

Schouwen-Duiveland

Bestemmingsplan Noordzee Residence Renesse

Nota zienswijzen

identificatie

projectnummer: 474501.100

datum: 21 juli 2023

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1.	Inleiding	3
Hoofdstuk 2.	Zienswijzen	4
2.1.	Zienswijze 1	4
2.2.	Zienswijze 2	5
2.3.	Zienswijze 3	8
2.4.	Zienswijze 4	11
2.5.	Zienswijze 5	20
2.6.	Zienswijze 6	21
2.7.	Zienswijze 7	23
2.8.	Zienswijze 8	24
2.9.	Zienswijze 9	24
2.10.	Zienswijze 10	26
2.11.	Zienswijze 11	29
2.12.	Zienswijze 12	29
2.13.	Zienswijze 13	31
2.14.	Zienswijze 14	32
2.15.	Zienswijze 15	50
2.16.	Zienswijze 16	53
Hoofdstuk 3.	Samenvatting	55
3.1.	Wijzigingen als gevolg van zienswijzen	55
3.2.	Ambtshalve wijzigingen	56

Hoofdstuk 1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Noordzee Residence Renesse is op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen, zoals voorgeschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en artikel 3.16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 27 december 2022 tot en met 7 februari 2023. De stukken waren digitaal raadpleegbaar op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Ook lag het ontwerpplan gedurende de genoemde periode in de leesruimte van het gemeentehuis en was het plan tijdens de openingstijden van het gemeentehuis te raadplegen. Ook kon een ieder een pdf-versie van het ontwerpbestemmingsplan aanvragen via de website <https://www.schouwen-duiveland.nl/bestuur-en-organisatie/vraag-aan-de-gemeente>.

Gedurende de termijn van 6 weken is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze in te dienen bij de gemeenteraad van de gemeente Schouwen-Duiveland.

In totaal zijn er zestien zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ontvangen. De ingediende zienswijzen zijn tijdig ingediend bij de gemeenteraad, dan wel tijdig aan dit bestuursorgaan verzonden en daarmee ontvankelijk.

De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in Hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 3 geeft aan waar het plan is aangepast naar aanleiding van de zienswijzen. Daarnaast zijn de aanpassingen die ambtshalve zijn verwerkt, aangegeven.

De zienswijzen zijn geanonimiseerd.

Hoofdstuk 2. Zienswijzen

2.1. Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze 1	Reactie gemeente
1. Reclamant is diep geraakt door het feit, dat er 285 recreatiewoningen worden gerealiseerd voor toeristen in plaats van woningen voor de inwoners van het eiland Schouwen-Duiveland, die smeken om woonruimte. De ideale situatie (droom) voor de reclamant, is de realisatie van een wijkje op deze locatie, waarbij deze woningen worden gebouwd met de bijbehorende voorzieningen.	Het bestemmingsplan is opgesteld om een initiatief van een ontwikkelaar mogelijk te maken. Het verzoek van initiatiefnemer om het herzien van het bestemmingsplan betreft de herontwikkeling van twee voormalige campings naar een recreatiepark met 285 recreatiewoningen. Aan de ontwikkeling van de plannen is jarenlang gewerkt. Ten tijde van de eerste planvorming voor dit project was er nog geen sprake van woningnood. Sterker nog, in Renesse waren er destijds nauwelijks mogelijkheden tot woningbouw. Met een (gedwongen) wijziging van de plannen van recreatiewoningen naar woningen zou de gemeente ingaan tegen eerder gemaakte afspraken met de initiatiefnemer, die vastliggen in een exploitatieovereenkomst. We erkennen, dat er momenteel een tekort aan (betaalbare) woningen is. De wijze waarop we woningbouwontwikkeling vorm willen geven op Schouwen-Duiveland in het algemeen, en in Renesse in het bijzonder, hebben we vastgelegd in de Structuurvisie Wonen, die volgt op de Woonvisie 2018-2027. In de Structuurvisie Wonen hebben we contouren opgenomen, waarbinnen we zoeken naar locaties voor woningbouw. Inbreiding (ofwel nieuwbouw binnen de bestaande bebouwde kom) gaat voor uitbreiding. De locatie van de Noordzee Residence Renesse ligt buiten de kern Renesse. Bovendien valt het plangebied volgens de provinciale omgevingsverordening in het landelijk gebied. Kleinschalige woningbouw is daar alleen onder voorwaarden mogelijk. Aan deze voorwaarden voldoet het plangebied niet. Woningbouw op deze locatie past in beginsel niet in de provinciale omgevingsverordening en kan daarom niet eenvoudig binnen het plangebied worden voorzien. Aan een nadere toetsing, of we in dit geval alsnog woningbouw buiten de bebouwde kom willen c.q. mogen toestaan, komen we in ieder geval niet toe, nu de initiatiefnemer vasthoudt aan de ontwikkeling van recreatiewoningen.

2.2. Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze 2	Reactie gemeente
1. Reclamant blijft zijn zorg uitspreken over de uitbreidingen en wijzigingen die plaats vinden in het aanbod van het toeristische product en de daarmee gepaarde extra verkeersbewegingen. Het bestemmingsplan stelt dat er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is. Er wordt in de laddertoets aangegeven, dat alleen de aard wijzigt (van stacaravan naar huisjes). Dat is niet juist. Het terrein werd gebruikt voor stacaravans met vaste bewoners, waarbij er sprake was van een wintersluiting. Bij het nieuwe park zijn er wisselende gasten en een jaarrond exploitatie.	Ten aanzien van verkeer geldt het volgende. Bij de planvorming is aangesloten bij de bestaande ontsluitingen van de voormalige campings Bona Vide en de Karavaan op de Hogezoom. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is onderzocht of het plangebied op een alternatieve wijze kan worden ontsloten en de Hogezoom kan worden ontlast. Hieruit volgt dat een alternatieve ontsluiting mogelijk is, waarbij het zuidelijk deel wordt ontsloten via de Lagezoom-Kooijmansweg. De ontsluiting van het (kleinere) noordelijk deel blijft plaatsvinden via de Hogezoom. Dit leidt tot een afname van de verkeersbelasting op de Hogezoom ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (en de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt). Uw zienswijze heeft dus op dit punt, samen met andere zienswijzen, geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De term stedelijke ontwikkeling is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voorliggend plan is een stedelijke ontwikkeling. In artikel 3.1.6. lid 2 Bro is bepaald, dat een <u>nieuwe</u> stedelijke ontwikkeling moet worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 2.5 gemotiveerd, dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat er sprake is van een functiewijziging (die ook nog eens van verblijfsrecreatieve aard blijft). Het geldende bestemmingsplan staat 422 permanente standplaatsen toe voor stacaravans. In lid 1.110 is een permanente standplaats gedefinieerd als een standplaats bestemd voor het plaatsen van een kampeermiddel of een kampeershuisje en twee bijzettentjes van maximaal acht vierkante meter, dat gedurende het gehele jaar aanwezig mag zijn ten behoeve van recreatief nachtverblijf. In lid 1.65 is aangegeven, dat een stacaravan valt onder de definitie van een kampeermiddel. Er zijn daarnaast 145 niet-permanente standplaatsen toegestaan. Deze plekken zijn volgens lid 1.110 bestemd voor het plaatsen van één of meerdere kampeermiddelen, niet zijnde een stacaravan, gedurende het zomer- en/of winterseizoen (dus ook jaarrond). Daarbij dient er volgens het geldende bestemmingsplan sprake te zijn van een centrale bedrijfsmatige exploitatie, hetgeen is gedefinieerd als het via een bedrijf, stichting of andere rechtspersoon voeren van een gezamenlijk beheer en exploitatie van recreatiewoningen, kampeerterreinen en kampeermiddelen, gericht op het bieden van (permanent wisselende) recreatieve (nacht)verblijfsmogelijkheden.

	Het mogelijke gebruik, zoals geregeld in het geldende bestemmingsplan, komt dus overeen met het beoogde gebruik in de nieuwe situatie (jaarrond gebruik als verblijfsrecreatieterrein). In de nieuwe situatie worden er in plaats van 422 stacaravans en 145 niet-permanente standplaatsen maximaal 285 recreatiewoningen toegestaan met een maximum van 1850 slaapplekken. Deze planologische functiewijziging heeft niet een zodanige aard en omvang, dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als dit wordt beoordeeld op basis van de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt c.q. hetgeen ten tijde van de exploitatie als kampeerterrein aan de orde was. Dat wordt hieronder nader gemotiveerd. Er zijn in het nieuwe plan veel minder verblijfsrecreatieve eenheden. Ze zijn wel groter. Het geldende plan staat toe: 422 stacaravans van maximaal 55 m² groot met een maximum bouwhoogte van 5 meter en 145 kampeershuisjes van 75 m² met een bouwhoogte van maximaal 5,5 meter hoog. Het nieuwe plan omvat ten hoogste 285 recreatiewoningen van in beginsel maximaal 75 m² groot. Van de 285 recreatiewoningen zijn er maximaal 50 van 80 m² en maximaal 20 van 100 m² toegestaan. Voor alle recreatiewoningen geldt een bouwhoogte van maximaal 8 meter en een goothoogte van maximaal 4 meter. Het nieuwe plan leidt ten opzichte van een maximale planologische invulling van het geldende bestemmingsplan tot minder verkeersbewegingen. De impact op de ruimtelijke uitstraling is naar aard en omvang niet zodanig, dat het nieuwe bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.
2. Reclamant vraagt zich af waarom er wederom wordt gekozen voor ontsluiting via de Hogezoom. In het verleden is er sprake van geweest dat Camping De Oase, Camping Bona Fide en ook Camping de Karavaan (gezamenlijk) zouden ontsluiten via de Lagezoom om zo de Hogezoom te ontlasten van recreatieverkeer. Met de toekomstige ontwikkeling wordt er ook meer recreatieverkeer verwacht.	We kozen eerder voor ontsluiting via de Hogezoom, omdat er dan aansluiting is bij de bestaande ontsluitingen van de voormalige camping Bona Vide en de Karavaan. Zoals onder ad 1 is aangegeven is mede naar aanleiding van deze zienswijze onderzoek gedaan, en beoordeeld of het plangebied op een alternatieve wijze kan worden ontsloten en de Hogezoom kan worden ontlast. Hieruit volgt dat voor een alternatieve ontsluiting is gekozen, waarbij het zuidelijk deel wordt ontsloten via de Lagezoom-Kooijmansweg. De ontsluiting van het (kleinere) noordelijk deel blijft plaatsvinden via de Hogezoom. Dit leidt tot een afname van de verkeersbelasting op de Hogezoom ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (en de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt). Deze zienswijze

	heeft, samen met andere zienswijzen, geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de volledigheid merken we op, dat het zware bouwverkeer ook niet (meer) over de Hogezoom zal rijden. Dit verkeer gaat via de Lagezoom-Kooijmansweg het zuidelijk deel van het recreatiepark op en zal via een oversteek op de Hogezoom het noordelijk deel bereiken.
3. Op de inrichtingsschets is te zien, dat er veel groen rondom het bungalowpark wordt aangelegd. Op zich is dit een goede zaak, maar is hierin ook rekening gehouden met de schaduwwerking voor de bewoners die aangrenzend wonen?	Voor de wijze waarop de groene omzoming van het recreatiepark moet worden vormgeven, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 8 van de planregels. Hierbij wordt voorzien in een grondwal van 2 meter hoog en 5 meter breed met bosschages of een 10 meter brede strook zonder grondwal. Met toestemming van het college van burgemeester en wethouders kan ook onder voorwaarden (voor een gedeelte) een alternatieve inrichting worden gerealiseerd. Bij de keuze voor de uiteindelijke aanleg en/of inplanting zal de initiatiefnemer met omwonenden in overleg treden om te onderzoeken op welke wijze rekening kan worden gehouden met de wensen van omwonenden, waarbij schaduwwerking ook een aandachtspunt is. Dat is dus maatwerk, waarbij het gemeentelijk beleid voor landschappelijke inpassing het uitgangspunt vormt. Daar moet in individuele gevallen een balans gevonden worden.
4. In het bestemmingsplan staat geschreven, dat het bungalowpark een maatschappelijke bijdrage kan leveren aan het dorp, zoals bijvoorbeeld werkgelegenheid en inkopen bij lokale ondernemers. De reclamant wil concreet weten wat de ontwikkelaar als maatschappelijke bijdrage ziet en stelt zelf voor om ook een aantal van de woningen te realiseren voor starters.	In het plan en de exploitatie wordt gezocht naar verbindingen met de ondernemers van Renesse. Daarbij kan gedacht worden aan het schoonmaken van de woningen, het onderhoud van het park (hoveniers) en van gebouwen en aan fietsenverhuur. Dergelijke aspecten kunnen niet in een bestemmingsplan worden geregeld. De recreatiewoningen mogen niet permanent worden bewoond en kunnen daarom niet worden gebruikt als reguliere woningen voor starters. Voor de bouw van woningen in het plangebied verwijzen van naar ons antwoord aan reclamant 1 in deze zienswijzennota.
5. Er wordt in de toelichting verwezen naar diverse visies zoals de Horecavisie (2007), Schouwen Duiveland voor toerisme (2012), Nota Kamperen (2011) en Nota Recreatiewoningen (2011). Reclamant vraagt zich af op welke manier deze visies nu nog aansluiten op het heden en hoe rechtvaardigen zij de ontwikkeling van Noordzee Residence Renesse.	Voor de Horecavisie geldt, dat deze visie erop ziet, dat horeca op recreatieterreinen een aanvulling vormt op het voorzieningenniveau op een recreatieterrein. Nieuwvestiging van horeca op een recreatieterrein dient per individuele aanvraag beoordeeld te worden op onder andere de mate van overlast, planologische inpassing en uitstralingseffecten. Uitgangspunt hierbij is, dat horeca op recreatieterreinen primair bedoeld is voor de eigen gasten. Reclame-uitingen buiten het recreatieterrein zijn dan ook niet toegestaan. Het college kan afwijkend besluiten, bijvoorbeeld indien de horecagelegenheid een belangrijke sociale functie vervult voor de omgeving. Bij voorliggend plan is de horeca uitsluitend bedoeld voor de gasten van het recreatiepark. Bij de mogelijke situering van de horeca is de minimum richtafstand van 50 meter ten opzichte van omliggende woningen van de VNG

	(Bedrijven en Milieuzonering, 2009) aangehouden om hinder te voorkomen. Dat is geborgd in de planregels in samenhang met de verbeelding. De visie op toerisme van Schouwen-Duiveland streeft naar meer seizoensspreiding van de toeristenstroom en meer bereik van gezinnen met (jonge) kinderen en senioren (vitale 50+'er). Daar sluit dit plan op aan. Voor de Nota Kamperen en de Nota Recreatiewoningen geldt, dat belangrijke delen inmiddels niet meer van toepassing zijn vanwege de 'Agenda Toerisme 2018-2026' en de 'Evaluatie en gedeeltelijke aanpassing Nota Kamperen en Agenda Toerisme'. Het belangrijkste punt, dat nog geldt, is de voorwaarde van landschappelijke inpassing. Het terrein dient rondom voorzien te zijn van een beplantingsstrook met een afschermende struik- en boomlaag van voornamelijk streekeigen soorten met een breedte van ten minste 10 meter of 5 meter op een aarden wal van minimaal 2 m hoog, gemeten vanaf het maaiveld. Deze wijze van inpassen is in het bestemmingsplan geregeld.
--	---

2.3. Zienswijze 3

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant vreest, dat met de voorliggende ontwikkeling de rust op zijn camping en woning(en) verloren gaat door de toestroom aan auto's.	Een deel van het autoverkeer dat vanuit het zuiden naar het recreatiepark rijdt, zal mogelijk langs de camping en de woning van reclamant rijden. Het verkeer naar het recreatiepark afkomstig uit het zuiden gebruikt als voorkeursroute de Recreatieverdeelweg (N652) en de Kooijmansweg langs de camping en de woning. Het verkeer, dat vanuit het noorden / oosten afkomstig is, rijdt normaliter niet langs de camping en de woning van reclamant. Voor wat betreft de (geluid)hinder vanwege het verkeer van en naar het nieuwe recreatiepark moet worden beoordeeld of er sprake is van indirecte hinder. Indirecte hinder is de geluidshinder die niet wordt veroorzaakt door activiteiten of installaties binnen de inrichting, maar die wel aan de inrichting is toe te rekenen. Bij de beoordeling van indirecte hinder geldt, dat de gevolgen voor het milieu (woon- en leefklimaat) van het af- en aanrijdende verkeer niet meer aan het in werking zijn van een inrichting wordt toegerekend, indien dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Hiervan is sprake wanneer het af- en aanrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer, dan wel nog niet, onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden.

	Het af- en aanrijdende verkeer is nabij de kruising Kooijmansweg / Lagezoom op meer dan 300 meter afstand van de aangepaste entree van het recreatiepark Noordzee Residence Renesse voor wat betreft snelheid en rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden van het overige verkeer, dat daar aanwezig kan zijn en moet derhalve worden geacht vanaf daar opgenomen te zijn in het heersende verkeersbeeld. Dit volgt uit jurisprudentie, zie uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 23 april 2008 (ECLI:NL:RVS:2008:BD0315). Ter hoogte van de camping en woning van reclamant is er geen sprake meer van indirecte hinder.
2. Er wordt verzocht om het haalbaarheidsonderzoek dat wordt uitgevoerd naar een alternatieve ontsluiting rond te sturen naar de bewoners rondom het plangebied en daarnaast ook een nadere termijn te bieden om hierop te reageren. Als laatste wordt er verzocht om tevens de besluitvorming over het raadsvoorstel en de zienswijze uit te stellen met inachtneming van de reactie van de mensen op het onderzoek naar de haalbaarheidsstudie. Voorafgaand aan het onderzoek moet er benadrukt worden, dat mensen van nature de kortste route nemen. In dit geval is de kortste route via de Kooijmansweg. Dit is ten onrechte niet meegewogen.	Het haalbaarheidsonderzoek naar een alternatieve ontsluiting en de gevolgen daarvan voor het bestemmingsplan worden meegenomen bij de besluitvorming door de gemeenteraad en de beantwoording van de zienswijzen. De resultaten van de variantenstudie zijn voorafgaand aan de besluitvorming door de gemeenteraad met de werkgroep besproken. De variantenstudie is de uitkomst van een proces en het is dan aan de gemeenteraad om het goed te keuren. De reclamant kan inspreken en/of een brief naar de raad sturen. Bij de alternatievenstudie is rekening gehouden met de voorkeursroute van de gasten vanuit verschillende richtingen. De voorkeursroute is bepaald met Google Maps (route). Alleen het verkeer in zuidelijke richting rijdt volgens Google Maps mogelijk langs de camping en woning van reclamant. Het verkeer in noordelijke richting (Rotterdam) en oostelijke richting (Brouwershaven, Zierikzee) rijdt via de Roelandsweg en de N652 / N651 in noordelijke en oostelijke richting.
3. Nabij de woning van reclamant bevindt zich een verkeersplateau die zorgt voor scheuren in de naastliggende woning. Met een verhoogde verkeersdruk zal dit probleem verergeren.	Gezien de vormgeving van het plateau, de afstand tussen het plateau en de woning van meer dan 20 meter en de omstandigheid, dat de toename van het verkeer vanwege het recreatiepark vrijwel alleen personenauto's betreft, achten wij dit niet aannemelijk. Met de initiatiefnemer is afgesproken, dat het zware bouwverkeer voor de woning van reclamant zal rijden. Wij zullen dit borgen door tijdig maatregelen te nemen, zo nodig ook via tijdelijke bebording.
3. De suggesties voor een alternatieve ontsluiting zijn allemaal nadelig voor de reclamant. Onder andere: "Ingangen verplaatsen naar Lagezoom", of "Ingang park via Kooijmansweg" en "Het verkeer	Uit de variantenstudie kan worden afgeleid, dat de verkeersafwikkeling op de Kooijmansweg ter hoogte van de woning / camping van reclamant bij de bestudeerde varianten hetzelfde blijft of verbetert ten opzichte van de oorspronkelijke opzet, zoals opgenomen in het

over de Lagezoom naar de camping laten rijden en ook van de camping af". Door deze suggesties wordt het probleem verschoven richting de Kooijmansweg.	ontwerpbestemmingsplan. Zie daarvoor paragraaf 3.1.2 van het document Variantenstudie ontsluiting Noordzee Residence Renesse (Antea Group, 2023), dat bij het vastgestelde bestemmingsplan is gevoegd.
4. Reclamant geeft aan, dat er te makkelijk wordt gedacht over verkeerslawaaï en dat er van verkeerde informatie is uitgegaan. Ten eerste is de Kooijmansweg geen 30 km/uur weg; er geldt een maximum van 60 km/uur. Bovendien wordt deze maximum snelheid in het gedeelte van de Kooijmansweg helaas veelvuldig overschreden, wat naast gevaar ook veel extra verkeerslawaaï oplevert. Ook is het opvallend, dat er voornamelijk wordt uitgegaan van ontsluitingswegen voor verblijfsrecreatieterreinen. Daarbij is geen acht geslagen op het feit dat er ook woonhuizen aan deze wegen gelegen zijn. Er wordt uitgegaan van wishfull thinking in plaats van doelredeneratie.	In de toelichting van het bestemmingsplan is inderdaad abusievelijk opgenomen, dat de Kooijmansweg een 30 km/uur is, terwijl er ter hoogte van het perceel van reclamant een maximum snelheid van 60 km/uur geldt. Op basis van onze beantwoording van deze zienswijze onder punt 1 verandert de conclusie echter niet. De toelichting zal wel worden aangepast naar aanleiding van de zienswijze. De constatering van de omstandigheid dat de maximum snelheid veelvuldig wordt overschreden, heeft geen invloed op de beantwoording. Voor wat betreft de zienswijze, dat er voornamelijk wordt uitgegaan van ontsluitingswegen voor verblijfsrecreatieterreinen duidt reclamant op paragraaf 5.6.2 van het bestemmingsplan. Bij het onderdeel waar wordt ingegaan op ontsluitingswegen voor recreatieverkeer betreft het de onderbouwing, dat in het plangebied van voorliggend plan sprake is van een goed woon- en leefklimaat als het gaat om geluid vanwege wegverkeer op omliggende wegen. Onder het kopje indirecte hinder is ingegaan op de hinder vanwege geluid vanwege het verkeer, dat door voorliggend plan wordt gegenereerd op omliggende geluidgevoelige functies. Hierbij is uitgegaan van een vergelijking van het verkeer dat ontstaat bij een maximale invulling van het geldende bestemmingsplan en een maximale invulling van het voorliggende plan. Dat leidt tot een afname van het verkeer. Zoals onder onderdeel 1 van uw zienswijze is beantwoord, is er ook geen sprake van indirecte hinder als wordt gekeken naar de feitelijke toename van het verkeer. De conclusie verandert hierdoor niet. De onderbouwing is gedaan op basis van onderbouwde, realistische aannames. Er is geen sprake van wishfull thinking.
5. Reclamant heeft voor zowel zakelijk (camping) als privé (woning) de wens, dat alles vanuit de gemeente in het werk wordt gesteld om de verkeerstoename richting de Kooijmansweg tegen te gaan, bij voorkeur zelfs vermindert ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast wordt er beleefd verzocht om het uitvoeren van een nulmeting.	Om het verkeer vanuit het zuiden te stimuleren het plangebied via de Recreatieverdeelweg en de rotonde Lagezoom te benaderen, heeft de initiatiefnemer toegezegd bij de rotonde Kooijmansweg/N652 bebording te plaatsen die het aankomend autoverkeer via de Lagezoom leidt en het vertrekkend verkeer naar de rotonde Lagezoom.

	Het is niet duidelijk wat reclamant met een nulmeting bedoelt. Als een nulmeting wordt bedoeld, waarbij de staat van de woning vóór de bouw bepaald wordt zijn we niet voornemens die uit te voeren. Gezien de afstand van 850 meter tussen de woning en het plangebied, is het naar onze mening niet mogelijk om bij het optreden van eventuele schade aan de woning in het kader van de aansprakelijkheid te bepalen of die schade door voorliggend plan is ontstaan. We wijzen reclamant erop, dat reclamant ook zelf een nulmeting kan laten uitvoeren voorafgaand aan de start van de werkzaamheden.
6. Reclamant laat weten graag in gesprek te gaan met alle partijen om zo tot een goede oplossing te komen.	Met reclamanten is op 12 april 2023 een gesprek gevoerd. Dit om meer inzicht te krijgen in de achtergrond van de ingediende zienswijze. Uit dit gesprek is gebleken dat reclamanten geen aanpassing willen aan de huidige verkeersstructuur voor hun bedrijf met verkeersdrempel. Eventuele verkeersremmende of verkeersbepenkende maatregelen zullen, naar hun mening, elders moeten worden gezocht Bij het gesprek is ook het verzoek van reclamanten om de camping uit te breiden aan de orde gekomen. Dit verzoek is op 15 mei 2023 afgehandeld. Het verzoek, alsmede de reactie daarop, zijn niet van invloed op de planvorming voor Noordzee Residence Renaissance en vallen inhoudelijk verder buiten de orde van de beantwoording van de zienswijze.

2.4. Zienswijze 4

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant maakt zich zorgen over het feit dat er naast het geplande "Recreatiepark Noordzee Residence Renaissance" ook nog twee andere projecten lopen, namelijk de uitbreiding van Camping De Oase en de nieuwbouw van het hotel Vroonweg 35 Renaissance. Deze ontwikkelingen liggen alle drie dicht bij elkaar. Volgens het ontwerpbestemmingsplan leidt de geïsoleerde afweging van elk afzonderlijk plan tot het voldoen aan de grenswaarden voor verkeer, milieu etc. Als de momenteel geplande gebieden echter samen worden geëvalueerd, zullen de beschreven grenswaarden zeker ruimschoots worden overschreden. Daarom moeten de	<u>Stikstof</u> Ten aanzien van cumulatie van stikstof geldt, dat de drie ontwerpbestemmingsplannen sec niet leiden tot een toename van stikstof. Alleen al om die reden hoeft in het onderzoek naar de stikstofdepositie geen rekening te worden gehouden met de overige ontwikkelingen. Dit is vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). Concreet betekent dit, dat wanneer een plan (of project) op zichzelf niet leidt tot een toename van stikstofdepositie (= de berekende stikstofdepositie bedraagt niet meer dan 0,00 mol N/ha/jr), het betreffende plan (of project) om die reden geen negatieve stikstofdepositie gevolgen heeft en dat aan cumulatie met andere plannen en/of projecten om die reden niet wordt toegekomen. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 26 april 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:1210). <u>M.e.r.-beoordeling</u>

plannen voor de gebieden en hun effecten op de omgeving niet afzonderlijk, maar in hun geheel worden beschouwd.	In het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is er geen aanleiding om de nadelige gevolgen van de betreffende bestemmingsplannen van Camping De Oase, Fletcher Hotel te Renesse en voorliggend plan in cumulatie te beoordelen. In dit geval is er geen sprake van zo'n samenhang tussen de door reclamant genoemde ontwikkelingen, dat deze voor de toepassing van de m.e.r.-regelgeving als één activiteit (één stedelijk ontwikkelingsproject) moet worden aangemerkt en in cumulatie moet worden beschouwd. Er is namelijk geen sprake van een financiële, organisatorische of bouwkundige samenhang tussen de activiteiten waarin de betreffende verschillende bestemmingsplannen voorzien. Het feit dat de ontwikkelingen op relatief korte afstand van elkaar zijn gelegen, maakt niet dat er sprake is van een bouwkundige samenhang. Ook zijn de plannen bouwkundig niet van elkaar afhankelijk. Er is tevens geen sprake van organisatorische of financiële samenhang. De plannen worden door verschillende initiatiefnemers gerealiseerd en de initiatiefnemers werken niet samen om de verschillende plannen te realiseren. <u>Verkeer</u> In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet wel het aspect verkeer cumulatief worden beschouwd. Beoordeeld moet worden, dat de wegenstructuur de toename van de verkeersstromen in de huidige situatie aankan en de ontsluiting vanuit een verkeerskundig oogpunt aanvaardbaar is. De drie recreatieve ontwikkelingen (uitbreiding Fletcher hotel, Camping de Oase en voorliggend plan liggen op zich in elkaars nabijheid. Ervan uitgaande, dat de besluitvorming over de bestemmingsplannen mogelijk op ongeveer hetzelfde moment plaatsvindt, is naar aanleiding van de zienswijze beoordeeld of de wegenstructuur het extra verkeer aan kan. <u>Verkeersgeneratie</u> De verkeersgeneratie voor de verschillende plannen is bepaald op basis van de "Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026" van de gemeente Schouwen-Duiveland, hierna te noemen "Agenda Toerisme". De hiermee berekende verkeersgeneratie komt significant hoger uit dan wanneer deze wordt berekend op basis van de CROW kencijfers van publicatie 381. De verkeersgeneratie van de drie plannen is bepaald met de Agenda Toerisme. Desondanks zijn er goede argumenten om specifiek voor deze ontwikkelingen, die allen op fiets/loopafstand liggen van het strand en het centrum van Renesse met veel voorzieningen, de CROW kencijfers aan te houden. De Agenda Toerisme geeft in de overweging bij de kencijfers ook aan dat voor ontwikkelingen op locaties zoals deze CROW kencijfers ook voldoen. Maar omdat voldaan moet worden aan het
--	--

gemeentelijk beleid is voor de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de Agenda Toerisme.

Verkeertoedeling

De drie ontwikkelingen ontsluiten via verschillende wegen. Onderstaande figuur geeft de wegen weer waarover ontsloten wordt door de verschillende plannen. Elke weg heeft een nummer die correspondeert met de nummering van de beoordeling daaronder.



1. Lagezoom

Van zowel recreatiepark Noordzee Residence Renesse als van Camping De Oase wordt een deel van het verkeer afgewikkeld via de Lagezoom. Het plan voor Hotel Fletcher heeft geen relatie met de Lagezoom.

1a Lagezoom tussen nieuwe entree Oase en de Roelandsweg

De verkeersintensiteit op de Lagezoom (tussen Roelandsweg en Kooijmansweg) in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal.

De toename van het verkeer op dit deel van de Lagezoom vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 2.627 mvt/etmaal. De toename van recreatiepark Noordzee Residence Renesse op de Lagezoom is volgens het bestemmingsplan circa 609 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersintensiteit van 4.648 mvt/etmaal ($1.412 + 2.627 + 609$).

Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg dit deel van de Lagezoom een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Lagezoom heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken.

	<i>1b Lagezoom tussen Kooijmansweg en nieuwe entree Oase</i> De verkeersintensiteit op de Lagezoom (tussen Kooijmansweg en nieuwe entree Oase) in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal. De toename van het verkeer op dit deel van de Lagezoom vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 292 mvt/etmaal. De toename van recreatiepark Noordzee Residence Renesse op de Lagezoom is volgens het bestemmingsplan circa 609 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersintensiteit van 2.313 mvt/etmaal (1.412 + 292 + 609). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg dit deel van de Lagezoom een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Lagezoom heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <u>2. Kooijmansweg (deel tussen de Hogezoom en Lagezoom)</u> Van het recreatiepark Noordzee Residence Renesse wordt het verkeer deels afgewikkeld via dit deel van de Kooijmansmans. De plannen voor Hotel Fletcher en Camping De Oase hebben geen relatie met dit deel van de Kooijmansweg. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. <u>3. Kooijmansweg (tussen Lagezoom en N652)</u> Van zowel recreatiepark Noordzee Residence Renesse als van Camping De Oase wordt een deel van het verkeer afgewikkeld via dit deel van de Kooijmansweg. Het plan voor Hotel Fletcher heeft geen relatie met dit deel van de Kooijmansweg. De verkeersintensiteit op de Kooijmansweg tussen de Lagezoom en de N652 in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal voor een weekdag en werkdag. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal. De toename van het verkeer op dit deel van de Kooijmansweg vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 292 mvt/etmaal. De toename van Noordzee Residence Renesse is volgens het bestemmingsplan 448 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersintensiteit van 2.152 mvt/etmaal (1.412 + 292 + 448). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Kooijmansweg een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Kooijmansweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken.
--	---

	4. <u>Vroonweg</u> De verkeersafwikkeling van het plan voor Hotel Fletcher gaat via de Vroonweg. De plannen voor Recreatiepark Noordzee Residence Renesse en De Oase hebben geen relatie met de Vroonweg voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. 5. <u>Hogezoom</u> De verkeersafwikkeling van Recreatiepark Noordzee Residence Renesse gaat deels via de Hogezoom. De plannen voor Camping De Oase en het Hotel Fletcher hebben geen relatie met de Hogezoom voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. 6. <u>Roelandsweg</u> Voor wat betreft de Roelandsweg (gebiedsontsluitingsweg) geldt, dat het verkeer vanaf Hotel Fletcher na de Vroonweg zijn weg (deels) in zuidelijke richting vervolgt op de Roelandsweg, een gebiedsontsluitingsweg richting het centrum en de provinciale weg. Aan de Roelandsweg ligt ook de huidige ingang van Camping de Oase waar in de beoogde situatie nog klein deel van het verkeer van de camping gebruik van zal maken. Daarnaast zal het verkeer van Recreatiepark Noordzee Residence Renesse voorliggend plan ook deels via de Roelandsweg worden afgewikkeld. De Roelandsweg kan worden opgedeeld in twee delen: - 6a Roelandsweg tussen Hogezoom en de Lagezoom) - 6b Roelandsweg tussen de Lagezoom en de rotonde N652 <u>6a Roelandsweg tussen Hogezoom en de Lagezoom)</u> De verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandsweg is in 2023 circa 6.332 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit op de Roelandsweg in 2033 circa 6.995 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan van Camping de Oase voorziet erin, dat de hoofdingang naar het zuiden (Lagezoom) wordt verplaatst. De toekomstige Camping de Oase wordt met name ontsloten via de Lagezoom. Een klein deel van het verkeer zal nog steeds via de oude ingang aan de Roelandsweg worden ontsloten. Dit betekent volgens het bestemmingsplan Camping De Oase Renesse, dat in de toekomstige situatie de verkeersstromen op de Roelandsweg tussen de Hogezoom en Lagezoom een omvang heeft van circa 4 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan Vroonweg 35 Renesse waarin het plan voor Hotel Fletcher mogelijk wordt gemaakt leidt tot een verkeersgeneratie van 227 mvt/etmaal.
--	---

	Het bestemmingsplan voor Recreatiepark Noordzee Residence Renesse leidt tot een verkeersgeneratie van 300 mvt/etmaal. De drie plannen leiden tot een totale verkeersintensiteit in 2033 van 7.526 mvt/etmaal op de Roelandsweg (6.995 + 4 + 227 + 300). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Roelandsweg een capaciteit van 15.000 mvt/etm. Dit deel van de Roelandsweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <u>6b Roelandsweg tussen de Lagezoom en de rotonde N652</u> De verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandsweg is in 2023 circa 6.332 mvt/etmaal voor een weekdag en werkdag. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit op de Roelandsweg in 2033 circa 6.995 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan van Camping de Oase voorziet erin, dat de hoofdingang naar het zuiden (Lagezoom) wordt verplaatst. De toekomstige Camping de Oase wordt met name ontsloten via de Lagezoom. Een klein deel van het verkeer zal nog steeds via de oude ingang aan de Roelandsweg worden ontsloten. Dit betekent volgens het bestemmingsplan Camping De Oase Renesse, dat er circa 4 mvt/etmaal uit noordelijke richting komen (bestaande entree) en 2.627 mvt/etmaal vanuit de richting Lagezoom komen. In totaal neemt de verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandweg toe met 2.631 mvt/etmaal (4 + 2627). . Het bestemmingsplan Vroonweg 35 Renesse waarin het plan voor Hotel Fletcher mogelijk wordt gemaakt leidt tot een verkeersgeneratie van 227 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan Recreatiepark Noordzee Residence Renesse leidt tot dat een toename van 909 mvt/etmaal over dit deel van de Roelandsweg. De drie plannen leiden tot een totale verkeersintensiteit in 2033 van 10762 mvt/etmaal op de Roelandsweg (6.995 + 2.631 + 227 + 909). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Roelandsweg een capaciteit van 15.000 mvt/etm. Dit deel van de Roelandsweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. De conclusie uit de cumulatieve beoordeling is, dat wegenstructuur het extra verkeer vanwege de drie plannen aankan. <u>Luchtkwaliteit</u> In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt aansluitend aan het aspect verkeer ook ingegaan op de
--	--

	cumulatieve effecten van de drie plannen op het gebied van luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt met name bepaald door de uitstoot van verschillende stoffen door het wegverkeer. De verschillende ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied zorgen niet voor een grootschalige groei van de verkeersintensiteiten. Als daarbij de huidige achtergrondconcentraties van de verschillende stoffen, die ver onder de geldende normen blijven, mede in ogenschouw worden genomen, kan gesteld worden, dat er geen significant nadelige cumulatieve luchtkwaliteit effecten te verwachten zijn.
2. In het plangebied worden 285 woningen voor 2 tot 16 personen met een maximum aantal van 1850 bedden in een moderne bouwstijl gepland. Op de vorige camping waren 422 plaatsen toegestaan, maar het gemiddelde aantal bedden lag met 1200 tot 1600 veel lager dan in de nieuwe plannen. Uit onderzoek van soortgelijke vakantieparken is gebleken dat vakantie woningen met een bezetting van meer dan 6 personen leiden tot een aanzienlijk grotere belasting van het milieu, bijvoorbeeld door geluid en verkeer. Beperken van de grootte van de woningen en vermindering van het maximum aantal bedden zou stuk beter zijn voor de woon en leefomgeving. Het vakantiepark is ingedeeld in milieucategorie 3.1 en de afstand van 50 meter tot bestaande rustige woonomgeving moet ook gelden voor de vakantie woningen ten opzichte van de woningen rondom het park.	De 1.850 slaapplekken, die als maximum zijn geborgd in de planregels, leiden tot 1.357 mvt/etm. De 422 stacaravans en 125 toeristenplekken die op basis van het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan met gemiddeld 4 slaapplekken (totaal 2.188 slaapplekken) leiden tot 1.604 mvt/etmaal. Ten opzichte van de eerder beschikbare planologische mogelijkheden, neemt het aantal slaapplekken en het aantal verkeersbeweging dus af. Voor de beoordeling van milieueffecten van het recreatiepark op de omgeving is gebruik gemaakt van richtafstanden uit de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG (2009), waarin minimale richtafstanden zijn opgenomen die gelden voor de aspecten stof, geluid, geur en veiligheid. Voor een kampeerterrein gelden richtafstanden van 30 meter voor geur, 50 meter voor geluid, 30 meter voor gevaar en nul meter voor stof. Normaal gesproken worden deze richtafstanden aangehouden tussen de perceelsgrens van het kampeerterrein en de dichtstbijzijnde gevel van de woningen. Van deze afstanden kun je gemotiveerd afwijken. Wij hebben dat gedaan door rekening te houden met de functies, waardoor op een verblijfsrecreatief terrein hinder door geluid, geur en gevaar kan ontstaan (parkeren, horeca, keukens en speelvoorzieningen, centrumvoorzieningen met geluid) en voor die specifieke functies zones op de verbeelding opgenomen, waar die functies mogen worden gevestigd. Die zones zijn gebaseerd op de richtafstanden van de VNG. Buiten die zones zijn de specifieke functies niet toegestaan. Voor het gebruik van recreatiewoningen treedt alleen geluideffect op vanwege stemgeluid van de recreanten. Het gebruik van een recreatiewoning wordt vergelijkbaar geacht met het gebruik van een reguliere woning, behalve bij de grotere woningen, waarin groepen kunnen

	verblijven. Bij het plaatsen van grotere recreatiewoningen is met mogelijke hinder vanwege stemgeluid op de omgeving rekening gehouden door de grotere recreatiewoningen alleen toe te staan op het zuidelijk deel in een speciaal daarvoor aangewezen gebied (op ten minste 50 meter van de omliggende woningen, waarbij derhalve wordt voldaan aan de richtafstanden). De woning van reclamant ligt op 95 meter van deze zone. Daarbij wordt het recreatieterrein omzoomd met een grondwal van 2 meter hoog en 5 meter breed met bosschages of met een 10 meter brede strook bosschages, waardoor er altijd afstand is tussen de recreatiewoningen en de omgeving. De grondwal heeft bovendien een geluiddempend effect.
3. De reclamant laat weten, dat het aantal verkeersbewegingen van 1.357 per dag niet de werkelijkheid weerspiegelt. Indien echter de geldende min/max berekeningsprincipes worden gehanteerd, geeft het getoonde aantal bedden per woning en het aantal individuele eenheden een realistisch beeld van de werkelijke verkeersbewegingen met een minimum van 1025 en een maximum van 3375 verkeersbewegingen per dag. Met deze cijfers zullen de grenswaarden van luchtkwaliteit zeker worden overschreden. Met alle plannen bij elkaar opgeteld zal het nog erger worden. Een oplossing zou zijn om de parkeerplaatsen buiten Renesse te realiseren. Elektrische bussen kunnen dan de mensen vanaf parkeerterrein naar vakantiepark brengen.	Het is niet duidelijk welke berekeningsprincipes reclamant heeft gebruikt. Het aantal verkeersbewegingen van 1.357 mvt/etmaal is berekend op basis van de gemeentelijke normen. Wanneer er zou worden uitgegaan van de minimale en maximale CROW-kengetallen uit de CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (2018) van 2,6 - 2,8 mvt / etmaal per bungalow, die algemeen worden geaccepteerd, leiden 285 recreatiewoningen tot circa 740 tot 800 mvt/etmaal. De gemeentelijke norm is derhalve al veel strenger dan de landelijke CROW-cijfers. Bij de luchtkwaliteitsberekening is gerekend met 1.357 mvt/etmaal, waaruit volgt dat de bijdrage niet in betekenende mate is. Voor wat betreft de opmerking over de cumulatie wordt verwezen naar onze beantwoording van onderdeel 1 van deze zienswijze Alternatieve parkeervoorziening buiten Renesse of inzet van bussen is derhalve niet nodig.
4. De economische situatie is veranderd sinds de oorlog in Oekraïne. De reclamant vraagt zich af of er wel rekening is gehouden met de gestegen bouwkosten en inflatie ten opzichte van de tijd van budgettaire planning. De winstgevendheid van het project moet opnieuw worden bepaald aan de hand van de gewijzigde criteria.	Uit rechtspraak volgt dat de gevolgen van een crisis op de behoefte pas kunnen en hoeven te worden meegenomen als de mogelijk structurele gevolgen voldoende duidelijk zijn (zie bijvoorbeeld ABRvS 15 juli 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1666). De initiatiefnemer houdt bij de uitvoering van het plan rekening met de gestegen bouwkosten en de inflatie. Het plan is op basis daarvan nog uitvoerbaar. De oorlog in Oekraïne speelt sinds februari 2022 en de structurele gevolgen zijn niet duidelijk. Gelet op het gegeven, dat de planperiode zich uitstrekt over een periode

	van 10 jaar doen de mogelijke gevolgen van die crisis niets af aan de economische uitvoerbaarheid van het plan.
5. Reclamant geeft aan dat de toegang tot het plangebied niet kan lopen via de Hogezoom. De straat is een smalle, geplaveide straat, die ook verkeer remmende elementen bevat. De Hogezoom is niet geschikt om de bovengenoemde verkeersbewegingen te dragen. De verwachte extreme verkeersdruk leidt tot levensbedreigende situaties voor voetgangers en fietsers.	Op basis van de variantenstudie is gekozen voor een alternatieve ontsluiting van het zuidelijk deel van het plangebied, waardoor de verkeersbelasting vanwege het plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan fors wordt verminderd (op de Hogezoom 44% minder verkeer uit oostelijke richting en 11% minder uit westelijke richting). Hierdoor wordt zo veel mogelijk gemotoriseerd verkeer op de Hogezoom vermeden hetgeen in overeenstemming is met het IVVP. Uit de variantenstudie volgt dat door de nieuwe entree voor het zuidelijk deel aan de Kooijmansweg de toename van het autoverkeer op de Hogezoom vanaf de rotonde vanwege het plan circa 300 mvt/etmaal bedraagt. Uitgaande van verkeer gedurende 16 uur per dag zijn dat circa 19 autobewegingen per uur extra. Deze toename in combinatie met het feit dat de weg een maximum snelheid kent van 30 km/uur leidt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid niet verslechterd. Daarbij geldt bovendien, dat gezien de ligging van het recreatiepark nabij het centrum (ca. 600 m) en het strand (ca. 1.700 m) het aannemelijk is dat de gasten van het park vaak ervoor kiezen de auto te laten staan en zich te voet of per fiets te verplaatsen. Daarnaast zal het verkeer zo worden geleid dat bij het verlaten van het park het verkeer via de Kooijmansweg moet rijden, hetgeen leidt tot een langere route die gebruik van de auto bij korte afstanden ontmoedigt. De Hogezoom, met een wegprofiel van 4,8 meter breed, voldoet aan de eisen van het minimale profiel van een erftoegangsweg bij beperkt vrachtverkeer. Daarbij geldt dat het vrachtverkeer (bevoorrading) in de gebruiksfase via de zuidkant (via de Lagezoom-Kooijmansweg) het plangebied benadert en dus niet over de Hogezoom zal rijden. Voor de volledigheid merken we op, dat het zware bouwverkeer ook niet (meer) over de Hogezoom zal rijden. Dit verkeer gaat via de Lagezoom-Kooijmansweg het zuidelijk deel van het recreatiepark op en zal via een oversteek op de Hogezoom het noordelijk deel bereiken.
6. In het plangebied ontwikkelt zich momenteel een bijzondere flora en fauna. Bij het plannen moet dus speciale aandacht worden besteed aan de vestigingen van de buitengewone flora en fauna op de locatie.	Er is een actueel natuuronderzoek beschikbaar, waarin in de database NDFF, 2016-2021 is gekeken naar het voorkomen van vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten. Op basis van de verspreidingsgegevens van een soort, in combinatie met kennis van de

	terreingeschiktheid voor deze soorten, is vervolgens door een deskundig ecooloog nagegaan of het plangebied een functie vervult voor (onder andere) deze soorten en of effecten aan de orde zijn. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten wordt uitgesloten. Voor de algemene broedvogels moet rekening worden gehouden met het broedseizoen. Hier zal tijdens de werkzaamheden rekening mee worden gehouden. Voor wat betreft de grijze wouw, waar door reclamant specifiek naar wordt verwezen, geldt dat een waarneming ervan in het plangebied zeer goed mogelijk is. De grijze wouw is een dwaalgast die vorig jaar (2022) enkele weken/ maanden in Zeeland rondvloog. Het was echter volgens de waarnemingen een enkel exemplaar (er is er waarschijnlijk maar één in Nederland), waardoor er geen nesten aanwezig kunnen zijn van deze soort. Daarnaast zal deze eerder jagen op de grote open gebieden in de omgeving.
--	---

2.5. Zienswijze 5

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant laat weten zich zorgen te maken over de gevolgen van de ontwikkeling. Het betreft hier met name het aspect verkeeroverlast op de Hogezoom (in verband met de ingangen van het vakantiepark) en op de huizen en omwonenden. Verkeersveiligheid op de Hogezoom is, mede gezien de vele kinderen en vele toeristen die daar fietsen, van groot belang.	<u>Verkeeroverlast</u> Op basis van de variantenstudie is gekozen voor een alternatieve ontsluiting van het zuidelijk deel van het plangebied, waardoor de verkeersbelasting vanwege het plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan fors vermindert. Hierdoor wordt zo veel mogelijk gemotoriseerd verkeer op de Hogezoom vermeden hetgeen in overeenstemming is met het IVVP. Uit de variantenstudie volgt dat door de nieuwe entree voor het zuidelijk deel aan de Kooijmansweg de toename van het autoverkeer op de Hogezoom vanaf de rotonde vanwege het plan circa 300 mvt/etmaal bedraagt. Uitgaande van verkeer gedurende 16 uur per dag zijn dat circa 19 autobewegingen per uur extra. Deze toename in combinatie met het feit dat de weg een maximum snelheid kent van 30 km/uur leidt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid niet verslechtert. Daarbij geldt bovendien, dat gezien de ligging van het recreatiepark nabij het centrum (ca. 600 m) en het strand (ca. 1.700 m) de gasten van het park vaak ervoor kiezen de auto te laten staan en zich te voet of per fiets te verplaatsen. Daarnaast zal het verkeer zo worden geleid dat bij het verlaten van het park het verkeer via de Kooijmansweg moet rijden, hetgeen leidt tot een langere route die gebruik van de auto bij korte afstanden ontmoedigt. De Hogezoom, met een wegprofiel van 4,8 meter breed, voldoet aan de eisen van het minimale profiel van een

	erftoegangsweg bij beperkt vrachtverkeer. Daarbij geldt dat het vrachtverkeer (bevoorrading) in de gebruiksfase via de zuidkant (via de Lagezoom-Kooijmansweg) het plangebied benadert en dus niet over de Hogezoom zal rijden. Voor de volledigheid merken we op, dat het zware bouwverkeer ook niet (meer) over de Hogezoom zal rijden. Het zware bouwverkeer rijdt via de Kooijmansweg het zuidelijk deel van het park op, waarna het via een oversteek over de Hogezoom het noordelijk deel bereikt. Er rijdt daardoor dus geen bouwverkeer over de Hogezoom. De Kooijmansweg voldoet bij beperkt vrachtverkeer. Bij incidenteel veel zwaar bouwverkeer zal met verkeersregelaars / verkeersregelininstallaties door de aannemer de verkeersveiligheid worden geborgd. <u>Verkeersveiligheid</u> Uit de variantenstudie volgt dat door de nieuwe entree voor het zuidelijk deel aan de Kooijmansweg de toename van het autoverkeer op de Hogezoom vanaf de rotonde vanwege het plan circa 300 mvt/etmaal bedraagt. Uitgaande van verkeer gedurende 16 uur per dag zijn dat 18 autobewegingen per uur extra. Deze toename in combinatie met het feit dat de weg een maximum snelheid kent van 30 km/uur leidt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid niet verslechtert.
--	--

2.6. Zienswijze 6

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant geeft aan dat de weilanden achter zijn woning nooit een recreatiebestemming hebben gehad. Dit was altijd weidegrond. De kampeerplaatsen bevonden zich op het resterende terrein van camping Bona Fide en Karavaan. De reclamant vindt het dan ook ongelofelijk dat er precies op de erfgrens van Hogezoom 150 huizen staan ingetekend op de schetsen. Dit heeft tot gevolg dat zijn / haar woongenot wordt aangetast en dat een extra brede groenstrook als buffer van zeer groot belang is.	De gronden zijn in het geldende bestemmingsplan Kop van Schouwen bestemd als Recreatie – Kampeerterrein, waarbij op de gronden achter de woning van reclamant zowel permanente als niet-permanente standplaatsen zijn toegestaan. Dit plan is vastgesteld in 2013. De gronden achter de woning van reclamant hebben derhalve al minimaal 10 jaar een verblijfsrecreatieve bestemming. Voor de beoordeling van milieueffecten op de omgeving is gebruik gemaakt van richtafstanden uit de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG (2009), waarin minimale richtafstanden zijn opgenomen die gelden voor de aspecten stof, geluid, geur en veiligheid. Voor een kampeerterrein gelden richtafstanden van 30 meter voor geur, 50 meter voor geluid, 30 meter voor gevaar en nul meter voor stof. Normaal gesproken worden deze richtafstanden aangehouden tussen de perceelsgrens van het kampeerterrein en de dichtstbijzijnde gevel van de woningen. Van deze afstanden kun je gemotiveerd

	afwijken. Wij hebben dat gedaan door rekening te houden met de functies waardoor op een verblijfsrecreatief terrein hinder door geluid, geur en gevaar kan ontstaan (parkeren, horeca, keuken en speelvoorzieningen, centrumvoorzieningen met geluid) en voor die specifieke functies zones aangegeven, waar die functies mogen worden gevestigd. Die zones zijn gebaseerd op de richtafstanden van de VNG. Buiten die zones zijn de specifieke functies niet toegestaan. Voor het gebruik van recreatiewoningen treedt alleen geluideffect op vanwege stemgeluid van de recreanten. Het gebruik van een recreatiewoning wordt vergelijkbaar geacht met het gebruik van reguliere woningen, behalve bij de grotere woningen waarin groepen kunnen verblijven. Bij het plaatsen van grotere recreatiewoningen is met mogelijke hinder vanwege stemgeluid op de omgeving rekening gehouden door de grotere recreatiewoningen alleen toe te staan op het zuidelijk deel in een speciaal daarvoor aangewezen gebied (op ten minste 50 meter van de omliggende woningen, waarbij derhalve wordt voldaan aan de richtafstanden). Daarbij wordt het recreatieterrein aan de noord- en westzijde omzoomd met een grondwal van 2 meter hoog en 5 meter breed met bosschages of met een 10 meter brede strook bosschages, waardoor er altijd afstand is tussen de recreatiewoningen en de omgeving. Deze groene omzoming heeft mede als gevolg dat zicht vanaf de woning op het recreatieterrein wordt voorkomen. De grondwal heeft bovendien een geluiddempend effect. Het woon- en leefklimaat bij de woning van reclamant is hiermee geborgd.
2. Reclamant vindt het merkwaardig, dat de bestaande groenstrook met volgroeide volwassen bomen en struiken wordt omgezaagd om nieuw groen aan te leggen. Het voorstel is om de bestaande groenstrook te handhaven en daarnaast de aarden wal te maken met nieuw groen, zodat een extra goede buffer wordt gecreëerd tussen de bewoonde percelen en de nieuw te bouwen recreatie. Aan de kant van de Vroonweg is al een soortgelijke situatie gemaakt.	Voor de wijze waarop de groene omzoming van het recreatiepark moet worden vormgeven is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 8 van de planregels. Hierbij wordt voorzien in een grondwal van 2 meter hoog en 5 meter breed met bosschages of een 10 meter brede strook zonder grondwal. Met toestemming van het college van burgemeester en wethouders kan ook onder voorwaarden voor delen een alternatieve inrichting gerealiseerd worden. Bij de keuze voor de uiteindelijke inrichting zal de initiatiefnemer met omwonenden in overleg treden om te onderzoeken op welke wijze rekening kan worden gehouden met de wensen van omwonenden. Initiatiefnemer zal bij de planuitwerking in overleg treden met reclamant om wensen te beoordelen in hoeverre daar rekening mee kan worden gehouden.

	Op basis van de beantwoording van onderdeel 1 van de zienswijze is een extra buffer tussen Hogezoom 150 en het recreatiepark niet nodig. De grondwal die aan de Vroonweg is gerealiseerd betreft een compensatiemaatregel om het leefgebied voor de wezel te borgen, die de gemeente in overleg met de initiatiefnemer heeft aangelegd.
--	---

2.7. Zienswijze 7

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant staat volledig achter het standpunt van de bewonerscommissie, om beide ingangen van het park niet op de Hogezoom te laten uitkomen. Als bewoner van de Hogezoom maakt hij / zij zich zorgen over de fietsers en wandelaars die tijdens het toeristenseizoen van de straat gebruik maken. Als de bezoekers van Noordzee Residence Renesse per auto gebruik moeten maken van dezelfde straat, dan ontstaat er een verkeersdrukke die de veiligheid van kwetsbare weggebruikers zonder enige twijfel in gevaar gaat brengen.	<u>Verkeersafwikkeling</u> Op basis van de variantenstudie is gekozen voor een alternatieve ontsluiting van het zuidelijk deel van het plangebied, waardoor de verkeersbelasting vanwege het plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan fors wordt verminderd (op de Hogezoom 44% minder verkeer uit oostelijke richting en 11% minder uit westelijke richting). Hierdoor wordt zo veel mogelijk gemotoriseerd verkeer op de Hogezoom vermeden hetgeen in overeenstemming is met het IVVP. Uit de variantenstudie volgt dat door de nieuwe entree voor het zuidelijk deel aan de Kooijmansweg de toename van het autoverkeer op de Hogezoom vanaf de rotonde vanwege het plan circa 300 mvt/etmaal bedraagt. Uitgaande van verkeer gedurende 16 uur per dag zijn dat circa 19 autobewegingen per uur extra. Deze toename in combinatie met het feit dat de weg een maximum snelheid kent van 30 km/uur leidt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid niet verslechterd. Daarbij geldt bovendien, dat gezien de ligging van het recreatiepark nabij het centrum (ca. 600 m) en het strand (ca. 1.700 m) de gasten van het park vaak ervoor kiezen de auto te laten staan en zich te voet of per fiets te verplaatsen. Daarnaast zal het verkeer zo worden geleid dat bij het verlaten van het park het verkeer via de Kooijmansweg moet rijden, hetgeen leidt tot een langere route die gebruik van de auto bij korte afstanden ontmoedigt. De Hogezoom, met een wegprofiel van 4,8 meter breed, voldoet aan de eisen van het minimale profiel van een erftoegangsweg bij beperkt vrachtverkeer. Daarbij geldt dat het vrachtverkeer (bevoorrading) in de gebruiksfase via de zuidkant (via de Lagezoom-Kooijmansweg) het plangebied benadert en dus niet over de Hogezoom zal rijden. Voor de volledigheid merken we op, dat het zware bouwverkeer ook niet (meer) over de Hogezoom zal rijden. Dit verkeer gaat via de Lagezoom-Kooijmansweg het zuidelijk deel van het recreatiepark op en zal via een oversteek op de Hogezoom het noordelijk deel bereiken.

	<u>Verkeersveiligheid</u> Uit de variantenstudie volgt dat door de nieuwe entree voor het zuidelijk deel aan de Kooijmansweg de toename van het autoverkeer op de Hogezoom vanaf de rotonde vanwege het plan circa 298 mvt/etmaal bedraagt. Uitgaande van verkeer gedurende 16 uur per dag zijn dat 18 autobewegingen per uur extra. Deze toename in combinatie met het feit dat de weg een maximum snelheid kent van 30 km/uur leidt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid niet verslechterd.
2. Bij de realisatie van dit project moet er beter worden gecommuniceerd en goed worden nagedacht over het beperken van de overlast voor omwonenden. Bij het vorige project (de ontmanteling van camping Bona Fide) ging dit namelijk niet goed.	Voor wat betreft hinder door bouwverkeer wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 1 van deze zienswijze. Voor wat betreft hinder vanwege bouwlawaai moet de aannemer voldoen aan het Bouwbesluit 2012. De initiatiefnemer heeft toegezegd zorgvuldig te communiceren met omwonenden en hinder zoveel mogelijk te willen voorkomen.

2.8. Zienswijze 8

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. De reclamant heeft naar eigen inziens een erfdienstbaarheid die in het ontwerpbestemmingsplan niet meer uitvoerbaar is. Dit door de groenstrook rondom het plangebied, die is opgenomen in artikel 3 van het bestemmingsplan.	Hiermee is rekening gehouden. De voorwaardelijke verplichting voor de aanleg van de groene omzoming geldt niet aan oostkant van het perceel van reclamant (daar is de aanduiding 'groen' niet opgenomen). De erfdienstbaarheid blijft daardoor uitvoerbaar. Initiatiefnemer zal contact opnemen met reclamant om de situatie samen goed te bepreken.

2.9. Zienswijze 9

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. De reclamant maakt zich zorgen over de realisatiefase van het park. Dit zal namelijk leiden tot overlast als gevolg van de bouw en aanleg zelf, alsmede het bouwverkeer over onder andere de Kooijmansweg.	Bouwverkeer zal rijden via de Lagezoom – Kooijmansweg, waarna het bouwverkeer het zuidelijk deel van het plangebied via de nieuwe toegang oprijdt. De toegang tot dit deel van het park zal zoveel mogelijk zuidelijk worden gelegd om de afstand tot de woning van reclamant te maximaliseren en hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Er rijdt dus geen zwaar bouwverkeer voor de woning van reclamant langs over de Kooijmansweg.
2. De Aerius berekeningen inzake de uitgangssituatie bestrijdt en betwijfelt de reclamant. Het uitgangspunt dat niet de bestaande situatie, maar de situatie die de bestemming toelaat als uitgaanswaarde wordt aangehouden is kort door de bocht geredeneerd. Er zijn ook al meerder initiatieven geweest binnen het bestaande bestemmingsplan	In beginsel geldt inderdaad, zoals reclamant stelt, dat de referentiesituatie voor stikstofonderzoek bij bestemmingsplannen wordt gevormd door het feitelijk, planologisch legaal gebruik voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Op dit uitgangspunt geldt echter een belangrijke uitzondering volgens de rechtspraak (ABRS 1 september 2021), die in dit geval van toepassing is. Uit de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan en het exploitatieplan "Zandzoom 2019" (ABRS 1

voor ontwikkeling. Het terrein is immers al jaren leeg.	september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960) volgt dat in het kader van interne saldering activiteiten meegenomen worden in de referentiesituatie, ook wanneer die beëindigd zijn voor de gehanteerde peildatum (voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan), als onomstotelijk vaststaat dat de activiteiten uitsluitend zijn beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Dat betekent dat uit een schriftelijk stuk, zoals een koopovereenkomst, moet blijken dat de activiteit is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Het gaat daarbij om een schriftelijk stuk dat dateert uit de periode dat de activiteit werd beëindigd of daarvoor. Daarnaast moet uitgesloten zijn dat de activiteit sowieso zou zijn beëindigd voor de gehanteerde peildatum. Verder is vereist dat in de periode tussen de beëindiging van de activiteit en de vaststelling van het plan geen andere stikstofveroorzakende activiteiten zijn ontplooid op het desbetreffende perceel. Het is in overeenstemming met de Wnb om een al beëindigde activiteit die aan deze strikte voorwaarden voldoet mee te nemen in de referentiesituatie. Zo overweegt de Afdeling bestuursrechtspraak expliciet. In het stikstofonderzoek is onderbouwd dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Het stikstofonderzoek is derhalve op de juiste wijze uitgevoerd.
3. In het vigerende bestemmingsplan zijn de gronden bestemd als kampeerterrein met een exploitatie gericht op alleen het seizoen. In het voorgenomen bestemmingsplan is het plan om dit naar het hele jaar te brengen. Dit houdt in dat de reclamant overlast krijgt van vakantieverkeer gedurende het hele jaar.	Het geldende bestemmingsplan staat 422 permanente standplaatsen toe voor stacaravans. In lid 1.110 is een permanente standplaats gedefinieerd als een standplaats bestemd voor het plaatsen van een kampeermiddel of een kampeerhuisje en twee bijzettentjes van maximaal acht vierkante meter, dat gedurende het gehele jaar aanwezig mag zijn ten behoeve van recreatief nachtverblijf. In lid 1.65 is aangegeven, dat een stacaravan valt onder de definitie van een kampeermiddel. Er zijn daarnaast 145 niet-permanente standplaatsen toegestaan. Deze plekken zijn volgens lid 1.110 bestemd voor het plaatsen van één of meerdere kampeermiddelen, niet zijnde een stacaravan, gedurende het zomer- en/of winterseizoen (dus ook jaarrond). Daarbij dient er volgens het bestemmingsplan sprake te zijn van een centrale bedrijfsmatige exploitatie, hetgeen is gedefinieerd als het via een bedrijf, stichting of andere rechtspersoon voeren van een gezamenlijk beheer en exploitatie van recreatiewoningen, kampeerterreinen en kampeermiddelen, gericht op het bieden van (permanent wisselende) recreatieve (nacht)verblijfsmogelijkheden. In het geldende bestemmingsplan zijn dus op de voormalige camping in totaal 422 permanente standplaatsen toegestaan die gedurende het gehele jaar

	worden gebruikt. Ook de 145 niet-permanente standplaatsen die volgens het bestemmingsplan zijn toegestaan mogen jaarrond worden gebruikt. Het gebruik, zoals geregeld in het geldende bestemmingsplan komt dus overeen met het gebruik in de beoogde situatie (jaarrond gebruik als verblijfsrecreatieterrein).
4. Reclamant laat weten dat in artikel 4 Recreatie – Verblijfsrecreatie - Recreatiewoningsterrein van het voorgenomen bestemmingsplan onder 4.1 de functieaanduiding van ‘groen’, ‘verkeer’ en ‘speelvoorziening’ niet zijn opgenomen. Hierdoor verwijst de plankaart van het plan niet naar een regel. Dit lijkt de reclamant onjuist.	De aanduiding ‘verkeer’ is zowel op de verbeelding als in de regels niet als functieaanduiding opgenomen. Er is wel een bestemming Verkeer (Hogezoom). De aanduiding ‘groen’ is gebruikt in de algemene gebruiksregels (artikel 8.3) en geldt zowel binnen de bestemming Groen als Recreatie - Verblijfsrecreatie – Recreatiewoningsterrein. Deze aanduiding is ook op de verbeelding opgenomen. De functieaanduiding ‘speelvoorziening’ is opgenomen op de verbeelding en in artikel 4.1 onder g.
5. De voorgenomen ontwikkeling heeft een nadelig effect op het leefklimaat van de reclamant. Dit vooral met betrekking tot het geluid van speelvoorzieningen. Reclamant verwijst naar de memo: geluid van speelvoorzieningen.	De gronden waar speelvoorzieningen zijn toegestaan zijn aangeduid met aanduiding ‘speelvoorzieningen’. Voor de beoordeling van milieueffecten op de omgeving is gebruikt gemaakt van richtafstanden uit de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG (2009), waarin minimale richtafstanden zijn opgenomen die gelden voor de aspecten stof, geluid, geur en veiligheid. Voor een kampeerterrein gelden richtafstanden van 30 meter voor geur, 50 meter voor geluid, 30 meter voor gevaar en nul meter voor stof. Deze afstand geldt ook voor stemgeluid vanwege gebruik van speelvoorzieningen op een recreatiepark, omdat dit voorzieningen zijn die geacht worden onderdeel te zijn van een dergelijke functie. De afstand dient te worden gemeten tussen de uiterste gevel van omliggende woningen en de gronden waar de speelvoorzieningen mogen staan. Deze afstand is overal minimaal 50 meter. Aangezien aan de richtafstand wordt voldaan mag ervan worden uitgegaan dat er geen geluidhinder optreedt vanwege de speelvoorzieningen.
6. Een verplaatsing van de inrit naar de Kooijmansweg is een onbespreekbare aanpassing. Hiervoor zal de reclamant direct beroep aantekenen bij aanpassing van het ontwerp.	De aangepaste ontsluiting is zover mogelijk van de woning van reclamant gesitueerd en geborgd in de planregels / verbeelding met de aanduiding ‘ontsluiting’. De afstand tot het woonperceel van reclamant bedraagt circa 45 meter, waarbij geldt, dat het verkeer op het recreatiepark zeer langzaam zal rijden.

2.10. Zienswijze 10

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant vreest dat de realisatiefase van het project zorgt voor overlast voor zijn eigen gasten op zijn vakantieparkje.	Over het algemeen geldt voor bouwlawaai het Bouwbesluit 2012 voor het bedrijfsmatig (ver)bouwen van bouwwerken en sloopwerkzaamheden. Hierin zijn geluidsnormen

Zijn gasten komen voor rust en privacy en een langdurige aanleg van infrastructuur en recreatiewoningen zal die rust verstoren en direct impact hebben op de beleving van zijn gasten en daarmee de omzet. Het idee is om tijdens de bouw de gasten een korting te geven ter compensatie. De reclamant wil dan een vergoeding hiervoor.	opgenomen in relatie tot blootstellingsduur. Daar zal bij de uitvoering rekening mee worden gehouden. De werkzaamheden in de bouwfase zullen altijd enige tijdelijke verstoring geven. De ambitie is om de verstoring zoveel mogelijk te beperken door bijvoorbeeld aanlegwerkzaamheden tijdens het vakantie seizoen niet uit te voeren, nabij het perceel van reclamant. De initiatiefnemer zal hier contact over opnemen met reclamant en de wijze van aanleggen met hem bespreken. Een vergoeding ter compensatie is niet aan de orde.
2. Reclamant heeft bezwaar tegen zowel de ingangen tijdens de bouw als de ingangen van het Noordzee Residence Renesse. Bouwverkeer kan grote schade en overlast veroorzaken aan de huizen gelegen op de Hogezoom en het spreekt voor zich dat het voor iedereen beter is om veel verkeer over de reeds bestaande geasfalteerde wegen te laten rijden.	Zwaar bouwverkeer gaat via de Kooijmansweg en rijdt via de nieuwe entree het plangebied in. Het noordelijk deel van het recreatiepark wordt bereikt via een oversteek over de Hogezoom. Het zware bouwverkeer zal derhalve niet over de Hogezoom rijden. De alternatieve ontsluiting leidt ook in de gebruiksfase tot een flinke afname (44%) van het verkeer over de Hogezoom ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.
3. Reclamant laat weten dat de onderzoeken en voorgenomen functie 'speeltoestellen' niet correct is in het bestemmingsplan. Met name met het oog op geluid en een goed woon- en leefklimaat.	De gronden waar speelvoorzieningen zijn toegestaan zijn aangeduid met aanduiding 'speelvoorzieningen'. Voor de beoordeling van milieueffecten op de omgeving is gebruikt gemaakt van richtafstanden uit de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG (2009), waarin minimale richtafstanden zijn opgenomen die gelden voor de aspecten stof, geluid, geur en veiligheid. Voor een kampeerterrein gelden richtafstanden van 30 meter voor geur, 50 meter voor geluid, 30 meter voor gevaar en nul meter voor stof. Deze afstand geldt ook voor stemgeluid vanwege gebruik van speelvoorzieningen op een recreatiepark, omdat dit voorzieningen zijn die geacht worden onderdeel te zijn van een dergelijke functie. De afstand dient te worden gemeten tussen de uiterste gevel van omliggende woningen en de gronden waar de speelvoorzieningen mogen staan. Deze afstand is overal minimaal 50 meter. Aangezien aan de richtafstand wordt voldaan mag ervan worden uitgegaan dat er geen geluidhinder optreedt vanwege de speelvoorzieningen. Er is bovendien al sprake van stemgeluid op de aanwezige recreatieaccommodaties op het terrein van reclamant, vanwege de eigen gasten en de op het perceel aanwezige speeltoestellen. Bij het aanhouden van de richtafstanden ten opzichte van de omliggende woningen is uitgegaan van het omgevingstype 'rustige woonomgeving'. Op basis van de systematiek van de handreiking kan een afstand van 30 meter worden aangehouden in een

	omgevingstype 'gemengd gebied'. Omdat het perceel van reclamant niet alleen een woning omvat, maar ook verblijfsrecreatieve accommodaties, geldt dat hier geen sprake is van een rustige woonomgeving, maar van een gemengd gebied waar al enig mate van hinder aanwezig is. De werkwijze van de systematiek bedrijven en milieuzonering rechtvaardigt in dat geval dat de richtafstand van 50 meter wordt verkleind tot 30 meter (dit is 1 afstandstap lager uit de VNG-systematiek: de richtafstand van een activiteit uit milieucategorie 3.1 is 50 meter, die van een milieucategorie 2 bedrijf is 30 meter). Om tegemoet te komen aan de zienswijze gaan we uit van een afstand van 30 meter, maar dan niet berekend vanaf de woning van reclamant maar vanaf de perceelsgrens, waardoor de aanduiding 'speelvoorzieningen' verder van het perceel is komen te liggen, dan in het ontwerpbestemmingsplan.
4. De uitgangspunten inzake berekeningen van de stikstofdepositie zijn niet correct. De toegeleverde berekening gaat niet uit van de werkelijke situatie maar van de bestemde situatie. Dit is niet correct, omdat er al meerdere initiatieven zijn geweest ook binnen het bestaande bestemmingsplan voor ontwikkeling. Het gebied ligt inmiddels al jaren onbebouwd. De voorgenomen ontwikkeling zou leiden tot een enorme toename van stikstof.	In beginsel geldt inderdaad zoals reclamant stelt dat de referentiesituatie voor stikstofonderzoek bij bestemmingsplannen wordt gevormd door het feitelijk, planologisch legaal gebruik voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Op dit uitgangspunt geldt echter een belangrijke uitzondering volgens de rechtspraak (ABRS 1 september 2021) die in dit geval van toepassing is. Uit de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan en het exploitatieplan "Zandzoom 2019" (ABRS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960) volgt, dat in het kader van interne saldering activiteiten meegenomen worden in de referentiesituatie, ook wanneer die beëindigd zijn voor de gehanteerde peildatum (voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan), als onomstotelijk vaststaat dat de activiteiten uitsluitend zijn beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Dat betekent dat uit een schriftelijk stuk, zoals een koopovereenkomst, moet blijken dat de activiteit is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Het gaat daarbij om een schriftelijk stuk dat dateert uit de periode dat de activiteit werd beëindigd of daarvoor. Daarnaast moet uitgesloten zijn dat de activiteit sowieso zou zijn beëindigd voor de gehanteerde peildatum. Verder is vereist dat in de periode tussen de beëindiging van de activiteit en de vaststelling van het plan geen andere stikstofveroorzakende activiteiten zijn ontplooid op het desbetreffende perceel. Het is in overeenstemming met de Wnb om een al beëindigde activiteit die aan deze strikte voorwaarden voldoet mee te nemen in de referentiesituatie. Zo overweegt de Afdeling bestuursrechtspraak expliciet. In het stikstofonderzoek is onderbouwd dat aan deze voorwaarden wordt voldaan.

	Het stikstofonderzoek is derhalve op de juiste wijze uitgevoerd.
--	--

2.11. Zienswijze 11

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. De reclamant laat weten geen beplanting te willen die hoger groeit dan 2 meter aan de zuidelijke kant van het noordelijke deel van Noordzee Residence Renesse aan de Hogezoom. Dit om het woongenot te behouden. De reclamant wil namelijk niet dat de hoge begroeiing de zon gaat belemmeren in de tuin.	Voor de wijze waarop de groene omzoming van het recreatiepark moet worden vormgeven, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 8 van de planregels. Hierbij wordt voorzien in een grondwal van 2 meter hoog en 5 meter breed met bosschages of een 10 meter brede strook zonder grondwal. Met toestemming van het college van burgemeester en wethouders kan ook onder voorwaarden (voor een gedeelte) een alternatieve inrichting worden gerealiseerd. Bij de keuze voor de uiteindelijke aanleg en/of inplanting zal de initiatiefnemer met omwonenden in overleg treden om te onderzoeken op welke wijze rekening kan worden gehouden met de wensen van omwonenden, waarbij schaduwwerking ook een aandachtspunt is. Dat is dus maatwerk, waarbij het gemeentelijk beleid voor landschappelijke inpassing het uitgangspunt vormt.

2.12. Zienswijze 12

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. De reclamant maakt zich zorgen over de realisatiefase van het park. Dit zal zorgen voor overlast van bouw en aanleg zelf alsmede van het bouwverkeer over de Hogezoom. Tevens zal dit overlast geven op het vakantiehuisje dat gelegen is in de tuin van de reclamant. Dit huisje ligt tegen het plangebied aan. De schade en overlast door bouwwerkzaamheden zal resulteren in derving van de huurinkomsten.	Zwaar bouwverkeer gaat via de Kooijmansweg en rijdt via de nieuwe entree het plangebied in. Het noordelijk deel van het recreatiepark wordt bereikt via een oversteek over de Hogezoom. Het zware bouwverkeer zal derhalve niet over de Hogezoom rijden. De alternatieve ontsluiting leidt ook in de gebruiksfase tot een flinke afname van het verkeer over de Hogezoom ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Voor wat betreft hinder vanwege bouwlawaai moet de aannemer voldoen aan het Bouwbesluit 2012. De initiatiefnemer heeft toegezegd zorgvuldig te communiceren met omwonenden en hinder zoveel mogelijk te willen voorkomen. Hij zal hierover met reclamant in overleg treden.
2. Reclamant maakt bezwaar op de in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen Aeriusberekening voor de stikstofdepositie. Het uitgangspunt hoort een leeg terrein te zijn, niet voorzien van eenheden. Het projectgebied staat al jaren leeg en er zijn eerder initiatieven geweest voor ontwikkeling.	In beginsel geldt inderdaad zoals reclamant stelt dat de referentiesituatie voor stikstofonderzoek bij bestemmingsplannen wordt gevormd door het feitelijk, planologisch legaal gebruik voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Op dit uitgangspunt geldt echter een belangrijke uitzondering volgens de rechtspraak (ABRS 1 september 2021) die in dit geval van toepassing is.

Hierdoor geldt de voorgenomen ontwikkeling dus niet als nieuwe uitgangssituatie met tussenperiode voor expliciet deze ontwikkeling.	Uit de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan en het exploitatieplan "Zandzoom 2019" (ABRS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960) volgt dat in het kader van interne saldering activiteiten meegenomen worden in de referentiesituatie, ook wanneer die beëindigd zijn voor de gehanteerde peildatum (voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan), als onomstotelijk vaststaat dat de activiteiten uitsluitend zijn beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Dat betekent dat uit een schriftelijk stuk, zoals een koopovereenkomst, moet blijken dat de activiteit is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Het gaat daarbij om een schriftelijk stuk dat dateert uit de periode dat de activiteit werd beëindigd of daarvoor. Daarnaast moet uitgesloten zijn dat de activiteit sowieso zou zijn beëindigd voor de gehanteerde peildatum. Verder is vereist dat in de periode tussen de beëindiging van de activiteit en de vaststelling van het plan geen andere stikstofveroorzakende activiteiten zijn ontplooid op het desbetreffende perceel. Het is in overeenstemming met de Wnb om een al beëindigde activiteit die aan deze strikte voorwaarden voldoet mee te nemen in de referentiesituatie. Zo overweegt de Afdeling bestuursrechtspraak expliciet. In het stikstofonderzoek is onderbouwd dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Het stikstofonderzoek is derhalve op de juiste wijze uitgevoerd.
3. In het bestaande bestemmingsplan zijn de gronden bestemd als kampeerterrein met een verhuur in het seizoen. In het ontwerp bestemmingsplan gaat dit naar een jaarrond verhuren. Hierdoor zal er overlast zijn van de vakantiewoningen en het vakantieverkeer.	Het geldende bestemmingsplan staat 422 permanente standplaatsen toe voor stacaravans. In lid 1.110 is een permanente standplaats gedefinieerd als een standplaats bestemd voor het plaatsen van een kampeermiddel of een kampeerhuisje en twee bijzettentjes van maximaal acht vierkante meter, dat gedurende het gehele jaar aanwezig mag zijn ten behoeve van recreatief nachtverblijf. In lid 1.65 is aangegeven, dat een stacaravan valt onder de definitie van een kampeermiddel. Er zijn daarnaast 145 niet-permanente standplaatsen toegestaan. Deze plekken zijn volgens lid 1.110 bestemd voor het plaatsen van één of meerdere kampeermiddelen, niet zijnde een stacaravan, gedurende het zomer- en/of winterseizoen (dus ook jaarrond). Daarbij dient er volgens het bestemmingsplan sprake te zijn van een centrale bedrijfsmatige exploitatie, hetgeen is gedefinieerd als het via een bedrijf, stichting of andere rechtspersoon voeren van een gezamenlijk beheer en exploitatie van recreatiewoningen, kampeerterreinen en kampeermiddelen, gericht op het bieden van (permanent wisselende) recreatieve (nacht)verblijfsmogelijkheden.

	Het gebruik, zoals geregeld in het geldende bestemmingsplan komt dus overeen met het gebruik in de beoogde situatie (jaarrond gebruik als verblijfsrecreatieterrein).
4. Reclamant laat weten dat er een nadelig effect is op een goed leefklimaat van zijn eigen woning met betrekking tot het geluid van speelvoorzieningen waarbij er wordt verwezen naar de memo.	De gronden waar speelvoorzieningen zijn toegestaan zijn aangeduid met aanduiding 'speelvoorzieningen'. Voor de beoordeling van milieueffecten op de omgeving is gebruikt gemaakt van richtafstanden uit de handreiking Bedrijven en Milieuzonering van de VNG (2009), waarin minimale richtafstanden zijn opgenomen die gelden voor de aspecten stof, geluid, geur en veiligheid. Voor een kampeerterrein gelden richtafstanden van 30 meter voor geur, 50 meter voor geluid, 30 meter voor gevaar en nul meter voor stof. Deze afstand geldt ook voor stemgeluid vanwege gebruik van speelvoorzieningen op een recreatiepark, omdat dit voorzieningen zijn die geacht worden onderdeel te zijn van een dergelijke functie. De afstand dient te worden gemeten tussen de uiterste gevel van omliggende woningen en de gronden waar de speelvoorzieningen mogen staan. Deze afstand is overal minimaal 50 meter. Aangezien aan de richtafstand wordt voldaan mag ervan worden uitgegaan dat er geen geluidhinder optreedt vanwege de speelvoorzieningen.

2.13. Zienswijze 13

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. De reclamant heeft een brief ontvangen van de ontwikkelaar, waarop staat dat er voldoende afstand is tussen de activiteiten en functies zoals speeltoestellen en parkerende auto's en omliggende woningen. Het noordelijke parkeerterrein is op het dichtstbijzijnde punt op 5 meter van het perceel van de reclamant gelegen. Dit noordelijke deel van de ontwikkeling heeft in totale omtrek langs de erfgrans grofweg 50% aan bebouwing en 50% natuurgebied. De situering van het parkeerterrein in het ontwerp staat haaks op de bewering zoals in het bovengenoemde brief is vermeld. Uiteindelijk is dan de zienswijze om het noordelijke parkeerterrein te verplaatsen naar gronden die verder weg zijn gelegen van de Hogezoom- bebouwing en meer	Voor een kampeerterrein gelden richtafstanden van 30 meter voor geur, 50 meter voor geluid, 30 meter voor gevaar en nul meter voor stof. Normaal gesproken worden deze richtafstanden aangehouden tussen de perceelsgrens van het kampeerterrein en de dichtstbijzijnde gevel van de woningen. Van deze afstanden kun je gemotiveerd afwijken. Wij hebben dat gedaan door rekening te houden met de functies waardoor op een verblijfsrecreatief terrein hinder door geluid, geur en gevaar kan ontstaan (parkeren, horeca, keukens en speelvoorzieningen, centrumvoorzieningen met geluid) en voor die specifieke functies zones aangegeven, waar die functies mogen worden gevestigd. Die zones zijn gebaseerd op de richtafstanden van de VNG. Buiten die zones zijn de specifieke functies niet toegestaan. Voor het gebruik van recreatiewoningen treedt alleen geluideffect op vanwege stemgeluid van de recreanten. Het gebruik van een recreatiewoning wordt vergelijkbaar geacht met het gebruik van reguliere woningen, behalve bij de grotere woningen waarin groepen kunnen verblijven. Bij

richting de noordelijke erfgrens waar geen bebouwing is.	het plaatsen van grotere recreatiewoningen is met mogelijke hinder vanwege stemgeluid op de omgeving rekening gehouden door de grotere recreatiewoningen alleen toe te staan op het zuidelijk deel in een speciaal daarvoor aangewezen gebied (op ten minste 50 meter van de omliggende woningen, waarbij derhalve wordt voldaan aan de richtafstanden). De woning van reclamant ligt op 95 meter van deze zone. Daarbij wordt het recreatieterrein omzoomd met een grondwal van 2 meter hoog en 5 meter breed met bosschages of met een 10 meter brede strook bosschages, waardoor er altijd afstand is tussen de recreatiewoningen en de omgeving. De grondwal heeft bovendien een geluiddempend effect. Het parkeerterrein is naar aanleiding van deze zienswijze in noordwestelijke richting verplaatst waardoor de afstand tot de omliggende woningen is vergroot.
2. In dezelfde brief wordt gesproken over een aarden wal langs de gehele erfgrens van 2 meter hoog met daarbovenop streekeigen beplanting. In verband met schaduw moeten hier goede afspraken worden gemaakt. Het moet niet te hoog worden en het moet goed onderhouden worden.	Voor de wijze waarop de groene omzoming van het recreatiepark moet worden vormgeven, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 8 van de planregels. Hierbij wordt voorzien in een grondwal van 2 meter hoog en 5 meter breed met bosschages of een 10 meter brede strook zonder grondwal. Met toestemming van het college van burgemeester en wethouders kan ook onder voorwaarden (voor een gedeelte) een alternatieve inrichting worden gerealiseerd. Bij de keuze voor de uiteindelijke aanleg en/of inplanting zal de initiatiefnemer met omwonenden in overleg treden om te onderzoeken op welke wijze rekening kan worden gehouden met de wensen van omwonenden, waarbij schaduwwerking ook een aandachtspunt is. Dat is dus maatwerk, waarbij het gemeentelijk beleid voor landschappelijke inpassing het uitgangspunt vormt.

2.14. Zienswijze 14

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant vindt dat de cumulatie van nadelige gevolgen van plannen voor recreatieve ontwikkelingen ten onrechte niet is meegenomen. Momenteel heeft de gemeente Schouwen-Duiveland westelijk van Renesse een groot aantal (recreatieve) plannen / ontwikkelingen tegelijkertijd in procedure gebracht. In een aantal gevallen vinden er nu nauwelijks of geen	<u>Stikstof</u> Ten aanzien van cumulatie van stikstof geldt, dat de drie ontwerpbestemmingsplannen sec niet leiden tot een toename van stikstof. Alleen al om die reden hoeft in het onderzoek naar de stikstofdepositie geen rekening te worden gehouden met de overige ontwikkelingen. Dit is vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). Concreet betekent dit, dat wanneer een plan (of project) op zichzelf niet leidt tot een toename van stikstofdepositie (=

stikstofemissie veroorzakende activiteiten plaats binnen deze plangebieden. De feitelijke stikstofemissies neemt daarom door het realiseren van de voorgestelde projecten ten opzichte van de huidige situatie flink toe. Als de aanleg niet gefaseerd gebeurt zal dat grote gevolgen hebben voor het nabije Natura 2000 gebied. Naast gevolgen van extra stikstofemissie is er ook nog de verkeersafwikkeling. De wegen zijn deels niet berekend op grotere verkeersstromen. Tevens is de reclamant bezorgd over toevoerwegen voor brandweer en ambulance. Gezien de grote omvang van alle plannen bij elkaar stelt de reclamant het volgende voor: alle plannen aan de westkant van Renesse bundelen en opnieuw voor inspraak ter visie leggen en een m.e.r. rapport opstellen.	de berekende stikstofdepositie bedraagt niet meer dan 0,00 mol N/ha/jr), het betreffende plan (of project) om die reden geen negatieve stikstofdepositie gevolgen heeft en dat aan cumulatie met andere plannen en/of projecten om die reden niet wordt toegekomen. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 26 april 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:1210). <u>M.e.r.-beoordeling</u> In het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is er geen aanleiding om de nadelige gevolgen van de betreffende bestemmingsplannen van Camping De Oase, Fletcher Hotel te Renesse en voorliggend plan in cumulatie te beoordelen. In dit geval is er geen sprake van zo'n samenhang tussen de door reclamant genoemde ontwikkelingen, dat deze voor de toepassing van de m.e.r.-regelgeving als één activiteit (één stedelijk ontwikkelingsproject) moet worden aangemerkt en in cumulatie moet worden beschouwd. Er is namelijk geen sprake van een financiële, organisatorische of bouwkundige samenhang tussen de activiteiten waarin de betreffende verschillende bestemmingsplannen voorzien. Het feit dat de ontwikkelingen op relatief korte afstand van elkaar zijn gelegen, maakt niet dat er sprake is van een bouwkundige samenhang. Ook zijn de plannen bouwkundig niet van elkaar afhankelijk. Er is tevens geen sprake van organisatorische of financiële samenhang. De plannen worden door verschillende initiatiefnemers gerealiseerd en de initiatiefnemers werken niet samen om de verschillende plannen te realiseren. <u>Verkeer</u> In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet wel het aspect verkeer cumulatief worden beschouwd. Beoordeeld moet worden, dat de wegenstructuur de toename van de verkeersstromen in de huidige situatie aankan en de ontsluiting vanuit een verkeerskundig oogpunt aanvaardbaar is. De drie recreatieve ontwikkelingen (uitbreiding Fletcher hotel, Camping de Oase en voorliggend plan liggen op zich in elkaars nabijheid. Ervan uitgaande, dat de besluitvorming over de bestemmingsplannen mogelijk op ongeveer hetzelfde moment plaatsvindt, is naar aanleiding van de zienswijze beoordeeld of de wegenstructuur het extra verkeer aan kan. <u>Verkeersgeneratie</u> De verkeersgeneratie voor de verschillende plannen is bepaald op basis van de "Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026" van de gemeente Schouwen-Duiveland, hierna te noemen "Agenda Toerisme". De hiermee berekende verkeersgeneratie komt significant hoger uit dan wanneer deze wordt berekend op basis van de CROW kencijfers van publicatie 381.
--	--

De verkeersgeneratie van de drie plannen is bepaald met de Agenda Toerisme. Desondanks zijn er goede argumenten om specifiek voor deze ontwikkelingen, die allen op fiets/loopafstand liggen van het strand en het centrum van Renesse met veel voorzieningen, de CROW kencijfers aan te houden. De Agenda Toerisme geeft in de overweging bij de kencijfers ook aan dat voor ontwikkelingen op locaties zoals deze CROW kencijfers ook voldoen. Maar omdat voldaan moet worden aan het gemeentelijk beleid is voor de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de Agenda Toerisme.

Verkeertoedeling

De drie ontwikkelingen ontsluiten via verschillende wegen. Onderstaande figuur geeft de wegen weer waarover ontsloten wordt door de verschillende plannen. Elke weg heeft een nummer die correspondeert met de nummering van de beoordeling daaronder.



1. Lagezoom

Van zowel recreatiepark Noordzee Residence Renesse als van Camping De Oase wordt een deel van het verkeer afgewikkeld via de Lagezoom. Het plan voor Hotel Fletcher heeft geen relatie met de Lagezoom.

1a Lagezoom tussen nieuwe entree Oase en de Roelandsweg

De verkeersintensiteit op de Lagezoom (tussen Roelandsweg en Kooijmansweg) in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal.

De toename van het verkeer op dit deel van de Lagezoom vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 2.627 mvt/etmaal. De toename van recreatiepark Noordzee Residence Renesse op de Lagezoom is volgens het bestemmingsplan circa 609 mvt/etmaal. Dit

	leidt tot een totale verkeersintensiteit van 4.648 mvt/etmaal (1.412 + 2.627 + 609). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg dit deel van de Lagezoom een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Lagezoom heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <i>1b Lagezoom tussen Kooijmansweg en nieuwe entree Oase</i> De verkeersintensiteit op de Lagezoom (tussen Kooijmansweg en nieuwe entree Oase) in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal. De toename van het verkeer op dit deel van de Lagezoom vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 292 mvt/etmaal. De toename van recreatiepark Noordzee Residence Renesse op de Lagezoom is volgens het bestemmingsplan circa 609 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersintensiteit van 2.313 mvt/etmaal (1.412 + 292 + 609). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg dit deel van de Lagezoom een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Lagezoom heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. 2. <u>Kooijmansweg (deel tussen de Hogezoom en Lagezoom)</u> Van het recreatiepark Noordzee Residence Renesse wordt het verkeer deels afgewikkeld via dit deel van de Kooijmansmans. De plannen voor Hotel Fletcher en Camping De Oase hebben geen relatie met dit deel van de Kooijmansweg. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. 3. <u>Kooijmansweg (tussen Lagezoom en N652)</u> Van zowel recreatiepark Noordzee Residence Renesse als van Camping De Oase wordt een deel van het verkeer afgewikkeld via dit deel van de Kooijmansweg. Het plan voor Hotel Fletcher heeft geen relatie met dit deel van de Kooijmansweg. De verkeersintensiteit op de Kooijmansweg tussen de Lagezoom en de N652 in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal voor een weekdag en werkdag. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal. De toename van het verkeer op dit deel van de Kooijmansweg vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 292 mvt/etmaal. De toename van Noordzee Residence Renesse is volgens het bestemmingsplan 448 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale
--	---

	verkeersintensiteit van 2.152 mvt/etmaal (1.412 + 292 + 448). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Kooijmansweg een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Kooijmansweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. 4. <u>Vroonweg</u> De verkeersafwikkeling van het plan voor Hotel Fletcher gaat via de Vroonweg. De plannen voor Recreatiepark Noordzee Residence Renesse en De Oase hebben geen relatie met de Vroonweg voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. 5. <u>Hogezoom</u> De verkeersafwikkeling van Recreatiepark Noordzee Residence Renesse gaat deels via de Hogezoom. De plannen voor Camping De Oase en het Hotel Fletcher hebben geen relatie met de Hogezoom voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. 6. <u>Roelandsweg</u> Voor wat betreft de Roelandsweg (gebiedsontsluitingsweg) geldt, dat het verkeer vanaf Hotel Fletcher na de Vroonweg zijn weg (deels) in zuidelijke richting vervolgt op de Roelandsweg, een gebiedsontsluitingsweg richting het centrum en de provinciale weg. Aan de Roelandsweg ligt ook de huidige ingang van Camping de Oase waar in de beoogde situatie nog klein deel van het verkeer van de camping gebruik van zal maken. Daarnaast zal het verkeer van Recreatiepark Noordzee Residence Renesse voorliggend plan ook deels via de Roelandsweg worden afgewikkeld. De Roelandsweg kan worden opgedeeld in twee delen: - 6a Roelandsweg tussen Hogezoom en de Lagezoom) - 6b Roelandsweg tussen de Lagezoom en de rotonde N652 <u>6a Roelandsweg tussen Hogezoom en de Lagezoom)</u> De verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandsweg is in 2023 circa 6.332 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit op de Roelandsweg in 2033 circa 6.995 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan van Camping de Oase voorziet erin, dat de hoofdingang naar het zuiden (Lagezoom) wordt verplaatst. De toekomstige Camping de Oase wordt met name ontsloten via de Lagezoom. Een klein deel van het verkeer zal nog steeds via de oude ingang aan de Roelandsweg worden ontsloten. Dit betekent volgens het bestemmingsplan Camping De Oase Renesse, dat in de
--	---

	toekomstige situatie de verkeersstromen op de Roelandsweg tussen de Hogezoom en Lagezoom een omvang heeft van circa 4 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan Vroonweg 35 Renesse waarin het plan voor Hotel Fletcher mogelijk wordt gemaakt leidt tot een verkeersgeneratie van 227 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan voor Recreatiepark Noordzee Residence Renesse leidt tot een verkeersgeneratie van 300 mvt/etmaal. De drie plannen leiden tot een totale verkeersintensiteit in 2033 van 7.526 mvt/etmaal op de Roelandsweg (6.995 + 4 + 227 + 300). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Roelandsweg een capaciteit van 15.000 mvt/etm. Dit deel van de Roelandsweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <u>6b Roelandsweg tussen de Lagezoom en de rotonde N652</u> De verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandsweg is in 2023 circa 6.332 mvt/etmaal voor een weekdag en werkdag. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit op de Roelandsweg in 2033 circa 6.995 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan van Camping de Oase voorziet erin, dat de hoofdingang naar het zuiden (Lagezoom) wordt verplaatst. De toekomstige Camping de Oase wordt met name ontsloten via de Lagezoom. Een klein deel van het verkeer zal nog steeds via de oude ingang aan de Roelandsweg worden ontsloten. Dit betekent volgens het bestemmingsplan Camping De Oase Renesse, dat er circa 4 mvt/etmaal uit noordelijke richting komen (bestaande entree) en 2.627 mvt/etmaal vanuit de richting Lagezoom komen. In totaal neemt de verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandweg toe met 2.631 mvt/etmaal (4 + 2627). Het bestemmingsplan Vroonweg 35 Renesse waarin het plan voor Hotel Fletcher mogelijk wordt gemaakt leidt tot een verkeersgeneratie van 227 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan Recreatiepark Noordzee Residence Renesse leidt tot dat een toename van 909 mvt/etmaal over dit deel van de Roelandsweg. De drie plannen leiden tot een totale verkeersintensiteit in 2033 van 10762 mvt/etmaal op de Roelandsweg (6.995 + 2.631 + 227 + 909). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Roelandsweg een capaciteit van 15.000 mvt/etm. Dit deel van de Roelandsweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken.
--	--

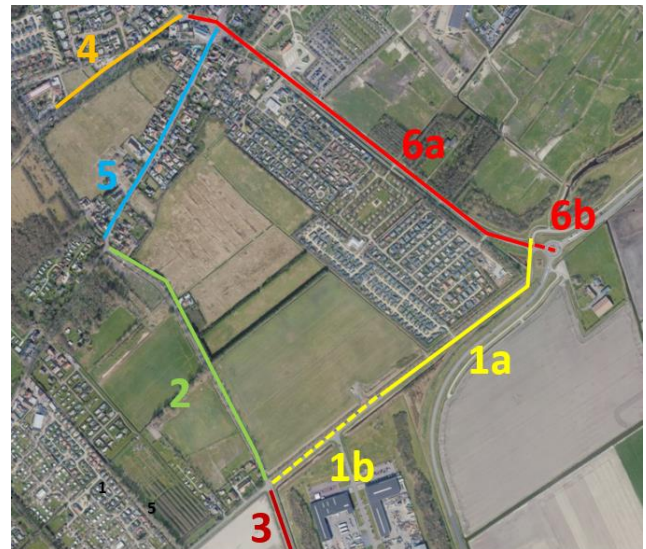
	De conclusie uit de cumulatieve beoordeling is, dat wegenstructuur het extra verkeer vanwege de drie plannen aankan. <u>Luchtkwaliteit</u> In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt aansluitend aan het aspect verkeer ook ingegaan op de cumulatieve effecten van de drie plannen op het gebied van luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt met name bepaald door de uitstoot van verschillende stoffen door het wegverkeer. De verschillende ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied zorgen niet voor een grootschalige groei van de verkeersintensiteiten. Als daarbij de huidige achtergrondconcentraties van de verschillende stoffen, die ver onder de geldende normen blijven, mede in ogenschouw worden genomen, kan gesteld worden, dat er geen significant nadelige cumulatieve luchtkwaliteit effecten te verwachten zijn. Voor wat betreft het bundelen van de plannen geldt dat de gemeente een grote beleidsvrijheid heeft bij bepalen van de begrenzing van de plannen. De plannen in de omgeving bundelen is geen optie. De plannen kennen immers verschillende initiatiefnemers die onafhankelijk van elkaar de plannen ontwikkelen. Er is geen sprake van samenhang tussen de plannen. Ten aanzien van de Julianahoeve en de Oude Maalderij geldt hetzelfde voor wat betreft cumulatie en deze plannen zijn bovendien dermate kleinschalig dat deze ook geen invloed hebben op de genoemde beleidsvelden. De herontwikkeling van De Dreef ligt bovendien op grote afstand van voorliggend plan, namelijk in het centrum van Renesse.
2. Volgens reclamant is er onvoldoende onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling en is er nader onderzoek noodzakelijk. Ook moet worden beoordeeld of de plannen in de gebruiksfase verkeerstechnisch cumulatief mogelijk zijn. Zowel voor de bouwfase als gebruiksfase geldt, dat omliggende wegen niet berekend zijn op de grotere verkeersstromen tijdens deze fasen. Een voorbeeld is de Kooijmansweg. Verkeersstellingen zijn op deze weg en de Lagezoom nooit gedaan.	<u>Verkeersafwikkeling</u> Op basis van de variantenstudie is gekozen voor een alternatieve ontsluiting van het zuidelijk deel van het plangebied, waardoor de verkeersbelasting vanwege het plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan fors wordt verminderd (op de Hogezoom 44% minder verkeer uit oostelijke richting en 11% minder uit westelijke richting). Hierdoor wordt zo veel mogelijk gemotoriseerd verkeer op de Hogezoom vermeden hetgeen in overeenstemming is met het IVVP. Uit de variantenstudie volgt, dat door de nieuwe entree voor het zuidelijk deel aan de Kooijmansweg de toename van het autoverkeer op de Hogezoom vanaf de rotonde vanwege het plan circa 300 mvt/etmaal bedraagt. Uitgaande van verkeer gedurende 16 uur per dag zijn dat

	circa 19 autobewegingen per uur extra. Deze toename in combinatie met het feit dat de weg een maximum snelheid kent van 30 km/uur leidt tot de conclusie dat de verkeersveiligheid niet verslechterd. Daarbij geldt bovendien, dat gezien de ligging van het recreatiepark nabij het centrum (ca. 600 m) en het strand (ca. 1.700 m) de gasten van het park vaak ervoor kiezen de auto te laten staan er en zich te voet of per fiets te verplaatsen. Daarnaast zal het verkeer zo worden geleid dat bij het verlaten van het park het verkeer via de Kooijmansweg moet rijden, hetgeen leidt tot een langere route die gebruik van de auto bij korte afstanden ontmoedigt. De Hogezoom, met een wegprofiel van 4,8 meter breed, voldoet aan de eisen van het minimale profiel van een erftoegangsweg bij beperkt vrachtverkeer. Daarbij geldt dat het vrachtverkeer (bevoorrading) in de gebruiksfase via de zuidkant (via de Lagezoom-Kooijmansweg) het plangebied benadert en dus niet over de Hogezoom zal rijden. Voor de volledigheid merken we op, dat het zware bouwverkeer ook niet (meer) over de Hogezoom zal rijden. Dit verkeer gaat via de Lagezoom-Kooijmansweg het zuidelijk deel van het recreatiepark op en zal via een oversteek op de Hogezoom het noordelijk deel bereiken. <u>Cumulatie verkeer</u> In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet wel het aspect verkeer cumulatief worden beschouwd. Beoordeeld moet worden, dat de wegenstructuur de toename van de verkeersstromen in de huidige situatie aankan en de ontsluiting vanuit een verkeerskundig oogpunt aanvaardbaar is. De drie recreatieve ontwikkelingen (uitbreiding Fletcher hotel, Camping de Oase en voorliggend plan liggen op zich in elkaars nabijheid. Ervan uitgaande, dat de besluitvorming over de bestemmingsplannen mogelijk op ongeveer hetzelfde moment plaatsvindt, is naar aanleiding van de zienswijze beoordeeld of de wegenstructuur het extra verkeer aan kan. <u>Verkeersgeneratie</u> De verkeersgeneratie voor de verschillende plannen is bepaald op basis van de “Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026” van de gemeente Schouwen-Duiveland, hierna te noemen “Agenda Toerisme”. De hiermee berekende verkeersgeneratie komt significant hoger uit dan wanneer deze wordt berekend op basis van de CROW kencijfers van publicatie 381. De verkeersgeneratie van de drie plannen is bepaald met de Agenda Toerisme. Desondanks zijn er goede argumenten
--	--

om specifiek voor deze ontwikkelingen, die allen op fiets/loopafstand liggen van het strand en het centrum van Renesse met veel voorzieningen, de CROW kencijfers aan te houden. De Agenda Toerisme geeft in de overweging bij de kencijfers ook aan dat voor ontwikkelingen op locaties zoals deze CROW kencijfers ook voldoen. Maar omdat voldaan moet worden aan het gemeentelijk beleid is voor de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de Agenda Toerisme.

Verkeertoedeling

De drie ontwikkelingen ontsluiten via verschillende wegen. Onderstaande figuur geeft de wegen weer waarover ontsloten wordt door de verschillende plannen. Elke weg heeft een nummer die correspondeert met de nummering van de beoordeling daaronder.



1. Lagezoom

Van zowel recreatiepark Noordzee Residence Renesse als van Camping De Oase wordt een deel van het verkeer afgewikkeld via de Lagezoom. Het plan voor Hotel Fletcher heeft geen relatie met de Lagezoom.

1a Lagezoom tussen nieuwe entree Oase en de Roelandsweg

De verkeersintensiteit op de Lagezoom (tussen Roelandsweg en Kooijmansweg) in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal.

De toename van het verkeer op dit deel van de Lagezoom vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 2.627 mvt/etmaal. De toename van recreatiepark Noordzee Residence Renesse op de Lagezoom is volgens het bestemmingsplan circa 609 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersintensiteit van 4.648 mvt/etmaal (1.412 + 2.627 + 609).

	Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg dit deel van de Lagezoom een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Lagezoom heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <i>1b Lagezoom tussen Kooijmansweg en nieuwe entree Oase</i> De verkeersintensiteit op de Lagezoom (tussen Kooijmansweg en nieuwe entree Oase) in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal. De toename van het verkeer op dit deel van de Lagezoom vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 292 mvt/etmaal. De toename van recreatiepark Noordzee Residence Renesse op de Lagezoom is volgens het bestemmingsplan circa 609 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersintensiteit van 2.313 mvt/etmaal (1.412 + 292 + 609). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg dit deel van de Lagezoom een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Lagezoom heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <u>2. Kooijmansweg (deel tussen de Hogezoom en Lagezoom)</u> Van het recreatiepark Noordzee Residence Renesse wordt het verkeer deels afgewikkeld via dit deel van de Kooijmansmans. De plannen voor Hotel Fletcher en Camping De Oase hebben geen relatie met dit deel van de Kooijmansweg. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. <u>3. Kooijmansweg (tussen Lagezoom en N652)</u> Van zowel recreatiepark Noordzee Residence Renesse als van Camping De Oase wordt een deel van het verkeer afgewikkeld via dit deel van de Kooijmansweg. Het plan voor Hotel Fletcher heeft geen relatie met dit deel van de Kooijmansweg. De verkeersintensiteit op de Kooijmansweg tussen de Lagezoom en de N652 in de bestaande situatie in 2023 is circa 1.279 mvt/etmaal voor een weekdag en werkdag. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit in 2033 dan circa 1.412 mv/etmaal. De toename van het verkeer op dit deel van de Kooijmansweg vanwege Camping de Oase bedraagt volgens het bestemmingsplan 292 mvt/etmaal. De toename van Noordzee Residence Renesse is volgens het bestemmingsplan 448 mvt/etmaal. Dit leidt tot een totale verkeersintensiteit van 2.152 mvt/etmaal (1.412 + 292 + 448).
--	---

	Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Kooijmansweg een capaciteit van 6.000 mvt/etm. De Kooijmansweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <u>4. Vroonweg</u> De verkeersafwikkeling van het plan voor Hotel Fletcher gaat via de Vroonweg. De plannen voor Recreatiepark Noordzee Residence Renesse en De Oase hebben geen relatie met de Vroonweg voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. <u>5. Hogezoom</u> De verkeersafwikkeling van Recreatiepark Noordzee Residence Renesse gaat deels via de Hogezoom. De plannen voor Camping De Oase en het Hotel Fletcher hebben geen relatie met de Hogezoom voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Een cumulatieve beschouwing voor deze weg is derhalve niet aan de orde. <u>6. Roelandsweg</u> Voor wat betreft de Roelandsweg (gebiedsontsluitingsweg) geldt, dat het verkeer vanaf Hotel Fletcher na de Vroonweg zijn weg (deels) in zuidelijke richting vervolgt op de Roelandsweg, een gebiedsontsluitingsweg richting het centrum en de provinciale weg. Aan de Roelandsweg ligt ook de huidige ingang van Camping de Oase waar in de beoogde situatie nog klein deel van het verkeer van de camping gebruik van zal maken. Daarnaast zal het verkeer van Recreatiepark Noordzee Residence Renesse voorliggend plan ook deels via de Roelandsweg worden afgewikkeld. De Roelandsweg kan worden opgedeeld in twee delen: - 6a Roelandsweg tussen Hogezoom en de Lagezoom) - 6b Roelandsweg tussen de Lagezoom en de rotonde N652 <u>6a Roelandsweg tussen Hogezoom en de Lagezoom)</u> De verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandsweg is in 2023 circa 6.332 mvt/etmaal. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit op de Roelandsweg in 2033 circa 6.995 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan van Camping de Oase voorziet erin, dat de hoofdingang naar het zuiden (Lagezoom) wordt verplaatst. De toekomstige Camping de Oase wordt met name ontsloten via de Lagezoom. Een klein deel van het verkeer zal nog steeds via de oude ingang aan de Roelandsweg worden ontsloten. Dit betekent volgens het bestemmingsplan Camping De Oase Renesse, dat in de toekomstige situatie de verkeersstromen op de Roelandsweg tussen de Hogezoom en Lagezoom een omvang heeft van circa 4 mvt/etmaal.
--	---

	Het bestemmingsplan Vroonweg 35 Renesse waarin het plan voor Hotel Fletcher mogelijk wordt gemaakt leidt tot een verkeersgeneratie van 227 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan voor Recreatiepark Noordzee Residence Renesse leidt tot een verkeersgeneratie van 300 mvt/etmaal. De drie plannen leiden tot een totale verkeersintensiteit in 2033 van 7.526 mvt/etmaal op de Roelandsweg (6.995 + 4 + 227 + 300). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Roelandsweg een capaciteit van 15.000 mvt/etm. Dit deel van de Roelandsweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. <u>6b Roelandsweg tussen de Lagezoom en de rotonde N652</u> De verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandsweg is in 2023 circa 6.332 mvt/etmaal voor een weekdag en werkdag. Uitgaande van een autonome groei van 1 procent per jaar is de verkeersintensiteit op de Roelandsweg in 2033 circa 6.995 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan van Camping de Oase voorziet erin, dat de hoofdingang naar het zuiden (Lagezoom) wordt verplaatst. De toekomstige Camping de Oase wordt met name ontsloten via de Lagezoom. Een klein deel van het verkeer zal nog steeds via de oude ingang aan de Roelandsweg worden ontsloten. Dit betekent volgens het bestemmingsplan Camping De Oase Renesse, dat er circa 4 mvt/etmaal uit noordelijke richting komen (bestaande entree) en 2.627 mvt/etmaal vanuit de richting Lagezoom komen. In totaal neemt de verkeersintensiteit op dit deel van de Roelandsweg toe met 2.631 mvt/etmaal (4 + 2627). . Het bestemmingsplan Vroonweg 35 Renesse waarin het plan voor Hotel Fletcher mogelijk wordt gemaakt leidt tot een verkeersgeneratie van 227 mvt/etmaal. Het bestemmingsplan Recreatiepark Noordzee Residence Renesse leidt tot dat een toename van 909 mvt/etmaal over dit deel van de Roelandsweg. De drie plannen leiden tot een totale verkeersintensiteit in 2033 van 10762 mvt/etmaal op de Roelandsweg (6.995 + 2.631 + 227 + 909). Op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig heeft, gezien de inrichting, functie en gebruik van de weg, dit deel van de Roelandsweg een capaciteit van 15.000 mvt/etm. Dit deel van de Roelandsweg heeft derhalve genoeg capaciteit om de toename aan verkeer te verwerken. De conclusie uit de cumulatieve beoordeling is, dat wegenstructuur het extra verkeer vanwege de drie plannen aankan.
--	---

3. Het plan is strijdig met de Zeeuwse Kustvisie, Omgevingsverordening Zeeland 2018 en Agenda toerisme 2018 – 2026 Het plangebied ligt in het kustzonegebied, buiten de begrenzing van een badplaats of aandachtsgebied. In par. 3.4, Provinciaal beleid, onder het kopje Vrijtijdseconomie, van de Toelichting is dit echter weergegeven als: "De gronden waarop zowel de noordelijke als de zuidelijke ontsluiting van het recreatieterrein is gelegen zijn aangeduid als 'begrenzing badplaatsen.'" Deze omschrijving schept verwarring en moet vervangen worden door: "De noordelijke en zuidelijke ontsluitingswegen van het recreatieterrein komen uit in de badplaats Renaissance". De punten A t/m D van het ontwikkelkader verblijfsrecreatie gebied uit de Zeeuwse kustvisie, die zijn vastgesteld in regels in de Omgevingsverordening Zeeland 2018 en de gemeentelijke Agenda Toerisme 2018 – 2026 zijn hier van toepassing. Deze punten worden niet meegenomen in het plan. Aanpassing in regels voor oppervlakte recreatiewoningen. Dit moet inclusief met overkapping en bordessen worden berekend. Maximaal 13% van het plangebied is bestemd voor recreatie bebouwing (centrumvoorziening niet meegerekend). Het noordelijk deel van het plangebied heeft de status Groene Zeeuwse topkwaliteit; dat betekend dat hier (nieuwe) verblijfsontwikkelingen zijn uitgesloten en er extra attentie is voor landschap en natuur. Juist in dit deel ligt het plan voor grote recreatiewoningen die wel 8 meter hoog mogen worden. Dit past niet in de omgeving en daarom stelt de reclamant voor om een bouwhoogte van maximaal 5,5 meter aan te houden. Centrumvoorzieningen moeten voor iedereen toegankelijk zijn. Niet alleen voor gasten.	De toelichting is in overeenstemming met de begrenzing badplaatsen. Ter wille van de leesbaarheid wordt de tekst conform het voorstel van reclamant als volgt aangepast. "De gronden waarop zowel de noordelijke als de (voormalige) zuidelijke ontsluiting van het recreatieterrein zijn gelegen zijn aangeduid als 'begrenzing badplaatsen'. Ter verduidelijk is een uitsnede opgenomen van de kaart waar de aanduiding 'begrenzing badplaatsen' is weergegeven. Er is wel degelijk rekening gehouden met de punten A tot en met D. Zie paragraaf 3.6 Gemeentelijk beleid. De oppervlakte en het aantal eenheden nemen niet toe (aantal eenheden neemt juist af). Er wordt voorzien in een bedrijfsmatige exploitatie. Dat is geborgd in de planregels. Het plan is gebaseerd op een businessplan van de initiatiefnemer. Het plan draagt bij aan een gedifferentieerd Zeeuws product. De beoogde ontwikkeling zorgt voor een kwaliteitsimpuls van het aanbod in de provincie en op Schouwen-Duiveland, onder meer door de hoogwaardige uitstraling van het park, moderne objecten, landschappelijke inpassing en lage dichtheden. Tot slot levert het plan een bijdrage aan de werkgelegenheid. In het plan en de exploitatie wordt gezocht worden naar verbindingen met de ondernemers van Renaissance. Daarbij kan gedacht worden aan het schoonmaken van de woningen, het onderhoud van het park (hovenier) en gebouwen en fietsenverhuur. Maximaal 13% van het plangebied is bestemd voor recreatie bebouwing (centrumvoorziening niet meegerekend). Volgens het 'ontwikkelkader verblijfsrecreatie gebied', zoals opgenomen in de Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026', is dat exclusief centrale voorzieningen en inclusief sanitair en bergingen bij eenheden. Overkapping en bordessen hoeven daar dus niet aan te worden toegerekend. Een bordes heeft geen kap en ook geen wand of wanden. Het is eigenlijk een (verhard) oppervlak vergelijkbaar met een terras en/of verharde parkeerplaats. Deze tellen ook niet mee bij het bepalen van de totale maximale oppervlakte. De overkapping is een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak en maximaal 1 wand, zijnde de wand van het recreatief verblijf. Op basis van regelgeving en jurisprudentie is de overkapping (in deze vorm) te beschouwen als 'buitenruimte' en daarom ook geen onderdeel van de 13% regeling. Pas wanneer een extra wand aan de overkapping wordt toegevoegd is er sprake van een gebouw en dient dit 'gebouw' mee te worden geteld bij de oppervlakte. Een extra wand is echter niet toegestaan. Het plangebied ten noorden van de Hogezoom is bij het thema vrijtijdseconomie aangeduid als 'Groene Zeeuwse
--	--

	topkwaliteit'. Nieuwe (verblijfs)recreatieve ontwikkelingen zijn daar inderdaad uitgesloten. Er is echter geen sprake van een nieuwe verblijfsrecreatieve ontwikkeling, maar van een kwaliteitsimpuls voor een bestaand verblijfsrecreatief terrein. In het noordelijk deel zijn geen grote recreatiewoningen toegestaan. De grotere recreatiewoningen van 100 m² en 150 m² zijn alleen toegestaan in het zuidelijke deel op de gronden met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1.' Centrumvoorzieningen zijn uitsluitend toegestaan voor gasten. Wanneer deze voorzieningen voor iedereen worden toegestaan, leidt dat tot extra verkeersbewegingen (en stikstofemissie) en tot extra behoefte aan parkeerplaatsen, waardoor de verharding toeneemt en de landschappelijke inpassing onder druk komt te staan.
4. Reclamant stelt voor om een hydrologisch onderzoek uit te voeren. Dit om een maximale diepte voor groundbewatering in het bestemmingsplan vast te leggen. Alternatief hiervoor is het opnemen in het bestemmingsplan van een verbod op kelders onder de recreatiewoningen. In het voorgestelde project worden geen kelders gerealiseerd, maar het mag wel. Het naastliggende Natura 2000 gebied kan door een te diepe groundbewatering in het plangebied droog komen te staan.	Conform de zienswijze is in de regels een verbod op de bouw van kelders opgenomen. Bij de uitwerking van de waterhuishouding wordt als uitgangspunt genomen, dat er geen sprake mag zijn van verdrogingseffecten op het nabijgelegen Natura 2000-gebied. De uitwerking van de waterhuishouding gebeurt aan de hand van de watertoets en in overleg met de gemeente en het waterschap.
5. De natuurtoets geeft niet voldoende inzicht dat noodzakelijk is om te kunnen beoordelen of het plan al dan niet schadelijke effecten voor de natuur heeft. Reclamant stelt voor om het volgende te doen: "Opnieuw ter visie leggen van al dan niet herziend plan samen met uitkomsten van het uitgebreider natuuronderzoek zoals door provincie als noodzakelijk gesteld is." Er is nauwelijks aandacht besteed aan vleermuizen. Dat is niet logisch voor dit gebied. Er moeten mitigerende maatregelen voor vleermuizen als verlichting en borging van de tweede coniferenrij in de planregels worden opgenomen. Het vakantiepark moet mitigerende maatregelen hebben voor vleermuizen. Er kunnen soorten aanwezig zijn die nog	Het opnieuw ter visie leggen van een al dan niet herziend plan samen met uitkomsten van het uitgebreider natuuronderzoek, zoals door provincie als noodzakelijk gesteld, is niet nodig. Inmiddels is uit nader onderzoek gebleken dat de noordse woelmuis niet voorkomt in het plangebied. Als die zou voorkomen zouden maatregelen buiten het plangebied moeten worden uitgevoerd en zou het plan pas kunnen worden vastgesteld als die maatregelen geborgd zouden zijn. Voor de overige soorten kunnen als die worden aangetroffen maatregelen worden getroffen op het park zelf en is het aannemelijk, dat een benodigde ontheffing in het kader van de soortenbescherming Wet natuurbeheer wordt verleend. In paragraaf 5.2.2 van de Natuurtoets en voortoets is uitgebreid ingegaan op de effecten op vleermuizen. Negatieve effecten worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet nodig.

niet zijn onderzocht in de natuurtoets. Verlichting van de huizen kan vleermuizen storen. Onder art. 8.3: voorwaardelijke verplichting, moet worden opgenomen dat voor 'specifieke vorm van groen -3' geldt dat de grondwal minstens 2 meter hoog moet zijn en de opgaande beplanting erop minstens 6 meter hoog. Dit moet geborgd worden.	Voor wat betreft de hinder vanwege verlichting geldt dat uit de natuurtoets volgt, dat er geen sprake is van essentiële vliegroutes of foerageergebied van vleermuizen in en rond het plangebied. Het is juist, dat de bomenrijen om het plangebied, als vliegroute kunnen functioneren. Er zijn echter ruim voldoende bomenrijen/ lijnvormige elementen aangesloten op deze rijen. Hierdoor kunnen vleermuizen alternatieve vliegroutes van hun verblijfplaats naar foerageergebied vinden. Er is derhalve geen significant nadelig effect van verlichting op de vleermuizen. Daarbij is de lichtuitstraling van de recreatiewoningen op de aanwezige bomenrijen zeer beperkt. Bovendien worden er in het plangebied groenstroken aangeplant die de lichtuitstraling verder zullen beperken. De landschappelijke inpassing met een grondwal van 5 meter breed en 2 meter hoog met bosschages of een 10 meter brede strook alleen bosschages is geborgd in artikel 8.3. Met de 'specifieke vorm van groen - 3' is geborgd dat de landschappelijke inpassing ter plaatse van die aanduiding moet worden gerealiseerd met een grondwal van 2 meter hoog met bosschages van circa 4 meter hoog (zie bijlage 2 bij de regels). Samen met de aanwezige afschermende elementen langs de Kabbelaarsweg in het Natura 2000-gebied Kop van Schouwen zelf is dit voldoende om optische verstoring van aanwezige habitattypen te voorkomen. In het Natura 2000-gebied zijn geen habitattypen aanwezig die gevoelig zijn voor geluidsverstoring of lichtverstoring.
6. Reclamant is van mening dat er een natuurvergunning voor dit ontwerpbestemmingsplan moet worden aangevraagd. Alleen al naar aanleiding van de geconstateerde tekortkomingen in de stikstofberekeningen en de cumulatie van plannen. Het plan moet opnieuw voor inspraak ter inzage gelegd worden.	Uit de voortoets en het stikstofonderzoek volgt dat er geen significant nadelige effecten optreden op natura 2000-gebied. Een vergunning in het kader van de gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming is derhalve niet nodig. Er zijn geen tekortkomingen in het stikstofonderzoek. Wel is het stikstofonderzoek geactualiseerd naar aanleiding van het nieuwe AERIUS model (AERIUS 2022), dat 26 januari 2023 beschikbaar is gesteld. Voor wat betreft de cumulatie verwijzen we naar de beantwoording van onderdeel 1 van de zienswijze van de reclamant. Een ontwerpbestemmingsplan moet opnieuw ter inzage worden gelegd als de afwijkingen van het ontwerp ten opzichte van het vast te stellen plan naar aard en omvang zo groot zijn dat geoordeeld moet worden dat een wezenlijk ander plan is vastgesteld. Daar is geen sprake van. Er is geen aanleiding het ontwerpplan opnieuw ter inzage te leggen.

7. Bij de laddertoets is het logisch dat er ook gekeken wordt naar wat er nog meer in de buurt gebeurt (cumulatie). Het wordt ontkend dat het een nieuwe ontwikkeling is. Dat is het onzes inziens wel; dit plan had immers niet uitgevoerd kunnen worden conform het geldende bestemmingsplan met als bestemming kampeerterrein.	In de toelichting is op basis van jurisprudentie gemotiveerd dat het plan wel een stedelijke ontwikkeling is ,maar geen <u>nieuwe</u> stedelijke ontwikkeling betreft en dat dus de ladder toets niet aan de orde is. De term stedelijke ontwikkeling is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op grond van die definitie is voorliggend plan wel een stedelijke ontwikkeling. In artikel 3.1.6. lid 2 Bro is bepaald dat een <u>nieuwe</u> stedelijke ontwikkeling moet worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 2.5 gemotiveerd, dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat er sprake is van een functiewijziging (die ook nog eens van verblijfsrecreatieve aard blijft). Het geldende bestemmingsplan staat 422 permanente standplaatsen toe voor stacaravans. In lid 1.110 is een permanente standplaats gedefinieerd als een standplaats bestemd voor het plaatsen van een kampeermiddel of een kampeershuisje en twee bijzettentjes van maximaal acht vierkante meter, dat gedurende het gehele jaar aanwezig mag zijn ten behoeve van recreatief nachtverblijf. In lid 1.65 is aangegeven, dat een stacaravan valt onder de definitie van een kampeermiddel. Er zijn daarnaast 145 niet-permanente standplaatsen toegestaan. Deze plekken zijn volgens lid 1.110 bestemd voor het plaatsen van één of meerdere kampeermiddelen, niet zijnde een stacaravan, gedurende het zomer- en/of winterseizoen (dus ook jaarrond). Daarbij dient er volgens het bestemmingsplan sprake te zijn van een centrale bedrijfsmatige exploitatie, hetgeen is gedefinieerd als het via een bedrijf, stichting of andere rechtspersoon voeren van een gezamenlijk beheer en exploitatie van recreatiewoningen, kampeerterreinen en kampeermiddelen, gericht op het bieden van (permanent wisselende) recreatieve (nacht)verblijfsmogelijkheden. Het gebruik, zoals geregeld in het geldende bestemmingsplan komt dus overeen met het gebruik in de beoogde situatie (jaarrond gebruik als verblijfsrecreatieterein). In de nieuwe situatie worden er in plaats van 422 stacaravans en 145 niet-permanente standplaatsen maximaal 285 recreatiewoningen toegestaan. Deze planologische functiewijziging heeft niet een zodanige aard en omvang, dat er sprake is van een <u>nieuwe</u> stedelijke ontwikkeling, als dit wordt beoordeeld op basis van de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en de mogelijkheden die het geldende
---	--

	bestemmingsplan biedt c.q. hetgeen ten tijde van de exploitatie als kampeerterrein aan de orde was. Er zijn in het nieuwe plan veel minder verblijfsrecreatieve eenheden. Ze zijn wel groter. Het geldende plan staat toe: 422 stacaravans van maximaal 55 m2 groot met een maximum bouwhoogte van 5 meter en 145 kampeerhuisjes van 75 m2 met een bouwhoogte van maximaal 5,5 meter hoog. Het nieuwe plan omvat ten hoogste 285 recreatiewoningen van maximaal 75 m2 groot (waarbij 50 recreatiewoningen van 80 m2 en 20 van 100 m2 Zijn toegestaan) met een bouwhoogte van maximaal 8 meter en een goothoogte van 4 meter. Het nieuwe plan leidt ten opzichte van een maximale planologische invulling van het geldende bestemmingsplan bovendien tot minder verkeersbewegingen. De impact op de ruimtelijke uitstraling is naar aard en omvang niet zodanig, dat het nieuwe bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Aangegeven is ook dat bij de toets of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening moet worden gemotiveerd, dat de mogelijk gemaakte ontwikkeling voorziet in een behoefte. In dat kader is een behoefte onderzoek uitgevoerd, dat als bijlage bij de toelichting zit. Daarbij is ook gekeken naar wat er in de buurt gebeurt. Er is onderzoek gedaan naar de behoefte en het planaanbod aan huisjesterrein in heel Zeeland. Zie daarvoor de als bijlage 3 bij het bestemmingsplan gevoegde 'Laddertoets'.
8. De reclamant heeft een aantal bezwaren tegen stikstofberekening. Een nieuwe Aeries berekening ontbreekt. Liefst een nieuwe met alles van de bovenstaande zienswijzen in verwerkt. De provincie stelt in de vooroverlegreactie (bijlage 11) dat de aangekondigde nieuwe versie van de Aeries calculator bij vaststelling van het bestemmingsplan moet worden gebruikt. Er is niet gewacht met de ter inzage legging van voorliggend ontwerp en daardoor is de reclamant niet in de gelegenheid gesteld om de nieuwe Aeries berekening 2022 te beoordelen. Interne saldering moet geschrapt worden. Als referentiesituatie voor interne saldering wordt genomen de feitelijk in gebruik zijnde kampeermiddelen op de peildatum 24-	<u>Nieuw AERIUS model</u> Bij het ontwerpplan is geregeld met het AERIUS model dat toe actueel was. De AERIUS berekeningen voor zowel de aanleg als de gebruiksfase zijn geactualiseerd, waarbij het meest recente AERIUS model is gebruikt (AERIUS 2022), dat 26 januari 2023 ter beschikking is gesteld en is ook rekening is gehouden met de aangepaste wijze van ontsluiten. <u>Geen gelegenheid op berekeningen met nieuwe AERIUS te reageren</u> Reclamant kan na vaststelling van het bestemmingsplan gedurende de beroepstermijn tegen het aangepaste stikstofonderzoek beroep aantekenen. <u>Schrappen interne saldering</u> Bij het bepalen van de referentiesituatie is aangesloten bij de jurisprudentie. Uit de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan en het exploitatieplan "Zandzoom 2019" (ABRS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1960) volgt dat in het kader van interne saldering activiteiten meegenomen worden in de referentiesituatie, ook wanneer die beëindigd zijn voor de gehanteerde peildatum (voorafgaand aan de vaststelling

09-2009, de datum van de opzeggingsbrief aan de standplaatshuurders van camping Bonafide. Uit de brief blijft dat de standplaatshuur wordt opgezegd om ontwikkeling van een vakantiepark met kampeermiddelen, kampeerhuizen en een centrumvoorziening mogelijk te maken. Dit plan is nooit goedgekeurd en heeft planologisch nooit bestaan. De bestemming in bestemmingsplan Kop van Schouwen hebben altijd nog dezelfde bestemming gehad als toen de campings nog in gebruik waren. De huur is ook niet opgezegd om dit plan van 285 recreatiewoningen te realiseren. De huurders van de standplaatsen zijn destijds voor de rechter in het gelijk gesteld dat de huuropzegging onrechtmatig was, maar toen de uitspraak gedaan werd waren bijna alle huurders al vertrokken. Het staat niet onomstotelijk vast dat de vroegere activiteiten uitsluitend zijn beëindigd om de ontwikkeling van dit recreatiepark met max. 285 recreatiewoningen mogelijk te maken. Daarom kan er niet intern gesaldeerd worden met het in 2009 in bedrijf zijn van deze twee campings. Daarnaast is er wel degelijk sprake geweest van (tijdelijke) stikstofemissie veroorzakende activiteiten in het plangebied. Deze percelen zijn namelijk een aantal winters gebruikt door stratenmakers die werkten aan herbestrating van Renesse. Reclamant maakt bezwaar tegen de berekening van de verkeersgeneratie in de referentiesituatie. Er is geen rekening gehouden met het feit dat de niet permanente standplaatsen in de winter niet gebruikt werden en dat de bezettingsgraad van de permanente standplaatsen laag was in de winter. Al met al: het aantal verkeersbewegingen zijn overschat en de stikstofemissie daarvan moet naar beneden bijgesteld worden. AERIUS berekeningen bouwfase zijn onjuist. Volgens reclamant moet het gebruik van stikstofemissie-veroorzakende bouwwerktuigen in de Aerijs berekening voor bouwfase	van het bestemmingsplan), als onomstotelijk vaststaat dat de activiteiten uitsluitend zijn beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Dat betekent dat uit een schriftelijk stuk, zoals een koopovereenkomst, moet blijken dat de activiteit is beëindigd ten behoeve van de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt. Het gaat daarbij om een schriftelijk stuk dat dateert uit de periode dat de activiteit werd beëindigd of daarvoor. Daarnaast moet uitgesloten zijn dat de activiteit sowieso zou zijn beëindigd voor de gehanteerde peildatum. Verder is vereist, dat in de periode tussen de beëindiging van de activiteit en de vaststelling van het plan geen andere stikstofveroorzakende activiteiten zijn ontplooid op het desbetreffende perceel. Het is in overeenstemming met de Wnb om een al beëindigde activiteit die aan deze strikte voorwaarden voldoet mee te nemen in de referentiesituatie. Zo overweegt de Afdeling bestuursrechtspraak expliciet. In het stikstofonderzoek is onderbouwd dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Het stikstofonderzoek is derhalve op de juiste wijze uitgevoerd. Er hebben geen relevante stikstofveroorzakende activiteiten plaatsgevonden in de tussentijd. Bij de AERIUS berekening is rekening gehouden met seizoensinvloeden voor wat betreft gasverbruik. Voor de verkeersgeneratie geldt dat de gehanteerde norm een gemiddelde is voor de verkeersgeneratie gedurende het gehele jaar. Daarbij is derhalve in de norm al rekening gehouden met wisselingen in de bezettingsgraad gedurende het jaar. Bij de gehanteerde gemeentelijke normen wordt onderscheid gemaakt in stacaravans en toeristische standplaatsen. Beide hebben in het beleid dezelfde norm. In de AERIUS berekening voor de bouwfase is rekening gehouden met stikstofemissie veroorzakende bouwwerktuigen. Gezien de resultaten is het verplichten van elektrische bouwwerktuigen niet aan de orde. Voor wat betreft het borgen in het bestemmingsplan, dat de recreatiewoningen en centrumgebouwen in de gebruiksfase stikstofemissieloos zullen zijn en blijven geldt het volgende. In het stikstofonderzoek is het uitgangspunt gehanteerd, dat de bebouwing niet zal worden aangesloten op het gastransportnet. Dit uitgangspunt is reëel en aannemelijk, omdat in de Gaswet als wettelijk uitgangspunt is opgenomen, dat nieuwbouwprojecten niet worden aangesloten op het gastransportnet en het niet aannemelijk is dat voor dit project een uitzondering zal worden gemaakt. Alleen in gevallen waarin aansluiting op het gastransportnet strikt noodzakelijk is om zwaarwegende redenen van algemeen belang kan een uitzondering worden
--	---

meegeteld worden. Dit is op te lossen door bij de bouwregels het volgende toe te voegen: de verplichting tot gebruik van elektrische bouwwerktuigen. AERIUS berekeningen gebruiksfase zijn onjuist. Er moet geborgd worden dat de recreatiewoningen en centrumgebouwen in de gebruiksfase stikstofemissieloos zullen zijn en blijven.	gemaakt. Dat is hier niet aan de orde. Desondanks zullen we om tegemoet te komen aan de zienswijze in de planregels borgen dat de bebouwing gasloos moet zijn en blijven.
---	--

2.15. Zienswijze 15

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Reclamant maakt zich grote zorgen om de grote hoeveelheden van verblijfsrecreatie ontwikkelingsplannen in de Kop van Schouwen. De ontwikkelingen veroorzaken een grote aanslag op de bijzondere natuur en landschapswaarden van dit gebied. Het Schouwse duingebied heeft een waardevolle schatkist met organismen en beplanting die behouden moeten blijven. Daarnaast is er nu zo een groot stikstofprobleem voor het overbelaste gebied Kop van Schouwen, dat er een directe bouwstop voor alle geplande bouwprojecten in de Westhoek noodzakelijk zal zijn. Ook kunnen de landelijke weggetjes de verkeersstromen niet aan.	Er is in het kader van het bestemmingsplan een Natuurtoets – Voortoets uitgevoerd, waarbij in het kader van zowel de soortenbescherming als de gebiedsbescherming de effecten op de natuur zijn beoordeeld. Hieruit volgt dat de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Zeeland geen belemmering zijn voor de uitvoering van het plan, mits de maatregelen worden genomen en indien nodig een ontheffing wordt aangevraagd en de daaruit voortvloeiende mitigerende maatregelen worden genomen. Ook is er een stikstofonderzoek gedaan voor de bouw- en gebruiksfase. Dat onderzoek is geactualiseerd met het meest recente AERIUS-model dat 26 januari 2023 beschikbaar is gesteld. Hieruit volgt dat de berekende stikstofdepositie o een Natura 2000-gebied niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Ten aanzien van cumulatie van stikstof geldt, dat de drie ontwerpbestemmingsplannen sec niet leiden tot een toename van stikstof. Alleen al om die reden hoeft in het onderzoek naar de stikstofdepositie geen rekening te worden gehouden met de overige ontwikkelingen. Dit is vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). Concreet betekent dit, dat wanneer een plan (of project) op zichzelf niet leidt tot een toename van stikstofdepositie (= de berekende stikstofdepositie bedraagt niet meer dan 0,00 mol N/ha/jr), het betreffende plan (of project) om die reden geen negatieve stikstofdepositie gevolgen heeft en dat aan cumulatie met andere plannen en/of projecten om die reden niet wordt toegekomen. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 26 april 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:1210). De verkeersafwikkeling van het plan gaat grotendeels over de Kooijmansweg - Lagezoom. Die wegen zijn geschikt voor de afwikkeling van het verkeer.

2. Reclamant ondersteunt volledig de zienswijzen van de reclamant zoals onder zienswijze 14 is beschreven.	Voor de beantwoording van de zienswijzen van Stichting Duinbehoud verwijzen we naar de beantwoording in paragraaf 2.14.
3. Reclamant is het volledig oneens met de ladder voor duurzame verstedelijking en vindt dat dit wel een nieuwe en erg omvangrijke stedelijke ontwikkeling is. Reclamant laat weten dat het gebied al 13 jaar een groen en rustig gebied is. Na de realisatie van het project zal het een drukke stadswijk worden met veel verkeersoverlast. Er wordt gerefereerd aan de twee campings die 13 jaar geleden aanwezig waren. Dit is niet te vergelijken met dit massieve ontwerp. Hierdoor vindt de reclamant de toepassing van de ladder wel noodzakelijk. Ook is de reclamant het niet eens met dat het plangebied een bestaand stedelijk gebied is. Er wordt uitgegaan van een papieren werkelijkheid.	De term stedelijke ontwikkeling is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voorliggend plan is een stedelijke ontwikkeling. In artikel 3.1.6. lid 2 Bro is bepaald dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 2.5 gemotiveerd, dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat er sprake is van een functiewijziging (die ook nog eens van verblijfsrecreatieve aard blijft). Het geldende bestemmingsplan staat 422 permanente standplaatsen toe voor stacaravans. In lid 1.110 is een permanente standplaats gedefinieerd als een standplaats bestemd voor het plaatsen van een kampeermiddel of een kampeerhuisje en twee bijzettentjes van maximaal acht vierkante meter, dat gedurende het gehele jaar aanwezig mag zijn ten behoeve van recreatief nachtverblijf. In lid 1.65 is aangegeven, dat een stacaravan valt onder de definitie van een kampeermiddel. Er zijn daarnaast 145 niet-permanente standplaatsen toegestaan. Deze plekken zijn volgens lid 1.110 bestemd voor het plaatsen van één of meerdere kampeermiddelen, niet zijnde een stacaravan, gedurende het zomer- en/of winterseizoen (dus ook jaarrond). Daarbij dient er volgens het bestemmingsplan sprake te zijn van een centrale bedrijfsmatige exploitatie, hetgeen is gedefinieerd als het via een bedrijf, stichting of andere rechtspersoon voeren van een gezamenlijk beheer en exploitatie van recreatiewoningen, kampeerterreinen en kampeermiddelen, gericht op het bieden van (permanent wisselende) recreatieve (nacht)verblijfsmogelijkheden. Het gebruik, zoals geregeld in het geldende bestemmingsplan komt dus overeen met het gebruik in de beoogde situatie (jaarrond gebruik als verblijfsrecreatieterrein). In de nieuwe situatie worden er in plaats van 422 stacaravans en 145 niet-permanente standplaatsen maximaal 285 recreatiewoningen toegestaan. Deze planologische functiewijziging heeft niet een zodanige aard en omvang, dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als dit wordt beoordeeld op basis van de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en de mogelijkheden die het geldende

	bestemmingsplan biedt c.q. hetgeen ten tijde van de exploitatie als kampeerterrein aan de orde was. Er zijn in het nieuwe plan veel minder verblijfsrecreatieve eenheden. Ze zijn wel groter. Het geldende plan staat toe: 422 stacaravans van maximaal 55 m2 groot met een maximum bouwhoogte van 5 meter en 145 kampeerhuisjes van 75 m2 met een bouwhoogte van maximaal 5,5 meter hoog. Het nieuwe plan omvat ten hoogste 285 recreatiewoningen van maximaal 75 m2 groot (waarvan 50 van 80 m2 en 20 van 100 m2) met een bouwhoogte van maximaal 8 meter en een goothoogte van 4 meter. Het nieuwe plan leidt ten opzichte van een maximale planologische invulling van het geldende bestemmingsplan bovendien tot minder verkeersbewegingen. De impact op de ruimtelijke uitstraling is naar aard en omvang niet zodanig, dat het nieuwe bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Voor wat betreft 'bestaande stedelijk gebied' geldt het volgende. In het besluit ruimtelijke ordening is in artikel 1.1.1 de volgende definitie hiervoor gegeven: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociale culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur' Uit de rechtspraak blijkt dat ook de geldende bestemming van een plangebied relevant is. Het geldende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van verblijfsrecreatie al mogelijk. Het plangebied is bestemd als 'Recreatie-Kampeesterrein' en kan daarmee worden gekenmerkt als 'stedelijke' functie. We concluderen op basis hiervan van dat er sprake is van een ontwikkeling binnen bestaande stedelijk gebied.
4. Met de opmerkingen en voorstellen die in zienswijze 14 aangegeven worden is reclamant het volledig eens. Nieuwe stikstofberekeningen zijn noodzakelijk, welke tot een verplicht Nbw-vergunning zullen leiden. Het uitgangspunt om gebruik te maken van intern salderen door hiervoor terug te vallen op de oude situatie van de twee campings 13 jaar geleden is niet meer toepasbaar.	Voor de beantwoording van deze zienswijzen verwijzen we naar de beantwoording in paragraaf 2.14.

2.16. Zienswijze 16

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. De kennisgeving van het voorontwerp en ontwerp bestemmingsplan is niet bij het Waterschap ontvangen. Naar aanleiding van de waterparagraaf geeft de reclamant het volgende mee. Het park ligt in gevoelig gebied voor wateroverlast. Onduidelijk is op welke wijze de waterberging plaatsvindt. Vanuit de gevoeligheid van wateroverlast is de vraag of in de Kop van Schouwen kan worden geïnfiltreerd. Daarover ontbreken onderzoeksgegevens van de initiatiefnemer. Ook zijn er onduidelijkheden over het beheer en onderhoud en obstakelvrije onderhoudsstroken. De reclamant verzoekt de gemeente en initiatiefnemer voor vaststelling duidelijkheid te geven over het waterbeheer en het onderhoud daarvan. Voor de uitvoerbaarheid van het plan is het van belang dat geen wateroverlast ontstaat voor de initiatiefnemer en zijn omgeving.	Bij de uitwerking van de waterhuishouding wordt rekening gehouden met deze zienswijze. Het waterhuishoudingsplan wordt in overleg met het waterschap opgesteld. Hierbij worden afspraken gemaakt over hoe om te gaan met de benoemde aandachtspunten. In een overleg op 11 april 2023 met het waterschap is vastgelegd dat bij de uitwerking van het waterhuishoudingsplan de volgende uitgangspunten worden gehanteerd: • het maaiveld van het zuidelijk deel van het plangebied wordt opgehoogd tot een niveau dat wateroverlast tot een minimum beperkt wordt; • in de zomer mag de grondwaterstand niet verlaagd worden. • watergangen die gedempt worden dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd, ook de watergangen die een gedeelte van het jaar droog staan. Deze hebben wel een afwaterende functie. Voor de watergangen die gedempt worden kan uitgegaan worden van een diepte van 40cm en een breedte van 50cm. • de watergang parallel aan de Kooijmansweg, onder de geplande entree en aan de oostzijde van de woning Kooijmansweg 7 is een afvoerende watergang. Deze blijft behouden. Dit hoeft niet via het bestemmingplan te worden geborgd. De Keur van het waterschap heeft hiervoor een beschermende regeling. • Indien hemelwater versneld wordt afgevoerd d.m.v. kolken en/of drainage dienen deze verharde oppervlakken gecompenseerd te worden. Hier geldt de regel dat het oppervlak vermenigvuldigd met 0,075 het aantal kubieke meters vertegenwoordigt. • indien al het hemelwater, ook van de daken van de woningen, vertraagd wordt afgevoerd – met greppels en wadi's hoeft er geen watercompensatie te worden opgenomen. • voor het aanleggen van de riolering (HWA en DWA) is een watervergunning vereist. Deze wordt aangevraagd. • langs de watergangen aan de zuidoost- en noordoostzijde dient een onderhoudsstrook van 5m beschikbaar te blijven. Dit hoeft niet via het bestemmingplan te worden geborgd. De Keur van het waterschap heeft hiervoor een beschermende regeling. • bij de noordoostzijde zijn ook bestaande bomen en struiken aanwezig in de onderhoudsstrook. Het waterschap geeft aan dat als dit er al staat, dit niet

	verwijderd hoeft te worden. Echter als er nieuwe bomen gepland worden mag dit in deze strook h.o.h. 12m (minimaal), 1 meter uit de insteek sloot. Op basis van de zienwijze is de groene omzoming die via een voorwaardelijke verplichting was geborgd in het ontwerpbestemmingsplan aan de zuid- en oostzijde geschrapt, zodat de daar aanwezige watergangen bereikbaar blijven voor onderhoud door het waterschap. Omdat Noordzee Residence Renesse hier grenst aan de Camping De Oase, was deze voorwaardelijke verplichting voor die zijdes al niet noodzakelijk. Omdat deze uitgangspunten, die ook zijn verwerkt in de waterparagraaf, worden gehanteerd bij de verdere uitwerking van het waterhuishoudkundig plan is voldoende beschreven op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de waterhuishouding en is op een goede wijze invulling gegeven aan het watertoetsproces.
--	--

Hoofdstuk 3. Samenvatting

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de wijzigingen in het vast te stellen uitwerkingsplan. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen wijzigingen als gevolg van zienswijzen en als gevolg van overlegreacties. Tot slot zijn de ambtshalve wijzigingen beschreven.

3.1. Wijzigingen als gevolg van zienswijzen

Naar aanleiding van de zienswijze worden de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd.

Toelichting

- In paragraaf 2.5 is de motivatie, dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling verstevigd.
- In paragraaf 3.4 is de tekst met betrekking tot de aanduiding 'begrenzing badplaatsen' aangepast en is een figuur opgenomen om de leesbaarheid van de paragraaf te verbeteren.
- In paragraaf 5.2 is de variantenstudie die als bijlage bij de toelichting is gevoegd samengevat.
- In paragraaf 5.6 is nader ingegaan op indirecte hinder (geluid) vanwege wegverkeer van en naar het recreatiepark op de relevante woningen aan de Hogezoom en de Kooijmansweg. Hiervoor is ook een geluidonderzoek uitgevoerd dat is bijgevoegd als bijlage 6. In paragraaf 5.6 is tevens de aangegeven maximum snelheid op de Kooijmansweg aangepast van 30 km/uur naar 60 km/uur.
- In paragraaf 5.9 zijn de afspraken met het waterschap over de uitgangspunten voor de waterhuishouding beschreven.
- In de toelichting zijn de resultaten van de Variantenstudie naar een alternatieve ontsluiting verwerkt.
- Het stikstofonderzoek is aangepast naar aanleiding van de veranderde verkeersafwikkeling door de aangepaste wijze van ontsluiten van het zuidelijk deel van het recreatiepark. De conclusies blijven hetzelfde.
- Cumulatie: In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in paragraaf 5.2 voor wat betreft de verkeerssituatie de verkeersafwikkeling in samenhang beoordeeld met de plannen voor Camping De Oase en het Fletcher Hotel. In paragraaf 5.4 is dat gedaan voor het aspect luchtkwaliteit.

Regels

- in de regels is in lid 4.2.1 een regel toegevoegd, waarbij het bouwen van kelders niet is toegestaan. In artikel 1 is de definitie van een kelder opgenomen, zijnde een ondergronds, voor mensen toegankelijk bouwwerk.
- In de regels is aan lid 4.4.1 sub g toegevoegd waarin wordt bepaald dat de bebouwing niet mag worden aangesloten op een distributienet voor gas.
- het sublid van lid 4.1 waarin was bepaald dat uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' een ontsluitingsweg is toegestaan is als volgt aangepast: 'uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting'; een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer voor het recreatiewoningenterrein'. Hierdoor kunnen de beide ontsluiting op de Hogezoom wel door langzaam verkeer worden gebruikt en alleen de noordelijke door gemotoriseerd verkeer. In de begrippen is gemotoriseerd verkeer gedefinieerd als alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning, gehandicaptenvoertuigen en voertuigen voor het beheer en onderhoud (zoals schoonmaak) van het recreatiepark.

Verbeelding

- De aanduiding 'ontsluiting' op het zuidelijk deel van het plangebied is verplaatst van de Hogezoom naar de nieuwe geprojecteerde ontsluiting aan de Kooijmansweg.
- De aanduiding 'speelvoorzieningen' is ter plaatse van het perceel Hogezoom 136 verder van de perceelsgrens afgelegd om geluidhinder bij de op dit perceel aanwezige verblijfsaccommodaties te voorkomen.
- De aanduiding 'parkeerterrein' op het noordelijk deel van het plangebied lag op 30 meter van de gevels van de omliggende woningen conform de richtafstand uit de VNG-Handreiking Bedrijven en milieuzonering. Deze parkeerplaats is in noordoostelijke richting verplaatst. De afstand tot omliggende woningen is daardoor vergroot en is nu meer dan 30 meter.
- de groene omzoming die via een voorwaardelijke verplichting was geborgd in het ontwerpbestemmingsplan is aan de zuid- en oostzijde geschrapt, zodat de daar aanwezige watergangen bereikbaar blijven voor onderhoud door het waterschap. Hiervoor is de aanduiding 'groen' aan de oost- en zuidkant verwijderd, zodat de voorwaardelijke verplichting om daar een groene omzoming te realiseren voor die gronden niet meer van toepassing is.

3.2. Ambtshalve wijzigingen

Toelichting

Het bestemmingsplan wordt als volgt aangepast naar aanleiding van ambtshalve wijzigingen:

- In paragraaf 3.4 is de tekst aangepast waarin was gesteld dat het plan niet op gronden met de aanduiding 'Groene Zeeuwse topkwaliteit' is gelegen. Het noordelijk deel van het plan ligt in gebied van Groene Zeeuwse topkwaliteit. De conclusie blijft dat het plan daar geen significant negatief effect op heeft.
- Er is in het kader van de Wet natuurbescherming een nader onderzoek naar de effecten op de Noordse woelmuis. Het onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd en de resultaten zijn samengevat weergegeven in paragraaf 5.10. In het plangebied zijn geen Noordse woelmuizen aangetroffen.
- Het stikstofonderzoek voor zowel de bouwfase als de gebruiksfase zijn geactualiseerd met de nieuwe AERIUS calculator versie 2022. Deze zijn als bijlagen opgenomen.

Regels

- Clustering van recreatiewoningen is toegestaan
 1. In lid 4.2.2 is een nieuw sub c opgenomen: recreatiewoningen mogen uitsluitend vrijstaand worden gebouwd
 2. In 4.2.2. is een nieuw lid f opgenomen: In afwijking van het bepaald in lid 4.2.1 onder c mogen recreatiewoningen onder de volgende voorwaarden aaneen (geschakeld) worden gebouwd:
 - a. maximaal 30 recreatiewoning mogen twee aaneen worden gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van twee aaneen gebouwde woningen niet meer bedraagt dan 75 m².
 - b. maximaal 16 recreatiewoningen mogen vier aaneen worden gebouwd, mits de gezamenlijke oppervlakte van vier aaneen gebouwde woningen niet meer bedraagt dan 150 m².
- In lid 8.3 zijn de functieaanduidingen groen en 'specifieke vorm van groen - 1 tot en met 3' vervangen door gebiedsaanduidingen 'overige zone – groen 1 tot en met 4. Dit is gedaan om de digitale verwijzing direct door te linken naar het juiste artikel, i.c. artikel 8 waarin de regels met betrekking tot deze aanduidingen zijn opgenomen. Dat was met de functieaanduidingen niet mogelijk. De naam van de aanduidingen is aangepast vanwege de eisen uit RO standaarden 2012, onderdeel SVBP 2012. Inhoudelijk is de regeling niet gewijzigd.

Verbeelding

- Op de verbeelding zijn functieaanduidingen groen en 'specifieke vorm van groen - 1 tot en met 3' vervangen door gebiedsaanduidingen 'overige zone – groen 1 tot en met 4.