

Ruimtelijke onderbouwing

Mondragon

Gemeente Schouwen-Duiveland

Oude Haven 11-13 Zierikzee

Projectnr. 23149004

Ruimtelijke onderbouwing

Mondragon
Gemeente Schouwen-Duiveland
Oude Haven 11-13 Zierikzee
Projectnr. 23149004

Opdrachtgever: Mondragon Project B.V.
Manteling 8
4307 CJ Oosterland

Opgesteld door: Sagro Milieu Advies Zeeland B.V.
Datum: 27 oktober 2015
Auteur: ir. D.J. Nijsten
Doc.nr.: 23149004-ROB-06
Telefoon: 0113-352 222
Autorisatie: ir. R. van de Woestijne,
Manager SMA Zeeland B.V.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'R. van de Woestijne', written over a horizontal line.

Inhoud

1.	Inleiding.....	4
1.1.	Aanleiding.....	4
1.2.	Doel.....	4
1.3.	Werkwijze.....	4
2.	Projectbeschrijving	5
2.1.	Beschrijving huidige situatie.....	5
2.2.	Beschrijving voorgenomen ontwikkeling.....	6
2.3.	Afwijking bestemmingsplan.....	7
3.	Beleidskader	8
3.1.	Rijksbeleid	8
3.1.1.	Cultureel erfgoed	8
3.1.2.	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	8
3.2.	Provinciaal beleid.....	9
3.2.1.	Omgevingsplan Zeeland 2012-2018.....	9
3.3.	Plan in relatie tot regionaal beleid	12
3.3.1.	Waterschap- waterwet (2009)	12
3.3.2.	Gemeentelijk beleid.....	12
4.	Sectorale toetsen.....	16
4.1.	Verkeer en parkeren	16
4.1.1.	Uitgangspunten verkeer en parkeren	16
4.1.2.	Parkeren	16
4.1.3.	Verkeersgeneratie.....	19
4.1.4.	Laden en lossen.....	24
4.2.	Geluid	24
4.3.	Bodem	26
4.4.	Archeologie.....	26
4.5.	Bedrijven en milieuzonering	27
4.6.	Luchtkwaliteit	28
4.7.	Waterparagraaf.....	31
4.8.	Ecologie.....	36
4.8.1.	Ecologische quickscan.....	36
4.8.2.	Programmatische Aanpak Stikstof.....	37
4.9.	Externe veiligheid	39
4.10.	Licht en duisternis	40
4.11.	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	41
4.11.1.	Inleiding	41
4.11.2.	Kenmerken van het project.....	43
4.11.3.	Plaats van het project.....	45
4.11.4.	Kenmerken van het potentiële effect	45
4.11.5.	Conclusie	46

Bijlage 1 – Ontwerp

Bijlage 2 – Verslag welstandscommissie

Bijlage 3 – Akoestisch onderzoek

Bijlage 4 – Archeologisch programma van eisen

Bijlage 5 – Watertoetsproces

Bijlage 6 – Ecologische quickscan

Bijlage 7 – Aeries calculator

Bijlage 8 – Haalbaarheidsonderzoek hotelontwikkeling Mondragon

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Mondragon Project B.V. is voornemens om de bestaande bebouwing ter plaatse van Theatercomplex Mondragon, gelegen aan de Oude Haven 11-13 en Paardenstraat 2-4, gedeeltelijk te slopen en op deze locatie een hotel met diverse voorzieningen op te richten.

Namens Mondragon Project B.V. is door Bouwbedrijf Boogert ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling vooroverleg gevoerd met de afdeling Ruimte en Milieu van de gemeente Schouwen Duiveland. Op basis van dit vooroverleg is besloten het bouwplan te beoordelen als principeverzoek. In het kader van dit principeverzoek is medio september 2013 door de afdeling Ruimte en Milieu een planologische quickscan uitgevoerd.

Op basis van de planologische quickscan heeft het college van burgemeester en wethouders besloten in beginsel en onder voorwaarden medewerking te verlenen aan de herontwikkeling van het Mondragon-complex. Deze uitgangspunten en voorwaarden die worden gesteld aan de ontwikkeling zijn benoemd en toegelicht in de planologische quickscan. Daarbij is tevens aangegeven welke onderzoeken in het kader van de haalbaarheid en de vervolgprocedure moeten worden uitgevoerd.

1.2. Doel

Middels deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de in de quickscan geformuleerde uitgangspunten en voorwaarden, dat deze passend is binnen het ruimtelijk beleid van de betreffende overheden en niet in strijd is met de eisen en uitgangspunten ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening.

1.3. Werkwijze

Binnen deze ruimtelijke onderbouwing is een vergelijkbare opbouw en hoofdstukindeling gehanteerd zoals in de planologische quickscan. Daar waar in de planologische quickscan om nader onderzoek of toelichting op het betreffende planaspect wordt gevraagd is deze verwerkt in deze ruimtelijke onderbouwing. Voor de planaspecten welke in de planologische quickscan reeds voldoende zijn onderbouwd/toegelicht zijn de kernpunten en conclusies uit de planologische quickscan overgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing.

2. Projectbeschrijving

2.1. Beschrijving huidige situatie

Het theatercomplex Mondragon is gelegen binnen de gemeente Schouwen-Duiveland in de binnenstad van Zierikzee. Het plangebied omvat de panden aan de Oude Haven 11-15 en Paardenstraat 2 en 4. Het complex is al vele jaren niet meer in gebruik als concertzaal/theater en restaurant en is in verval geraakt.



De architectuur van het bestaande complex stamt uit de 18^e en 19^e eeuw en bestaat uit wisselend 2 en 3 bouwlagen. De locatie van het complex aan de Oude Haven is een van de meest prominente plekken in het hart van de binnenstad en ligt tussen statige panden. Voor het complex ligt de Oude Haven met daarin de collectie historische schepen van de Museumhaven Zierikzee. Verder liggen rondom het complex woningen en kantoren. Het complex ligt op loopafstand van het Havenplein met terrassen en de Nieuwe haven.

2.2. Beschrijving voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de volgende onderdelen:

- Restaureren zalencomplex hoofdpand Mondragon en vernieuwen aangrenzende panden aan de Oude Haven nummer 11 en Paardenstraat nummer 2;
- Het nieuw bouwen van 40 hotelsuites op het achterterrein (voorheen was dit gebouw dat gesloopt wordt in gebruik als de concertzaal/theater) met een binnenplaats;
- Realiseren van een halfverdiepte parkeerkelder met 32 parkeerplaatsen;
- Realiseren restaurant, bistro en wijnbar;
- Het herstellen van de keukenfunctie in de kelder van het bestaande pand Mondragon. De keuken te gebruiken voor lunch en ontbijt en ter ondersteuning van de zalenfunctie;

Conform de wens van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed worden binnen het nieuwe plan de historische elementen van het gebouw behouden. Het hoofdpand Mondragon wordt gerestaureerd en de aangrenzende panden aan de Oude haven nummer 11 en Paardenstraat nummer 2 zullen worden vernieuwd. Op de plek van de in verval geraakte concertzaal/theater zal het nieuw hotelcomplex met 40 hotelsuites worden gerealiseerd. In de monumentenpanden aan de Oude Haven komen de functies van restaurant, bistro, wijnbar en zaalruimte. De kenmerkende gevels blijven behouden en de voorname entree blijft ook in de toekomst in gebruik als hoofdingang.

Het nieuwe hotelgedeelte wordt door middel van een transparant tussenlid gekoppeld aan de oude panden. Door het volledige transparante materiaal wordt er visueel afstand gecreëerd tussen de bestaande panden en het nieuwe hoofdvolume met de hotelkamers. De hal die in het tussenlid gelegen is, heeft aan de zijde van de Paardenstraat een eigen ingang met trap. Het gedeelte met de hotelkamers heeft een hoogte van 3,5 en 2,5 bouwlagen. Onder het hotelgedeelte wordt een parkeergarage gerealiseerd. De in- en uitgang van deze parkeergarage is gesitueerd aan de 's Heer Arendsstraat.

Het ontwerp van de nieuw te realiseren bebouwing is opgenomen als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

2.3. Afwijking bestemmingsplan

Op het plangebied is het bestemmingsplan 'Bebouwde kom Zierikzee' van toepassing. Hierin hebben de gronden de bestemming 'Maatschappelijk' met nadere aanduiding 'z' (zonder gebouwen), 'Horeca', en de dubbelbestemmingen 'Beschermd stadsgezicht' en 'Archeologisch waardevol gebied'.

Het realiseren van een hotelfunctie past niet binnen de bestemming 'Maatschappelijk'. Daarnaast mogen er ter plaatse van de nadere aanduiding 'z' geen gebouwen worden gerealiseerd. Het bouwplan is derhalve niet passend binnen het geldende bestemmingsplan.

3. Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Cultureel erfgoed

Het behoud van de monumentale waarden van rijksmonumenten wordt geregeld in de Monumentenwet. Sinds de invoering van de Modernisering Monumentenwet (MoMo) moet er in bestemmingsplannen aandacht worden besteed aan de cultuurhistorische aspecten in het plangebied en omgeving. Dit is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. Sinds het rijksbeleid Belvédère is de focus gericht op behoud van cultuurhistorie en monumenten door ontwikkeling. Het rijksbeleid met betrekking tot het gebouwd erfgoed zet in op het meewegen van cultuurhistorische belangen in de ruimtelijke ordening en het herbestemmen van monumenten die hun functie verloren hebben. Van object denken gaat het meer naar een gebiedsgerichte aanpak. Het gaat niet alleen meer om restauratie maar ook om herbestemming om op die manier zorg te kunnen dragen voor instandhouding en borgen van het gebruik van monumentale gebouwen.

Op 13 februari 2013 heeft de Rijksdienst voor cultureel erfgoed een pre-advies uitgebracht over het nieuwe bouwplan. Ze hebben aangegeven positief tegenover het plan te staan, onder voorwaarden. Het advies van de Rijksdienst is eerst het plan te bespreken in de gemeentelijke welstand- en monumentencommissie en indien akkoord, bij een uitgewerkt plan weer contact op te nemen met de Rijksdienst voor cultureel erfgoed.

Conclusie

Het rijksbeleid zet in op een ontwikkelingsgerichte en duurzame benadering waarvan onderhavig plan een goed voorbeeld is. Bij de verdere uitwerking wordt de Rijksdienst cultureel erfgoed betrokken.

3.1.2. Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' heeft als doel om zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en over-programmering op regionaal niveau te voorkomen: zorgvuldig ruimtegebruik, herstructurering van bebouwde terreinen / gebieden en bundeling van functies. In het nieuwe artikel 3.1.6 Bro staan de drie stappen van de ladder beschreven:

2. *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende waarden:*
 - a. *Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*

- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;*
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.*

Conclusie

Het initiatief voldoet aan de duurzaamheidsladder, aangezien het een (her)ontwikkeling voorziet in een regionale behoefte in bestaand bebouwd gebied. De onderbouwing van de regionale behoefte is nader uitgewerkt in § 3.2.1.1 'Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 - Verblijfsrecreatie'.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

In het omgevingsplan 2012-2018 (vastgesteld op 28 september 2012) beschrijft de Provincie wat zij de komende jaren zal doen om Zeeland op verschillende punten vooruit te helpen. Het Omgevingsplan is het provinciaal beleidsplan voor ruimte, milieu, water en natuur. Een onderdeel van het Omgevingsplan is een integrale visie van Zeeland waarmee de Provincie de kernkwaliteiten van Zeeland verder wil benutten, herkennen en versterken.

Economische groei, ontwikkeling en innovatie vormen het centrale uitgangspunt voor het Omgevingsplan Zeeland. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in drie hoofddoelstellingen van beleid:

- Het bevorderen van een gezonde regionale economie;
- een goede woon- en werkomgeving;
- water en landelijk gebied met kwaliteit.

Hieronder volgt een korte samenvatting van de voor onderhavig bestemmingsplan relevante onderwerpen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018.

3.2.1.1. Verblijfsrecreatie

Zeeland biedt een hoogwaardig recreatieproduct dat aansluit op de huidige en toekomstige marktontwikkelingen. De Provincie maakt toekomstgerichte verblijfsrecreatieve ontwikkelingen mogelijk op locaties die

economisch en landschappelijk wenselijk en goed bereikbaar zijn. Ook streeft de Provincie naar kwaliteitsverbetering van het verblijfsrecreatieve product. De Provincie wil de toeristisch-recreatieve potenties van Zeeland optimaal benutten. Daarom is gekeken naar het marktperspectief voor de meest ruimte vragende verblijfsrecreatieve sectoren (kamperen, recreatiewoningen, hotellerie en watersport). Dit onderzoek heeft geleid tot een recreatiekansenkaart, die de onderlegger vormt voor het recreatiebeleid. Voor de geboden verblijfsrecreatieve ontwikkelingsmogelijkheden wordt onderscheid gemaakt in hotspots, kustzone, regionale ontwikkelingslocaties en overig Zeeland. Op de recreatiekansenkaart is de kern Zierikzee aangemerkt als hotspot.

Uitgangspunt voor de hotspots is dat meerdere kansrijke (verblijfs)recreatieve ontwikkelingen worden gecombineerd tot initiatieven met een economische meerwaarde voor het gebied. In de hotspots wil de provincie samen met gemeenten, bedrijven en (nieuwe) investeerders uitwerking geven aan een toekomstbestendig verblijfsrecreatief product. Per hotspot wordt op de recreatiekansenkaart inzichtelijk gemaakt welke kansen er voor het betreffende gebied liggen. Voor de 'hotspot' Zierikzee betreft dit onder andere hotellerie. Ook andere ontwikkelingen die bijdragen aan het realiseren van een samenhangend verblijfsrecreatief product zijn mogelijk.

Onderhavig plan voorziet in het realiseren van 40 hotelkamers in combinatie met diverse voorzieningen welke bijdragen aan het recreatief product en is derhalve in overeenstemming met de provinciale beleidslijn ten aanzien van verblijfsrecreatie.

In opdracht van de provincie Zeeland is door Horwath HTL eind 2010 onderzoek verricht naar de behoefte van de Zeeuwse hotelsector. Daaruit is gebleken dat er op de verschillende Zeeuwse eilanden ruimschoots behoefte is naar uitbreiding van het bestaande hotelaanbod en de groei van het conferentiesegment noodzakelijk is.

In Zierikzee zijn thans twee hotels met een omvang van respectievelijk 12 en 14 hotelkamers. Beide hotels hebben geen hotelclassificatie. Hotel Mondragon zal het eerste hotel zijn met een 3-sterren classificatie, congresruimten en vergaderzalen in Zierikzee. Naast het recreatieve en toeristische marktsegment biedt hotel Mondragon ook ruimte aan de zakelijke markt. De grotere lokale bedrijven die zowel nationaal als internationaal opereren brengen hun gasten op dit moment voornamelijk onder in hotels in Goes en Middelburg. De unieke locatie aan de Oude Haven en de directe verbinding met de Oosterschelde, maakt dat hotel Mondragon zeer geschikt is als trainingslocatie en het lokaal onderbrengen van deze (nationale & internationale) werknemers en bezoekers.

In de ontwikkelingsvisie Horeca uit 2007 staat dat de vestiging van een 4 of 5 sterrenhotel wordt gestimuleerd omdat daar nog geen of onvoldoende aanbod in is en dit kansrijk voor de regio wordt geacht. De vestiging van een 3 sterrenhotel wordt echter niet uitgesloten met name niet op een locatie (Zierikzee) als blijkt dat het huidige aanbod niet voorziet in een 3 sterrenhotel en in een behoefte wordt voorzien.

Met de komst van een 3-sterrenhotel in het centrum van Zierikzee wordt invulling gegeven aan de markt-ruimte naast de lokale ongeclassificeerde hotels. Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt tevens dat het hotelcomplex ook geschikt gemaakt kan worden voor een classificatie als 4-sterrenhotel.

Het bestaande aanbod van hotelkamers op Schouwen-Duiveland hoofdzakelijk gericht op de kust. Een hotel in het centrum van Zierikzee zal meer kansen bieden voor de stad zelf en een bijdrage leveren aan Zierikzee als stedentrip, met name gericht op de Nederlanders, Belgen en de Duitsers.

De ruimtelijke onderbouwing is aangevuld met deze motivering en het haalbaarheidsonderzoek en voldoet daarmee aan de vereisten met betrekking tot het aantonen dat de ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte (regionaal op Schouwen-Duiveland en specifiek voor Zierikzee welke regionaal een centrumfunctie heeft).

3.2.1.2. Archeologie

De Provincie werkt samen met het Rijk en de gemeenten proactief aan het behouden van archeologische waarden. Het Rijk zorgt voor een basisbescherming en geeft opgravingsvergunningen af. De gemeente houdt in het bestemmingsplan en vergunningverlening rekening met alle archeologische waarden. De Provincie richt zich voor de bescherming specifiek op terreinen van bekende archeologische waarde. De Provincie heeft de bevoegdheid gebieden aan te wijzen als archeologisch attentiegebied. De Provincie ondersteunt gemeenten in hun archeologiebeleid door informatie over archeologische waarden te beheren en beschikbaar te stellen en ontwikkeling van eigen gemeentelijk of regionaal beleid te (onder)steunen. Als basis zijn in de Provinciale Onderzoeksagenda Archeologie tien onderzoeksthema's benoemd die van provinciaal belang zijn. Tenslotte is de Provincie eigenaar voor alle vondsten en documentatie uit archeologisch onderzoek. Zij beheert alle vondsten adequaat en ontsluit deze in het Zeeuws Archeologisch Depot. Een groot deel van deze taken wordt uitgevoerd door de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ). Gemeenten melden nieuwe vondsten aan de SCEZ.

Specifiek met betrekking tot cultuurhistorische aspecten is in het Omgevingsplan 2012-2018 de doelstelling opgenomen om het cultuurhistorisch erfgoed te beschermen en te ontwikkelen. Doel is ook het vergroten van de (in)directe economische baten die hieruit voortvloeien. De cultuurhistorische elementen van provinciaal belang zijn benoemd, welke via de provinciale Ruimtelijke Verordening beschermd. Het gaat hierbij om elementen in het buitengebied. Binnenstedelijke kwaliteiten behoren hier niet toe.

Wat betreft het provinciaal archeologie- en monumentenbeleid kan worden aangegeven dat de rol van de provincie in het kader van de Monumentenwet voor een groot deel bestaat uit toezicht op gemeenten maar ook op het bieden van ondersteuning aan gemeenten. De gemeente stemt het herontwikkelingsplan voor Mondragon en het benodigde archeologisch onderzoek daarom af met de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland van de provincie.

3.2.1.3. Conclusie

Het restaureren en herbestemmen van de monumentenpanden aan de Oude Haven met de herontwikkeling van het daarachter gelegen perceel draagt bij aan het behoud van Zeeuws cultureel erfgoed. Artikel 2.17 van de PRV is niet van toepassing aangezien dit artikel zich beperkt tot elementen in het buitengebied. Vanuit de Provincie Zeeland is beoordeeld dat het een (her)ontwikkeling is in bestaand bebouwd gebied, zoals begrensd voor de kern Zierikzee in het Omgevingsplan 2012-2018. Ontwikkelingen hierbinnen zijn in principe een gemeentelijke afweging.

De wijze waarop onderhavige ontwikkeling zich verhoudt tot de aanwezige archeologische waarden is verder uitgewerkt in paragraaf 4.4 'archeologie' van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.3. Plan in relatie tot regionaal beleid

3.3.1. Waterschap- waterwet (2009)

In 2009 is de waterwet in werking getreden. Deze wet is ontstaan uit het samenvoegen van acht oude waterwetten. De waterwet kent één watervergunning. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. In de Keur heeft het waterschap regels opgenomen gericht op het veilig stellen van de water aan- en afvoer en de bescherming tegen wateroverlast.

Het Waterschap Scheldestromen heeft het principeverzoek met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling beoordeeld en plaatst daarbij de volgende opmerkingen. Het plangebied is deels gelegen in de invloedssfeer van de regionale waterkering. Binnen de beschermingszone A en het waterstaatswerk is in principe voor bouwen, graven en aanleggen een watervergunning vereist. Verbouwen van de bestaande bebouwing in de beschermingszone A is mogelijk zonder watervergunning, mits het aantal m³ bebouwing niet toeneemt en de bebouwing niet dieper gaat dan 5 meter. De halfverdiepte parkeerkelder vormt geen probleem.

De wijze waarop onderhavige ontwikkeling zich verhoudt tot water gerelateerde aspecten is verder uitgewerkt in de waterparagraaf (§ 4.7) van deze ruimtelijke onderbouwing.

3.3.2. Gemeentelijk beleid

Het initiatief raakt aan verschillende gemeentelijke beleidskaders, waaronder de strategische visie, horecaontwikkelingsvisie en het milieubeleidsplan.

3.3.2.1. Strategische visie 'Tij van de Toekomst'

De gemeenteraad heeft op 3 oktober 2011 de strategische visie 'Tij van de Toekomst' vastgesteld. In de visie is opgenomen hoe de gemeente Schouwen-Duiveland er in 2040 uit zou moeten zien.

In de strategische visie staat de volgend ambitie centraal: 'In 2040 kent vakantie-eiland Schouwen-Duiveland een toonaangevende water economie die de duurzame verbinding vormt tussen wonen, werken, zorgen en genieten.' In de visie zijn de drie strategische doelen 'werken, wonen en verblijven' uitgewerkt.

In de Strategische Visie is vastgelegd te komen tot een evenwichtige, duurzame ontwikkeling van economie, vestigingsklimaat en ruimtelijke kwaliteit. Zierikzee is het aantrekkelijk en toekomstbestendig centrum van Schouwen-Duiveland. Het belang van Zierikzee als de dragende kern van het eiland is in de strategische visie nadrukkelijk benoemd. Detailhandel vormt de motor van wonen, werken en verblijven in de binnenstad: een goed voorzieningenniveau voor bewoners, het verhogen van de attractiewaarde en een belangrijke functie voor werkgelegenheid. Zierikzee heeft een rijke cultuur en prachtige monumentale gebouwen. Met cultuur en monumenten in Zierikzee wordt Zorgvuldig omgegaan en er wordt geïnvesteerd in het verbeteren van deze kwaliteiten. Binnen de strategische visie wordt er voor gekozen om de potenties van monumentale kernen te benutten en de culturele en cultuurhistorische infrastructuur verder te versterken.

3.3.2.2. *Programma Zierikzee*

Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in Zierikzee is gekozen voor een programmatische aanpak. In het verlengde van de Strategische Visie ligt het Programmaplan Zierikzee 2013-2018. Het programma Zierikzee is een instrument om tot uitvoering te komen. Onder de belangrijkste projecten staat ook de herontwikkeling van het complex Mondragon. De insteek van programma Zierikzee is dat de potenties van Zierikzee als een bijzondere stad met een rijk en tastbaar maritiem verleden beter benut kunnen worden. Belangrijke hoofddoelstellingen zijn het behouden van een hoogwaardig voorzieningenniveau en het vergroten van de aantrekkingskracht en attractiewaarde van de binnenstad.

Een gebiedskenmerk van de binnenstad is dat op een groot aantal locaties de riolering op particulier terrein aanwezig is, die zeer moeilijk te onderhouden en te beheren is. Onderhoud en vernieuwing kan daarvoor slechts integraal met herontwikkeling van particulier terrein worden opgepakt, dus herontwikkeling in combinatie met vervanging van riolering en wegen. Op dit moment wordt de riolering in het gebied Mondragon en omgeving aangepakt en vernieuwd, in dat kader zijn afspraken gemaakt met de initiatiefnemer van het herontwikkelingsplan Mondragon.

3.3.2.3. *Ontwikkelingsvisie Horeca*

Een hotel wordt in deze visie gedefinieerd als een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van logies met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden en/of dranken voor consumptie ter plaatse en mogelijk de verhuur van zaalaccommodatie voor congressen. Het is zelfs mogelijk dat er maal-

tijden en/of dranken worden verstrekt aan passanten. Dit begrip is overgenomen in de bestemmingsplannen.

In principe zet de gemeente Schouwen-Duiveland in op de vestiging van luxe hotelaccommodaties (4 en 5 sterren), maar voor wat betreft Zierikzee, meer in het bijzonder onderhavige locatie, is de vestiging van een 3 sterrenhotel ook mogelijk. Ten eerste heeft Zierikzee een relatief klein aanbod aan hotelkamers, terwijl de stad jaarrond wat te bieden heeft aan de verblijfsrecreant. Verder is het huidige aanbod in Zierikzee kwalitatief matig. Een 3 sterrenhotel is al onderscheidend ten opzichte van de overige hotels in de stad. Daarnaast ligt het pand in het hartje van de stad, op loopafstand van vele voorzieningen, uiteenlopend van detailhandel en horeca tot en met diverse musea, monumenten et cetera.

Ten aanzien van de hotelfunctie stelt de gemeente Schouwen-Duiveland de volgende randvoorwaarden:

- Voldoen aan minimaal de voorwaarden van een 3 sterrenhotel als bedoeld in Nederlandse Hotelclassificatie;
- Verplichte jaarrond openstelling;
- Voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein en een goede verbinding maken met het parkeerterrein op de Mosselboomgaard.

3.3.2.4. Beleidsregels terrassen 2012

Beleidsmatig kan een terras worden gesitueerd tegenover de horeca-inrichting aan de overzijde van het pand aan de Oude Haven. Daarvoor gelden de volgende voorwaarden:

- a. Een terras is slechts toegestaan voor -en ter breedte van- het bij de vergunninghouder in gebruik zijnde pand.
- b. De afstand van het terras tot de rijbaan heeft een breedte van tenminste 1,5 meter.
- c. Voor Zierikzee geldt dat in het loopstratengebied een loopstrook over moet blijven met een breedte van tenminste 2 meter.
- d. In de straten van Zierikzee, waar een loopstratenregime geldt, moet een rijbaan met een breedte van minimaal 3,5 meter worden vrijgehouden.
- e. Er mogen door de aanwezigheid van een terras geen belemmeringen ontstaan voor de omliggende percelen.
- f. Er mag geen terras worden ingenomen voor -of grenzend aan- de gevel van particuliere woningen.
- g. Een terras mag niet worden geplaatst op openbare parkeerplaatsen, tenzij deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd.

Toelichting lid g.: Parkeerplaatsen kunnen worden gecompenseerd door elders op een door de gemeente gewenste locatie parkeerplaatsen beschikbaar te stellen. Eveneens behoort financiële compensatie van een parkeerplaats tot de mogelijkheden.

Op basis van lid g. kan direct voor de gevel aan de Oude Haven geen terras worden gerealiseerd omdat dit ten koste zou gaan van parkeerplaatsen. Het idee is om een terras in de vorm van een drijvend terras te realiseren in de Museumhaven welke via een steiger/loopbrug bereikbaar is. Dit idee maakt geen deel uit van deze ruimtelijke procedure maar zal later worden uitgewerkt en apart in procedure worden gebracht.

3.3.2.5. Welstandsnota

Het voorlopig ontwerp van het bouwplan is voorgelegd aan de welstand- en monumentencommissie van de gemeente Schouwen-Duiveland. De commissie heeft aangegeven op hoofdlijnen akkoord te zijn met het bouwplan en zich te kunnen vinden in de stijl van het bouwwerk. Het nader uitgewerkte plan, met bijbehorende gevelbeelden, is in de welstandmonumentencommissie van 16 september 2013 besproken. Daarbij is ook aandacht besteed aan de stedenbouwkundige uitgangspunten. Het plan is over het algemeen zeer positief beoordeeld door de commissie. Het plan is op 20 januari 2014 nogmaals besproken in de welstandscommissie. Van de behandeling in de welstands- en monumentencommissie zijn verslagen opgemaakt welke zijn opgenomen als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

3.3.2.6. Milieubeleidsplan

Het milieubeleid van de gemeente Schouwen-Duiveland is vastgelegd in het milieubeleidsplan. Het beleid wordt besproken en is vastgelegd middels een aantal modules die elk een apart milieuthema behandelen:

- Module Geluid en Stilte, waarin onder andere wordt gestreefd naar zo min mogelijk gebiedsvreemde geluiden;
- Module Licht en Duisternis, die ingaat op slim, gericht en bewust verlichten;
- Module Energie en Klimaat: gaat in op het onderzoeken van kansen om gebouwen energiezuinig te ontwerpen;
- Module Luchtkwaliteit: streeft naar het verbeteren van de luchtkwaliteit;
- Module Bodem, waarin wordt gestimuleerd knelpunten vroegtijdig in beeld te brengen en kansen optimaal te benutten.

De wijze waarop onderhavige ontwikkeling zich verhoudt tot voornoemde milieuaspecten is nader toegelicht in hoofdstuk 4 'sectorale toetsen' van deze ruimtelijke onderbouwing.

4. Sectorale toetsen

4.1. Verkeer en parkeren

Om inzicht te krijgen in de verkeersaantrekkende werking en parkeerbehoefte vanuit de voorgenomen ontwikkeling zijn deze aspecten nader uitgewerkt in onderhavige verkeersparagraaf.

4.1.1. Uitgangspunten verkeer en parkeren

- De parkeerbehoefte en verkeersgeneratie is bepaald met behulp van de kencijfers uit de CROW-publicatie ASVV2012 hoofdstuk 6 paragraaf 3 'Parkeerbalans en -kencijfers'. De gegevens uit deze paragraaf komen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.
- De omgevingsadressendichtheid ter plaatse van de ontwikkelingslocatie bedraagt 1325. De mate van stedelijkheid kan derhalve als matig stedelijk worden gedefinieerd.
(bron: <http://data.weetmeer.nl/ buurt/item/view/0016760000/Zierikzee+binnen+de+vesten>);
- Bij de berekening is uitgegaan van de kengetallen voor het omgevingstype centrum;
- Binnen de voorgenomen ontwikkeling worden de volgende voor het verkeer relevante functies onderscheiden:
 - 3 sterren-hotel met 40 kamers;
 - Restaurant met 115 m² bvo;
 - Bistro met 70 m² bvo;
 - Zaalaccommodatie met 265 m² bvo;
- In de ASVV2012 (publicatie 317) worden voor parkeren en verkeersgeneratie minimale en maximale kengetallen gegeven. In de berekening is uitgegaan van de maximale kengetallen.

4.1.2. Parkeren

Functie	Kengetal	Per eenheid	Mondragon	Parkeerbehoefte
Hotel 3-sterren*	2,6	10 kamers	40 kamers	10,4 pp
Restaurant	10	100 m ² bvo	115 m ² bvo	11,5 pp
Bistro	6,0	100 m ² bvo	70 m ²	4,2 pp
Zaalaccommodatie	7,0	100 m ² bvo	265 m ²	18,55 pp
Totale parkeerbehoefte (afgerond)				45 pp

* Het parkeerencijfer voor de functie hotel is gebaseerd op het maximale kengetal van 2,6 parkeerplaatsen per 10 hotelkamers. Dit kengetal is gebaseerd op een bezoekersaandeel van 77%.

De berekende parkeerbehoefte betreft de totale parkeerbehoefte voor zowel bezoekers als personeel.

Voor het restaurant en de bistro geldt als maatgevend moment vrijdag, zaterdag en zondag tussen 18:00 en 20:00 uur. Voor de zaalaccommodatie geldt als maatgevend moment de dagperiode op werkdagen. Aangenomen mag worden dat de parkeerbehoefte vanuit de functies hotel en restaurant/bistro en de func-

ties zaalaccommodatie en restaurant/bistro een overlap vertoont. Omdat de maatgevende momenten voor de functies zaalaccommodatie en restaurant/bistro elkaar niet overlappen, en de parkeerbehoefte vanuit de diverse functies deels gecombineerd zal plaatsvinden, mag worden aangenomen dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte slechts incidenteel de totaal berekende behoefte van 45 parkeerplaatsen zal bedragen.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in 35 parkeerplaatsen: 32 inpandige parkeerplaatsen in een parkeerkelder en 3 parkeerplaatsen op eigen terrein in de vorm van langsparkeren aan de Paardenstraat. De parkeerplaatsen in de parkeerkelder zijn bestemd voor de hotelgasten, de 3 parkeerplaatsen voor de entree is voor kort parkeren ten behoeve van het complex. De overige bezoekers (restaurant, bistro, zalen) en personeel parkeren op de openbare parkeerterreinen in de buurt (Mosselboomgaard of Stadsentree).



Ontsluitingswegen parkeervoorzieningen Mondragon

Eigen parkeerruimte voor de hotelgasten (32 parkeerplaatsen in de parkeerkelder) is voor de aanvrager een noodzaak voor de exploitatie van het hotel. De exploitatie van het hotel richt zich voornamelijk op de toeristische en de zakelijke markt. Bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid maken onderdeel uit van de belangrijke speerpunten om onderscheidend te zijn. Vanwege de centrale ligging is in het bijzonder aandacht gevraagd voor het parkeren van de hotelgasten. Om enerzijds aan te sluiten bij het gewenste hotelconcept en anderzijds te voorkomen dat deze gasten het huidige parkeeraanbod in het centrum niet (extra) belasten, is er voor gekozen om het hotel van een eigen parkeervoorziening te voorzien. Hierdoor zal de belasting van de openbare parkeervoorzieningen in het centrum beperkt blijven. Daarnaast zijn er gasten die een dagdeel parkeren of meerdere dagen achtereenvolgens, waardoor de deze parkeerplaatsen voor langere tijd bezet zijn, zonder een eigen parkeervoorziening. Tevens is de bereikbaarheid van het hotel optimaal voor rolstoelgebruikers en andere mindervalide gasten. De parkeergarage is afsluitbaar en is uitsluitend toegankelijk voor de hotelbezoekers.

Extra verkeersbewegingen tussen het hotel en de openbare parkeerplaatsen buiten het centrum worden met een eigen parkeervoorziening voorkomen. Bezoekers zonder eigen parkeervoorziening zouden zelf "op zoek" moeten naar een parkeerplaats, of de hotellier dient als service aan te bieden om de auto weg te laten zetten. Hetgeen een enorme logistieke opgave is bij een hotel met een dergelijke omvang en tevens voor de zakelijke markt.

De overige bezoekers van het complex (restaurant/bistro, zalen) en het personeel maakt geen gebruik van de parkeerkelder en is aangewezen op de openbare parkeergelegenheden. Het toekomstige gratis parkeerterrein bij de Stadsentree/Havenpoort is het daarvoor het meest aangewezen en op loopafstand bereikbaar. Daarnaast kan er ook geparkeerd worden aan het parkeerterrein Mosselboomgaard (betaald parkeren).

Omdat het hier gaat om relatief weinig verkeersbewegingen (30 motorvoertuig per etmaal van hotelgasten in de parkeerkelder, zie ook paragraaf 4.1.3) veroorzaakt dit in de binnenstad geen (toeristische) verkeersdruk. Het uitgangspunt (programma Zierikzee) om de binnenstad verkeersluw te maken richt zich er vooral op om bezoekers op te vangen aan de randen/centrumschil van de stad en dit te faciliteren met een goed verwijzingssysteem en goede parkeervoorzieningen. Bij de planontwikkeling Mondragon wordt daar zeker rekening mee gehouden aangezien de parkeerfaciliteit bij Mondragon uitsluitend voor de hotelgasten is.

4.1.3. Verkeersgeneratie

Functie	Kengetal	Per eenheid	Mondragon	mvt/etmaal**
Hotel 3*	7,5	10 kamers	40 kamers	30
Restaurant	20*	100 m ² bvo	115 m ² bvo	23
Bistro	12*	100 m ² bvo	70 m ²	8,4
Zaalaccommodatie	14*	100 m ² bvo	265 m ²	37,1
Totale verkeersgeneratie per weekdagemaal (afgerond)				99

* kengetal = 2 x kengetal parkeerbehoefte

** aantal motorvoertuigbewegingen als gevolg van de functie (zowel arriveren als vertrekken)

In de ASVV2012 worden geen kengetallen voor verkeersgeneratie genoemd voor de functies restaurant, bistro en zaalaccommodatie. Aangenomen mag worden dat de verkeersgeneratie vanuit deze functies het dubbele bedraagt van de kengetallen voor parkeerbehoefte. Het betreft hier immers éénmalige bezoeken waarbij – indien gebruik wordt gemaakt van een motorvoertuig – sprake is van twee motorvoertuigbeweging per parkeerplaats: één maal bij arriveren en één maal bij vertrekken.

De totale verkeersgeneratie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling bedraagt 99 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit aantal is onder te verdelen naar dagdeel en parkeerlocatie.

Verkeersgeneratie hotel

De parkeergarage is in eerste instantie bestemd voor parkeren door hotelgasten. Op basis hiervan mag de gehele verkeersgeneratie als gevolg van de hotelfunctie worden toegerekend aan de parkeerkelder, welke wordt ontsloten via de 's-Heer Arendstraat. De totale verkeersgeneratie als gevolg van de functie hotel bedraagt 30 motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal. Voor de functie hotel worden in de ASVV2012 geen kengetallen genoemd ten aanzien van de verdeling van de verkeersgeneratie naar dagdelen (dag-, avond- of nachtperiode). Ten behoeve van de verdeling naar dagdelen zijn de volgende aannames gedaan:

- De 30 motorvoertuigbewegingen (mvt) als gevolg van de hotelfunctie zijn onder te verdelen naar 15 mvt van arriverende gasten en 15 mvt van vertrekkende gasten.
- Inchecken bij een hotel is doorgaans mogelijk vanaf circa 14:00 uur tot circa 21:00 uur. Het aantal mvt t.b.v. arriverende gasten is daarom onderverdeeld naar 10 mvt in de dagperiode (07:00 – 19:00 uur), 5 mvt in de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 0 mvt in de nachtperiode (23:00 - 07:00 uur).
- Uitchecken bij een hotel dient doorgaans voor 12:00 uur plaats te vinden. Er van uitgaande dat een enkele gast wel in de loop van de dag uitcheckt, maar pas in de avond (na het diner) de parkeergarage van het hotel verlaat is het aantal van 15 mvt voor vertrekkende gasten onderverdeeld naar 13 in de dagperiode, 2 in de avondperiode en 0 in de nachtperiode.

Verkeersgeneratie restaurant

De totale verkeersgeneratie als gevolg van de functie restaurant bedraagt $23 \approx 24$ mvt/etmaal. De ASVV2012 geeft als maatgevende periode voor de parkeerbehoefte van de functies restaurant: vrijdag, zaterdag en zondag tussen 18:00 en 20:00 uur. Aangenomen mag worden dat deze perioden ook maatgevend zijn voor de verkeersgeneratie als gevolg van de functie restaurant. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie naar dagdeelperiode is daarom uitgegaan van de volgende verdeling: 12 mvt in de dagperiode (07-19 uur), 10 mvt in de avondperiode (19-23 uur) en 2 mvt in de nachtperiode (23-07 uur).

Parkeren voor restaurantbezoekers vindt in principe plaats op de openbare parkeerplaatsen. Binnen de berekening van het aantal verkeersbewegingen per wegvak is er echter van uit gegaan dat de helft van de restaurantbezoekers toch van en naar de parkeergarage zal rijden. Hiermee wordt binnen de berekening rekening gehouden met motorvoertuigbewegingen van restaurantbezoekers welke aanvankelijk toch zullen proberen in de parkeergarage te parkeren.

Verkeersgeneratie bistro

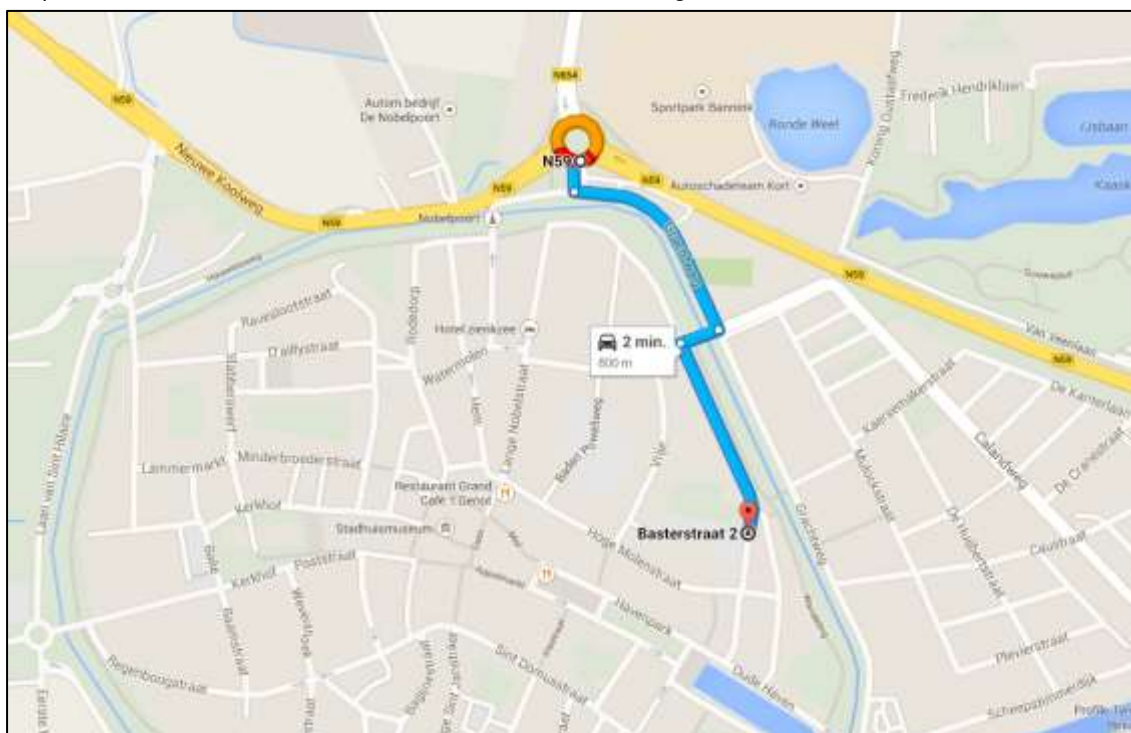
De totale verkeersgeneratie als gevolg van de functie bistro bedraagt $8,4 \approx 8$ mvt/etmaal. De ASVV2012 geeft als maatgevende periode voor de parkeerbehoefte van de functie bistro: vrijdag, zaterdag en zondag tussen 18:00 en 20:00 uur. Aangenomen mag worden dat deze perioden ook maatgevend zijn voor de verkeersgeneratie als gevolg van de functie bistro. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie naar dagdeelperiode is daarom uitgegaan van de volgende verdeling: 4 mvt in de dagperiode (07-19 uur) en 4 mvt in de avondperiode. Uitgangspunt is dat het parkeren ten behoeve van de functie bistro geheel plaats vindt op openbare parkeerplaatsen. Dit is mogelijk op het parkeerterrein Stadsentree Havenpoort net buiten het centrum en ter plaatse van de nabijgelegen parking Mosselboomgaard. Uitgegaan wordt van een gelijke verdeling van het aantal mvt per parkeerterrein.

Verkeersgeneratie zaalaccommodatie

De totale verkeersgeneratie ten behoeve van de zaalaccommodatie bedraagt $37,1 \approx 38$ mvt/etmaal. Binnen deze berekening is er van uitgegaan dat het parkeren ten behoeve van de functie zaalaccommodatie geheel zal plaatsvinden op de openbare parkeervoorzieningen. Dit is mogelijk op het parkeerterrein Stadsentree Havenpoort net buiten het centrum en ter plaatse van de nabijgelegen parking Mosselboomgaard. Uitgegaan wordt van een gelijke verdeling van het aantal mvt per parkeerterrein. De zaalaccommodatie is in principe alleen in de dag- en avondperiode geopend. Er van uit gaande dat de helft van de verkeersgeneratie plaatsvindt in de dagperiode (arriveren) en de helft in de avondperiode (vertrekken) bedraagt de verkeersgeneratie voor deze functie 19 mvt voor beide dagdelen. Verkeer van en naar de openbare parkeerplaats Stadsentree Havenpoort leidt in principe niet tot een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen direct rondom de projectlocatie.

Vertrekkend verkeer vanaf openbare parkeerplaatsen

Vertrekkend verkeer vanaf de openbare parkeerplaatsen zal niet via de directe omgeving van het plangebied verlopen. Verkeer vanaf de openbare parkeerplaats Mosselboomgaard zal immers de kortste en snelste route uit het centrum richting de uitvalswegen zoeken. Vanaf de parkeerplaats Mosselboomgaard loopt deze route via de Touwbaan, Jannewekken en Grachtweg.



Kortste route vanaf openbare parkeerplaats Mosselboomgaard naar uitvalswegen

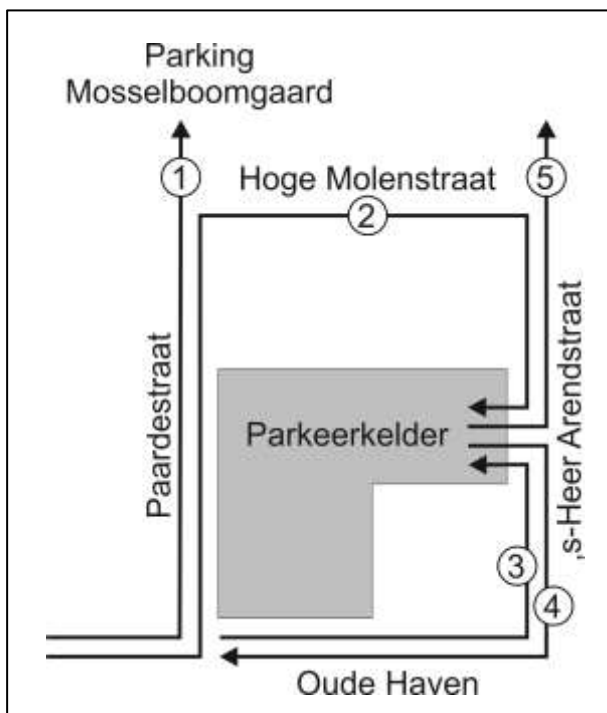
Vanaf de openbare parkeervoorziening Stadsentree Havenpoort loopt de kortste en snelste route richting uitvalswegen in oostelijke richting via Groenewegje en Julianastraat. Derhalve mag worden aangenomen dat vertrekkend verkeer vanaf de openbare parkeerplaatsen niet leidt tot een toename van het aantal motorvoertuigbewegingen direct rondom het plangebied.

Verdeling verkeersgeneratie naar wegvak per dagdeel

Ten behoeve van het bepalen van de geluidsemissie als gevolg van verkeer van en naar de projectlocatie is de totale verkeersgeneratie uitgesplitst naar wegvak per dagdeel. Omdat de huidige verkeerssituatie met 2-richtingsverkeer ter plaatse van de 's-Heer Arendstraat in de nabije toekomst mogelijk wordt aangepast naar 1-richtingsverkeer is voor beide verkeerssituaties deze uitsplitsing gemaakt.

Verkeersgeneratie in geval van 2-richtingsverkeer (huidige situatie)

De verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling zijn in dit geval als volgt gemodelleerd:



1. Arriverend verkeer naar parking Mosselboomgaard
2. Arriverend verkeer naar parkeerkelder Mondragon, via Paardestraat
3. Arriverend verkeer naar parkeerkelder Mondragon, via 's-Heer Arendstraat
4. Vertrekkend verkeer parkeerkelder in zuidelijke richting
5. Vertrekkend verkeer parkeerkelder in noordelijke richting

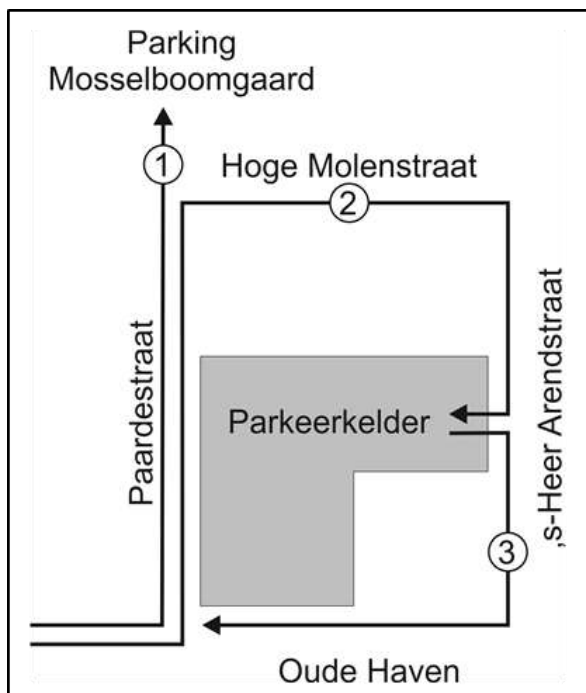
De verdeling naar wegvak en dagdeel is weergegeven in onderstaande tabel:

Model 2richtingsverkeer																						
Dagdeel	Totaal	D	A	N	1D	1A	1N	2D	2A	2N	3D	3A	3N	4D	4A	4N	5D	5A	5N	XD	XA	XN
Hotel arriveren	15	10	5	0	0	0	0	5	3	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hotel vertrekken	15	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	6	1	0	0	0	0
Restaurant arriveren	12	10	2	0	2	1	0	2	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Restaurant vertrek	12	2	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	2	0	2	3	1
Bistro arriveren	4	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Bistro vertrek	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Zaalacc. Arriveren	19	19	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0
Zaalacc. Vertrek	19	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0
	100	58	40	2	14	1	0	7	3	0	8	3	0	8	3	1	6	3	0	16	26	1

D=dagperiode; A=Avondperiode; N=nachtperiode; X=Wegen niet in directe omgeving plangebied

Verkeersgeneratie in geval van 1-richtingsverkeer (mogelijk toekomstige situatie)

De verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling zijn in dit geval als volgt gemodelleerd:



1. Arriverend verkeer naar parking Mosselboomgaard
2. Arriverend verkeer naar parkeerkelder Mondragon
3. Vertrekkend verkeer parkeerkelder in zuidelijke richting

De verdeling naar wegvak en dagdeel is weergegeven in onderstaande tabel:

Model 1-richtingsverkeer																
Dagdeel	Totaal	D	A	N	1D	1A	1N	2D	2A	2N	3D	3A	3N	XD	XA	XN
Hotel arriveren	15	10	5	0	0	0	0	10	5	0	0	0	0	0	0	0
Hotel vertrekken	15	13	2	0	0	0	0	0	0	0	13	2	0	0	0	0
Restaurant arriveren	12	10	2	0	2	1	0	5	1	0	0	0	0	3	0	0
Restaurant vertrek	12	2	8	2	0	0	0	0	0	0	1	4	1	2	3	1
Bistro arriveren	4	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Bistro vertrek	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Zaalacc. Arriveren	19	19	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0
Zaalacc. Vertrek	19	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0
	100	58	40	2	14	1	0	15	6	0	14	6	1	16	26	1

D=dagperiode; A=Avondperiode; N=nachtperiode; X=Wegen niet in directe omgeving plangebied

Deze uitsplitsing van de gegenereerde motorvoertuigbewegingen over de straten direct rondom de projectlocatie geeft relatief lage aantallen die de betreffende straten kunnen verwerken. De verkeersbewegingen van- en naar de openbare parkeervoorzieningen verlopen via straten welke hiertoe voldoende capaciteit bieden (Touwbaan, Jannewekken, Grachtweg, Groenewegje, Julianastraat). Geconcludeerd mag worden dat de verkeersgeneratie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling verkeerskundig gezien als acceptabel mag worden beschouwd.

4.1.4. Laden en lossen

Binnen de kengetallen voor verkeersgeneratie zijn de verkeersbewegingen ten behoeve van laden en lossen reeds opgenomen. Omdat de laad- en losactiviteiten lastig zijn toe te schrijven aan een specifieke functie (gecombineerde leveringen) zijn de verkeersbewegingen ten behoeve van het laden en lossen nogmaals als (extra) verkeersbewegingen in het akoestische model opgenomen.

Aangenomen mag worden dat het laden en lossen ten behoeve van de afzonderlijke functies gecombineerd zal gebeuren met behulp van zwaardere motorvoertuigen. Aangenomen wordt dat ten behoeve van de gezamenlijke functies gemiddeld 4 maal geladen/gelost wordt in de dagperiode. Hierbij wordt er van uitgegaan dat dit 2 maal geschiedt met behulp van een grote vrachtwagen (zwaar voertuig) en 2 maal met behulp van een bestelbus of kleine vrachtwagen (middelzwaar voertuig).

Het laden en lossen is voorzien ter plaatse van het daartoe bestemde laadplatform aan de Paardenstraat. Het belemmeren/blokken van de Paardenstraat door lossend verkeer is echter ongewenst. Het laad- en losplatform is gelegen in het verlengde van de langspaarkeerplaatsen aan de Paardenstraat. Om gebruik te kunnen maken van dit platform, zonder de doorgang van de Paardenstraat te belemmeren, dienen de langspaarkeerplaatsen vrij te zijn van geparkeerde voertuigen. Deze parkeerplaatsen aan de Paardenstraat worden derhalve ingericht als kortparkeervoorziening.

4.2. Geluid

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden aangetoond dat de nieuwe ontwikkeling niet in strijd is met de uitgangspunten ten aanzien van een goed akoestisch woon- en leefklimaat. Door SMA Zeeland B.V. is hiertoe een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage van dit akoestisch onderzoek is opgenomen als bijlage 3 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Navolgend is de conclusie uit deze rapportage weergegeven:

Onderhavig onderzoek betreft een onderzoek naar eventueel optredende geluidhinder als gevolg van de binnen de inrichting aanwezige installaties en activiteiten in het kader van het Activiteitenbesluit en toetsing van de geluidsbelasting op de directe omgeving in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Op basis van berekening van de geluidsbelasting ter plaatse van omliggende

gevoelige objecten (woningen) is bepaald of deze geluidsbelasting voldoet aan de daartoe geldende grenswaarden.

Uit de berekende waarden in het kader van toetsing aan het Activiteitenbesluit blijkt dat op basis van de gehanteerde uitgangspunten geen sprake is van overschrijding van de grenswaarde voor de langtijdgemiddelde etmaalwaarde voor equivalente geluidsbelasting en dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor de maximale geluidsbelasting op gevoelige objecten.

Uit de berekende waarden ten behoeve van toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening blijkt dat op basis van de gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot de huidige verkeerssituatie (2-richtingsverkeer ter plaatse van de 's-Heer Arendstraat) geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor de langtijdgemiddelde etmaalwaarde conform stap 2 van het toetsingskader voor gemengd gebied. Uit de berekening blijkt dat de grenswaarde voor het piekgeluid (LA_{max}) conform stap 2 wel wordt overschreden in de dag- en avondperiode.

Uit de berekening blijkt dat wel wordt voldaan aan de grenswaarde voor het piekgeluid (LA_{max}) – exclusief piekgeluiden als gevolg van aan- en afrijdend verkeer - conform het toetsingskader uit stap 3 voor gemengd gebied.

De incidentele overschrijding van het piekgeluid als gevolg van aan- en afrijdend verkeer wordt als acceptabel beschouwd. Hierbij is in overweging genomen dat in de huidige situatie reeds sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van 70 dB(A) voor piekgeluiden als gevolg van het reeds aanwezige gemotoriseerd verkeer en dat wordt voldaan aan de grenswaarde van 50 dB(A) voor het equivalente geluidniveau.

Ook bij aanpassing van de huidige verkeerssituatie met 2-richtingsverkeer ter plaatse van de 's-Heer Arendstraat naar 1-richtingsverkeer wordt voldaan aan de richtwaarden voor equivalente geluidsbelasting in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Uit de berekening van de geluidsbelasting vanuit wegverkeer blijkt dat de toename aan geluidsbelasting als gevolg van de extra verkeersgeneratie maximaal 0,7 dB bedraagt. Deze toename van maximaal 0,7 dB is voor het menselijk oor nauwelijks waarneembaar en mag derhalve als verwaarloosbaar worden beschouwd.

De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de eisen voor geluidsbelasting conform het activiteitenbesluit en de voorwaarden voor geluidsbelasting in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

4.3. Bodem

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht.

Op de locatie hebben een aantal bodemonderzoeken plaatsgevonden:

- Verkennend onderzoek Theatercomplex Mondragon, Oude Haven 11, 13, 15 en Paardenstraat 2 en 4, De Bodemonderzoeker, project BOZ-3644, datum 02-12-2004.
- Aanvullend onderzoek Oude Haven 11 t/m 15 (Mondragon), SMA Zeeland BV, project 23100063, datum 26-05-2010.

Omdat een groot deel van de locatie bebouwd is en alleen langs de randen en bij de verdachte punten bemonsterd is, blijft de kwaliteit onder het gebouw onbekend. Inpandige boringen zijn naar verwachting lastig uit te voeren vanwege de diverse verhardingslagen. De bodemkwaliteit op de wél onderzochte locaties vormen geen belemmering voor de toekomstige ontwikkeling. De aangetoonde matige verontreinigingen kunnen als historische binnenstadverontreiniging worden gezien. Er bevinden zich vermoedelijk grote hoeveelheden puin in de bodem. De aanwezigheid van een bovengrondse olietank achter het pand Oude Haven 15 is niet bevestigd. De voormalige ondergrondse tank ('s-Heer arendsstraat) zal moeten worden verwijderd volgens de regels uit het Activiteitenbesluit. Hier zijn geen verontreinigingen aanwezig.

Alvorens gebouwd kan worden moet de milieuhygiënische bodemkwaliteit onder de huidige bebouwing onderzocht worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd na sloop van de bestaande bebouwing.

4.4. Archeologie

De provincie heeft de binnenstad van Zierikzee aangewezen als AMK-kern. Het gemeentelijk beleidsplan archeologie is vastgelegd in het bestemmingsplan Bebouwde kom Zierikzee. Daarin is de kern van Zierikzee met archeologische waarden erkend. Het complex Mondragon is aangewezen als Archeologisch waardevol gebied B. Dat houdt in dat bij nieuwbouwplannen, waarbij dieper wordt gegraven dan 50 cm en de grondoppervlakte van het bouwwerk meer dan 250 m² bedraagt, archeologisch onderzoek nodig is.

Bij onderhavige ontwikkeling wordt de oppervlakte van 250 m² overschreden en dieper gegraven dan 50 cm. Derhalve dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Omdat er ook gesloopt gaat worden dient vóór het slopen en het verstoren/roeren van de bodem al archeologisch onderzoek plaats te vinden. Door middel van archeologisch onderzoek dient aangetoond te worden dat de archeologische waarden niet onevenredig worden geschaad.

In het kader van deze archeologische onderzoeksplicht is door ADC ArcheoProjecten inzichtelijk gemaakt welke aspecten onderzocht moeten worden en hoe dit onderzoek uitgevoerd moet worden. Hiertoe is een programma van eisen opgesteld welke door de gemeente Schouwen-Duiveland is geaccordeerd. Het onderzoek bestaat in eerste instantie uit archeologische begeleiding van de sloop van de gebouwen en het verwijderen van de funderingen. Direct na de sloop zal proefsleufonderzoek worden uitgevoerd. Afhankelijk van de bevindingen tijdens de archeologische begeleiding en het proefsleuvenonderzoek zal eventueel een opgraving moeten worden uitgevoerd. Het programma van eisen heeft betrekking op al deze fasen van onderzoek.

Het archeologisch programma van eisen is opgenomen als bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.5. Bedrijven en milieuzonering

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. De ontwikkeling bestaat uit een hotel met keuken, een zalencomplex en terras, restaurant/bistro en een parkeergarage. Op grond van de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG valt:

- het hotel met zalencomplex onder SBI 5510 (hotels en pensions met keuken, congrescentra), milieucategorie1;
- het restaurant en de bistro onder milieucategorie 1, SBI 561 met een richtafstand van 10 meter;
- de parkeergarage onder SBI 5221, milieucategorie 2 met een richtafstand van 30 meter.

Op basis van het vigerend bestemmingsplan geldt in de directe omgeving van het plangebied overwegende de bestemming 'Gemengd'. De omgeving kan derhalve worden getypeerd als gemengd gebied*. In gemengd gebied mogen de richtafstanden met 1 stap worden verlaagd en worden dan:

- voor milieucategorie 1: 0 meter;
- voor milieucategorie 2: 10 meter.

Voor de parkeergarage geldt op basis van de handreiking Bedrijven en Milieuzonering in onderhavig geval een richtafstand van 10 meter. Binnen een straal van 10 meter rondom de (in- en uitrit) van de parkeergarage zijn woningen aanwezig. Voor het aspect geluid moet daarom worden gemotiveerd dat een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft. Deze motivatie is opgenomen in paragraaf 4.2 'Geluid' van deze ruimtelijke onderbouwing.

** 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 (Bron: Bedrijven en milieuzonering – handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk, VNG i.s.m. VROM en EZ, 16 april 2007).*

4.6. Luchtkwaliteit

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

De achtergrondwaarde voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) zijn resp. ongeveer 20.6 en 15.2 microgram/ m^3 . De achtergrondwaarde overschrijdt de wettelijke grenswaarde van 40 microgram/ m^3 niet. De gewenste ontwikkeling ligt niet binnen 50 meter van een provinciale weg.

Op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen geldt geen onderzoeksplicht. Wel moet worden aangetoond dat door het verkeer van en naar de parkeergarage aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan.

De Wet Luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden en hierin staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen zoals beschreven in de Wet milieubeheer. De Wet Luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)'. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In deze regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

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%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel fijnstof en NO_2 .

In paragraaf 4.1 van deze ruimtelijke onderbouwing is berekend dat de totale verkeersaantrekkende werking als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling 99 motorvoertuigen per weekdagemaal bedraagt.

Met behulp van de NIBM-tool van Infomil is berekend of de extra verkeersgeneratie mag worden beschouwd als 'niet-in-betekende-mate'. Ten behoeve van deze berekening is uitgegaan van de volgende parameters.

- Extra verkeer: 99 mvt/etmaal
- Percentage vrachtverkeer: 4%

Als gevolg van de huidige bestemming is reeds sprake van een bepaalde mate van verkeersgeneratie. Omdat het Mondragon-theater al geruime tijd niet meer als zodanig in gebruik is, is deze bestaande verkeersgeneratie bij het bepalen van het al dan niet in betekenende mate bijdragen buiten beschouwing gelaten. De verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwe ontwikkeling wordt derhalve als een volledige toename van het aantal motorvoertuigbewegingen beschouwd

Op basis van deze parameters volgt uit de berekening dat de extra verkeersgeneratie niet-in-betekende-mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en dat derhalve nader onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet nodig is. Navolgend zijn de berekeningsresultaten weergegeven.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		99
Aandeel vrachtverkeer		4,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,14
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Implementatie van Standaard RekenMethode 1 op basis van de worst-case benadering

Type gegevens		NO ₂	PM ₁₀
Weggegevens	Breedte van de ontsluitingsweg	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegrand	5	5
	Afstand van het rekenpunt tot de wegas	7,5	7,5
	rekenparameter a	0,000488	0,000488
	rekenparameter b	-0,0308	-0,0308
	rekenparameter c	0,59	0,59
	verdunningsfactor	0,38645	0,38645
Autonoom verkeer	Aantal voertuigbewegingen	5100	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0%	nvt
Extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	99	99
	Percentage vrachtverkeer	4%	4%
Autonoom + extra verkeer	Aantal voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	5199	nvt
	Percentage vrachtverkeer	0,1%	nvt
Emissiefactoren NO _x en PM ₁₀ (gram/km)	Licht verkeer	0,50	0,05
	Vrachtverkeer	16,10	0,38
Emissies NO _x en PM ₁₀ (microgram/m/s)	Autonoom	29,51	nvt
	Extra verkeer	1,29	0,07
	Autonoom + Extra verkeer	30,80	nvt
Fractie direct uitgestoten NO ₂	Licht verkeer	0,25	nvt
	Vrachtverkeer	0,04	nvt
Gemiddelde fractie direct uitgestoten NO ₂	Autonoom	0,248	nvt
	Extra verkeer	0,128	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	0,243	nvt
Overige invoergegevens	Bomenfactor	1,5	1,5
	Regiofactor meteorologie	1,05	1,05
Parameters	B	0,6	0,6
	K	100	100
Jaargemiddelde bijdrage NO _x	Autonoom	11,1	nvt
	Autonoom + Extra verkeer	11,6	nvt
Locatiespecifieke achtergrondconcentraties	Jaargemiddelde in µg NO ₂ /m ³	35,6	nvt
	Jaargemiddelde in µg O ₃ /m ³	36,6	nvt
Jaargemiddelde NO ₂ concentraties	Totaal autonoom jaargemiddelde in µg/m ³	40,1	nvt
	Bijdrage autonome verkeer in µg/m ³	4,46	nvt
	Bijdrage autonome+extra verkeer in µg/m ³	4,60	nvt
Maximale bijdrage extra verkeer in µg/m ³		0,14	0,03

Bron: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/rekenen-meten/nibm-tool/>

4.7. Waterparagraaf

Een ruimtelijk plan dient een waterparagraaf te bevatten waarin is beschreven hoe de watertoets procedureel en inhoudelijk is vormgegeven. Ten behoeve van deze watertoets is door het waterschap Scheldestromen een aanmeldformulier watertoetsproces opgesteld. Binnen dit formulier is een tabel opgenomen waarin alle water-gerelateerde aspecten van het plan dienen te worden toegelicht. Deze tabel is in overleg met het waterschap ingevuld. Navolgend is de definitieve tabel uit het aanmeldformulier watertoetsproces weergegeven. Het volledige aanmeldformulier watertoetsproces inclusief het formele waterschapsadvies en de correspondentie met het waterschap inzake het watertoetsproces is opgenomen als bijlage 5 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Waterveiligheid Waarborgen van het veiligheidsniveau en rekening houden met de daarvoor benodigde ruimte.	<i>Geef aan of er consequenties zijn voor waterkeringen. Ligging nabij de waterkering.</i> De kade langs de haven is een regionale kering. De percelen/panden Oude Haven 11-13 liggen deels (tot circa 9 m achter de voorgevel) binnen de beschermingszone A. Het resterende deel valt binnen de beschermingszone B. In de beschermingszone A ligt een contour zodat hier het “ja, mits”-regiem geldt. Slopen en (her-)bouwen is dus in beginsel geen probleem (mits de waterkerend vermogen van de kering niet wordt aangetast). Vraag is of het bouwplan wel of niet onder de algemene regel valt die geldt voor bouwen in het waterstaatswerk en de beschermingszone A van regionale keringen (“Algemene regel bebouwing regionale waterkeringen”). Er is sprake van het vernieuwen en restaureren van de historische bebouwing binnen de beschermingszone A zonder vergroting van het bouwvolume (peildatum 30 december 2011) met hergebruik van bestaande funderingen. Daarmee wordt voldaan aan de criteria zelfde afmeting en zelfde plaats die genoemd worden in de definitie van herbouw. Ook de uiterlijke vorm blijft (nagenoeg) hetzelfde. Geconcludeerd wordt dat het plan onder de algemene regel valt en geen watervergunning vereist is.

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
	In de beschermingszone B gelden vanuit de keur geen beperkingen voor bouwen. Nieuwbouw is hier (zonder watervergunning of melding) toegestaan. In de beschermingszone B is wel watervergunning vereist voor ontgravingen dieper dan 5m die een lijn van 1:6 getrokken uit de grens van de beschermingszone A wordt overschreden. De halfverdiepte parkeerkelder die in de beschermingszone B gebouwd wordt is circa 3m diep en doorsnijdt de 1:6-lijn niet. Voor de halfverdiepte parkeerkelder is geen watervergunning nodig.
Wateroverlast (vanuit oppervlaktewater) Het plan biedt voldoende ruimte voor het vast-houden, bergen en afvoeren van water. Waarborgen van voldoende hoog bouwpeil om inundatie vanuit oppervlaktewater in maatgevende situaties te voorkomen. Waterberging voldoet aan de capaciteit om 75 liter per m² verhard oppervlak te kunnen bergen. Rekeninghouden met de gevolgen van klimaat-verandering en de kans op extreme weersituaties.	<i>Geef de toename verhard oppervlak aan (m²).</i> <i>Geef het bouwpeil aan.</i> <i>Geef het aantal m³/m² berging aan dat wordt gerealiseerd en op welke wijze dit plaatsvindt of op welke andere wijze watercompenserende maatregelen worden genomen.</i> Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel volledig verhard (bebouwing, terreinverharding) en aangesloten op het gemeentelijk riool. In de nieuwe situatie worden binnentuinen gerealiseerd. Per saldo is sprake van een afname aan verharding. Het realiseren van waterberging is derhalve niet aan de orde. De bouwpeilen van de te restaureren panden aan de Oude Haven zullen in principe niet wijzigen. Het bouwpeil van de begane grond ter plaatse van het hotelgedeelte ligt op ongeveer gelijke hoogte als het peil van de historische panden en ligt daarmee gemiddeld 2 meter hoger dan de aangrenzende openbare ruimte. De parkeergarage onder het hotelgedeelte ligt verdiept ten opzichte van het aangrenzend maaiveld (ca. 2,50 meter t.p.v. de Paardenstraat en ca. 1,50 meter t.p.v. de 's-Heer Arendstraat). De inrit van de parkeergarage ligt aan de zijde van de 's-Heer Arendstraat middels een hellingbaan. Onderaan de hellingbaan – in de parkeerkelder – wordt afstromend hemelwater opgevangen in een voorziening met een olie/benzine-afscheider en zandvang in combinatie met een pompput voor afvoer

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
	richting gemeentelijk riool. <i>Berekening waterberging:</i> <i>Toename verhard oppervlak x 0.075 = waterberging m³.</i>
Grondwaterkwantiteit en verdroging Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast en -tekort. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering. Beschermen van infiltratiegebieden en benutten van infiltratie-mogelijkheden.	<i>Geef aan op welke wijze grondwateroverlast en/of verdroging wordt voorkomen.</i> <i>Geef aan of grondwater wordt onttrokken.</i> Grondwaterpeilen worden niet gewijzigd.
Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Hemel- en afvalwater (inclusief water op straat / overlast) Waarborgen optimale werking van de zuiveringen/ RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.	<i>Geef in de uitwerking aan op welke wijze het huishoudelijk/bedrijfsafvalwater en hemelwater wordt afgevoerd/gezuiverd. Onderbouw de mogelijkheden van hergebruik.</i> Vuilwater en hemelwater wordt gescheiden aangeboden op het gemeentelijk riool. Mogelijkheden voor hergebruik van hemelwater vanaf dakoppervlakken t.b.v. toiletspoeling of beregenen van de binnentuinen wordt in de verdere planuitwerking nader onderzocht.
Volksgezondheid (water gerelateerd) Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	<i>Geef aan wat de watergerelateerde consequenties zijn voor de volksgezondheid.</i> Drijvend terras en evt. loopbrug voorzien van deugdelijke balustrade

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveld dalen in zettinggevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	<i>Geef aan op welke wijze aandacht is besteed aan het aspect bodemdaling als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.</i> N.v.t. – geen aanpassing grondwaterstand
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud / realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassing van de trits schoonhouden, scheiden en zuiveren.	<i>Toon aan dat de oppervlaktewaterkwaliteit niet achteruitgaat. Denk aan het materiaalgebruik.</i> Geen (excessieve) toepassing van uitlogende materialen
Grondwaterkwaliteit Behoud / realisatie van een goede grondwaterkwaliteit. Denk aan grondwaterbeschermingsgebieden.	<i>Toon aan dat de grondwaterkwaliteit niet achteruitgaat. Denk aan het materiaalgebruik.</i> Geen (excessieve) toepassing van uitlogende materialen
Natte natuur Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	<i>Geef aan op welke wijze u omgaat met de aanwezige natuurwaarden.</i> N.v.t. – binnenstedelijk plangebied, vrijwel geheel verhard
Onderhoud oppervlaktewater Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden worden. Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken vrij van bebouwing en opgaande (hout)beplanting.	<i>Geef aan op welke wijze onderhoudswerkzaamheden aan oppervlaktewateren kunnen plaatsvinden.</i> Drijvend terras in Oude Haven voldoende vrij van kademuur of verplaatsbaar t.b.v. onderhoud kademuur vanaf waterzijde.
Andere belangen waterbeheerder(s)	
Relatie met eigendom waterbeheerder Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van objecten (terreinen, milieuzonering) van de waterbeheerder niet belemmeren.	<i>Indien aanwezig geef aan op welke wijze wordt omgegaan met waterbeheerdersobjecten in de directe omgeving, zoals terreinen, milieucontouren, etc.</i> Drijvend terras in Oude Haven voldoende vrij van kademuur of verplaatsbaar t.b.v. onderhoud kademuur vanaf waterzijde.

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Scheepvaart en/of wegbeheer Goede bereikbaarheid en in stand houden van veilige vaarwegen en wegen in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat, de provincie en/of het waterschap.	<i>Geef aan hoe u omgaat met de doorstroming/ veiligheid van vaarwegen en/of wegen.</i> <i>Geef informatie over parkeergelegenheid en de verkeersaantrekkende werking.</i> Bij maatvoering drijvend terras rekening houden met voldoende ruimte voor aan- en afmeren (museum) schepen in haven.

Op basis van het watertoetsproces heeft het Waterschap Scheldestromen een instemmend wateradvies zonder verdere opmerkingen uitgebracht. Voor de watervergunningplichtige onderdelen van het plan zal nadere afstemming met het waterschap plaatsvinden.

4.8. Ecologie

4.8.1. Ecologische quickscan

Bij ruimtelijke ingrepen moet worden nagegaan of deze mogelijk nadelige effecten hebben op de aanwezige natuurwaarden. Door SMA Zeeland B.V. is hiertoe een ecologische quickscan uitgevoerd. Met behulp van deze ecologische quickscan is een eerste inschatting gemaakt van de mogelijke effecten van de ingreep op de ecologische waarden op en rondom de betreffende locatie. Tevens is inzichtelijk gemaakt of het plan passend is binnen de wet- en regelgeving met betrekking tot natuurwaarden, of in dit kader vergunningen of ontheffingen moeten worden aangevraagd, en of eventueel aanvullend ecologisch onderzoek nodig wordt geacht. Navolgend is de samenvatting uit de rapportage ecologische quickscan weergegeven. Het volledige rapport is opgenomen als bijlage 6 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Vanuit planologische gebiedsbescherming, primair gericht op natuurwaarden, bestaan er geen belemmeringen voor het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling.

Hoewel tijdens de veldinspectie van de locatie geen beschermde soorten zijn aangetroffen kunnen deze ter plaatse van- en in de directe omgeving van het onderzoeksgebied wel voorkomen. Zo kunnen vogels binnen het plangebied tot broeden komen. Broedende vogels mogen nimmer worden verstoord. Eventuele rooi- of kapwerkzaamheden dienen daarom buiten het broedseizoen plaats te vinden. Om verstoring van broedende vogels door bouwwerkzaamheden te voorkomen dienen deze werkzaamheden buiten het broedseizoen aan te vangen en bij voorkeur geheel buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Indien de werkzaamheden toch doorlopen tot in het broedseizoen wordt geadviseerd om de werkzaamheden aaneensluitend uit te voeren zodat gedurende een tijdelijke werkonderbreking niet alsnog vogels binnen het plangebied tot broeden komen. Het broedseizoen duurt van ongeveer van 15 maart tot 15 juli, maar kan strikt genomen verschillen per vogelsoort.

Het onderzoeksgebied vormt naar verwachting geen essentieel onderdeel van leefgebied van vleermuizen. Omdat de voorgenomen ontwikkeling derhalve niet leidt tot een aantasting van leefgebied van vleermuissoorten wordt nader onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen niet nodig geacht. Mochten bij de sloop van de opstallen desalniettemin vleermuizen worden aangetroffen dan dient het werk direct te worden stilgelegd en contact te worden opgenomen met een vleermuisdeskundige.

Omdat op de onderzoekslocatie geen strikt beschermde soorten zijn aangetroffen en deze hier ook niet worden verwacht, wordt nader ecologisch onderzoek niet nodig geacht. Dientengevolge is een aanvraag van een ontheffing van de Flora- en faunawet voor uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden niet nodig.

4.8.2. Programmatische Aanpak Stikstof

Natura 2000 is het Europese beleid om de biodiversiteit in natuurgebieden te beschermen. In Nederland zijn er 166 natuurgebieden aangewezen als Natura 2000-gebied. Voor die gebieden gelden instandhoudingsdoelen: bepaalde habitattypes die daar voorkomen moeten in stand worden gehouden. Om dat mogelijk te maken is het een vereiste dat de neerslag van stikstof - de stikstofdepositie - wordt teruggedrongen. Die depositie daalt weliswaar al tientallen jaren maar is in 133 gebieden nog steeds te groot om de stikstofgevoelige leefgebieden van planten en dieren - habitattypes in de Natura 2000-taal - weer een vitaal bestaan te bezorgen. Dat is slecht voor die habitats, maar het is ook slecht voor de plaatselijke en regionale economie.

Op 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. De PAS is opgesteld om de vastgelopen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 weer vlot te trekken. De PAS aan twee fronten:

1. Behoud en herstel van de bedreigde habitattypes bevorderen door de huidige daling van de stikstofdepositie een extra impuls te geven en door aparte herstelmaatregelen per habitatype;
2. Binnen de grenzen van de dalende stikstofdepositie verantwoorde ruimte zoeken om met behoud van de instandhoudingsdoelen toch vergunningen te kunnen geven voor nieuwe economische activiteiten: ontwikkelingsruimte.

Een gewenst neveneffect van de PAS is ook dat het aanvragen van een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet een stuk eenvoudiger is, vooral dankzij het rekeninstrument AERIUS.

Het rekeninstrument AERIUS brengt via internet in beeld hoe de depositie uit allerlei bronnen ruimtelijk is verdeeld over een bepaald Natura 2000-gebied. Daartoe worden door alle betrokken overheden gegevens over bestaande emissiebronnen aan AERIUS geleverd. AERIUS is dan in staat om die emissiegegevens om te zetten in een gemiddelde depositie per oppervlakte-eenheid.

Als het zeker is dat de stikstofdepositie rond een bepaald gebied blijft dalen, en als er herstelstrategieën zijn opgesteld voor de bedreigde habitattypes in dat gebied die ecologisch zijn getoetst en voldoende geborgd, kan er ontwikkelingsruimte worden toegedeeld. Dat is ruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen, die wordt uitgedrukt in Molen stikstofdepositie welke door die ontwikkelingen wordt veroorzaakt.

Het vaststellen en toedelen van ontwikkelingsruimte is een taak van het bevoegd gezag voor een bepaald Natura 2000-gebied. Datzelfde bevoegd gezag moet immers ook de vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet afgeven.

De PAS omvat regels voor de toedeling van ontwikkelruimte. Zo mag er bijvoorbeeld niet meer dan 60% van de ontwikkelruimte worden toegedeeld in de eerste vier jaar van een zesjarige beheerplanperiode. Ook is er een bepaalde hoeveelheid ruimte gereserveerd voor infrastructurele projecten, zowel landelijk in

het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, als provinciaal.

Onderhavig plangebied is gelegen in de relatieve nabijheid van de Natura2000-gebieden Oosterschelde en Grevelingen. Om de stikstofdepositie vanuit de ontwikkeling op deze Natura2000-gebieden inzichtelijk te maken is met behulp van het rekeninstrument AERIUS een berekening uitgevoerd (AERIUS versie Beta6 – deze versie is nog in ontwikkeling en voor verdere kennismaking beschikbaar gesteld en nog niet voor vergunningverlening in de praktijk).

Het hotel (met 40 kamers) is ingevoerd als zijnde een ontwikkelingsplan voor de bouw van 40 appartementen. De verkeersgeneratie vanuit de voorgenomen ontwikkeling is eveneens ingevoerde als emissiebron: 99 lichte motorvoertuigen, 2 middelzware motorvoertuigen en 2 zware motorvoertuigen per etmaal.

De totale stikstofemissie vanuit deze bronnen bedraagt:

- NOx: 44 kg/jaar*
- NH3: < 1 kg/jaar*

** voor reguliere woningen wordt doorgaans uitgegaan van een totale emissie aan NOx en NH3 van 2,9 kg/jaar; de hotelkamers zijn echter gemodelleerd als appartementen waartoe de Aeries-calculator een emissie-kengetal van 1,1 kg/jaar NOx per appartement hanteert.*

De stikstofdepositie vanuit deze bronnen op de natura-2000 gebieden bedraagt voor alle habitattypen minder dan 0,1 mol/ha/jaar. Het bevoegd gezag zal beoordelen of de berekende stikstofdepositie in lijn is met de doelstellingen voor de betreffende gebieden. De volledige berekening van de stikstofdepositie is opgenomen als bijlage 7 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.9. Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- Bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Toetsing risicovolle inrichtingen

Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) bevinden zich in de nabije omgeving van het plangebied geen Bevi-inrichtingen die van invloed zijn op de planontwikkeling. De invloedsgebieden van de dichtstbijzijnde Bevi-inrichtingen reiken niet tot over het plangebied. Andersom zorgt de ontwikkeling van het plangebied niet tot een beperking van de Bevi-inrichtingen.

Toetsing vervoer van gevaarlijke stoffen

De N57, N59 en N256 zijn aangewezen als transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De N57 ligt op een zodanige afstand dat de invloedsgebieden niet over het plangebied reiken. De N59 en de N256 liggen op een kortste afstand van ruim 500 meter, wat betekent dat de invloedsgebieden wel over het plangebied reiken. Echter een dergelijke ontwikkeling in stedelijk gebied (hoge personendichtheid) op deze afstand zorgt niet voor een (significante) toename van het groepsrisico. De thema's water en buisleidingen zijn niet van toepassing op dit plangebied.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling. Andersom zorgt de ontwikkeling niet voor een beperking van Bevi-inrichtingen en transportroutes vervoer gevaarlijke stoffen.

4.10. Licht en duisternis

Kunstmatige verlichting komt voor bij (autosnel)wegen, (fiets)paden, woonkernen, industrie- en bedrijven-terreinen, recreatieterreinen, glastuinbouwbedrijven, sportterreinen (maneges, golfbanen, tennisbanen, voetbalvelden, e.d.). Mogelijk negatieve effecten van lichthinder worden bepaald door enerzijds de aard, intensiteit, duur en plaats van de verlichting en anderzijds door de kans op blootstelling, die gerelateerd is aan de omgeving en de leefwijze van mens en dier.

In het activiteitenbesluit is opgenomen dat verlichting geen hinder naar de omgeving mag veroorzaken. Gezien de ligging van de locatie binnen het centrum van de kern Zierikzee is hinder naar de omgeving niet aan de orde en is verder onderzoek niet nodig.

4.11. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.11.1. Inleiding

Vanwege de inwerkingtreding van het gewijzigd Besluit m.e.r. per 1 april 2011 dient voor bepaalde activiteiten in een ruimtelijk besluit, in dit geval een stedelijk ontwikkelingsproject in een bestemmingsplan, te worden gemotiveerd of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

Door de wijziging van het Besluit m.e.r. in het voorjaar van 2011 is het tegenwoordig ook verplicht om aandacht aan m.e.r. te besteden voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D van de bijlage bij het besluit m.e.r., maar waar de drempelwaarden niet gehaald worden. Deze drempelwaarden zijn aantallen, oppervlaktes of grootte (bijvoorbeeld 100 hectare, 110 stuks, etc.). Voor activiteiten die wel in onderdeel D van het Besluit m.e.r. genoemd staan, maar waar de aantallen uit het betreffende plan of besluit onder de drempelwaarden liggen dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Hierbij wordt, net als bij de m.e.r.-beoordeling getoetst of er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen op kunnen treden. Het verschil met de 'gewone' m.e.r.-beoordeling is dat aan de vormvrije m.e.r.-beoordeling geen aparte procedurevereisten zitten (vandaar de term vormvrij). Qua inhoud gelden wel strikte vereisten vanuit de Europese richtlijn m.e.r.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1: een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening → het bestemmingsplan

Onderdeel D11.2 uit de bijlage bij Besluit m.e.r.

De voorgenomen ontwikkeling valt onder de drempelwaarden (zie kolom 'gevallen'). Dit betekent dat het verplicht is om een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Voor de vormvrije m.e.r. gelden bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In deze richtlijn staan drie aspecten waaraan de voorgenomen activiteit in een vormvrije m.e.r.-beoordeling getoetst moet worden:

- Kenmerken van het project: de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten, het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën;
- Plaats van het project: het bestaande grondgebruik, de relatieve rijkdom aan- en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, het opnamevermogen van het natuurlijk milieu;
- Kenmerken van het potentiële effect: het bereik van het effect, het grensoverschrijdende karakter van het effect, de waarschijnlijkheid van het effect, de duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden.

4.11.2. Kenmerken van het project

4.11.2.1. Omvang van het project

Het project betreft een herontwikkeling van een binnenstedelijke locatie met een oppervlakte van circa 1.625 m² oftewel 0,1625 hectare. De oppervlakte van het plangebied ligt hiermee aanzienlijk lager dan de drempelwaarde van 100 hectare zoals bepaald in onderdeel D11.2 uit de bijlage bij het Besluit m.e.r.

4.11.2.2. Cumulatie met andere projecten

De voorgenomen ontwikkeling bestaat gedeeltelijk uit sloop, nieuwbouw en renovatie. De bestaande panden op de hoek Paardenstraat – Oude Haven (woningen Paardenstraat 2 en Oude Haven 11), en de bestaande theaterzaal zullen worden gesloopt. Het gedeelte van de bestaande bebouwing van Mondragon welke is gelegen aan de Oude Haven zal worden gerenoveerd. Ter plaatse van de te slopen panden zal nieuwe bebouwing ten behoeve van hotel/restaurant worden gerealiseerd welke aansluit op de te renoveren bebouwing. Deze nieuwe bebouwing aan de zijde van de Oude Haven wordt qua architectuur en gevelindeling gebaseerd op de bestaande (te slopen) woningen zodat het historische karakter van de bebouwing gehandhaafd blijft. Op het achterterrein, ter plaatse van de te slopen theaterzaal, zal nieuwe bebouwing worden gerealiseerd ten behoeve van het hotel en de zaalaccommodatie. Onder de bebouwing van het hotel is een halfverdiepte parkeerkelder voorzien.

De ontwikkeling kan op zichzelf beschouwd worden als een integrale aanpak van een aantal deelprojecten (sloop/renovatie/nieuwbouw). Voor zover bekend is er geen sprake van cumulatie met andere gelijksoortige projecten in de omgeving. Vanwege de relatief kleine omvang van het project wordt aangenomen dat indien toch sprake zou zijn van cumulatie met andere projecten dit niet zal leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

4.11.2.3. Natuurlijke hulpbronnen

Het project betreft herontwikkeling van een locatie in binnenstedelijk gebied. In de huidige situatie is het plangebied reeds voor 95% verhard in de vorm van bebouwing en terreinverharding. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen is derhalve niet relevant voor onderhavige ontwikkeling.

4.11.2.4. Productie van afvalstoffen

Bij de sloop en renovatie van de bestaande bebouwing zal slooafval vrijkomen. Dit slooafval zal worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Vanuit de nieuw te realiseren functies zal behalve huishoudelijk afval geen sprake zijn van de productie van afvalstoffen. Huishoudelijk afval vanuit de inrichting zal wor-

den afgevoerd door de gemeentelijke reinigingsdienst. Afvalwater zal via het gemeentelijk riool worden afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

4.11.2.5. Verontreiniging en hinder

Verontreiniging en hinder vanuit de ontwikkeling kan betrekking hebben op de realisatiefase en op de gebruiksfase van de inrichting.

Tijdens de realisatiefase kan mogelijk hinder ontstaan als gevolg van sloopwerkzaamheden en bouwverkeer. De sloopwerkzaamheden zullen conform de daartoe geldende regelgeving worden uitgevoerd. Ten behoeve van het bouwverkeer zal een bouwroute worden ingesteld zodanig dat overlast voor de omgeving tot een minimum wordt beperkt. Eventuele verontreiniging van de omgeving wordt voorkomen door de bouwplaats netjes te houden en te voorkomen dat materialen of verpakkingen weg kunnen waaien.

Omdat binnen de nieuwe inrichting behalve de bereiding van voedsel geen productieprocessen zullen plaatsvinden wordt verontreiniging van de omgeving niet aannemelijk geacht. Eventuele hinder als gevolg van de inrichting is niet te verwachten. De geluidsemissie vanuit de inrichting voldoet aan de grenswaarden conform het Activiteitenbesluit en als gevolg van verkeersbewegingen van en naar de inrichting is op basis van de richtwaarden voor woonwijken in centrumgebieden geen sprake van indirecte hinder (zie ook akoestisch onderzoek).

4.11.2.6. Risico van ongevallen

Binnen de inrichting zullen geen productieprocessen plaatsvinden waarbij gebruik wordt gemaakt van gevaarlijke stoffen. Wel zullen binnen de inrichting de diverse voor horecagelegenheden gebruikelijke installaties worden aangebracht (luchtafzuiging, koel- en vrieskasten, fornuizen, wasmachine, etc.). Installatie en gebruik van deze apparatuur zal conform de daartoe geldende regelgeving gebeuren.

4.11.3. Plaats van het project

4.11.3.1. Bestaand grondgebruik

In de huidige situatie is de locatie voor ca. 95% verhard (bebouwing en terreinverharding). In de nieuwe situatie bedraagt de verharding ook ca. 95%. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal de wijze van grondgebruik in principe niet wijzigen.

4.11.3.2. Rijkdom en kwaliteit natuurlijke hulpbronnen

Omdat het plangebied vrijwel geheel bestaat uit verharding en is gelegen binnen het centrum van de kern Zierikzee is er geen sprake van aanwezigheid van natuurlijke hulpbronnen.

4.11.3.3. Opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het natuurlijk milieu in de omgeving van het projectgebied is te omschrijven als 'binnenstedelijk landschap met een hoge bebouwingsdichtheid'. De ecologische waarde van het projectgebied is ingeschat middels een ecologische quickscan. Op basis van deze ecologisch quickscan wordt de locatie overwegend ongeschikt geacht als habitat voor flora en fauna. Vanwege het stenige karakter van de omgeving wordt het aspect regeneratievermogen als gevolg van de ontwikkeling voor onderhavig project als niet relevant beschouwd.

4.11.4. Kenmerken van het potentiële effect

4.11.4.1. Bereik van het effect

De milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling worden als zeer beperkt ingeschat. Deze effecten beperken zich tot mogelijke geluidsoverlast tijdens de realisatiefase en mogelijke hinder als gevolg van bouwverkeer. Deze effecten reiken in principe niet verder dan de directe omgeving van de bouwlocatie. Vanuit de voorgenomen nieuwe functies worden in principe geen negatieve milieueffecten verwacht.

4.11.4.2. Grensoverschrijdend karakter van het effect

Grensoverschrijdende effecten worden niet verwacht.

4.11.4.3. *Duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect*

In principe is slechts éénmalig sprake van een zeer beperkt milieueffect gedurende de realisatiefase. Eventuele omkeerbaarheid van het effect is derhalve niet aan de orde.

4.11.5. Conclusie

Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk.

BIJLAGE 1 – ONTWERP

BIJLAGE 2 – VERSLAG WELSTANDSCOMMISSIE

BIJLAGE 3 – AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 4 – ARCHEOLOGISCH PROGRAMMA VAN EISEN

BIJLAGE 5 – WATERTOETSPROCES

BIJLAGE 6 – ECOLOGISCHE QUICKSCAN

BIJLAGE 7 – AERIUS CALCULATOR

BIJLAGE 8

HAALBAARHEIDSONDERZOEK HOTELONTWIKKELING MONDRAGON