

## BIJLAGE 2 BEHOREND BIJ HET RAADSSTUK VASTSTELLEN REPARATIE BESTEMMINGSPLAN GRENSMAAS 2018

VOLGNR. 14 : 2022. 07323

KENMERK :

### **Inleiding.**

Hieronder volgt een voorstel van het College van burgemeester en wethouders aan de gemeenteraad met betrekking tot de gevraagde nadere motivering en de reactie op de gebreken in de planregels. Zie de onderdelen A tot en met C.

Dit indachtig de (tussen)uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 22 december 2021, kenmerk 201901165/1/R1.

Deze bijlage 2 is onderdeel van het raadsvoorstel en is na besluitvorming onderdeel van het raadsbesluit.

De Afdeling concludeert in de (tussen)uitspraak dat de beroepen van appellanten niet slagen voor het merendeel van de beroepsgronden. De Afdeling vraagt wel om een **nadere motivering** ten aanzien van:

1. de belangenafwegingen van de woonboten Bosscherweg 61 (punt 8.1 uit de (tussen)uitspraak), Stuwweg 12 (punt 9.1 uit de (tussen)uitspraak), Stuwweg 26 (punt 12.1 uit de (tussen)uitspraak) en Stuwweg 40 (punt 14.1 uit de (tussen)uitspraak).

De Afdeling stelt dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan een afweging dient te maken van alle betrokken belangen. Een dergelijke afweging kan meebrengen dat in een concreet geval onder de gegeven omstandigheden het belang van een eigenaar van een woonboot om een dekschuit of een ponton aangemeerd te mogen houden zwaarder weegt dan de belangen die tot het gebruiksverbod van de dekschuiten en pontons hebben geleid.

Ten aanzien van de woonboten Bosscherweg 61 (aanwezigheid van ponton), Stuwweg 12 (aanwezigheid van ponton), Stuwweg 26 (aanwezigheid van ponton) en Stuwweg 40 (aanwezigheid van ponton) stelt de Afdeling dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de gewenste min of meer uniforme ruimtelijke uitstraling van de woonboten aan de Stuwweg zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot om de aanwezige pontons te behouden. De door appellanten genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van de pontons heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken. De raad heeft daarom in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaren van Bosscherweg 61, Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40 bij het kunnen behouden van de pontons.

### **A. Voorstel van het College van burgemeester en wethouders met betrekking tot de nadere ruimtelijke motivering op hoofdlijnen.**

De eisen die in Maastricht worden gesteld aan bouwwerken worden sterk bepaald door de locatie en de daar aanwezige waarden. Op het niveau van de omgevingsvisie hanteert Maastricht daarom gebiedsprofielen. De ligplaatsen voor woonboten aan de Stuwweg en Bosscherweg liggen in het Afvoerkanaal van de Maas en maken onderdeel uit van het rivierlandschap.

De Maas is één van de identiteitsdragers van de stad. De rivier is de doorgaande lijn in het hart van de stad, die verschillende sferen verbindt. Het water brengt het landelijk gebied Maastricht in en verandert geleidelijk van water met groene oevers in een stedelijke openbare ruimte met hoge kades. Langs de kades ligt een beperkt aantal schepen ten behoeve van de beroepsvaart en recreatie. Ten zuiden van de stad liggen de grotere recreatieve havens in de plassen ten oosten van de rivier. In het noorden liggen er woonboten langs de Stuwweg en Bosscherweg in het Afvoerkanaal (zijarm van de Maas) en er liggen woonboten in de Zuid-Willemsvaart.

Door de realisatie van het project Grensmaas is het grensoverschrijdende rivierenpark Maasvallei ontstaan, waarbij de landschappelijke waarden en de natuurwaarden ter plaatse sterk zijn toegenomen. Het streefbeeld voor dit gedeelte van de rivier is er daarom op gericht de belevingskwaliteit van de rivier te verbeteren. Hiertoe worden nieuwe recreatieve routes langs de rivier, maar ook tussen de buurten Borgharen en Boschpoort ontwikkeld. De Stuwweg wordt onderdeel van het recreatieve netwerk door het gebied. Dit is aanleiding geweest om zowel de

aanwezige ligplaatsen voor woonboten te legaliseren, als hoge eisen te stellen aan de ruimtelijke impact van de woonboten op het landschap.

Anders dan bij de woonboten aan de Zuid-Willemsvaart in het stedelijk gebied waar op de oevers erven/tuinen zijn toegestaan ten behoeve van de woonfunctie, is er in het rivierlandschap voor gekozen deze bij ontwikkeling van het park niet meer toe te staan. Op deze wijze blijven de oevers zowel openbaar als natuurlijk.

Ook de ruimtelijk impact van de bebouwing is middels het bestemmingsplan Grensmaas sterk beperkt. In functioneel opzicht is gekozen alleen wonen toe te staan, om de dynamiek in het gebied te beperken.

Er is een maximum aan het aantal ligplaatsen gesteld (30 waarvan 24 aan de Stuwweg en 6 aan de Bosscherweg) en het aantal woonboten is beperkt tot 1 per ligplaats (zoals ook elders gebruikelijk) is om het aantal schepen niet verder te laten groeien en de aanwezige waarden te beschermen. Bij elke woonboot is de ruimte voor aanlegvoorzieningen om dezelfde reden beperkt tot het hoognodige. En is ook slechts 1 bijboot toegestaan. Alles met als doel de beleving van de rivier en het landschap te optimaliseren, en de ruimtelijke impact van de bebouwing/woonboten te minimaliseren.

Dit heeft ook geleid tot afstandseisen tussen de boten om doorzichten te garanderen. En maatvoeringseisen om de grootte van de woonschepen te beperken.

In verhouding tot vergelijkbare ruimtelijke plannen waarin ligplaatsen zijn opgenomen, zijn de maatvoeringseisen redelijk ruim gekozen; maximale lengte 27,5 m, maximale breedte 6,6 m, en maximale hoogte vanaf de waterlijn 6,6m. Met als doel de bij het wonen behorende functies (berging, buitenruimte, etc.) binnen de bouwmassa van het woonschip mogelijk te maken. Door de bouwmogelijkheden te beperken tot 1 object c.q. woonboot is de mogelijkheid om te sturen op ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van de bebouwing toegenomen.

Teneinde bovenstaande te visualiseren is dit opgenomen in de presentatie 'Inpassen woonschepen Overlaat' (Onderbouwing ruimtelijke inpassing n.a.v. uitspraak Raad van State d.d. 22 december 2021). Deze presentatie is als **bijlage A** bijgevoegd.

### **B. Voorstel van het College van burgemeester en wethouders met betrekking tot de gevraagde nadere motivering per woonboot Bosscherweg 61, Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40.**

Naast het bestemmingsplanspoor loopt er ook al geruime tijd het handhavingsspoor, waarbij door appellanten gebruik is gemaakt van de bestaande rechtsbeschermingsmogelijkheden en waarbij wij telkenmale een belangenafweging hebben gemaakt.

Met betrekking tot dit laatste spoor zijn wij voor wat betreft Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40 beland in het laatste deel van het traject, zijnde het hoger beroep. Met betrekking tot Bosscherweg 61 is geen hoger beroep aan de orde.

Zoals bekend is er (incidenteel) hoger beroep ingesteld inzake de dekschuiten Stuwweg 12, 14, 16, 26, 34, 40 en 44 bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit onder kenmerk 202002130/1/R2 respectievelijk 202002130/1/R2, 2020.

Wij merken op dat het College van burgemeester en wethouders middels diverse reacties en aanvullende reactie de Afdeling bestuursrechtspraak reeds nader heeft geïnformeerd inzake het standpunt in brede zin / belangenafweging over de dekschuiten (pontons). Inhoudelijk hebben deze reacties ook betrekking op het door de Afdeling bestuursrechtspraak gestelde in de punten 9 en 9.1 (Stuwweg 12), 12 en 12,1 (Stuwweg 26) en 14 en 14.1 (Stuwweg 40) van de (tussen)uitspraak van 22 december 2021. Wij verwijzen de Afdeling bestuursrechtspraak naar de **brieven met bijlagen** van:

**B. (betreft Bosscherweg 61):** 19 september 2018, verzonden 20 september 2018, kenmerk 18-0042BB inzake beslissing op bezwaar Bosscherweg 61.

**C. (betreft Stuwweg 12):** 18 juli 2016, verzonden 18 juli 2016, kenmerk 16-1930TH-002 inzake opleggen last onder bestuursdwang Stuwweg 12 ten aanzien van de dekschuit.

**D. (betreft Stuwweg 12):** van 5 oktober 2016, verzonden 6 oktober 2016 kenmerk 16-1939TH-008 inzake voornemen last onder dwangsom ten aanzien van de oeverbebouwing.

**E. (betreft Stuwweg 26 en Stuwweg 40):** 21 april 2020, verzonden 21 april 2020 (kenmerk 202002130/1/R2). Aanvulling hoger beroep.

**F. (betreft Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40):** 7 juli 2020, verzonden 8 juli 2020 (kenmerk 202002130/1/R2, 2020). Aanvulling hoger beroep en incidenteel hoger beroep en verweer.

**G. (betreft Stuwweg 26):** als bijlage bij de brief van 7 juli 2020 is brief met betrekking tot de nieuwe beslissing op bezwaar van het College van burgemeester en wethouders bijgevoegd ten aanzien van de woonboot Stuwweg 26. Deze is gedateerd 9 juni 2020, verzonden 9 juni 2020, kenmerk 20-0073BB.

**H. (betreft Stuwweg 40):** als bijlage bij de brief van 7 juli 2020 is brief met betrekking tot de nieuwe beslissing op bezwaar van het College van burgemeester en wethouders bijgevoegd ten aanzien van de woonboot Stuwweg 40. Deze is gedateerd 9 juni 2020, verzonden 9 juni 2020, kenmerk 20-0075BB.

**I. (betreft Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40):** 4 september 2020, verzonden 7 september 2020 (kenmerk 202002130/1/R2, 2020). Aanvulling (incidenteel) hoger beroep.

**J. (betreft Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40):** 27 september 2019, verzonden 30 september 2019 (kenmerk ROE 18/2682 Wet e.a. aan de Rechtbank Limburg (kostenoverzicht).

Ons inziens waren de bijlagen A, B, C en D nog niet bekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak. De overige bijlagen E, F, G, H, I en J zijn ons inziens reeds bekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak. De bijlagen B tot en met J zijn ons inziens ook bekend bij de appellanten, omdat deze enerzijds gericht waren aan appellanten en anderzijds onderdeel uitmaken van het (incidenteel) hoger beroep. Gelet op de privacy-gevoeligheid van de stukken worden de bijlagen B t/m J niet toegevoegd bij de raadsstukken. Raadsstukken worden namelijk op internet geplaatst. Wel zijn relevante onderdelen uit die stukken ingepast bij onderstaande reacties. Tevens worden de bijlagen A, B, C en D aan de Afdeling bestuursrechtspraak gezonden.

Dit nader standpunt dient de gemeenteraad tevens te zien als nadere motivering met betrekking tot de woonboten Stuwweg 12, 26 en 40. Deze nadere motivering sluit aan bij het standpunt van de gemeenteraad dat dekschuiten / pontons niet zijn toegestaan.

Deze nadere motivering ziet, hoewel er geen hoger beroep speelt, ook op het qua redenering op het bestuurlijk standpunt van het College van burgemeester en wethouders met betrekking tot Bosscherweg 61.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan met betrekking tot het (incidenteel) hoger beroep. De zitting heeft op 26 augustus 2021 plaatsgevonden.

### **1. Woonboot Bosscherweg 61**

In punt 8 van de (tussen)uitspraak worden de bezwaren van de appellanten naar voren gebracht. De ponton aan de Bosscherweg 61 is nodig om de woonboot stabiel te houden. De toegangsvoorziening rust op de ponton. Daarnaast staat op de ponton een berging waarin onder meer de rioolpomp, de waterpomp en de cv-installatie zijn geplaatst. De ponton is verbonden met de woonboot door een lasverbinding.

In punt 8.1 van de (tussen)uitspraak stelt de Afdeling dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot van Bosscherweg 61 om de aanwezige ponton te behouden. De door appellanten genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van de ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken. De raad heeft daarom in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Bosscherweg 61 bij het kunnen behouden van de ponton.

## Aangepaste nadere motivering:

### Situatie

Het betreft een woonboot van de maximale maten en met een gedeeltelijke verdieping. Tussen woonboot en oever ligt een ponton met daarop terras en bijgebouw.

### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel de omvang van de aanwezige woonboten en de hoeveelheid bebouwing te verminderen. Door de toevoeging van de ponton wordt het totale bouwwerk zo omvangrijk dat deze qua maat en schaal niet meer past in dit open rivieren landschap. De ponton is daarnaast overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging.

Met betrekking tot de aangevoerde bezwaren van appellanten, zijnde:

- 1). De ponton aan de Bosscherweg 61 is nodig om de woonboot stabiel te houden;
- 2). De toegangsvoorziening rust op de ponton. Daarnaast staat op de ponton een berging waarin onder meer de rioolpomp, de waterpomp en de cv-installatie zijn geplaatst;
- 3). De ponton is verbonden met de woonboot door een lasverbinding, merken wij het volgende op.

Ad 1). Voor onze nadere motivering verwijzen wij u naar **Bijlage B** en specifieker naar het gestelde op pagina 5 onder ad 1 en pagina 6, 3<sup>e</sup> alinea van onze beslissing op bezwaar van 19 september 2018, verzonden 20 september 2018, kenmerk 18-0042BB. Hierin wordt het volgende vermeld:

### Pagina 5 ad 1:

DATUM  
19 september 2018

*Ten aanzien van de aangehaalde bezwaren*

#### **Ad 1.**

De feitelijke situatie in het water is ter plaatse niet gewijzigd zodat het geen probleem is dat het voornemen twee jaar geleden kenbaar is gemaakt. Met de gewijzigde wet- en regelgeving is rekening gehouden.

De aanlegsteiger maakt geen deel uit van de woning doch is een zelfstandig bouwwerk. De aanlegsteiger is niet ingericht of bestemd tot woonverblijf. De aanlegsteiger is daarnaast als zelfstandig bouwwerk toegevoegd. Op foto's van 2007 is geen aanlegsteiger te zien. Op foto's uit 2011 is de uitbreiding met een ponton/terras aan de waterzijde wel te zien. De woonboot/ ark kan derhalve functioneren zonder de betreffende aanlegsteiger.

### Pagina 6, 3e alinea:

DATUM  
19 september 2018

ook niet toegestaan zijn in het ontwerp- bestemmingsplan. In zoverre is er geen reden om de handhaving op te schorten tot vaststelling van het bestemmingsplan "Grensmaas 2018".

Wat betreft het al dan niet veilig kunnen verwijderen van de dekschuiten/ pontons e.d. tussen woonboot en oever merken wij het volgende op.

De dekschuiten en de pontons gelegen tussen de oever en de woonschepen/arken zijn alle op zichzelf staande stabiele drijvende bouwwerken/objecten. Ze zijn middels kabels en schroefverbinding aan elkaar gekoppeld. Dit zijn echter geen starre verbindingen. Daarmee is aangetoond dat beide afzonderlijk van elkaar kunnen functioneren en niet onlosmakelijk aan elkaar zijn verbonden. We zijn dan ook van mening dat de woonboot zonder de dekschuit stabiel en zonder gevaar ter plekke kan liggen.

Voor Bosscherweg 61 is in het kader van het handhavingsspoor geen hoger beroep ingesteld.

Ad 2). Indachtig het gestelde onder ad 1). is geconstateerd en geconcludeerd dat de voorzieningen zoals de rioolpomp, de waterpomp alsook de cv-installatie elders waren gesitueerd en dat de woonboot heeft gefunctioneerd voordat deze voorzieningen op het ponton waren aangebracht.

Ad 3). Op onderstaande foto's van de verbindingen tussen ponton en woonboot is duidelijk te zien dat het om schroefverbindingen gaat en niet om lasvoorzieningen.

Wij merken op dat in Bijlage J een kostenoverzicht (= bijlage 1) is gevoegd met betrekking tot geschatte kosten in verband met het verwijderen van de ponton / dekschuit. Bosscherweg 61 is niet opgenomen in dit overzicht. Uitgaande van de te verrichten handelingen schatten wij in dat de kosten voor het verwijderen van de ponton bij Bosscherweg 61 € 11.500,00 zijn (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW). Rekening houdend met de indexering voor 2020 en 2021 bedragen de kosten (= € 11.649,50 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en 21% BTW) geïndexeerd met 1,3% jaar 2020 en € 11.964,03 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en 21% BTW) geïndexeerd met 2,7% jaar 2021. Percentage indexatie bron CBS.

#### Bosscherweg 61:

Hier is geen sprake van lasverbindingen maar van schroef- en kabelverbindingen.



Op basis van vorenstaande zijn wij van mening dat het ruimtelijk belang van de raad zwaarder weegt dan het belang van appellant. Daarnaast zijn wij van mening dat de door ons ingeschatte kosten voor het verwijderen van de ponton / dekschuit en het realiseren van andere voorzieningen niet van dien aard zijn dat dit het ruimtelijk belang om een ligplaatszone te realiseren die past binnen het ruimtelijk beleid en streefbeeld van de gemeente, opzijzet.

Geconcludeerd wordt dan ook dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Bosscherweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Bosscherweg 61 bij het kunnen behouden van de ponton.

## **2. Woonboot Stuwweg 12**

In punt 9 van de (tussen)uitspraak worden de bezwaren van appellanten naar voren gebracht. Aangevoerd wordt dat de eerst bekende vergunning dateert van 11 februari 1993 en dat de huidige constructie omstreeks 2003 als één geheel is afgemeerd. De woonboot en ponton zijn bouwkundig op elkaar aangepast om ze strak tegen elkaar te kunnen leggen. Beide delen zijn daarbij onder meer met laspunten aan elkaar verbonden. Op de ponton staat de tank van de huisbrandolie en een berging waarin de technische voorzieningen, waaronder de groepenkast en waterpomp, zijn geplaatst. De dekschuit is ter plaatse volgens appellanten ook noodzakelijk vanwege de fluctuerende waterstand. Door de diepgang van de boot is om die reden 60 cm en de diepgang van de ponton is 25 cm. Vanwege de fluctuerende waterstand dient de ponton ook voor de stabiliteit van de toegangsvoorziening. Een veilige toegangsvoorziening is zonder dekschuit niet goed te realiseren. Met het verwijderen van de dekschuit zijn hoge kosten gemoeid. De door appellanten opgevraagde offertes wijzen op een bedrag van ongeveer €50.000,00.

In punt 9.1 van de (tussen)uitspraak stelt de Afdeling dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot van Stuwweg 12 om de aanwezige ponton te behouden.

De door appellanten genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van de ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken.

Gelet op de gestelde lang bestaande situatie, de bouwkundige samenhang tussen ponton en woonboot, de waterdiepte en de kosten van het aanpassen van de situatie, heeft de raad daarom in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de

Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 12 bij het kunnen behouden van de ponton.

### **Aangepaste nadere motivering:**

#### Situatie

Het betreft een woonboot van de maximale lengtemaat. Tussen woonboot en oever ligt een dekschuit met daarop terras en bijgebouwen. Die daarop geplaatst zijn als mogelijk alternatief voor de oeverbebouwing.

#### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel het aantal en de omvang van de aanwezige woonboten c.q. de hoeveelheid bebouwing te verminderen. Onder andere door alle woonfuncties op 1 woonboot en in 1 volume te concentreren. Door de maat en schaal van de dekschuit ontstaat het ruimtelijk effect van 2 boten op 1 ligplaats. De dekschuit is overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging.

Met betrekking tot de aangevoerde bezwaren van appellanten, zijnde:

- 1). De woonboot en ponton zijn bouwkundig op elkaar aangepast om ze strak tegen elkaar te kunnen leggen. Beide delen zijn daarbij onder meer met laspunten aan elkaar verbonden;
- 2). Op de ponton staat de tank van de huisbrandolie en een berging waarin de technische voorzieningen, waaronder de groepenkast en waterpomp, zijn geplaatst;
- 3). De dekschuit is ter plaatse volgens appellanten ook noodzakelijk vanwege de fluctuerende waterstand. Door de diepgang van de boot is om die reden 60 cm en de diepgang van de ponton is 25 cm. Vanwege de fluctuerende waterstand dient de ponton ook voor de stabiliteit van de toegangsvoorziening;
- 4). Een veilige toegangsvoorziening is zonder dekschuit niet goed te realiseren;
- 5). Met het verwijderen van de dekschuit zijn hoge kosten gemoeid. De door appellanten opgevraagde offertes wijzen op een bedrag van ongeveer €50.000,00, merken wij het volgende op.

Ad 1). Met betrekking tot de aangevoerde aspecten verwijzen wij naar **Bijlage I** en specifiek naar het gestelde op pagina 5, 3e alinea van onze aanvullende reactie van 4 september 2020, verzonden 7 september 2020, kenmerk 202002130/1/R2, 2020, inzake het hoger beroep dekschuit Stuwweg 12.

#### Pagina 5, 3e alinea:

DATUM  
4 september 2020

De veiligheid van de ligging van de woonboot wordt door gemachtigde afhankelijk gemaakt van de aanwezigheid van de dekschuit. Een woonboot is op zichzelf al gemaakt om zelfstandig op het water te liggen. Verder wordt door gemachtigde voorbijgegaan aan de mogelijkheid om een woonboot op gangbare wijzen, via bijvoorbeeld afhouders en staalbeugels/palen en beugels, op zijn plaats te houden. Dergelijke constructies bewegen mee met de waterstand. Wij zijn ons ervan bewust dat het realiseren van andere voorzieningen kosten met zich meebrengt. Dat was echter ook het geval geweest, indien in het verleden al voor dergelijke voorzieningen zou zijn gekozen. In feite hangen die kosten samen met c.q. zijn inherent aan het ter plaatse wonen op het water.

Een dekschuit is daarbij veel meer dan een "stabilisator". In strijd met het bestemmingsplan is in feite een flinke gebruiksruimte op het water toegevoegd. Dit leidt tot een totaal andere uitstraling van de locatie en, aangezien het in totaal om 24 liglocaties gaat, (in potentie) zelfs tot een totaal ander ruimtelijk beeld langs de Stuwweg. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening heeft de raad dit niet wenselijk geacht en vindt het college het niet wenselijk en ook niet nodig om van dit actuele raadsbeleid af te wijken. Dichterbij de oever plaatsen is bovendien niet noodzakelijk, aangezien de woonboot, afgaande op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), al binnen de ligplaatszoneringszone gelegen is.

## Stuwweg 12

Ook hier is geen sprake van een lasverbinding maar ook van schroef- en kabelverbindingen .



Uit bijgevoegde foto's blijkt dat er géén starre verbinding, middels laspunten, bestaat tussen de woonboot en de dekschuit.

Ad 2). In ons voornemen opleggen last onder dwangsom van 18 juli 2016, verzonden 18 juli 2016 kenmerk 16-1930TH-002 is kenbaar gemaakt, dat de dekschuit niet legaliseerbaar is op grond van het geldende bestemmingsplan Grensmaas en moet worden verwijderd.

In onze last onder bestuursdwang, met betrekking tot het opschonen van de oever, van 5 oktober 2016, verzonden 6 oktober 2016 kenmerk 16-1939TH-008, was dus al bekend dat de dekschuit moest worden verwijderd. Ondanks deze kennis van zaken zijn de te verwijderen oevervoorzieningen / installaties aangebracht op de te verwijderen dekschuit en niet meteen op de woonboot zelf.

Zie **Bijlagen C en D**.

Ad 3). Vanwege de fluctuerende waterstand is een flexibele (meebewegende) oeverbevestiging vereist. Zoals onder ad 1 al werd aangegeven heeft de woonboot enkele jaren zonder dekschuit gelegen en is hiermee aangetoond dat de dekschuit niet vereist is voor de stabiliteit.

Daarnaast verwijzen wij naar **Bijlage I** en specifiek naar het gestelde op pagina 5 3<sup>e</sup> alinea (zie onder ad 1).), waarbij ingegaan wordt op de veiligheid, de mogelijkheid om de woonboot op gangbare wijzen, via bijvoorbeeld afhouders en staalbeugels/palen en op zijn plaats te houden en die met de waterstand meebewegen.

Wij hebben ook aangegeven dat de woonboot reeds binnen de ligplaatszoning ligt en niet dichterbij de oever verplaatst hoeft te worden.

Ad 4). Zie het gestelde in **Bijlage F** en specifiek naar het gestelde op pagina 4 onder punt 7 (gevaarstelling en belangenafweging). Geconcludeerd kan worden dat een veilige toegangsvoorziening zonder dekschuit goed is te realiseren.

Pagina 4 onder punt 7:

6. Vergelijking met Stuwweg 60  
Al hiervoor en in onze eerder ingediende gronden hebben wij onderbouwd waarom Stuwweg 60 niet vergelijkbaar is met de onderhavige zeven locaties. Om niet in herhaling te vallen verwijzen wij daarnaar.

7. Gevaarzetting en belangenafweging  
Wij zien niet in waarom de onderhavige woonboten niet zonder naastgelegen dekschuiten zouden kunnen functioneren. Immers, niet alle woonboten kennen een naastgelegen dekschuit. Verder is via het bestemmingsplan ruimte geboden om voorzieningen te treffen om daarmee de woonboten stabiel te kunnen laten liggen. Daarbij is het niet per definitie noodzakelijk dat de woonboten dicht bij de oever worden verplaatst. Ook kan gekozen worden voor een langere loopbrug. Door gemachtigde wordt op pagina 9 van het beroepschrift ook gesproken over de bereikbaarheid via een brug. Bij een brug is specifiek sprake van een verbindend element tussen oever en woonboot. Onder voorwaarden is dat toegestaan. Een dekschuit is veel meer dan dat en dat is niet geoorloofd.

Wij realiseren ons dat de verwijdering van de dekschuiten kosten met zich meebrengen. Die kunnen, gezien uw vaste jurisprudentie, echter niet aan handhaving in de weg staan. De gemeente hecht veel belang aan het in overeenstemming brengen met het planologisch regime, of te wel het bestemmingsplan. Het traject dat hiertoe moet leiden loopt al de nodige jaren. In die periode is de begunstigingstermijn regelmatig verlengd. Betrokkenen hebben derhalve een periode van enkele jaren gehad om te anticiperen op de verwijdering van de dekschuiten. Daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat op diverse adressen wel aan de (voor)aanschrijving is voldaan.

Ad 5). Met betrekking tot het aspect kosten verwijzen wij naar **Bijlage J** en specifiek naar het gestelde op pagina 1 en 2 en het kostenoverzicht in bijlage 1 van ons aanvullend verweer van 27 september 2019, verzonden 30 september 2019, kenmerk ROE 18/2682 WET e.a., inzake het beroep diverse procedures Stuwweg. De kosten bedragen € 19,400,00 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW). Rekening houdend met de indexering voor 2020 en 2021 bedragen de kosten (= € 19.652,20 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en 21% BTW) geïndexeerd met 1,3% jaar 2020 en € 20.182,80 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en 21% BTW) geïndexeerd met 2,7% jaar 2021. Percentage indexatie bron CBS.

Op basis van vorenstaande zijn wij van mening dat het ruimtelijk belang van de raad zwaarder weegt dan het belang van appellant. Daarnaast zijn wij van mening dat de door ons ingeschatte kosten voor het verwijderen van de ponton / dekschuit en het realiseren van andere voorzieningen niet van dien aard zijn dat dit het ruimtelijk belang om een ligplaatszone te realiseren die past binnen het ruimtelijk beleid en streefbeeld van de gemeente, opzijzet.

Geconcludeerd wordt dan ook dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 12 bij het kunnen behouden van de ponton.

### 3. Woonboot Stuwweg 26

In punt 12 van de (tussen)uitspraak worden de bezwaren van appellanten naar voren gebracht. Aangevoerd wordt dat de woonboot bestaat uit 2 casco's, waarvoor in 1997 een vergunning van Rijkswaterstaat is verleend. De ponton is onder meer met lussen aan de woonboot verbonden. Op de ponton zijn een slaapkamer en een wasruimte met cv-ketel gebouwd.

In punt 12.1 van de (tussen)uitspraak stelt de Afdeling dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot van Stuwweg 26 om de aanwezige ponton te behouden.

De door appellanten genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van de ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken.

Gelet op de gestelde lang bestaande situatie, de bouwkundige samenhang en de aanwezigheid van een verblijfsruimte op de ponton heeft de raad in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 26 bij het kunnen behouden van de ponton.

#### Aangepaste nadere motivering:

##### Situatie

Het betreft een woonboot (ark) van relatief bescheiden maten. Tussen woonboot en oever ligt een dekschuit met daarop overdekt terras en 2 bijgebouwen.

##### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel aantal en omvang van de aanwezige woonboten en de hoeveelheid bebouwing te verminderen. Onder andere door alle woonfuncties op 1 woonboot en in 1 volume te concentreren. Door de maat en schaal van de dekschuit ontstaat het ruimtelijk effect van 2 boten op 1 ligplaats. De dekschuit is overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging, die qua maat en schaal het hoofdgebouw benadert.

Met betrekking tot de aangevoerde bezwaren door appellanten, zijnde:

1). De gestelde lang bestaande situatie;



- 2). De bouwkundige samenhang en;
- 3). De aanwezigheid van een verblijfsruimte op de ponton, merken wij het volgende op.

Ad 1). Er is sprake van een relatief lang bestaande illegale situatie, waarvoor een handhavingstraject is opgestart. Volgens vaste rechtspraak zijn wij in beginsel verplicht om handhavend op te treden tegen een overtreding van een wettelijk voorschrift (betreft bestemmingsplan Grensmaas, bestemming Grensmaas 1<sup>e</sup> herziening en bestemmingsplan Grensmaas 2018). Er zijn geen bijzondere omstandigheden die ons van het nemen van bestuursrechtelijke maatregelen moeten doen afzien.

Wij hechten aan voortzetting van handhaving aan de Stuwweg en Bosscherweg. Wat in 2014 begon met de actie Schoonschip moet onder meer via het verwijderen van de onderhavige pontons / dekschuiten leiden tot een ligplaatszone die past binnen het ruimtelijk beleid en streefbeeld van de gemeente. Dit betreft een groen gebied langs het water met een open karakter. Daarbinnen wordt gewoond op woonboten met de mogelijkheid om een bijboot van beperkte omvang naast de woonboot te leggen. Verder wordt de ligplaatszone onderdeel van een gebied waar wandelend of fietsend van de omgeving kan worden genoten.

Ad 2). Met betrekking tot deze aspecten verwijzen wij naar **Bijlage G** en specifiek naar het gestelde op pag. 6 onder ad 1 (status dekschuit) en ad 2 (gevolgen verwijdering dekschuit) van brief 9 juni 2020, verzonden 9 juni 2020 kenmerk 20-0073BB inzake nieuwe beslissing op bezwaar Stuwweg 26.

Pagina 6 onder 1 en ad 2:

DATUM  
9 juni 2020

#### *Ten aanzien van de aangehaalde bezwaren*

##### **Ad 1. Status dekschuit**

De dekschuit is geen woonboot. De dekschuit fungeert daarentegen primair als, niet noodzakelijke, toegangsvoorziening. Op de dekschuit bevinden zich twee kleinere bouwwerken. Volgens onze gegevens zijn deze in gebruik als bergruimte. Hier komen wij later nog op terug.

De woonboot kan zelfstandig functioneren zonder de aanwezigheid van de dekschuit. Weliswaar kan aan de dekschuit als terras een toegevoegde waarde worden toegedicht, doch niet kan worden gesteld dat zonder het terras de woonboot onbewoonbaar/onbruikbaar zou worden. Ter vergelijking: bij een appartement in een appartementencomplex is ook niet altijd een terras aanwezig, maar desondanks kan in een appartement goed worden gewoond. Bovendien is het niet ongebruikelijk en wellicht zelfs inherent aan wonen op een woonboot dat de woonruimte zich tot de woonboot beperkt.

##### **Ad 2. Gevolgen verwijdering dekschuit**

Het verwijderen van de dekschuit, welke gelegen is tussen woonboot en oever, kan, indien dit op juiste wijze gebeurt en er vervangende voorzieningen worden getroffen, zonder gevaar voor bewoners en bezoekers gebeuren. Technisch gezien kan de dekschuit dus worden verwijderd. Voor het realiseren van de balans (voor zover noodzakelijk gelet op de niet starre verbinding tussen woonboot en dekschuit) kunnen bijvoorbeeld glijpalen en/of afhouders worden geplaatst. In het kunnen realiseren van dergelijke ondersteunende voorzieningen is voorzien via het bestemmingsplan Grensmaas 2018. In dit verband is het relevant dat niet bij alle woonboten aan de Stuwweg een dekschuit of ponton aanwezig is. Blijkbaar volstaan ook andere voorzieningen.

De suggestie dat dekschuiten noodzakelijk zijn voor het plaatsen van verwarming/technische installaties, die kunnen wij niet volgen. Dat zou immers impliceren dat ledere woonboot vergezeld zou gaan van een dekschuit/ponton of vergelijkbare voorziening. Dat is niet het geval. Langs de Stuwweg bevinden zich ook woonboten zonder naastgelegen dekschuit/ponton, bijvoorbeeld op de nummers 10, 18, 20.

Ad 3) Met betrekking tot deze aspecten verwijzen wij naar **Bijlage G** en specifiek het gestelde op pag. 11 (onder aanvullende heroverweging in relatie tot uitspraak Rechtbank Limburg d.d. 21 februari

2020) van 9 juni 2020, verzonden 9 juni 2020 kenmerk 20-0073BB inzake nieuwe beslissing op bezwaar Stuwweg 26.

Pagina 11 onder aanvullende heroverweging in relatie tot uitspraak Rechtbank Limburg d.d. 21 februari 2020

Aanvullende heroverweging in relatie tot uitspraak rechtbank d.d. 21 februari 2020

Aan ons is door de rechtbank opgedragen een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen. In dat kader dienen wij te onderzoeken of ten tijde van het opleggen van de last onder dwangsom op de dekschuit sprake was van verblijf als hoofdfunctie.

Wij stellen voorop dat de rechtbank ons inziens een te ruime uitleg geeft aan de landelijke overgangsregeling voor drijvende objecten. Wij hebben daarom hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak van de rechtbank. Voor de onderbouwing van dat standpunt verwijzen wij naar onze schriftelijke onderbouwing van het hoger beroepschrift. Dit beroepschrift is bij deze beslissing op bezwaar gevoegd (zie bijlage 3). De daarin opgenomen beroepsgronden met onderbouwing maken tevens onderdeel uit van deze beslissing op bezwaar. Via deze beslissing voegen wij daaraan toe dat de rechtbank mede een te ruime uitleg geeft aan het begrip "hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf", indien dit mede wordt beoordeeld aan de hand van het Bouwbesluit. Op grond van het Bouwbesluit dient een bouwwerk te beschikken over een verblijfsgebied waarin de kenmerkende activiteiten in verblijfsruimten kunnen plaatsvinden. Indien een dekschuit niet beschikt over alle voor een woning relevante voorzieningen, zoals woonruimte, keuken, natte ruimte, slaapruijme, dan kan deze niet als zelfstandige woning functioneren. Uit de wetstoelichting bij de Wet verduidelijking voorschriften woonboten komt echter naar voren dat de landelijke overgangsregeling ziet op drijvende objecten die qua gebruik juist wel zelfstandig kunnen functioneren, zoals een woonboot of restaurant op het water.

Bovendien komen wij op grond van de bijgaande foto's tot de conclusie dat op de dekschuit geen sprake was van een verblijfsfunctie. De betreffende vijf foto's zijn bijgevoegd als bijlage 4. Deze foto's zijn genomen in 2014 ten tijde van de start van de handhavingsactie Schoonschip. Daarna zijn tot het moment van opleggen van de last onder dwangsom, namelijk op 2 mei 2018, volgens onze gegevens geen (noemenswaardige) wijzigingen qua gebruik van de dekschuit opgetreden. Tevens is nimmer aangetoond dat dit wel het geval zou zijn geweest. En al zou het gebruik van de gebouwtjes op de dekschuit qua gebruik tussentijds deels zijn gewijzigd naar verblijf, wat in beroep wel is aangevoerd maar niet is aangetoond, dan zou dat nog maar op een klein deel van de totale dekschuit betrekking hebben gehad. Met uitzondering van beide gebouwtjes op de dekschuit is het namelijk niet mogelijk om de dekschuit in te richten met bijvoorbeeld een slaapkamer. Met andere woorden, dan nog zou van verblijf als hoofdfunctie geen sprake kunnen zijn geweest. Bovendien voldoen de opbouwen qua bijvoorbeeld isolatie en ventilatie niet aan de eisen die het Bouwbesluit stelt aan een verblijfsruimte.

Stuwweg 26:

En ook hier is geen sprake van lasverbindingen, het betreft ook hier schroef- en kabelverbindingen.



Op basis van vorenstaande zijn wij van mening dat het ruimtelijk belang van de raad zwaarder weegt dan het belang van appelland. Daarnaast zijn wij van mening dat de door ons ingeschatte kosten, zijnde € 8.900.00 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW)\* voor het verwijderen van de ponton / dekschuit en het realiseren van andere voorzieningen niet van dien aard zijn dat dit het ruimtelijk belang om een ligplaatszone te realiseren die past binnen het ruimtelijk beleid en streefbeeld van de gemeente, opzijzet.

Geconcludeerd wordt dan ook dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 26 bij het kunnen behouden van de ponton.

\* geïndexeerd met 1,3% jaar 2020 € 9.015,70 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW) en geïndexeerd met 2,7% jaar 2021 € 9.259,12 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW). Percentage indexatie bron CBS.

#### **4. Woonboot Stuwweg 40**

In punt 14 van de (tussen)uitspraak worden de bezwaren van appellanten naar voren gebracht. Aangevoerd wordt dat de twee casco's van de woonboot aan de Stuwweg 40 tezamen de woonboot vormen. Op het binnenste casco zijn een woonkamer, keuken, slapkamer en badkamer gerealiseerd. Op het buitenste casco zijn een slaapkamer met badkamer en de technische ruimte gerealiseerd. Beide delen zijn aan elkaar gelast. Voor beide casco's is in 1999 een ligplaatsvergunning door Rijkswaterstaat verleend.

In punt 14.1 van de (tussen)uitspraak stelt de Afdeling dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot van Stuwweg 40 om de aanwezige ponton te behouden.

De door appellanten genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van de ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken.

Gelet op de gestelde lang bestaande situatie, de bouwkundige samenhang en de aanwezigheid van een verblijfsruimte op de ponton heeft de raad in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 40 bij het kunnen behouden van de ponton.

#### **Aangepaste nadere motivering:**

##### Situatie

Het betreft een woonboot van relatief bescheiden maten. In dit geval ligt de dekschuit met daarop terras en twee bijgebouwen niet aan de zijde van de oever, maar aan de zijde van het open water.

##### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel aantal en omvang van de aanwezige woonboten c.q. de hoeveelheid bebouwing te verminderen. Door de maat en schaal van de dekschuit ontstaat het ruimtelijk effect van 2 boten op 1 ligplaats. Door de toevoeging van de dekschuit met opbouwen wordt het totale bouwwerk in omvang verdubbeld. Door de positie van de opbouwen op de schuit wordt het doorzicht tussen de verschillende ligplaatsen sterk belemmerd. De dekschuit is overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging.

Met betrekking de door de appellanten ingediende bezwaren, zijnde:

- 1). de twee casco's van de woonboot aan de Stuwweg 40 tezamen de woonboot vormen. Op het binnenste casco zijn een woonkamer, keuken, slapkamer en badkamer gerealiseerd. Op het buitenste casco zijn een slaapkamer met badkamer en de technische ruimte gerealiseerd;
- 2). beide delen zijn aan elkaar gelast, merken wij het volgende op.

Ad 1). Met betrekking tot de aangevoerde aspecten verwijzen wij naar het gestelde in **Bijlage H** en specifiek op pagina 6 onder ad 1 (status dekschuit) en naar pagina 10 3e alinea vanaf regel 8 van 9 juni 2020, verzonden 9 juni 2020, kenmerk 20-0075BB, inzake nieuwe beslissing op bezwaar Stuwweg 40.

Pagina 6 onder ad 1:

DATUM  
9 juni 2020

### Ten aanzien van de aangehaalde bezwaren

#### Ad 1. Status dekschuit

De dekschuit is geen woonboot. De dekschuit fungeert daarentegen als, volgens het bestemmingsplan niet geoorloofde, logiesfunctie en als, niet noodzakelijke, toegangsvoorziening. De woonboot kan zelfstandig functioneren zonder de aanwezigheid van de dekschuit. Het is niet ongebruikelijk en wellicht zelfs inherent aan wonen op een woonboot dat de woonruimte zich tot de woonboot beperkt.

De dekschuit is een zelfstandig bouwwerk en is niet rechtstreeks betreedbaar vanuit de woonboot doch alleen via het terras. De dekschuit kan apart van de woonboot functioneren.

De woonboot kan derhalve zelfstandig functioneren zonder de aanwezigheid van de dekschuit. Dit blijkt ook uit het gegeven dat de woonboot en de dekschuit niet tegelijkertijd en in samenhang ter plaatse ligplaats hebben ingenomen. Uit een foto uit 1989 blijkt dat ter plaatse een woonboot met bijboot aan de waterzijde is gelegen. Op de foto uit 2007 is te zien dat er een opslagboot en twee plezierjachten aan de waterzijde zijn toegevoegd. Deze opslagboot aan de waterzijde is op enig moment vervangen door een dekschuit (te zien op de foto uit 2009). Ten slotte blijkt uit de foto uit 2011 dat op de dekschuit aan de waterzijde opbouwtes zijn gerealiseerd.

De rechtbank geeft mede een te ruime uitleg aan het begrip "hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf", indien dit wordt beoordeeld aan de hand van het Bouwbesluit in relatie tot de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Op grond van het Bouwbesluit dient een bouwwerk te beschikken over een verblijfsgebied waarin de kenmerkende activiteiten in verblijfsruimten kunnen plaatsvinden. Uit de wetstoelichting bij de Wet verduidelijking voorschriften woonboten komt naar voren dat de landelijke overgangsregeling op drijvende objecten ziet die zelfstandig kunnen worden gebruikt voor de functie waarvoor ze zijn bedoeld, zoals een woonboot of restaurant op het water. Met betrekking tot de onderhavige dekschuit concluderen wij dat hier geen keuken(blok) aanwezig is. Ook ontbreekt een woonkamer of vergelijkbare voorzieningen. Dit baseren wij op de bijgaande foto's uit 2014. Zelfstandig gebruik als woning is dus niet mogelijk. Daarbij is het van belang dat de dekschuit geen bouwkundig en functioneel onderdeel is van de woonboot. Voor het zelfstandige gebruik van de dekschuit kan dus geen aanspraak worden gemaakt op in de woonboot aanwezige voorzieningen. Dat geldt derhalve ook ten aanzien van het in de last onder dwangsom aangehaalde logiesgebruik. Al met al wordt de dekschuit niet beschermd door een omgevingsvergunning van rechtswege en is deze in strijd met het bestemmingsplan aanwezig. Ook het vorige bestemmingsplan stond de dekschuit niet toe.

#### Ad 2). Stuwweg 40:

Uit de historische luchtfoto's blijkt dat in de periode van 2007 tot 2009 de boot gelegen aan de waterzijde diende als vrachtschuit. In de periode van 2009 tot 2011 is deze boot verbouwd en zijn er twee afzonderlijke gebouwtjes gerealiseerd. De boot aan de oeverzijde heeft daarvoor dan feitelijk zelfstandig gefunctioneerd als woonboot.



Op basis van vorenstaande zijn wij van mening dat het ruimtelijk belang van de raad zwaarder weegt dan het belang van appellant. Daarnaast zijn wij van mening dat de door ons ingeschatte kosten (€ 600,00 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW)\* voor het verwijderen van de ponton / dekschuit en het realiseren van andere voorzieningen niet van dien aard zijn dat dit het ruimtelijk belang om een ligplaatszone te realiseren die past binnen het ruimtelijk beleid en streefbeeld van de gemeente, opzijzet.

Geconcludeerd wordt dan ook dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 40 bij het kunnen behouden van de ponton.

\* geïndexeerd met 1,3% jaar 2020 € 607,80 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW) en geïndexeerd met 2,7% jaar 2021 (info CBS) € 624,21 (exclusief algemene kosten en winst van 10% en exclusief 21% BTW). Percentage indexatie bron CBS.

### **C. Hieronder volgt het voorstel van het College van burgemeester en wethouders met betrekking tot de door de Afdeling gevraagde reactie ten aanzien van de overige gebreken.**

1. De Afdeling stelt vast dat op grond van artikel 13.1, aanhef en onder i, in samenhang met artikel 1.7, van de planregels onder meer parkeervoorzieningen voor auto's langs de Stuwweg mogen worden gerealiseerd. Op grond van het plan kunnen dus de in de zienswijzennota toegezegde 2 parkeerplaatsen per woonboot langs de Stuwweg worden aangelegd. Hiermee strookt niet de planregel in artikel 14.4.2, aanhef en onder a., op grond waarvan parkeren ten behoeve van bewoners dient plaats te vinden op een parkeerterrein ter hoogte van de Smeermaeserweg. Artikel 14.4.2, van de planregels is daarom in strijd met de rechtszekerheid vastgesteld. Zie punt 24.3 van de (tussen)uitspraak.

#### **Reactie:**

*Het beroep van appellanten had met name betrekking op de verplichting om te parkeren op het parkeerterrein aan de Smeermaeserweg. De parkeerplaatsen voor de bewoners kunnen in de zone langs de Stuwweg worden gerealiseerd. Artikel 14.4.2 van de planregels is verwijderd. De aanduiding 'parkeerterrein' is nu opgenomen in de bestemmingsomschrijving 14.1 omdat dit een bestaande voorziening is. De koppeling met parkeren voor de bewoners van de woonboten is komen te vervallen.*

2. Appellanten stellen dat in het plan ten onrechte de bevoegdheid aan het College van burgemeester en wethouders is toegekend om nadere eisen te stellen. Deze nadere eisen regelen volgens appellant geen ruimtelijk relevante aspecten. Verder hebben deze onderwerpen geen verband met de wel in het plan geregelde onderwerpen en zijn deze onvoldoende objectief begrensd aldus de appellanten. Tijdens de zitting is erkend dat artikel 14.3, van de planregels in strijd is met artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet ruimtelijke ordening is vastgesteld. Zie punt 26.3 van de (tussen)uitspraak.

#### **Reactie**

Geen reactie.

3. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad met de planregel 14.4.1, onder a van de planregels het toegelaten gebruik afhankelijk gemaakt van een nader afwegingsmoment door een ander bevoegd gezag (=Rijkswaterstaat) ter behartiging van andere belangen en moet deze planregel daarom in strijd met de rechtszekerheid worden geacht. Zie punt 29.1 van de (tussen)uitspraak.

#### **Reactie**

*De planregel zoals was opgenomen in artikel 14.4.1 onder a wordt geschrapt. Het afgeven van een ligplaatsvergunning is ter beoordeling van een ander bevoegd gezag en heeft geen ruimtelijke relevantie. Artikel 14.4.1 wordt als gevolg van het schrappen van sub a. vervangen. Artikel 14.4.1 wordt aangepast door de subs b tot en met l te wijzigen naar de subs a tot en met k.*

Lijst van wijzigingen:

Samengevat betekent bovenstaande dat de verbeelding van het bestemmingsplan Grensmaas 2018 niet. Wel wijzigen de planregels en plantoelichting van het bestemmingsplan Grensmaas 2018 als volgt:

Planregels

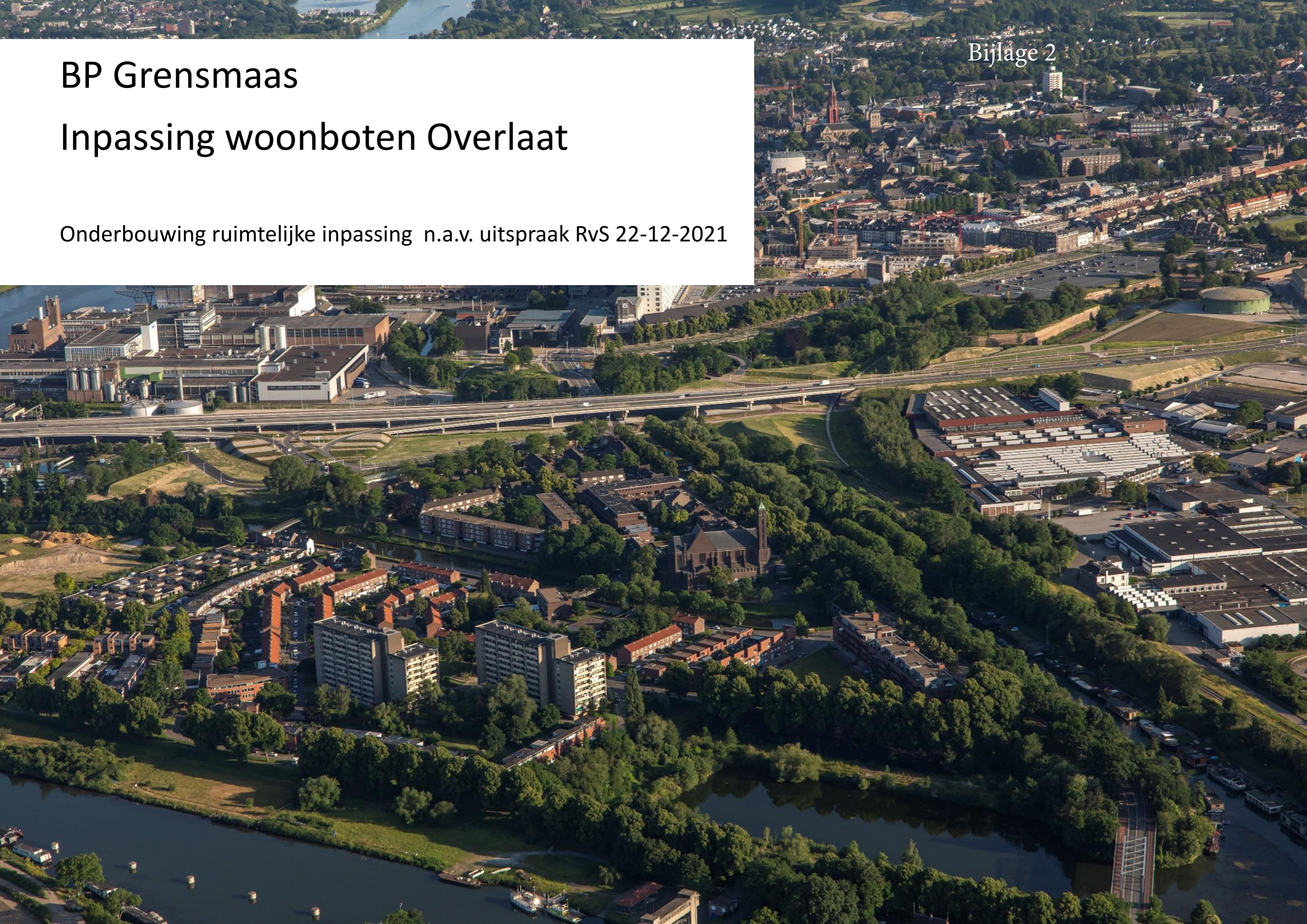
- artikel 14.4.1 onder a vervalt. Artikel 14.4.1 wordt aangepast door de subs b tot en met l te wijzigen naar de subs a tot en met k.
- artikel 14.4.2 vervalt.

Plantoelichting

- als bijlage 10 wordt de tussenuitspraak van de Raad van State, d.d. 22 december 2021 opgenomen.

# BP Grensmaas Inpassing woonboten Overlaet

Onderbouwing ruimtelijke inpassing n.a.v. uitspraak RvS 22-12-2021





Overlaat

Stuwweg

Zuid Willemsvaart

Middag



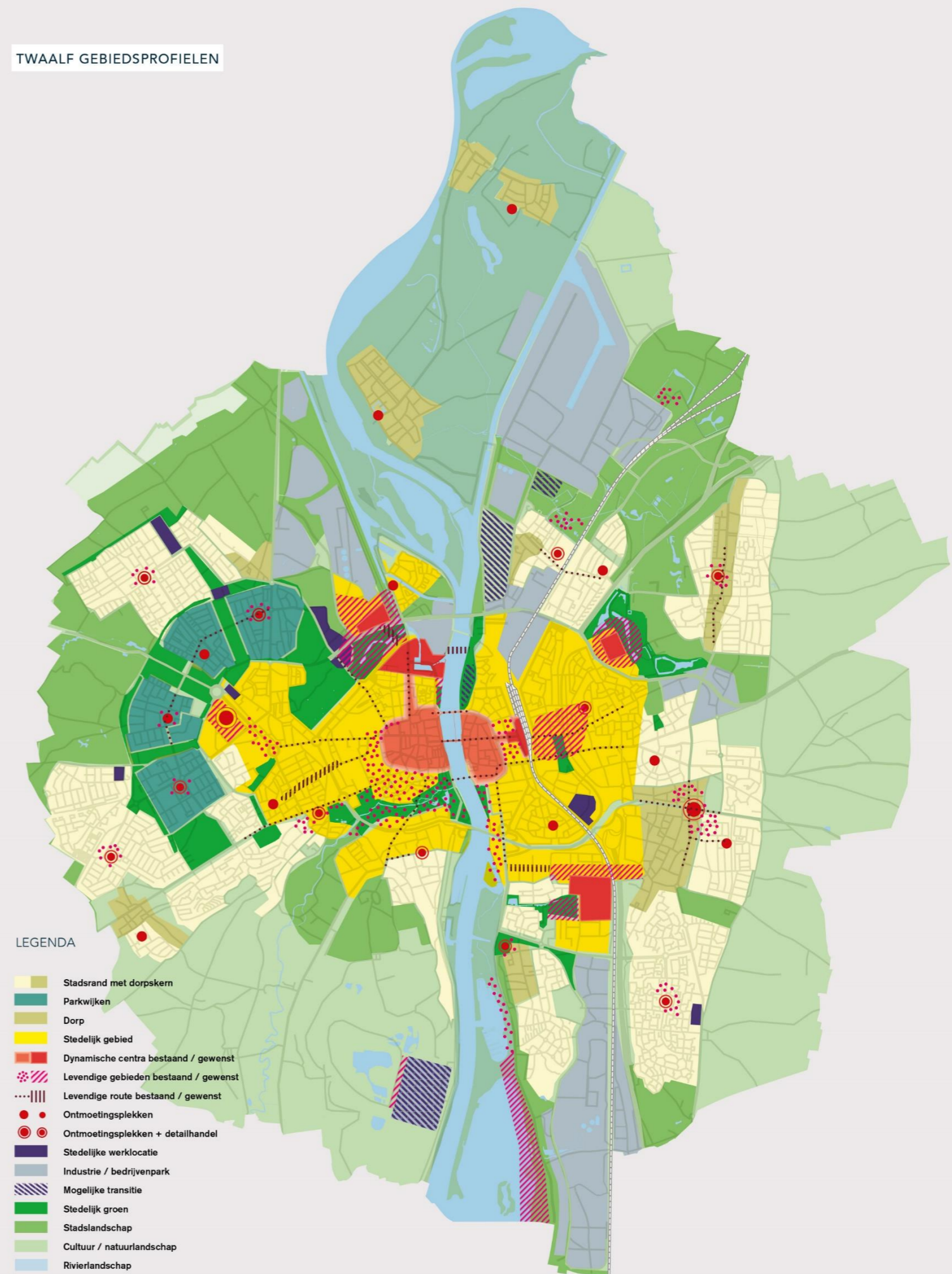
# Ruimtelijke kwaliteit in relatie tot eisen aan woonboten Grensmaas

# Gebiedsgericht beleid

## gebiedsprofielen

De eisen die in Maastricht worden gesteld aan bouwwerken worden sterk bepaald door de locatie en de daar aanwezige waarden. Op het niveau van de omgevingsvisie hanteert Maastricht daarom gebiedsprofielen.

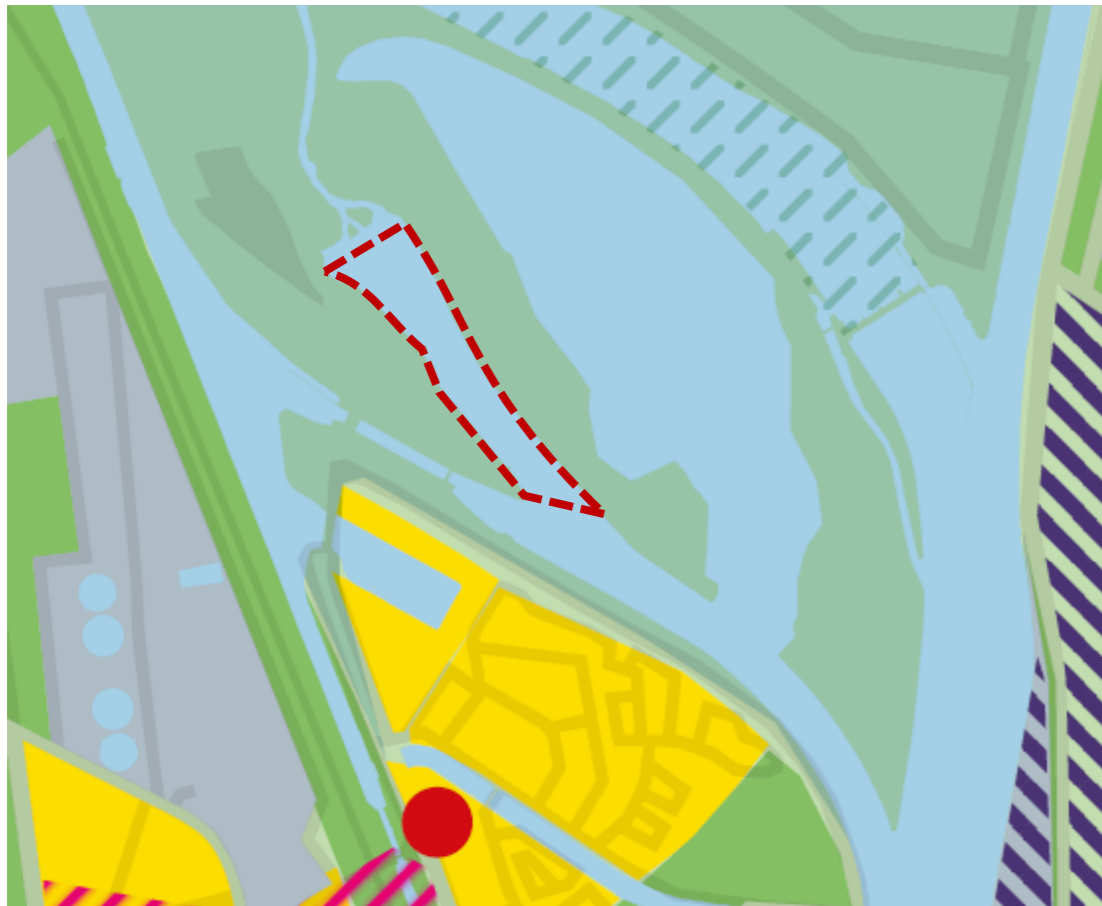
TWAALF GEBIEDSPROFIELEN



# Gebiedsgericht beleid

## gebiedsprofielen

De ligplaatsen voor woonschepen aan de Stuwweg liggen in het afvoerkanaal van de Maas en maken onderdeel uit van het rivierlandschap.



# Gebiedsgericht beleid

gebiedsprofielen

De Maas is één van de identiteitsdragers van de stad. De rivier is de doorgaande lijn in het hart van de stad, die verschillende sferen verbindt. Het water brengt het landelijk gebied Maastricht in en verandert geleidelijk van water met groene oevers in een stedelijke openbare ruimte met hoge kades. Langs de kades ligt een beperkt aantal schepen t.b.v beroepsvaart en recreatie.

Ten zuiden van de stad liggen de grotere recreatieve havens in de plassen ten oosten van de rivier.

In het noorden liggen er woonschepen langs de Stuwweg in het Afvoerkanaal (zijarm van de Maas) en er liggen woonschepen in de Zuidwillemsvaart.



# Gebiedsgericht beleid

ontwikkeling Grensmaas

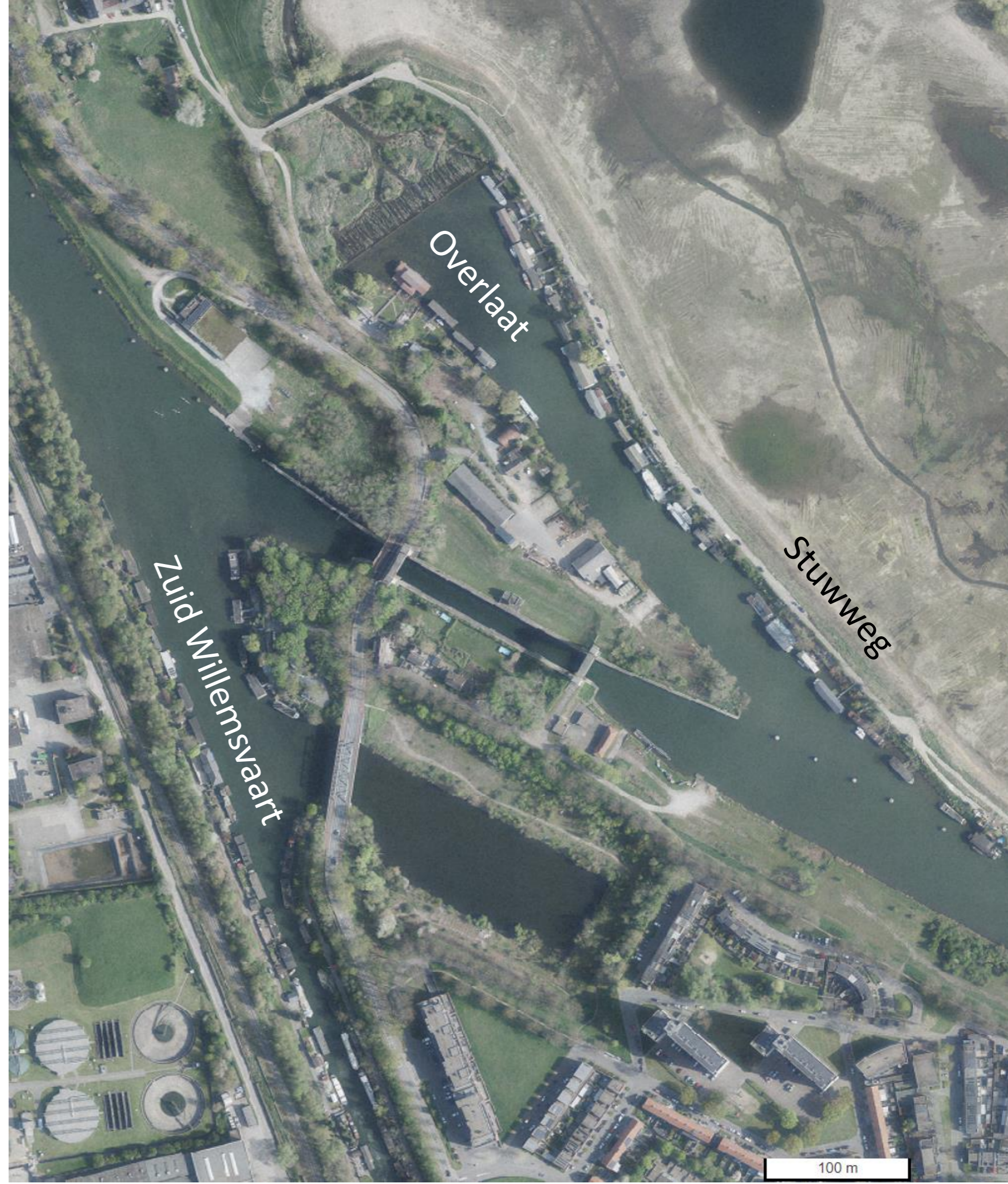
Door de realisatie van het project Grensmaas is het grensoverschrijdende rivierenpark Maasvallei ontstaan waarbij de landschappelijke waarden en de natuurwaarden ter plaatse sterk zijn toegenomen. Het streefbeeld voor dit gedeelte van de rivier is er daarom op gericht de belevingskwaliteit van de rivier te verbeteren. Hiertoe worden nieuwe recreatieve routes langs de rivier, maar ook tussen de buurten Borgharen en Boschpoort ontwikkeld. De Stuwweg wordt onderdeel van het recreatieve netwerk door het gebied. Dit is aanleiding geweest om zowel de aanwezige ligplaatsen voor woonschepen te legaliseren, als hoge eisen te stellen aan de ruimtelijke impact van de woonschepen op het landschap.



# Gebiedsgericht beleid

gebiedsprofielen

Anders dan bij de woonboten aan de Zuidwillemsvaart in het stedelijk gebied waar op de oevers erven/tuinen zijn toegestaan ten behoeve van de woonfunctie, is er in het rivierlandschap voor gekozen deze bij ontwikkeling van het park niet meer toe te staan. Op deze wijze blijven de oevers zowel openbaar als natuurlijk.



beoordeling

individuele locaties

# Objectgericht beleid

eisen woonboot in relatie tot omgeving

## *Basis uitgangspunten ruimtelijke kwaliteit*

*Van een gebouw of woonboot wordt verwacht dat het een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit van de openbare (stedelijke of landschappelijke) ruimte. Daarbij worden hogere eisen gesteld naarmate de openbare betekenis van het object of van de omgeving groter is.*

- Dit criterium beschrijft welstand in letterlijke zin: het object moet ‘passend zijn’. Dat betekent dat het niet alleen dienstbaar moet zijn aan zijn gebruikers, maar ook aan de omgeving waarin het zich bevindt. In ruil voor het gebruik van de ruimte, wordt verwacht dat het ook iets teruggeeft aan de omgeving.
- Maastricht is geen verzameling losse elementen, maar een samenhangend geheel. Boten en oevervoorzieningen zijn in de regel onderdeel van de openbare ruimte en moeten daarin een goede plek innemen. Van belang is bijvoorbeeld, dat een boot zich als zelfstandig afleesbaar object voegt in de omgeving en wat betreft maat en schaal op zijn plaats is. In dit verband wordt ook aandacht gevraagd voor de relatie tussen wal en water, waarvoor onder meer zichtlijnen en afstand tussen wal en schip van belang zijn.
- Een ontwerp moet passen in de stad en een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van zijn omgeving. Met andere woorden: het bestaansrecht ligt niet alleen in het eigen functioneren, maar ook in de betekenis die het object heeft in zijn stedelijke of landschappelijke omgeving.



# Objectgericht beleid

bestemmingsplan Grensmaas 2018

Ook de ruimtelijk impact van de bebouwing is middels het bestemmingsplan Grensmaas 2018 sterk beperkt. In functioneel opzicht is gekozen alleen wonen toe te staan, om de dynamiek in het gebied te beperken.

Er is een maximum aan het aantal ligplaatsen gesteld (30) en het aantal woonboten is beperkt tot 1 per ligplaats (zoals ook elders gebruikelijk is) om het aantal boten niet verder te laten groeien en de aanwezige waarden te beschermen. Bij elke woonboot is de ruimte voor aanlegvoorzieningen (steigers, etc) om dezelfde reden beperkt tot het hoognodige. En is ook slechts 1 bijboot toegestaan. Alles met als doel de beleving van de rivier en het landschap te optimaliseren, en de ruimtelijke impact van de bebouwing/woonboten te minimaliseren.

# Objectgericht beleid

bestemmingsplan Grensmaas 2018

Dit heeft ook geleid tot afstandseisen tussen de boten om doorzichten te garanderen. En maatvoeringseisen om de grootte van de woonschepen te beperken.

In verhouding tot vergelijkbare ruimtelijke plannen waarin ligplaatsen zijn opgenomen, zijn de maatvoeringseisen redelijk ruim gekozen; maximale lengte 27,5 m, maximale breedte 6,6 m, en maximale hoogte vanaf de waterlijn 6,6m. Met als doel de bij het wonen behorende functies (berging, buitenruimte, etc.) binnen de bouwmassa van de woonboot mogelijk te maken.

Door de bouwmogelijkheden te beperken tot 1 object c.q. woonboot is de mogelijkheid om te sturen op ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van de bebouwing toegenomen.

# Objectgericht beleid

## Bosscherweg 61

### Situatie

Het betreft een woonboot van de maximale maten en met een gedeeltelijke verdieping. Tussen woonboot en oever ligt een ponton met daarop terras en bijgebouw.

### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel de omvang van de aanwezige woonboten en de hoeveelheid bebouwing te verminderen.

Door de toevoeging van het ponton wordt het totale bouwwerk zo omvangrijk dat deze qua maat en schaal niet meer past in dit open rivieren landschap. Het ponton is daarnaast overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging.



# Objectgericht beleid

## Stuwweg 12

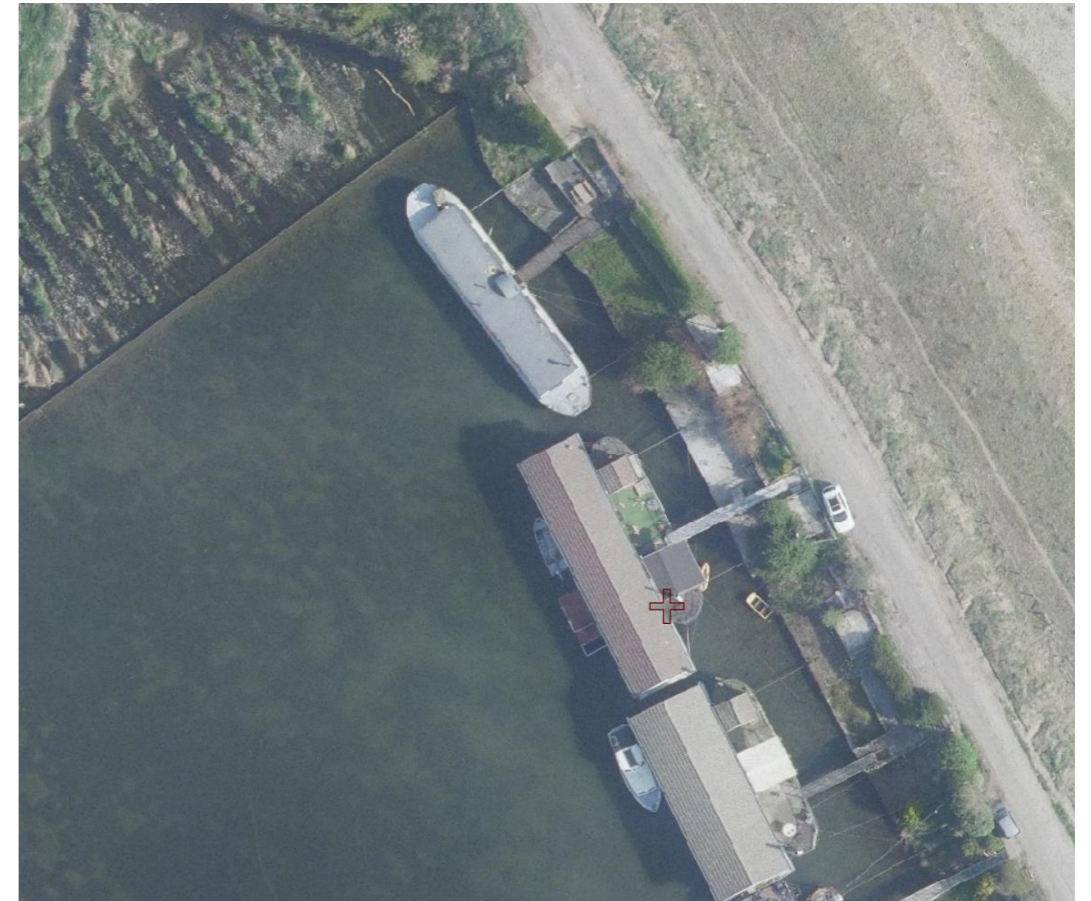
### Situatie

Het betreft een woonboot van de maximale lengte maat. Tussen woonboot en oever ligt een dekschuit met daarop terras en bijgebouwen. Die daarop geplaatst zijn als mogelijk alternatief voor oeverbebouwing.

### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel het aantal en de omvang van de aanwezige woonboten c.q. de hoeveelheid bebouwing te verminderen. Onder andere door alle woonfuncties op 1 woonboot en in 1 volume te concentreren.

Door de maat en schaal van de dekschuit ontstaat het ruimtelijke effect van twee boten op 1 ligplaats. De dekschuit is overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging.



# Objectgericht beleid

## Stuwweg 26

### Situatie

Het betreft een woonboot van relatief bescheiden maten. Tussen woonboot en oever ligt een dekschuit met daarop overdekt terras en 2 bijgebouwen.

### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel aantal en omvang van de aanwezige woonboten en de hoeveelheid bebouwing te verminderen. Onder andere door alle woonfuncties op 1 woonboot en in 1 volume te concentreren.

Door de maat en schaal van de dekschuit ontstaat het ruimtelijke effect van twee boten op 1 ligplaats. De dekschuit is overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging, die qua maat en schaal het hoofdgebouw benaderd.



Abbeelding 1: foto Stuwweg 26 d.d. 26 september 2018

# Objectgericht beleid

## Stuwweg 40

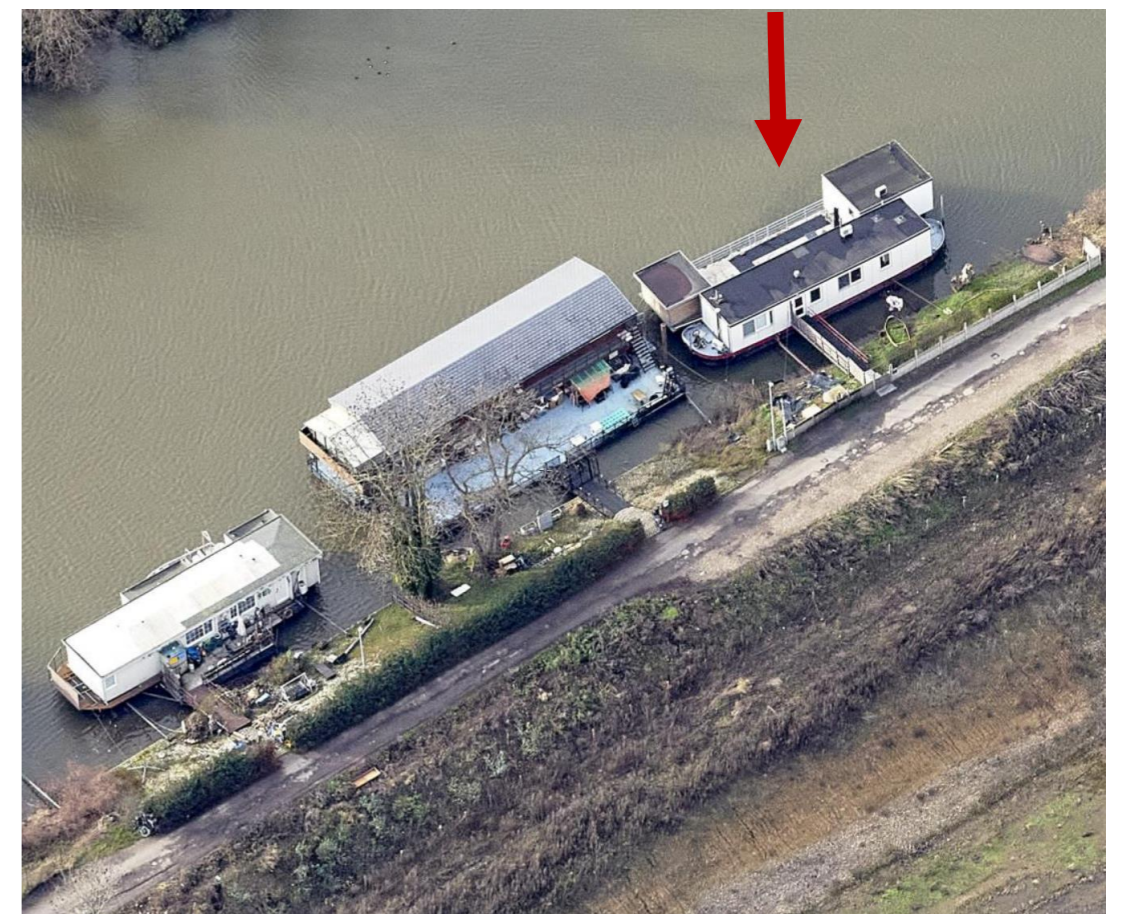
### Situatie

Het betreft een woonboot van relatief bescheiden maten. In dit geval ligt de dekschuit met daarop terras en twee bijgebouwen niet aan de zijde van de oever, maar aan de zijde van het open water.

### Beoordeling inpassing

Het bestemmingsplan heeft duidelijk tot doel aantal en omvang van de aanwezige woonboten c.q. de hoeveelheid bebouwing te verminderen.

Door de maat en schaal van de dekschuit ontstaat het ruimtelijke effect van twee boten op 1 ligplaats. Door de toevoeging van de dekschuit met opbouwen wordt het totale bouwwerk in omvang verdubbeld. Door de positie van de opbouwen op de schuit wordt het doorzicht tussen de verschillende ligplaatsen sterk belemmerd. De dekschuit is overduidelijk een zelfstandige en losse toevoeging.



# BIJLAGE onderbouwing

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

## Omgevingsvisie stedelijke opgaven vertaald naar locaties

Omgevingsvisie = juiste functie op de juiste plek

- Gebiedsdifferentiatie; opgave en doelen per (type) wijk of buurt
- Verdeling programma over de stad (verdichten, saldo 0, verdunnen)
- Differentiatie woonmilieu's (gemengd/dynamisch, gebundeld, mono-functioneel)
- *kwalitatief/maatschappelijke behoeften zoals diversiteit, inclusiviteit, balans in inkomen, opleiding, gemiddelde draagkracht etc (voorkoming sociaal/economisch zwakke gebieden)*

Leidt tot formulering van:

- Algemene principes omgevingsvisie
- Gebiedsgerichte principes
- Gebiedsgerichte vuistregels veel voorkomende gevallen



# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

## groen en natuurgebied

### Rivierlandschap

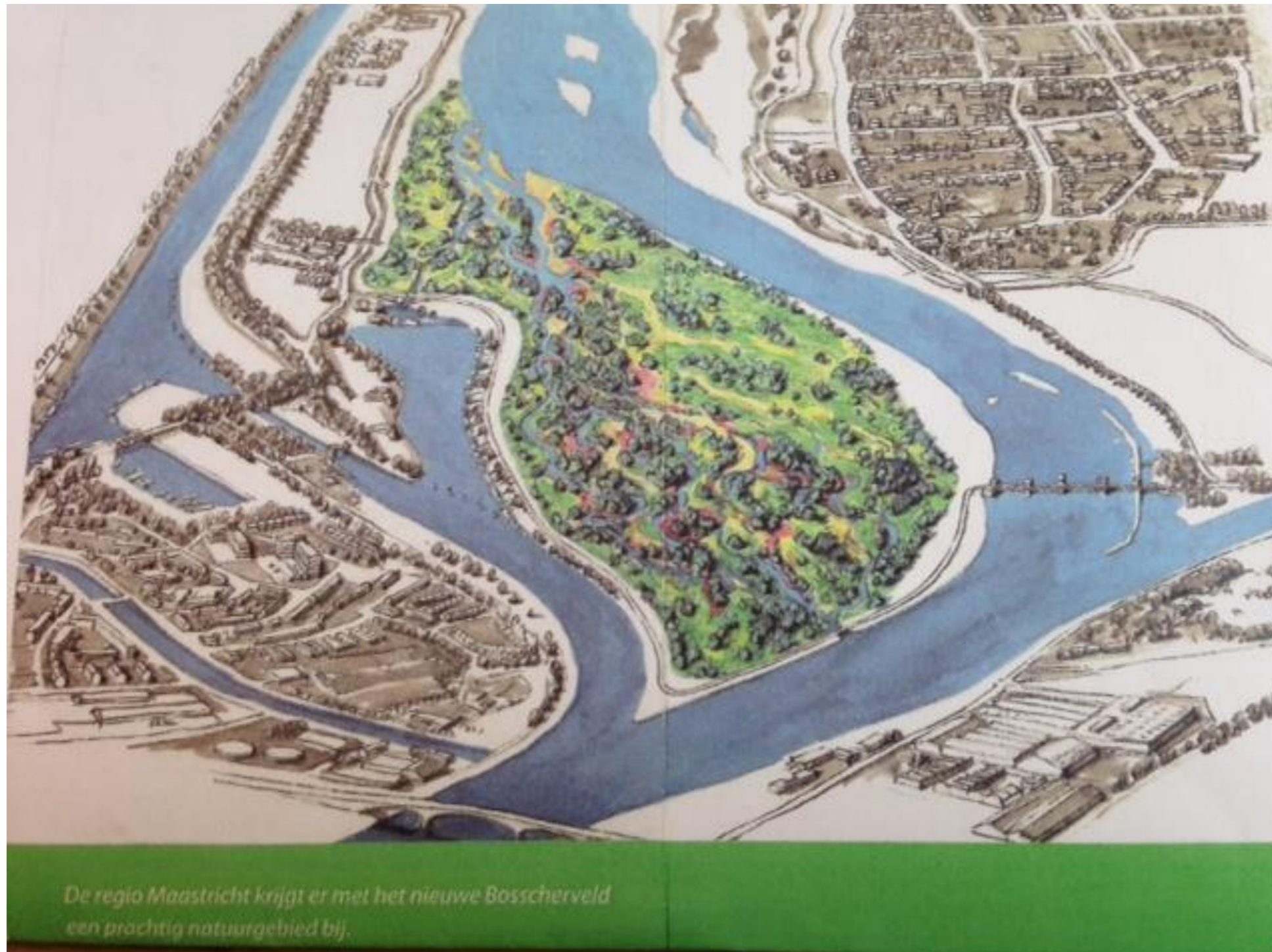
Dit is de Maas en het aangrenzende winterbed, waarin vanuit de Waterwet allerlei beperkingen gelden voor bouwen en andere activiteiten. Het beleid is gericht op natuurontwikkeling en, waar dat kan, het stimuleren van recreatief (mede)gebruik. Initiatieven zijn slechts mogelijk als ze een bijdrage leveren aan de waterafvoer en/of wateropslag. Levendigheid is met name gewenst aan de zuidoostelijke maasoever.

- vasthouden aan het principe ‘compacte stad in een weids landschap’, dus in principe geen nieuwbouw in groen- en natuurgebieden;
- geen verdere intensivering en schaalvergroting
- van het agrarisch grondgebruik;
- recreatief gebruik stimuleren voor wandelaars en fietsers;
- beschermen van natuurwaarden en bevorderen

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

## **Wat is toekomstperspectief omgeving.**

- In het kader van het plan voor het grensmaas gebied zijn door bureau Stroming inrichtingstekeningen (artist impressions) gemaakt van de eindsituatie van de diverse deelgebieden en ook van eiland Bosscherveld (dus na het gereedkomen van de ontgrondingen. Dit is geen juridisch bindende kaart).



*De regio Maastricht krijgt er met het nieuwe Bosscherveld een prachtig natuurgebied bij.*

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

## **Wat is toekomstperspectief omgeving.**

Uitgangspunten Project Grensmaas t.a.v. eiland Boschpoort/Bosscherveld

- Na het gereedkomen van de ontgronding en dus ook na het verwijderen van de aangebrachte grondwallen ontstaat er een eiland met vrij natte natuur dat de watervoerende functie van de overlaat gaat overnemen. De openbare weg naar de stuw wordt dan weer hersteld. Het natuurgebied maakt deel uit van de 1100 ha natuur die in het Maasdal als gevolg van het Grensmaasproject tot stand zal komen. Een natuurbeherende instantie (Staatsbosbeheer/Limburgslandschap) zal het gebied als natuurgebied gaan beheren.
- Het gebied zal openbaar toegankelijk worden. In de nabijheid van hoeve de ploeg aan de Oude Smeermaaserweg is een startpunt van wandelroutes over en rondom het eiland gepland.
- Er vindt momenteel onderzoek plaats naar het realiseren van een langzaamverkeersverbinding richting Borgharen over de Maas nabij de stuw. Rondom de zomer van dit jaar moet duidelijk worden of zo'n oversteek (financieel, technisch en juridisch) haalbaar is. Omgevingsvergunning en ruimtelijke onderbouwing liggen op dit moment ter toetsing bij gemeente voor.

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

## toelichting

### Water (art. 14)

Deze bestemming is toegekend aan gronden die zijn bestemd voor de natuurlijke afvloeiing en berging van water. Op deze gronden mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht ten dienste van de bestemming. Naast deze reguliere waterfuncties zijn ook waterhuishoudkundige functies (keersluis, sluis, stuw en een zoekgebied passeervak) en verkeerstechnische functies (parkeerterreinen) geregeld. Ter plaatse van de nieuwe brug bij Itteren is een specifieke aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer ‘tijdelijk fiets- en voetpad’ opgenomen.

Binnen deze bestemming is tevens de woonbotenregeling opgenomen. De ligging en het aantal woonboten is op de verbeelding door middel van de aanduiding ‘specifieke vorm van wonen - woonbotenligplaats’ met een bijbeborend aantal woonboten vermeld. Tevens is een regeling opgenomen voor bijboten en voor de toegangsvoorzieningen. De minimale afstand tussen de boten is opgenomen uit veiligheidsoverwegingen en in verband met de transparantie van het gebied. Een dergelijke bepaling is ook opgenomen in de woonbotenregeling van Jaagpad West en -Oost. Aan de Stuwweg is een ligplaats voor 24 woonboten voorzien binnen de aangegeven strook.

In de planregels is een maximummaat voor woonboten opgenomen van 27,5 meter. Het hanteren van een maximummaat zorgt ervoor dat er een rem zit op het vestigen van te grote woonboten. Er zijn op dit moment drie woonboten die de maximale lengte van 27,5 meter overschrijden. Voor deze woonboten is een overgangsregeling in het bestemmingsplan opgenomen (bijlage 3 van de regels), inhoudende dat continuering is toegestaan, maar dat bij vervanging de nieuwe maten van het bestemmingsplan moeten worden gehanteerd. Eenzelfde benadering is ook gekozen voor de bepaling van de maximale breedte van de woonboten. De opgenomen maximale breedte van 6,6 meter wordt in zes gevallen overschreden. Voor deze overschrijdingen geldt dezelfde objectgebonden overgangsregeling (bijlage 3 van de regels) inhoudende dat continuering is toegestaan, maar dat bij vervanging de nieuwe maten van het bestemmingsplan moeten worden gehanteerd. Het aantal woonboten dat onder het overgangsrecht valt bedraagt in totaal zeven, daar sommige boten zowel qua lengte als in de breedte niet voldoen.

Ten behoeve van een tijdelijk toegestane dekschuit aan de Stuwweg 14 is een specifieke aanduiding ‘specifieke vorm van water ‘tijdelijk toegestane dekschuit’ opgenomen. Ten behoeve van de dekschuit ter plaatse van de Stuwweg 42 is de aanduiding ‘specifiek vorm van water - toegestane dekschuit’ opgenomen.

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

## Bouwregels 14.2

### 14.2.1 Gebouwen

- Op of in de voor 'Water' aangewezen gronden mogen geen gebouwen worden opgericht;
- in afwijking van het bepaalde onder a. mogen ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - woonbotenligplaats (sw-wbl)' woonboten worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:
  - het maximaal aantal toegestane woonboten bedraagt niet meer dan ter plaatse op de verbeelding middels de aanduiding 'maximaal aantal woonboten' is aangegeven;
  - bij elke woonboot mag maximaal één bijboot aanwezig zijn, waarvan de breedte niet meer mag bedragen dan 2,5 m. en de lengte niet meer mag bedragen dan 5 m.;
  - de maximale lengte van een woonboot bedraagt 27,5 m.;
  - de maximale breedte van een woonboot bedraagt 6,6 m.;
  - de maximale bouwhoogte van een woonboot bedraagt 6,6 m.;
  - de afstand tussen twee woonboten bedraagt minimaal 5 m.;
  - per woonboot mag maximaal één toegangsvoorziening worden gerealiseerd vanaf de oever met een breedte van maximaal 1,5 m.

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

## Bouwregels 14.2

### 14.2.1 Gebouwen

- Op of in de voor 'Water' aangewezen gronden mogen geen gebouwen worden opgericht;
- in afwijking van het bepaalde onder a. mogen ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - woonbotenligplaats (sw-wbl)' woonboten worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:
  - het maximaal aantal toegestane woonboten bedraagt niet meer dan ter plaatse op de verbeelding middels de aanduiding 'maximaal aantal woonboten' is aangegeven;
  - bij elke woonboot mag maximaal één bijboot aanwezig zijn, waarvan de breedte niet meer mag bedragen dan 2,5 m. en de lengte niet meer mag bedragen dan 5 m.;
  - de maximale lengte van een woonboot bedraagt 27,5 m.;
  - de maximale breedte van een woonboot bedraagt 6,6 m.;
  - de maximale bouwhoogte van een woonboot bedraagt 6,6 m.;
  - de afstand tussen twee woonboten bedraagt minimaal 5 m.;
  - per woonboot mag maximaal één toegangsvoorziening worden gerealiseerd vanaf de oever met een breedte van maximaal 1,5 m.

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

## Bouwregels 14.2

### 14.2.3 Objectgebonden overgangsrecht bestaande woonboten

Objectgebonden overgangsrecht is van toepassing op de bestaande woonboten die groter zijn dan de maximaal toegestane maatvoering, zoals opgenomen in de lijst in bijlage 3 bij deze regels. Hiervoor gelden de volgende bepalingen:

- ten aanzien van de maximaal toegestane lengte, breedte en bouwhoogte en afstand tussen twee woonboten, zoals aangegeven in [artikel 14 lid 2.1 sub b](#) onder de subs 3 t/m 6, geldt dat de bestaande lengte, breedte, bouwhoogte van deze woonboten als de maximaal toegestane lengte, breedte en bouwhoogte worden aangemerkt en dat de bestaande afstand tussen twee woonboten, indien kleiner dan 5 meter, als minimale afstand wordt aangemerkt;
- bij vervanging van de woonboot dient de maatvoering zoals aangegeven in [artikel 14 lid 2.1 sub b](#) onder de subs 3 t/m 6 te worden aangehouden.

# WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

## 14.4.1 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

...

- het vastleggen van drijvende bouwwerken of voorwerpen, dekschuiten, pontons en soortgelijke vaartuigen / objecten, anders dan de op basis van dit artikel toegestane woonboten en bijboten;

...

- het gebruik van bijboten voor wonen;
- het gebruik van woonboten of bijboten voor bed & breakfast;
- het gebruik van woonboten of bijboten voor aan-huis-verbonden beroep;
- het gebruik van woonboten of bijboten voor aan-huis-verbonden bedrijf;
- het gebruik van woonboten of bijboten voor overige vormen van bedrijvigheid;
- parkeren op de woonboot of de bijboot;
- het storten of opslaan van puin of afvalstoffen;
- het gebruik als seksinrichting;
- het gebruik van woonboten of bijboten voor andere functies dan hier genoemd.



# WELKE WIJZE – Objektgericht beleid

## **Algemene ruimtelijke uitgangspunten**

verweerschrift

### **Afsluitend**

Zoals wij al vaker hebben benadrukt, hechten wij aan voortzetting van handhaving aan de Stuwweg. Wat in 2014 begon met de actie Schoon schip moet onder meer via het verwijderen van de onderhavige dekschuiten leiden tot een ligplaatszone die past binnen het ruimtelijk beleid en streefbeeld van de gemeente. Dit betreft een gebied met water, groen en met een zekere openheid. Daarbinnen wordt gewoond op woonboten met de mogelijkheid om een bijboot van beperkte omvang naast de woonboot te leggen. Verder is/wordt de ligplaatszone onderdeel van een gebied waar wandelend of fietsend van de omgeving kan worden genoten.

