouwing is op basis van maximaal 55 kamers en de hiervoor vermelde uitgangspunten en een 5-sterren hotel (hetgeen betekent minimaal 13 en maximaal 17,6 mvt/etmaal per 10 kamers) een verkeersgeneratie berekend van 52 tot 70 mvt/etmaal. Met 60 kamers wordt dit 78 tot 106 mvt/etmaal. Met de verkeersgeneratie van de andere functies erbij komt de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling daarmee op totaal 143 tot 201 voertuigen per etmaal.

¹ De ruimtelijke onderbouwing dateert uit februari 2018. In december 2018 is de hiervoor vermelde CROW-publicatie vervangen (geactualiseerd) door de CROW-publicatie 381 (Toekomstigbestendig parkeren – Van parkeerkecijfers naar parkeernormen). De kencijfers voor een 4-sterren hotel zijn daarin niet gewijzigd.

In Rho-memo van 12 juli 2019 is geadviseerd de uitgangspunten aan te passen in 'weinig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'. Voor een 4-sterren hotel betekent dit een verkeersgeneratie van minimaal 20,2 en maximaal 23,1 mvt/etmaal per 10 kamers. Met maximaal 55 kamers resulteert dit in een verkeersgeneratie van 111 tot 127 mvt/etmaal. Bij 60 kamers wordt dit 121 tot 138 mvt/etmaal. Met de verkeersgeneratie van de andere functies erbij komt de verkeersgeneratie dan op totaal 202 tot 234 voertuigen per etmaal.

Op basis van de minimale kencijfers neemt de verkeersgeneratie door het hanteren van nieuwe uitgangspunten toe met $(202-143=)$ 59 mvt/etmaal. En op basis van de maximale kencijfers met $(234-201=)$ 33 mvt/etmaal.

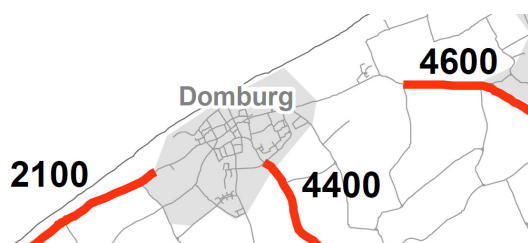
In de ruimtelijke onderbouwing is vermeld dat de ontsluiting volledig via de Schelpweg zal plaatsvinden en ook dat in de zomerperiode (maatgevende periode voor Domburg) 2.800 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Hierbij is niet aangegeven in welke context dit moet worden gezien. Een onderscheid in de aan- en afvoer van de motorvoertuigen ontbreekt in de ruimtelijke onderbouwing en in het Zienswijzenrapport.

In verband met het ter plaatse geldende eenrichtingsregime zullen de aankomende voertuigen zich op enig moment op de Schelpweg ter hoogte van het vitaliteitshotel bevinden. Daar is een totaal van 2.800 motorvoertuigen per dag in de maatgevende zomerperiode gemeten. Een toename van ten hoogste 117 voertuigen $(234 \times 50\%$ i.v.m. het eenrichtingsregime) per etmaal is iets meer dan 4%. Dat betekent dat sprake is van dit een zeer beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen.

Ook bezien in het licht van de aan- en afvoerwegen direct aansluitend aan de kern is sprake van een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen. Volgens de provinciale Verkeersstromenkaart 2018, die inzicht geeft in de intensiteiten op de belangrijkste wegen buiten de bebouwde kom, reden er in genoemd jaar op de Schelpweg 2.100 mvt/etmaal en op de andere twee ontsluitingswegen van Domburg, zijnde de Roosjesweg en Domburgseweg, meer dan het dubbele ervan (zie afbeelding 2). Als al het verkeer over de Schelpweg wordt afgewikkeld dan betekent dat met de nieuwe uitgangspunten een toename buiten de bebouwde kom van $(234/2.100 \times 100\%=)$ maximaal 11%.

In de praktijk zullen er ook bezoekers gebruik maken van de andere twee ontsluitingswegen van Domburg. Als wordt uitgegaan van een evenredige verdeling over de ontsluitingswegen, dan komt de toename op de Schelpweg niet boven de 4% uit. En op de andere wegen nog niet boven 2%. Het verkeer van en naar het hotel gaat daarmee snel op in het algemene verkeersbeeld.

Weliswaar is naar aanleiding van de tellingen ten behoeve van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan VEERE (GVVP, maart 2017) geconcludeerd dat in Domburg met de huidige inrichting sprake van een problematische drukte op de Dishoeckstraat-Singel, Schuivlotstraat, maar de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling van het Vitaliteitshotel gaat geen verschil maken. Voor het oplossen van de verkeersproblematiek in Domburg zullen (ingrijpende) verkeersmaatregelen nodig zijn, die niet specifiek verband houden met deze ontwikkeling.



Afbeelding 2 Fragment Verkeersstromenkaart 2018
(bron: provincie Zeeland)

NB: In de CROW publicatie wordt uitgegaan van een standaard 4-sterrenhotel. Die worden gekenmerkt door kortdurend verblijf. Bij een langer verblijf daalt de verkeersgeneratie. Er zijn dan namelijk minder

aankomsten en vertrek, waarvoor voor een deel extra verplaatsingen tijdens het verblijf in de plaats komen. Daarmee is noch in de ruimtelijke onderbouwing noch in deze en voorgaande memo rekening gehouden, zodat de berekeningen een worst case scenario schetsen.

Gehanteerd percentage dubbelgebruik wellnesscentrum en restaurant

In het kader van het verweer is tevens het gehanteerde percentage dubbelgebruik voor het wellnesscentrum en het restaurant opnieuw tegen het licht gehouden. Daaruit komt naar voren dat, gezien de beperkte omvang van de wellnessvoorziening, het sterk concurrerende aanbod aan dergelijke voorzieningen in de omgeving, de aanwezigheid van parkeerbelemmerende maatregelen in de nabijheid (betaald en vergunninghoudersparkeren),² niet verwacht wordt dat er veel gasten van buiten het hotel en het tegenovergelegen apparthotel het wellnesscentrum zullen bezoeken per auto zullen bezoeken. Bovenstaande factoren rechtvaardigen dan ook een sterkere reductie dan 50%, waarbij een reductie van 70% tot 80% meer realistisch is.

- Rho adviseert dan ook om een reductie van 70% in plaats van 50% toe te passen.

Ook voor het restaurant geldt dat het zich primair richt op hotelgasten, dat er sprake is van sterke concurrentie in de nabije omgeving en de aanwezigheid van betaald en vergunninghoudersparkeren. Hierdoor is de verwachting dat het autobezzoek van het restaurant flink lager ligt dan de eerder gehanteerde 50%. Een reductie van 70% tot 80% is ook bij deze functie meer realistisch.

- Rho adviseert een reductie van 70% in plaats van 50% toe te passen.

Beschouwing parkeerbalans

Als met deze uitgangspunten wordt gerekend, zijn 110 parkeerplaatsen nodig. De parkeerbehoefte in de ruimtelijke onderbouwing komt uit op 109 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte uit de ruimtelijke onderbouwing is niet correct berekend, maar geeft wel een realistisch totaal.

- Rho adviseert echter om 110 parkeerplaatsen volgens de hiervoor behandelde uitgangspunten te realiseren.

Voor een nadere uitleg van de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar bijlage 1 van deze memo.

² O.a. Wellness & Beautycentrum De Parel, Wellness & Beautycentrum in Hotel Restaurant De Kamperduinen, Thermen en Beauty Zeeland in Vlissingen.

Bijlage 1 Aanvullende onderbouwing verkeer en parkeren (Memo Rho 12 juli 2019)

MEMO

Van :
Project : Vitaliteitshotel Schelpweg 8, Domburg
Opdrachtgever : B's Onroerend Goed B.V.
Datum : 12 juli 2019
Aan : mr. R.H.U. Keizer
CC : P. Bommelje
Betreft : Aanvullende onderbouwing verkeer en parkeren



Aanleiding

De heer Bommelje (initiatiefnemer) is voornemens een vitaliteitshotel te realiseren op de locatie van het voormalige KPN gebouw in Domburg. Dit betreft het perceel Scherpweg 8, aangevuld met percelen aan de Beatrixstraat en Weverijstraat 9-13. Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld door Huibrechtse en Koster Consultants (d.d. 2 juni 2016, gewijzigde versie) ten behoeve van de omgevingsvergunning.

Verlening omgevingsvergunning

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 21 maart 2018 de vergunning verleend voor het vitaliteitshotel (1^e fase) op de locatie van het voormalige KPN gebouw.

Beroep Achmea Rechtsbijstand

Namens de heer Wisse is beroep ingesteld tegen het besluit van het college tot verlening van de omgevingsvergunning. Eerder is ook een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit. Met het beroep is ook een 'second opinion' ingebracht van het bureau Tonnaer (later aangevuld door het bureau Pouderoyen).

In dit second opinion wordt gesteld dat onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen van de mogelijkheid om de grote suites te splitsen naar meerdere kleinere kamers. Daarnaast moest volgens Achmea Rechtsbijstand worden uitgegaan van 'rest bebouwde kom' in 'niet-stedelijk gebied'. Ter aanvulling is de online rekentool van het CROW met deze gewijzigde uitgangspunten toegevoegd.

Beroep Stichting Leefbaarheid Kom Domburg

Volgens de Stichting Leefbaarheid Kom Domburg is naast de invloed van het splitsen van kamers niet duidelijk hoe de toename van vrachtverkeer voor de bevoorrading van het hotel uitvalt. Hiervoor is door bureau Kubiek een contra expertise gedaan (27 augustus 2018). Ook is aangevoerd dat het eenrichtingsregime niet leidt tot een halvering van het verkeer.

Voorliggend memo

Ter zitting zijn in de rechtbank al een aantal opmerkingen uit de beroepen weerlegd, daarnaast vragen een aantal opmerkingen ook verheldering, die niet te herleiden zijn uit de ruimtelijke onderbouwing. De rechtbank dient hierover nader te worden geïnformeerd. Met dit memo worden de ontbrekende argumenten uit de ruimtelijke onderbouwing aangevuld en zijn de beroepen die zijn gesteld bij de zitting nader onderzocht.

Aanvulling onderzoek

De gemeente heeft een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP Veere) opgesteld in maart 2017. In dit GVVP komen wijzigingen in de verkeersstromen, de dynamiek van het toerisme, de het groeiend gebruik van elektrische fietsen en de politieke doelen aan bod. Uitgangspunten met betrekking tot stedelijkheid en locatie kenmerken zijn hierin niet opgenomen. In het GVVP is wel een hoofdstuk opgenomen over parkeren, er zijn echter geen uitgangspunten met betrekking tot parkeernormering gegeven.

Uitgangspunt stedelijkheid

In de ruimtelijke onderbouwing is de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie berekend op basis van een 'matig stedelijk' karakter van Domburg. In de beroepen is gesteld dat moet worden uitgegaan van een 'niet stedelijk' karakter.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) karakter op basis van de adressendichtheid (adressen per m²). Hiervoor gelden de stedelijkheidsgraden zoals opgenomen in tabel 1.

Tabel 1 Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten (bron: CBS)

Klasse	Omgevingsadressendichtheid in adressen per km ²
Zeer sterk stedelijk	> 2.500
Sterk stedelijk	1.500-2.500
Matig stedelijk	1.000-1.500
Weinig stedelijk	500-1.000
Niet stedelijk	< 500

De gemeente Veere heeft een adressendichtheid van 336 per km². Als stad is Domburg bij het CBS opgenomen als stad, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de bebouwde kom (kern) en het buitengebied. Domburg als geheel is bij het CBS opgenomen en heeft 456 adressen per km². Voor de kern Domburg geldt 507 adressen per km² en voor het buitengebied 272 adressen per km². Het projectgebied ligt in de kern Domburg en heeft hierdoor een hogere adressendichtheid (500-1.000). **Volgens het CBS behoort het projectgebied zodoende tot een 'weinig stedelijk' karakter.** Dit is in tegenstelling tot de ruimtelijke onderbouwing, waarbij is aangesloten bij een 'matig stedelijk' karakter en in tegenstelling tot het beroep waarbij is aangesloten bij een 'niet stedelijk karakter'.

Uitgangspunt ligging in de kern Domburg

In de ruimtelijke onderbouwing is de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers van het CROW, met een ligging van het projectgebied in het 'centrum' van Domburg. In de beroepen is gesteld dat moet worden uitgegaan van een ligging 'rest bebouwde kom'.

Het CROW geeft geen eenduidige definitie van de liggingen, wel worden handvatten gegeven. Zo wordt een 'centrum' verkeerskundig gekenmerkt met vormen van parkeerregulering en biedt het alternatieven voor de auto, zoals een treinstation of (hoogwaardige) openbaar vervoershalte. In de 'rest bebouwde kom' zijn deze alternatieven minder voor handen en geldt ook geen vorm van parkeerregulering. De kencijfers in de 'rest bebouwde kom' zijn dan ook vaak hoger dan in het 'centrum'. De 'schil centrum' valt hier tussen, deze ligging behoort niet tot het centrum, maar is wel op acceptabele loopafstanden bereikbaar vanaf het centrum. De vierde ligging is het 'buitengebied', wat doorgaans overeen komt met het gebied buiten de bebouwde kom.

Het projectgebied aan de Schelpweg ligt binnen de N287, die als randweg de kern van Domburg ontsluit. In de kern is betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders actief. De straten binnen de randweg zijn voorzien van horecafuncties en detailhandel die op loopafstand (ca. 200 tot 600 meter loopafstand) van het projectgebied zijn te bereiken. Gezien deze loopafstanden en de aanwezigheid van parkeerregulering kan het projectgebied in een ligging van 'centrum' of 'schil centrum' worden gezien. Domburg heeft echter geen treinverbinding. Aan de Schelpweg is een bushalte aanwezig ter hoogte van het projectgebied. Het aantal lijnen en de frequentie is zeer laag.

Naast de fiets ontbreekt hierdoor een goed alternatief voor de auto, waardoor het autogebruik van zowel medewerkers als bezoekers naar de toekomstige functies overeen zal komen met een ligging in 'rest bebouwde kom'. **Voor de kencijfers met betrekking tot de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte dient hierdoor worden uitgegaan van 'rest bebouwde kom'.**

Dubbelgebruik wellnesscentrum en restaurant

Het grootste deel van de ontwikkeling bestaat uit het hotel, de suites. Daarnaast bevat het een restaurant en een wellness. Het hotel is daarbij de hoofdfunctie, waar de bezoekers vooral voor komen. Het restaurant en de wellness zijn bijbehorende voorzieningen die het hotel aantrekkelijker en luxueuzer maken.

Het CROW heeft kencijfers van een wellnesscentrum beschikbaar. De achterliggende getallen waar het kencijfer op is gebaseerd zijn opgenomen in CROW publicatie 272. Hieruit blijkt dat een resort (groot wellnesscentra) circa 175.000 tot 200.000 bezoekers per jaar aantrekt. Een kleiner, meer gemiddeld wellnesscentrum heeft een oppervlakte van circa 2.000 m² en trekt circa 90.000 bezoekers per jaar aan. Voorliggend wellnesscentrum is beduidend kleiner met 600 m². In de ruimtelijke onderbouwing is daarom ervan uitgegaan dat 50% van het gebruik door hotelgasten plaatsvindt. De andere 50% betreft bezoekers die met de auto van elders komen. Gelet op het voorgaande achten wij deze aanname niet correct. Er is niet sprake van een zelfstandig wellnesscentrum maar, zoals hiervoor geschreven, voorziening bij een hotel. Inpandig bovendien. Gezien de beperkte omvang van de wellnessvoorziening en het veel concurrerende aanbod aan dergelijke voorzieningen in de omgeving ¹ wordt niet verwacht dat er veel gasten van elders zullen komen. En als die al komen, dan zullen de meesten daarvan afkomstig zijn uit Domburg, waarbij de auto kan blijven staan bij hun eigen huis of bij hun recreatief nachtverblijf. In de praktijk zal veruit het grootste deel van de wellnessbezoekers dus afkomstig zijn vanuit het vitaliteitshotel zelf en het tegenoverliggende Apparthotel. ² Door de parkeerregulering in het gebied en de lokale aantrekking zal het autogebruik bovendien beduidend lager zijn. Een reductie van 70% tot 80% is hierdoor een meer realistisch aantal. **Geadviseerd wordt een reductie van 70% in plaats van 50% toe te passen.**

Het restaurant richt zich primair op hotelgasten. Iedere hotelgast moet kunnen ontbijten of dineren. Gezien het concurrerende aanbod aan restaurants in de omgeving wordt niet verwacht dat er veel gasten van elders zullen komen. Daarvoor is ook nauwelijks of geen ruimte beschikbaar. En als er gasten van elders komen, dan zullen dit vooral toeristen uit Domburg zijn en mensen die in de directe omgeving wonen. Wij zijn van mening dat het aandeel restaurantbezoekers dat van buiten het hotel komt en waarvoor parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, daardoor substantieel lager zal zijn 50%. Een reductie van 70% tot 80% is ook bij deze functie meer realistisch. **Geadviseerd wordt een reductie van 70% in plaats van 50% toe te passen.**

¹ O.a. Wellness & Beautycentrum De Parel, Wellness & Beautycentrum in Hotel Restaurant De Kamperduinen, Thermen en Beauty Zeeland in Vlissingen.

² In de ruimtelijke onderbouwing (pagina 6) is namelijk vermeld dat "deze voorzieningen ook bijdragen aan de transformatie en kwaliteitsverbetering van het tegenoverliggende Apparthotel (zelfde eigenaar en boekingssysteem)."

Herberekening parkeerbehoefte

Op basis van voorgenoemde gewijzigde uitgangspunten is de parkeerberekening herrekend.

Tabel 2 Parkeerbehoefte aan de hand van CROW-kencijfers en staand beleid

Functie	CROW-benaming	Hoeveelheid	Kencijfer	Parkeerbehoefte
Suites (ca. 100 m ²)	*	33	1,5 per kamer	49,5
Suites (ca. 60 m ²)	*	6	1,0 per kamer	6,0
Restaurant	Restaurant	400 m ²	15 per 100 m ²	60,0
Wellness	Wellnesscentrum	600 m ²	9,3 per 100 m ²	55,8
Subtotaal				
Vervallen parkeerplaatsen Beatrixstraat				+ 20,0
Reductie dubbelgebruik				
- Restaurant		70%		- 42,0
- Wellness		70%		- 39,1
Totaal				110,2 pp

* de CROW-kencijfers van een 4-sterren hotel bedragen 0,75 parkeerplaats per kamer. De gemeente acht dit te weinig; voor hotelfuncties in kernen aan de kust hanteren zij volgens staand beleid de normen zoals opgenomen in deze tabel.

Conform de hiervoor behandelde uitgangspunten zijn 110 parkeerplaatsen nodig. De parkeerbehoefte in de ruimtelijke onderbouwing komt uit op 109 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte uit de ruimtelijke onderbouwing is niet correct berekend, maar geeft wel een realistisch totaal. **Geadviseerd wordt echter om 110 parkeerplaatsen volgens de hiervoor behandelde uitgangspunten te realiseren.**

Effect splitsing kamers/suites

In de ruimtelijke onderbouwing is meegenomen dat “een aantal suites zal worden gesplitst”. De parkeernorm voor een minisuite of hotelkamer van ca 35-65m² is 1,0 ppl/kamer. Uitgaande van (zuiver theoretisch) 16 nader gesplitste suites in minisuites zijn 117 parkeerplaatsen voor de suites en kamers benodigd.” Deze berekening is correct uitgevoerd. **Door de herberekening van de parkeerbehoefte in dit memo is echter 1 extra parkeerplaats nodig om een buffer in te bouwen voor de eventueel te wijzigingen indeling van suites.**

Verkeersgeneratie

Naar aanleiding van de parkeerkencijfers zijn ook opmerkingen gemaakt over de juistheid van de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van kencijfers van het CROW en de reductie die is toegepast op de wellness en het restaurant. Op basis van de nieuwe uitgangspunten uit deze memo is de parkeerbehoefte nagenoeg gelijkwaardig gebleven. **De effecten op de verkeersgeneratie zullen hierdoor ook beperkt zijn en niet leiden tot nieuwe conclusies.**

Verkeersveiligheid in-uitrit

Het projectgebied wordt ontsloten op de Schelpweg met een in- uitritconstructie. Parallel aan de weg, op het eigen terrein, is een laad- en losplaats voor een vrachtwagen voorzien. De vrachtbewegingen vinden hooguit enkele keren per dag plaats. Daarnaast heeft het vrachtverkeer zelf voldoende ruimte om zonder te veel steekbewegingen de laad- en losplaats te bereiken en te verlaten. Hier draagt ook het éénrichtingsregime op de Schelpweg aan bij. Daarbij is vooral sprake van vrachtbewegingen van kleiner transport, dat ook het terrein verder op kan rijden. De in- uitritconstructie is gelegen aan een erftoegangsweg waar erfaansluitingen gebruikelijk zijn. Ten opzichte van de huidige situatie met dichte heg langs het trottoir wordt het zicht en daarmee de verkeersveiligheid al verbeterd. Vanaf het terrein is op basis van de ontwerpen een goed zicht op voetgangers op het trottoir en het verkeer op de rijbaan aanwezig. Alleen bij het laden en lossen wordt dit zicht deels beperkt, wat geen onoverkomelijke situatie is. Personenauto's en kleinere transportvoertuigen zijn vaak geen 2 meter breed. Met een breedte van 4 meter is de uitrit hier alsnog breed genoeg om een goed zicht te hebben op het trottoir en de rijbaan tijdens het laden en lossen van een vrachtwagen. Doordat de Schelpweg een éénrichtingsregime heeft, kan het in- en uitvoegen op en van de rijbaan verkeersveilig plaatsvinden tussen de hiaten van het reguliere fiets- en gemotoriseerd verkeer. **De ontsluiting van de ontwikkeling op de bestaande infrastructuur staat de verkeersveiligheid niet in gedrang.**

[lege A4 t.b.v. dubbelzijdig afdrukken]