

## Bijlage 2 behorend bij raadsvoorstel “Vaststellen van het bestemmingsplan Grensmaas 2018.”

Volgno.: 2018.

**ZIENSWIJZENRAPPORT** ten behoeve van de ingekomen zienswijzen betreffende het ontwerp van het bestemmingsplan ‘Grensmaas 2018’

---

Tegen het ontwerpbestemmingsplan ‘Grensmaas 2018’ zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. [REDACTED], gedateerd 8 augustus 2018; ingekomen 2 augustus 2018, kenmerk 2018.24856 en 2018.24857, hierna te noemen reclamant 1;
2. Janssen Daemen Vastgoed Support, [REDACTED], Middelweg 25c, 6191 NC Beek, gedateerd 8 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, kenmerk 2018.24980 en 2018.24981, hierna te noemen reclamant 2;
3. Rijkswaterstaat, Postbus 2232, 3500 GE Utrecht, gedateerd 3 augustus 2018, ingekomen 6 augustus 2018, kenmerk 2018.24548, hierna te noemen reclamant 3;
4. [REDACTED], gedateerd 2 augustus 2018, ingekomen 3 augustus 2018, kenmerk 2018.24539 en 2018.24542, hierna te noemen reclamant 4.
5. [REDACTED], gedateerd 9 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, kenmerk 2018.24966 en 2018.24967, hierna te noemen reclamant 5;
6. Mr. R.P.H. Sangers van Wyck Advocaten, [REDACTED], Postbus 3017, 6202 NA Maastricht, gedateerd 9 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, kenmerk 2018.25121 en 2018.25125, hierna te noemen reclamant 6;
7. Mevrouw E.C. Koning van Zaanen & Koning Juridisch Advies, [REDACTED], [REDACTED], p/a Ommoordseweg 1, 3056 JN Rotterdam, gedateerd 9 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, kenmerk 2018.25112, 2018.25114, 2018.25199 en 2018.25201, hierna te noemen reclamant 7.

## **1. Ten aanzien van de ontvankelijkheid van reclamanten**

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Grensmaas 2018' heeft met ingang van 29 juni 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder zijn zienswijze tegen het ontwerp naar keuze schriftelijk of mondeling aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken. Er zijn alleen schriftelijke zienswijzen ingediend.

De openbare kennisgeving over de terinzagelegging van het ontwerpplan heeft plaatsgevonden overeenkomstig de eisen die de wet daaraan - in artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht - stelt. Naast het plaatsen van de elektronische kennisgeving op de website van de gemeente Maastricht is de kennisgeving op 28 juni 2018 gepubliceerd in zowel de Staatscourant als het plaatselijke huis-aan-huisblad (=weekblad) VIALimburg editie Maastricht / Meerssen onder de rubriek Thuis in Maastricht.

In de kennisgeving is aangegeven, dat de termijn van de terinzagelegging op vrijdag 29 juni 2018 een aanvang zou nemen. De termijn van de terinzagelegging eindigde derhalve op 10 augustus 2018. De zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 7 zijn binnen deze termijn ingediend. De zienswijzen dienen ingevolge artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht voorzien te zijn van naam, adres, dagtekening, handtekening en motivering. Dit is het geval.

Zienswijze 1 is gericht aan het College van burgemeester en wethouders en gelet op de doorzendplicht, als bedoeld in artikel 2:3 Algemene wet bestuursrecht, is deze zienswijze doorgezonden naar de gemeenteraad.

Bij de zienswijzen 2 en 7 zijn machtigingen overgelegd.

De zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 7 zijn ontvankelijke zienswijzen.

## **2. Overwegingen ten aanzien van de inhoud van de zienswijzen.**

Voordat er inhoudelijk wordt ingegaan op de zienswijzen merken wij op dat met betrekking tot de vervangende regeling voor de woonboten aan de Stuwweg / Bosscherweg respectievelijk de aanleg van de riolering, het opknappen van en de aanleg van parkeerplaatsen aan de Stuwweg specifiek is gecommuniceerd met de woonbootbewoners. Dit middels het toe laten komen van brieven (22 maart, 26 april, 7 juni en 13 juli 2018) en het houden van de zgn. "keukentafelgesprekken" (20, 21 en 27 juni 2018) bij de bewoners thuis. De zgn. "keukentafelgesprekken" hebben plaatsgevonden, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.

Geconstateerd wordt dat de navolgende thema's meerdere malen aan de orde komen in de ingediende zienswijzen. Dit zijn op hoofdlijnen de nieuwe regeling ten aanzien van de woonboten aan de Stuwweg / Bosscherweg met dien verstande dat de bewoners o.a. meer parkeerplaatsen willen, de bestaande pontons / vlonders / dekschuiten en andere vaartuigen / drijvende objecten geregeld willen zien.

Daarnaast zijn er zienswijzen ingediend die betrekking hebben op o.a. het alsnog bestemmen van gronden tot een landgoed, het planologisch inpassen van een fauna uittreedplaats, de bouwhoogtes van waterstaatswerken respectievelijk zolder, het laten vervallen van diverse planregels zoals de aan-uit- en bijgebouwenregeling en het laten vervallen van de regeling voor de camperplaats en horeca.

4 Van de 7 zienswijzen hebben betrekking op de nieuwe regeling voor de aan de Stuwweg en Bosscherweg gelegen woonboten. Wij zijn al geruime tijd bezig met de herinrichting van het gebied waar de woonboten zijn gelegen. Dit met het doel om hier een goed woon- en leefklimaat te realiseren. Dit heeft o.a. betrekking op het bebouwingsvrij maken van de oever in overleg met de eigenaar / beheerder (Rijkswaterstaat / Rijksvastgoed) van deze gronden, het verwijderen van drijvende objecten, het herinrichten van de Stuwweg middels een nieuwe weg, waarbij tevens parkeerplaatsen worden ingepast en het aansluiten van de woonboten op de riolering.

Met betrekking tot het verwijderen van drijvende objecten merken wij nog op, dat wij hierover op 19 september 2018 een besluit hebben genomen. Bij de zienswijzen van reclamant 1 (onderdeel 2) en reclamant 7 (inleiding) zijn wij hier nader op ingegaan.

In relatie tot vorenstaande lijkt het ons gepast om in het kader van een zorgvuldige bestuurlijke afweging uitgebreid in te gaan op de aspecten van de huidige woonbotenregeling op grond van het bestemmingsplan Grensmaas respectievelijk Grensmaas herziening 2007 en de aangepaste woonbotenregeling in het bestemmingsplan Grensmaas 2018, de betekenis van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten, handhaving en te treffen voorzieningen, zoals de herinrichting van de Stuwweg en de aanleg van de riolering. Hiermee willen wij uw Raad informeren over de planologisch juridische veranderingen.

## **2.1. Woonbotenregeling en regeling ten aanzien van de oever op grond van het bestemmingsplan Grensmaas respectievelijk Grensmaas herziening 2007 en de Woonbotenregeling en regeling ten aanzien van de oever op grond van het nieuwe bestemmingsplan Grensmaas 2018**

Het bestemmingsplan Grensmaas is door de raad vastgesteld op 27 juni 2006, is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 19 december 2006 en is sinds 17 april 2007 onherroepelijk. Aansluitend is er een herziening van het bestemmingsplan Grensmaas in procedure gebracht. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad op 18 september 2007, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 18 december 2007 en onherroepelijk sinds 13 maart 2008. In beide bestemmingsplannen zijn regelingen opgenomen met betrekking tot de woonboten respectievelijk de oevers aan de Stuwweg en Bosscherweg.

### **2.1.1. Regeling woonboten bestemmingsplan Grensmaas**

Samengevat wordt het volgende gesteld:

- de gronden waar de woonboten zijn gelegen, hebben de hoofdbestemming "Water" (artikel 9 van de planregels) en de dubbelbestemming "Stroomvoerend rivierbed" (artikel 25 van de planregels);
- ingevolge de bestemming "Water" mogen de gronden met deze bestemming gebruikt worden voor o.a. woonboten, waarvan de lengte per woonboot maximaal 20,00 meter, de breedte maximaal 4,00 meter en de hoogte maximaal 9,00 meter mag bedragen";
- blijkens een op 28 juni 2016 verrichtte inventarisatie van de liggende woonboten (met ligplaatsvergunning van Rijkswaterstaat) blijkt dat van de 30 geïnventariseerde woonboten er 25 niet voldoen aan de hiervoren genoemde maten van de aangegeven regeling;
- ingevolge de bestemming "Stroomvoerend rivierbed" mogen op deze gronden uitsluitend ten behoeve van riviergebonden activiteiten en ter bescherming van solitaire bebouwing worden gebouwd mits de andere aan deze gronden gegeven bestemmingen dit toelaten en Gedeputeerde Staten, op grond van advies hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, een verklaring van geen bezwaar afgeven. Tevens moet worden voldaan aan diverse voorwaarden.

### **2.1.2. Regeling bijboten bestemmingsplan Grensmaas**

- in het bestemmingsplan Grensmaas zijn alleen de woonboten geregeld. Over bijboten (en andere vaartuigen / drijvende objecten zoals pontons, vlonders, dekschuiten e.d.) is planologisch niets opgenomen c.q. is geen regeling opgenomen. Ze zijn derhalve niet toegestaan.

### **2.1.3. Regeling oever bestemmingsplan Grensmaas**

Samengevat wordt het volgende gesteld:

- de oevers nabij de woonboten hebben de hoofdbestemming "agrarisch gebied met landschappelijke en / of natuurlijke waarden" (artikel 6 van de planregels) en de dubbelbestemming "stroomvoerend rivierbed" (artikel 25 van de planregels);
  - ingevolge de bestemming "agrarisch gebied met landschappelijke en / of natuurlijke waarden" merken wij op, dat deze gronden zijn bestemd voor o.a.:
- \* het behoud en / of herstel van de aldaar voorkomende danwel daar eigen landschappelijke, bodemkundige, cultuurhistorische, natuurlijke waarden en / of ter bescherming van de waarden van het aangrenzende natuurgebied en / of ter bescherming van het aangrenzende bosgebied;
  - \* duurzaam agrarisch grondgebruik;
  - \* extensief recreatief medegebruik;
  - \* ontsluitingswegen en daarbij behorende tijdelijke en permanente voorzieningen t.b.v. de bereikbaarheid, zoals op de op de plankaart A aangegeven hoogwaterbrug;
  - \* enzovoorts;
- in deze bestemming zijn ook bouwvoorschriften opgenomen, met dien verstande dat is vastgesteld dat er op de oevers geen bebouwing mag worden opgericht, waarbij een functionele relatie bestaat met de nabij gelegen woonboten;

- voor wat betreft de dubbelbestemming "Stroomvoerend rivierbed" verwijzen wij naar het gestelde in paragraaf 2.1.1. 4<sup>e</sup> gedachtestreepje.

#### **2.1.4. Regeling woonboten ontwerpbestemmingsplan Grensmaas 2018**

Samengevat wordt het volgende bepaald:

- de woonboten zijn gelegen in het water dat is bestemd (hoofdbestemming) tot "WA" = water (artikel 14 van de planregels) en tevens geldt de dubbelbestemming "stroomvoerend rivierbed" (artikel 22 van de planregels);
- zone waar de woonboten liggen, heeft de functieaanduiding "sw-wbl" = specifieke vorm van wonen – woonbotenligplaatsen;
- maatvoering woonboot: maximaal 27.50 meter lang, maximaal 6.60 meter breed en maximaal 6.60 meter hoog;
- afstand tussen 2 woonboten bedraagt minimaal 5 meter;
- per woonboot maximaal 1 toegangsvoorziening vanaf de oever met een breedte van maximaal 1.50 meter;
- aantal woonboten is geregeld; maximaal 24 woonboten aan de Stuwweg en 6 aan de Bosscherweg;
- de bestaande woonboten die een ligplaatsvergunning van Rijkswaterstaat bezitten, kunnen blijven liggen. Dit geldt ook voor de grotere woonboten welke niet voldoen aan de geschetste maatvoering. Wel gaat hier een objectgebonden overgangsrecht gelden, hetgeen betekent dat bij vervanging van de woonboot de algemene maatvoering dient te worden aangehouden;
- diverse woonboten aan de Stuwweg en Bosscherweg liggen binnen de geluidzone van de Machinefabriek Bosscherveld. Voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, echter de maximale ontheffingswaarde niet. De procedure hogere grenswaarde industriellawaai is doorlopen en er zijn hogere grenswaarden vastgesteld door het College op 31 mei 2018 voor de woonboten Stuwweg 28, 30, 32, 36 en Bosscherweg ongenummerd.

#### **2.1.5. Regeling bijboten ontwerpbestemmingsplan Grensmaas 2018**

- per woonboot mag maximaal 1 bijboot aanwezig zijn. Een bijboot is een vaartuig dat behoort bij een woonboot en daaraan ondergeschikt is en dat hoofdzakelijk bestemd of geschikt is voor het kunnen bereiken van de woonboot en het plegen van onderhoud aan de woonboot. Op een bijboot mag niet worden gewoond.
- maatvoering bijboot: maximaal 5 meter lang, maximaal 2.50 meter breed. Hoogte niet bepaald.

#### **2.1.6. Regeling oever ontwerpbestemmingsplan Grensmaas 2018**

- hoofdbestemming "Aw = agrarisch met waarden (artikel 3 planregels) met de:
  - \* functieaanduiding: "st-tev" = specifieke vorm van tuin uitgesloten – tuinen, erven en verharding uitgesloten;
  - \* bouwaanduiding: "sba-o" = onbebouwd met dien verstande dat op de gronden met deze bouwaanduiding geen bebouwing mag worden opgericht;
- tevens is de dubbelbestemming "stroomvoerend rivierbed" (artikel 22 van de planregels) van toepassing = gericht op bescherming en behoud van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed, waarop niet mag worden gebouwd.

#### **2.1.7. Nieuw bestemmingsplan Grensmaas 2018 versus oud bestemmingsplan Grensmaas**

Hieronder schetsen wij de veranderingen c.q. hetgeen niet verandert:

- de wijze van bestemmen middels hoofdbestemming "Water" met maatvoering en dubbelbestemming "Stroomvoerend rivierbed" is niet gewijzigd.
- alle woonboten kunnen blijven liggen met dien verstande dat er voor 7 woonboten een objectgebonden overgangsrecht gaat gelden, hetgeen betekent dat bij vervanging van de woonboot de algemene maatvoering, zijnde maximale lengte 27,50 meter, maximale breedte 6,6 meter en maximale bouwhoogte 6,6 meter, dient te worden aangehouden;
- een 3-tal woonboten aan de Bosscherweg die al tientallen jaren hier liggen, die echter niet planologisch geregeld waren, worden nu wel meegenomen;
- er is nu een bijboot toegestaan conform de aangegeven maatvoering.
- pontons, dekschuiten, vlonders en andere drijvende objecten, dus alles wat niet als bijboot kan worden gezien, zijn niet toegestaan. Dit is ook al zo in het bestemmingsplan Grensmaas.
- in het oude en het nieuwe bestemmingsplan is het niet toegestaan om op de oevers bebouwing op te richten, welke is gerelateerd aan de woonboten.

De eigenaar van deze gronden, zijnde Rijksvastgoedbedrijf, heeft aan de woonbootbewoners middels brief van 5 februari 2018, onder andere bericht dat de situatie in overeenstemming met hetgeen op

grond van het bestemmingsplan Grensmaas is toegestaan, gebracht dient te worden. In de meeste gevallen betekent dit dat de oever ontruimd moet worden en vlonders en pontons verwijderd moeten worden. Deze brief is als bijlage bij de stukken gevoegd.

## **2.2. Wet verduidelijking voorschriften woonboten**

De Wet verduidelijking voorschriften woonboten, die met ingang van 1 januari 2018 in werking is getreden, wijzigt de Woningwet en de Wabo. Het doel van deze wet (Staatsblad 2017, 37) is duidelijk te maken welke regels van toepassing zijn op woonboten. Een woonboot is een drijvend bouwwerk zodat de Woningwet en de Wabo van toepassing zijn. Daarom is voor een woonboot een omgevingsvergunning vereist.

Voor bestaande woonboten die op grond van een provinciale of gemeentelijke verordening een ligplaatsvergunning hadden, wordt deze ligplaatsvergunning met haar voorschriften gezien als een omgevingsvergunning. Als er geen provinciale of gemeentelijke regeling was op grond waarvan een vergunning werd vereist voor het bouwen of gebruiken ervan, zoals in het Overlaatgebied het geval is, dan wordt die woonboot gelijkgesteld aan een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is verleend. De regeling gaat over de woonboot (het deel waarop gewoond wordt) en niet over de bij de woonboot liggende bijboten en vlonders, aangezien daar niet op gewoond wordt. In het informatieblad van de rijksoverheid over drijvende bouwwerken staat aanvullende informatie (in te zien middels hyperlink: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2017/11/21/informatieblad-drijvende-bouwwerken>).

## **2.3. Handhaving**

### **Opschoonactie**

Het overlaatgebied en de oever van de Stuwweg hebben in het verleden te weinig aandacht gekregen als woongebied. Nadat langs de twee jaagpaden aan de Zuid-Willemsvaart het woonklimaat rond de woonboten was verbeterd door middel van herinrichting en vaststelling van een woonbotenverordening, is de aandacht verlegd naar het overlaatgebied aan de Stuwweg. Dit gebied kent een verwaarloosde status, waar de bewoners zelf veel ondersteunende voorzieningen (zoals schuurtjes) op de oever hebben aangebracht. De Stuwweg had daarmee een rommelige en ongeordende uitstraling en door de dichte en hoge schuttingen was een doorkijk niet mogelijk.

Omdat de gemeente, in tegenstelling tot de jaagpaden, geen eigenaar is van het water en de oever beschikken we hier alleen over bestuursrechtelijke handhavinginstrumenten. Wel is samenwerking gezocht met de beheerder Rijkswaterstaat en de eigenaar Rijksvastgoed. Eerste stap is de uitnodiging aan de bewoners om alle bouwsels op de oever te verwijderen. Het bestemmingsplan Grensmaas laat deze bouwsels immers niet toe. De rivieroever is een natuurstrook die niet gebruikt mag worden voor het plaatsen van bouwwerken. Vervolgens is het groenonderhoud van de oever terug in handen gelegd van Rijkswaterstaat. Thans wordt gewerkt aan het opschonen van het water, door de verwijdering van alles dat niet de functie van woonboot of bijboot (slechts één toegestaan) heeft.

### **Toekomst**

Doel is om een prettig en veilig woonklimaat te creëren en de openbare ruimte daaraan aan te passen. Daartoe wordt ter plaatse riolering aangebracht en wordt de weg opnieuw ingericht en aangelegd, met daarbij voldoende parkeergelegenheid. De weg zal tevens onderdeel uitmaken van een recreatieve route zodat de status van doodlopende weg wordt opgeheven. Het aantal ligplaatsen voor woonboten blijft begrensd tot het huidige aantal en er zijn maximale afmetingen voor de boten opgenomen. De medewerking van de bewoners aan deze veranderingen is aarzelend, zodat actief toezicht en wellicht ook handhaven nog enige tijd geboden is.

## **2.4. Te treffen voorzieningen, zoals aanpak Stuwweg en aanleg riolering**

De gemeente werkt aan de herinrichting van de Stuwweg. Momenteel is de Stuwweg verouderd, beschadigd en lozen de woonboten het afvalwater op het open water. Ook zijn niet alle woonboten ontsloten op de openbare weg. Met de herinrichting van de Stuwweg wordt een deugdelijke inrichting van de weg voorzien met voldoende ruimte voor parkeren voor de bewoners en in de toekomst als aansluiting op de recreatieve fietsroute via de stuw Borgharen. De bedoeling is om het gebied een



uitstraling mee te geven welke past bij het natuurlijke, open karakter van de Stuwweg en het toekomstige natuurgebied. Tevens wordt er riolering aangelegd in het gebied. Hiermee ontstaat de mogelijkheid voor de bewoners om de woonboten aan te sluiten op de riolering, hetgeen de waterkwaliteit in het gebied ten goede zal komen.

### **ZIENSWIJZE 1 (reclamant 1).**

**(via mail met brief gedateerd 8 augustus 2018, ingekomen 8 augustus 2018, kenmerk 2018.24856 en 2018.24857)**

#### **Inleiding**

Allereerst wordt opgemerkt dat reclamant 1 verschillende zienswijzen heeft ingediend. Enerzijds de zienswijze gedateerd 1 augustus 2018, ingekomen 2 augustus 2018, kenmerk 2018.24620 en 2018.24622. Anderzijds de brief gedateerd 8 augustus 2018, ingekomen 8 augustus 2018, kenmerk 2018.24856 en 24857.

De eerstgenoemde brief is met name gericht als bezwaarschrift tegen het verwijderen van pontons nabij de woonboot Stuwweg 36. De tweede brief is gericht tegen het bestemmingsplan Grensmaas 2018. Deze tweede brief, ingekomen 8 augustus 2018, wordt in ons voorstel meegenomen. Opgemerkt wordt dat aan de raad beide brieven zijn doorgezonden.

#### **Zienswijze 1**

**Onderdeel 1.** Reclamant geeft aan dat, als gevolg van haar beroep (ambulante handel), zij 2 parkeerplaatsen nodig hebben voor de personenwagen en bedrijfsbus).

***Reactie:** zoals eerder bij paragraaf 2 is aangegeven, hebben wij middels brieven (22 maart, 26 april, 7 juni en 13 juli 2018) met de woonbotenbewoners gecommuniceerd. In bijlage 1 punt 2 behorende bij de brief, d.d. 13 juli 2018, kenmerk 2018.22097, aan de woonbotenbewoners is verduidelijkt waarom er maar 1 parkeerplaats voor elke woonboot is voorzien. Aangegeven is dat dit in beginsel volstaat, aangezien auto's ook geparkeerd kunnen worden op de parkeerplaats ten noorden van de machinefabriek.*

*Tevens is aangegeven, dat wij in het kader van de planuitwerking van de nieuwe Stuwweg de noodzaak en mogelijkheid zullen onderzoeken voor de aanleg van meer parkeerplaatsen dan 1 per woonboot.*

*Zoals hierboven is aangegeven, hebben er zgn. "keukentafelgesprekken" plaatsgevonden. Tijdens deze gesprekken heeft iedereen vragen kunnen stellen. Op grond van de reacties tijdens de "keukentafelgesprekken" respectievelijk de ingediende zienswijzen heeft er een heroverweging (meerdere woonbootbewoners hebben 2 auto's en een te grote loopafstand van de parkeerplaats bij de machinefabriek tot de woonboten) plaatsgevonden met betrekking tot de stelling "maximaal 1 parkeerplaats per ligplaats".*

*Het bestemmingsplan loopt qua planning voor op het ontwerp van de Stuwweg. Er wordt momenteel gewerkt aan het ontwerp van de Stuwweg. Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd dat er qua aantallen parkeerplaatsen twee parkeerplaatsen per woonboot ingepast worden. De situering van de parkeerplaatsen is afhankelijk van de situatie in het terrein en de technische mogelijkheden.*

*Op grond hiervan wordt per ligplaats uitgegaan van twee parkeerplaatsen, deze zullen niet in alle gevallen direct gekoppeld zijn aan de ligplaats maar wel binnen een redelijke loopafstand liggen.*

**Onderdeel 2.** De zienswijze heeft betrekking op het verzoek om de ijzeren pontons te mogen behouden, totdat de mogelijkheid er is om een nieuwe / andere woonark te kopen. Hiervoor worden diverse redenen aangevoerd, zoals de financiële situatie, de noodzaak vanwege veiligheidsoverwegingen om ook bij een nieuwe woonark pontons of afmeerpalen te gebruiken danwel om de pontons te handhaven, aangezien de pontons ervoor zorgen dat de woonark de oever niet raakt.

***Reactie:** zoals hiervoren in o.a. paragraaf 2.1.7. is aangegeven, is in het ontwerp-bestemmingsplan Grensmaas 2018 naast de woonboot alleen één bijboot toegestaan conform de aangegeven functie en maatvoering. Dit betekent dat pontons, steigers, dekschuiten, vlonders, pleziervaartuigen en andere drijvende objecten, dus alles wat niet als bijboot kan worden gezien, niet zijn toegestaan. Wij merken op dat de pontons, steigers en eerdergenoemde eveneens niet waren toegestaan ingevolge het oude bestemmingsplan Grensmaas.*

*Wij hebben op 2 mei 2018 besloten tot het opleggen aan reclamant van een last onder dwangsom ten aanzien van de drijvende objecten in het water. Binnen 8 weken na 2 mei 2018 moesten de drijvende objecten (1 opslagboot met een lengte van ongeveer 12.10 meter en een breedte van ongeveer 3.90 meter en 2 pontons met een lengte van ongeveer 11 meter en een breedte van 2.40 meter) op het water bij het perceel van reclamant verwijderd worden. Reclamant heeft hiertegen een bezwaarschrift ingediend. Op 19 september 2018 hebben wij besloten om het bestreden besluit (de last onder dwangsom) onder aanvulling van de motivering zoals verwoord in deze beslissing op bezwaar in stand te laten. Tevens is besloten om de begunstigingstermijn (dit is de termijn om genoemde drijvende objecten te verwijderen) te verlengen tot 13 weken na datum van verzending (=20 september 2018) van de beslissing op het bezwaar. Inmiddels heeft reclamant een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor het vervangen van de woonark / woonboot. Deze aanvraag wordt thans getoetst.*

**Conclusie:** deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij stellen voor om de zienswijze deels gegrond (onderdeel 1) en deels ongegrond (onderdeel 2) te verklaren. De aanpassing van het bestemmingsplan wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

## **ZIENSWIJZE 2 (reclamant 2).**

**(via mail met brief gedateerd 8 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, kenmerk 2018.24980 en 2018.24981)**

### **Zienswijze 2**

**Onderdeel 1.** Reclamant heeft het perceel Bovenstraat 33 en omliggende gronden in eigendom. Een deel van de gronden ligt in het bestemmingsplan Itteren-Borgharen. Het overgrote deel van de gronden ligt in het bestemmingsplan Grensmaas 2018. Hij verzoekt de raad om de gronden, zoals aangegeven in bijlage 2 en 5 van de zienswijze, te bestemmen tot landgoed en om een zekere dynamiek te faciliteren om het landgoed "Maashof" te versterken en te ontwikkelen naar de toekomst om bepaalde functie zoals recreatie en toerisme via binnenplanse afwijkingmogelijkheden en / of wijzigingsbevoegdheden op te nemen.

**Reactie:** op 15 oktober jl. heeft er ambtelijk overleg plaatsgevonden met reclamant en diens adviseur over de ingediende zienswijze. Tijdens dit overleg is ingegaan op de zienswijze en gevraagd naar de plannen om tot een versterkt landgoed te komen. Daarnaast is ingegaan op de mogelijke consequenties van de Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal op de gronden van reclamant.

*Het landgoed Maashof is bij besluit van 10 februari 2014 van de Staatssecretaris van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Financiën aangemerkt als een landgoed (rangschikking) in de zin van de Natuurschoonwet 1928 (zie bijlage 3 van de zienswijze).*

*De Natuurschoonwet (NSW) verbindt aan de kwalificatie als landgoed een aantal fiscale voordelen (successie, ozb, overdrachtsbelasting e.d.). Aan het beheer van het landgoed worden bepaalde eisen gesteld (bijvoorbeeld: voldoende grootte, voldoende bos, voldoende natuurterrein, openstelling van het gebied).*

*Thans loopt er een verzoek van reclamant inzake de tenaamstelling en de openstelling (zie bijlagen 4 en 5 van de zienswijze). Wij willen opmerken dat het aanmerken als landgoed niet automatisch betekent dat de raad dient over te gaan tot het bestemmen van de gronden tot een landgoed.*

*Het is juist dat een deel van de gronden het perceel Bovenstraat 33 en omliggende gronden betreffen en dat deze in het bestemmingsplan Itteren-Borgharen (vastgesteld door de raad op 23 oktober 2012) liggen. De gronden, zoals aangegeven in bijlage 2 en 5 van de zienswijze, zijn gelegen in het bestemmingsplan Grensmaas 2018. Doordat de bedoelde gronden in 2 verschillende bestemmingsplannen zijn gelegen, betekent dit dat er in planologisch juridische zin geen sprake is van aaneengesloten gronden die als zodanig bestemd kunnen worden. Het is niet de bedoeling om de gronden die zijn gelegen in het bestemmingsplan Itteren-Borgharen te betrekken bij het bestemmingsplan Grensmaas 2018.*

*Daarnaast speelt nog mee, dat reclamant nog zijn visie dient te ontwikkelen welke een bepaalde dynamiek dient te faciliteren om hiermee het landgoed te versterken en verder te kunnen ontwikkelen. Van belang bij de visie is om rekening te houden met mogelijke belemmeringen die de door reclamant gewenste ontwikkelingen kunnen frustreren. Denk hierbij aan de ligging van de gronden (in bijlage 2 en 5 van de zienswijze) in de dubbelbestemming "stroomvoerend winterbed". De voor 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende*

bestemming(en), mede bestemd voor bescherming en behoud van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed. In beginsel mag hier niet worden gebouwd.

Op 13 maart 2018 heeft de raad de 'Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal' vastgesteld. Één van de voorgestelde maatregelen om de hoogwaterveiligheid voor het Zuidelijk Maasdal te waarborgen, heeft betrekking op het creëren van een extra stroombaan voor de hoogwaterafvoer (pagina's 40, 41 en 42 van de Ontwikkelvisie). Dit in de vorm van een hoogwatergeul. Deze hoogwatergeul zou mogelijk op de gronden van reclamant gesitueerd kunnen worden. Of dit laatste zo is, is nog niet bekend, aangezien de planuitwerking nog niet heeft plaatsgevonden. Het kan ook zo zijn, dat de hoogwatergeul geen consequenties heeft, doordat de hoogwatergeul alleen een bodemverlaging inhoudt, waardoor het huidig gebruik kan blijven doorgaan. Concrete besluitvorming over de planuitwerking(en) is beoogd in 2021 / 2022.

Gelet op vorenstaande stellen wij uw raad voor om het verzoek (vooralsnog) niet in te willigen.

**Conclusie:** deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij stellen voor om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

### **ZIENSWIJZE 3 (reclamant 3).**

**(bij brief gedateerd 3 augustus 2018, ingekomen 6 augustus 2018, reg. nr. 2018.24548)**

#### **Zienswijze 3**

**Onderdeel 1.** Het voornemen is er om ten zuiden van het passeervak de oeverconstructie aan te passen door middel van fauna uittreedplaatsen. RWS verzoekt dit, vanwege het feit dat het voor grote zoogdieren lastig is om het Julianakanaal zwemmend over te steken.

**Reactie:** het belang om de oversteek voor grote zoogdieren te vergemakkelijken, onderschrijven wij. De aanleg van de Fauna uittreedplaatsen (= een plek in een oever of dijk waar een mogelijkheid is gemaakt voor dieren om uit het kanaal te klimmen) heeft betrekking op het herinrichten van een aantal met grove stortsteen voorziene oevertrajecten. Het stortsteen dient zodanig aangepast / behandeld te worden dat de grotere openingen zijn opgevuld en dieren de oevers makkelijker kunnen betreden. Doelsoorten voor de Fauna uittreedplaatsen zijn grotere zoogdieren welke in staat zijn het Julianakanaal zwemmend over te steken. De locaties zijn mede afgestemd op de ecologische verbindingzones en het Natuurnetwerk Limburg (voorheen EHS) welke door de Provincie Limburg zijn vastgesteld. In de gemeente Maastricht gaat het om oevertraject 3. IJteren/Bunde: Kmr 3.180 tot 3.700. De kosten voor de aanleg van de Fauna uittreedplaatsen zijn voor rekening van Rijkswaterstaat.

Op de verbeelding wordt de functieaanduiding "specifieke vorm van natuur - fauna uittreedplaatsen" aangegeven.

In de planregels van de bestemming "Agrarisch met waarden" wordt lid t toegevoegd met hierbij aangegeven: "fauna uittreedplaatsen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding specifieke vorm van natuur - fauna uittreedplaatsen".

In de toelichting wordt in paragraaf 2.2 nader ingegaan op de aanleg van de Fauna Uittreedplaatsen.

**Onderdeel 2.** RWS verzoekt om het ruimtebeslag voor de compacte nieuwe vispassage tussen de stuw en de WKC in het bestemmingsplan op te nemen.

**Reactie:** wij hebben van Rijkswaterstaat op 29 augustus 2018 de verleende Waterwetvergunning met tekeningen ontvangen. Deze tekeningen, die overeenkomen met de ons eerder ontvangen tekeningen, hebben wij al gebruikt bij de opmaak van het ontwerp-bestemmingsplan Grensmaas 2018. De verbeelding behoeft dan ook niet te worden aangepast.

**Onderdeel 3.** Verzocht wordt om de bouwhoogte van diverse waterstaatswerken en voor lichtmasten en andere ondergeschikte objecten bij en op de waterstaatswerken op te nemen, zoals de stuw en het bedieningsgebouw naast de stuw. De bouwhoogten zijn in de zienswijze opgenomen. Dit zijn de stuw- en sluiscomplexen (exclusief ondergeschikte objecten, zoals bliksemmasten, vlaggenmasten en antennemasten), die een maximale bouwhoogte van 23 meter hebben. Het bedieningsgebouw heeft een bouwhoogte van 8 meter (exclusief antennemast) en is aangeduid met de functieaanduiding



'bedrijfsgebouw elektriciteitsvoorzieningen'. Dit gebouw is een bedieningsgebouw van Rijkswaterstaat en dient als zodanig aangeduid te worden.

Lichtmasten en andere ondergeschikte objecten bij en op de waterstaatswerken hebben een maximale bouwhoogte van 8 meter.

**Reactie:** RWS heeft naar aanleiding van ons standpunt ten aanzien van onze vooroverlegreactie een check gedaan naar de bouwhoogte van hun waterstaatswerken. Deze zijn opgenomen in de zienswijze. Wij zullen op de verbeelding en in de planregels de maatvoering en aanduiding inpassen.

**Onderdeel 4.** RWS verzoekt om in de plantoelichting aandacht te schenken aan de realisatie van een langzaamverkeersverbinding naast de stuw van Borgharen.

Eveneens wordt verzocht om een aanlegvergunningstelsel op te nemen voor activiteiten binnen de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering". Zie hiervoor de regeling in de dubbelbestemming "Waterstaat – Beschermingszone Waterkering".

Tevens verzoekt RWS om bij de gebiedsaanduiding "vrijwaringszone – meetzone" het woord vaarwegbeheerder te vervangen door rivierbeheerder.

**Reactie:** in de paragraaf 3.2.2 Infrastructuur van de plantoelichting wordt een passage toegevoegd met betrekking tot de langzaamverkeersverbinding naast de stuw van Borgharen. Tevens zal dit op de verbeelding en in de planregels aan- en ingepast worden.

In artikel 24 van de planregels wordt het aanlegvergunningstelsel, conform artikel 20.3 van de planregels overgenomen, aangevuld.

In artikel 29.7.1. sub 1 en artikel 29.7.2 sub b van de planregels wordt vaarwegbeheerder vervangen door rivierbeheerder.

**Conclusie:** deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij stellen voor om de zienswijze deels gegrond (punten 1, 3 en 4) en deels ongegrond (punt 2) te verklaren. De aanpassingen van het bestemmingsplan wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

#### **ZIENSWIJZE 4 (reclamant 4).**

**(bij brief gedateerd 2 augustus 2018, ingekomen 3 augustus 2018, kenmerk 2018.24539 en 2018.24542)**

##### **Zienswijze 4**

**Onderdeel 1.** Reclamant heeft aan de Bosscherweg een woning in eigendom. Zijn pand heeft de bestemming "wonen". Hij verzoekt om de daadwerkelijke bouwhoogte van zijn zolder en de daadwerkelijke bouwhoogte van aangrenzende hoofdgebouwen in het bestemmingsplan op te nemen. Daarnaast stelt reclamant dat de aan- uit en bijgebouwen regeling, als bedoeld in artikel 15.2.2 van de planregels dienen te vervallen in verband met de regeling bouwvergunningvrije gebouwen in het Besluit omgevingsrecht.

**Reactie:** het pand van reclamant heeft ingevolge het (ontwerp)bestemmingsplan Grensmaas 2018 de bestemming "Wonen". In voorliggend bestemmingsplan wordt bij de bestemming "Wonen" qua systematiek niet gewerkt met het aanduiden van de (goot- of) bouwhoogte, echter met de aanduiding van het aantal bouwlagen. Op de verbeelding zijn hier 2 bouwlagen aangeduid, hetgeen overeenkomt met de feitelijke situatie.

In het bestemmingsplan is in artikel 1.27 bouwlaag als volgt gedefinieerd: "een boven peil gelegen en doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen binnenwerks is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder en dat een maximale hoogte heeft van 3,5 meter."

De zolder sec wordt dus niet als bouwlaag gezien en de maatvoering behoeft dan ook niet specifiek aangegeven te worden.

Met betrekking tot het verzoek om de aan- uit en bijgebouwenregeling te laten vervallen, merken wij op dat de bijgebouwenregeling eigenlijk aanvullend is aan de regeling in WABO / Bor ten aanzien van vergunningsvrij bouwen. WABO / Bor gaat voor, maar bij de (grotere) vergunningsvrije activiteiten

*dient altijd getoetst te worden aan het bestemmingsplan (bijgebouwenregeling). De bijgebouwenregeling blijft dan ook gehandhaafd.*

**Onderdeel 2.** Reclamant verzoekt om de omschrijving “instandhouding en verbetering van de aanwezige landschappelijke waarden”, zoals opgenomen in artikel 3.1.1 van de planregels, rond zijn woning te laten vervallen. Dit in verband met het ontbreken van deze landschappelijke waarden, het feit dat het gemeentebestuur geen oog heeft voor de bestaande of te ontwikkelen natuurlijke waarden, het feit dat de instandhouding en verbetering van de aanwezige cultuurhistorische waarden niet voldoende wordt beschermd en het feit dat door het seizoenskamperen het ontbreken van de landschappelijke waarden wordt versterkt.

**Reactie:** *wij herkennen ons niet in de zienswijze dat wij geen oog hebben voor bestaande of te ontwikkelen natuurlijke waarden, het feit dat de instandhouding niet voldoende wordt beschermd en het feit dat door het seizoenskamperen het ontbreken van de landschappelijke waarden worden versterkt.*

*In algemene zijn is ons beleid sterk gericht op instandhouding en versterking van de landschappelijke waarden. Niet voor niets wordt deze bepaling opgenomen in bestemmingsplannen.*

*Reclamant heeft in relatie tot de komst van de camperplaats aan de Bosscherweg een zienswijze ingediend respectievelijk is in beroep gegaan bij de Rechtbank Limburg ten aanzien van een door ons op 24 april 2015, kenmerk 14-1480wb, verleende omgevingsvergunning. Deze omgevingsvergunning dient onzerzijds goed gemotiveerd te worden, hetgeen is gebeurd middels een Ruimtelijke Onderbouwing. Hierbij is o.a. ingegaan op de natuurwaarden. De Rechtbank Limburg is in zijn uitspraak van 25 juli 2016 ingegaan op de natuurwaarden, zoals aangegeven in de Ruimtelijke Onderbouwing, en heeft bevestigd dat als gevolg van de camperplaats geen significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied “Grensmaas” te verwachten zijn.*

*Ook bij het verlenen van de omgevingsvergunning, d.d. 23 november 2015, kenmerk 15-1459wb, voor het realiseren van een camping aan de Oude Smeermaeserweg 4 is een Ruimtelijke Onderbouwing aangeleverd. In deze ruimtelijke onderbouwing is een impressie opgenomen waarbij het bouwplan wordt ingepast in de landschappelijke omgeving en welke compensatie er plaatsvindt met betrekking tot de Ecologische HoofdStructuur (EHS).*

**Onderdeel 3.** De maximale verblijfsduur van de campers op de camperplaats, zijnde maximaal 2 etmalen, dient in de planregels opgenomen te worden.

**Reactie:** *zoals bij zienswijze 4 onderdeel 2 is aangegeven hebben wij op 24 april 2015, kenmerk 14-1480wb, een omgevingsvergunning verleend voor het aanleggen van de camperplaats. Dit is ook in planologisch juridische zin doorvertaald, doordat in het bestemmingsplan Grensmaas 2018, de camperplaats positief is bestemd middels de bestemming “R=recreatie met de functieaanduiding “sr-cs” = specifieke vorm van recreatie – camperstandplaats”. Het zodanig bestemde terrein moet gebruikt worden als camperplaats.*

*Het regelen van de verblijfsduur is ruimtelijk niet relevant. De toets ruimtelijke relevantie heeft plaatsgevonden in het kader van onze afweging om hier al dan niet een camperplaats te vergunnen.*

**Onderdeel 4.** Reclamant stelt dat de camperplaats moet worden beëindigd en wegbestemd. Dit in verband met het ontstaan van grondwatervervuiling en vanwege het feit dat het gebruik als camperplaats haaks staat op de doelen van de Ecologische HoofdStructuur.

In de vergunning voor de camperplaats was er geen sprake van de oprichting van bebouwing. De mogelijkheden in de regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals opgenomen in artikel 10.2.2 en additionele voorzieningen en artikel 10.2.3 van de planregels zijn ruim en wijken daar van af. Beide artikel dienen te vervallen.

**Reactie:** *van belang bij de op 24 april 2015 verleende omgevingsvergunning is het onderzoeken of er, vanwege de komst van een camperplaats, sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit laatste is vastgelegd in de Ruimtelijke Onderbouwing van 22 april 2015, welke onderdeel is van de verleende omgevingsvergunning.*

*Daarnaast heeft reclamant, in het kader van de ter visie legging van de ontwerp-omgevingsvergunning, een zienswijze ingediend, waarbij ook al het ontstaan van grondwatervervuiling en het feit dat het gebruik als camperplaats haaks staat op de doelen van de Ecologische HoofdStructuur (EHS) is aangedragen. Wij hebben hierbij aangegeven, dat wij het standpunt van reclamant ten aanzien van de effecten voor het grondwater (door reclamant is destijds niet onderbouwd welke effecten er zouden zijn) niet delen. Dit standpunt handhaven wij ook ten aanzien van voorliggende zienswijze. In de praktijk maken de gebruikers van de camperplaats gebruik van de voorzieningen die op de camperplaats zijn aangebracht. Er is op de camperplaats een leegstation / sanistation om het vuil water te legen en een watertappunt om schoon water te verkrijgen.*

*Het is juist dat de camperplaats is gelegen in de Ecologische HoofdStructuur. In de reeds vermelde Ruimtelijke Onderbouwing en onze standpuntbepaling bij de eerdere zienswijze is uitgebreid ingegaan op de ligging binnen de EHS. Hierbij is aangegeven, dat het bevoegd gezag (=Provincie Limburg) met de initiatiefnemer afspraken zijn gemaakt over natuurcompensatie, waardoor er ruimtelijk-inhoudelijk geen belemmeringen bestaan voor het inpassen van de camperstandplaats.*

*Ten aanzien van de planregels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals opgenomen in artikel 10.2.2 respectievelijk de additionele voorzieningen, zoals in artikel 10.2.3 van de planregels is opgenomen merken wij op dat dit standaardregelingen zijn. Deze zijn afgestemd op de bestemming "Recreatie". In nagenoeg alle overige hoofdbestemmingen zijn eveneens regelingen opgenomen voor gebouwen, geen gebouwen zijnde, en de additionele voorzieningen.*

*Wij merken op dat er na 24 oktober 2015 geen afzonderlijke omgevingsvergunningen voor het in gebruik hebben van de camperplaats zijn verleend. Dit hoeft in beginsel ook niet, aangezien de bij de camperplaats te treffen voorzieningen op 24 oktober 2015 zijn vergund.*

**Onderdeel 5.** De bestemming "recreatie" aan de Oude Smeermaeserweg 4 dient te vervallen, aangezien het door de toegestane horecavorm meer een horecagebied is dan een recreatiegebied. Bovendien zorgt de minicamping / horecavorm (=horeca 3) door zijn ligging voor een verslechtering van de verkeersveiligheid en een mogelijke opstuwung van het verkeer.

Aangegeven wordt dat een vergunning voor een camping en horecavestiging niet is aangevraagd. Het is een ontwikkeling die niet past in een consoliderend bestemmingsplan. Tevens is aangegeven, dat er geen compensatie van het waterbergend vermogen heeft plaatsgevonden.

**Reactie:** *de bestemming "recreatie" aan de Oude Smeermaeserweg 4 is gebaseerd op de door ons op 23 november 2015, kenmerk 15-1459wb, verleende omgevingsvergunning. Middels deze vergunning is het volgende vergund: de realisatie van 6 appartementen, een camping met 15 standplaatsen, het realiseren van campingfaciliteiten, horecavoorziening in de bestaande loods en de aanpassing van de toeleidende wegaansluiting. Deze omgevingsvergunning is onherroepelijk en als geldend juridisch kader geregeld in voorliggend bestemmingsplan Grensmaas 2018 binnen de hoofdbestemming "recreatie".*

*Het is juist dat er nog geen aanvragen zijn ontvangen. Dit kan alsnog op een later tijdstip. Ten aanzien van de opmerking dat er geen compensatie van het waterbergend vermogen heeft plaatsgevonden, merken wij op dat dit wel is gebeurd. In genoemde omgevingsvergunning is in bijlage 1 aangegeven dat door Rijkswaterstaat op 28 mei 2014 voor de aangegeven planontwikkeling een Waterwetvergunning onder voorwaarden is verleend. Onderdeel van deze vergunning is dat ook de compensatie van het waterbergend vermogen is getoetst.*

**Onderdeel 6.** Het regime van de Bosscherweg dient te worden aangepast indachtig de eerder uitgesproken bestuurlijke wens (brief van het College van burgemeester en wethouders 16.10.?) om deze weg in plaats van een doorgaande ontsluitingsroute als ontsluitingsweg voor erven te laten functioneren. De aanpassing heeft dan betrekking op een lagere maximumsnelheid en het benoemen van de erfontsluiting als hoofddoelstelling in de bestemming "Verkeer".

**Reactie:** *onduidelijk is welke brief wordt bedoeld met de brief van 16.10.?, kenmerk 14-1480wb.*

*Het snelheidsregime van de Bosscherweg is thans deels 50 km en deels 70 km per uur. Dit dient te worden vastgelegd in een verkeersbesluit en dus niet in het bestemmingsplan.*

*Als gevolg van het plan voor de camperplaats en het plan voor de realisatie van 6 appartementen, een camping met 15 standplaatsen, het realiseren van campingfaciliteiten, horecavoorziening in de bestaande loods respectievelijk de hieruit voortvloeiende beperkte verkeersbewegingen behoeft het regime van de Bosscherweg niet aangepast te worden.*

**Onderdeel 7.** Met betrekking tot de dijk aan de achterzijde van de woning van reclamant stelt reclamant dat de zichtlijn behouden blijft en dat de bestaande hoogte van de dijk als maximale hoogte in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

***Reactie:** de thans bestaande situatie is uitgangspunt voor de dijken. Mocht de beheerder van de dijken deze willen ophogen dan moet hiervoor een separate ruimtelijke procedure worden gevolgd.*

**Onderdeel 8.** De regels omtrent het parkeren zijn opgenomen in de Algemene bouwregels. Het pand van reclamant heeft geen mogelijkheid om op het eigen terrein te parkeren, tenzij de boom in de voortuin wordt gekapt. Het bestemmingsplan biedt geen mogelijkheid om bij een vergrote parkeerbehoefte meer van de openbare parkeerplaatsen gebruik te mogen maken. Het bestemmingsplan dient daartoe te worden aangepast.

***Reactie:** in beginsel is het uitgangspunt dat het parkeren, gebaseerd op de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen, op het eigen terrein opgelost dient te worden. Dit kan ook op het achtererf plaatsvinden. Wij gaan ervan uit dat, gelet op het feit dat de woning reeds lang als woning in gebruik is, in het parkeren wordt voorzien.*

*Aan de openbare weg kan in het algemeen, indien dit mogelijk is, geparkeerd worden.*

**Onderdeel 9.** In de publicatie staat dat het plangebied het gebied omvat tussen het Julianakanaal en de Maas. Dat scheidt een vertekend beeld omdat het pand van reclamant ten westen van de Maas is gelegen en ook in dit bestemmingsplan is opgenomen.

***Reactie:** in de bekendmaking is de volgende tekst opgenomen: "Het plangebied omvat het gebied tussen het Julianakanaal en De Maas....", hetgeen als een globale weergave van het plangebied moet worden gezien. Diegenen die het bestemmingsplan inzien, zien direct de exacte planbegrenzing. Reclamant heeft dit ook geconstateerd en, als gevolg van zijn afweging, een zienswijze ingediend.*

**Onderdeel 10.** Aan het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan is geen inspraakmoment aan vooraf gegaan. Het ter inzage leggen vindt in de zomerperiode plaats. In deze periode zijn er minder mensen in staat om kennis te nemen van het ontwerp.

***Reactie:** het is juist dat geen algemeen inspraakmoment is geweest. Dit vanwege het feit dat het bestemmingsplan, uitgezonderd de nieuwe kanaalbrug IJtteren, geen nieuwe ontwikkelingen kent en met name een vertaling is van het thans geldend bestaande bestemmingsplan Grensmaas. Wij zien dit bestemmingsplan als een beheersplan.*

*Er is geen verplichting om buiten het zomerreces in procedure te gaan. Voor Zuid-Nederland begon formeel de zomervakantie op 7 juli 2018. Wij hebben op 28 juni 2018 bekendgemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan vanaf 29 juni 2018 tot en met 9 augustus 2018 ter visie ligt. Wij zijn dus voordat zomervakantie (scholen) is begonnen, gestart met de procedure. Wij merken op dat in de regel de mensen geen 6 weken op vakantie gaan.*

**Conclusie:** deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij stellen voor om deze zienswijze ongegrond te verklaren.

#### **ZIENSWIJZE 5 (reclamant 5).**

**(bij mail gedateerd 9 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, kenmerk 2018.24966 en 2018.24967)**

#### **Zienswijze 5**

**Onderdeel 1.** 1 Parkeerplaats per woonark / woonboot is onvoldoende omdat er geen rekening is gehouden met het feit dat diverse familielieden van reclamant een invalidenparkeervergunning hebben en hier niet meer kunnen parkeren en de reclamant kunnen bezoeken.

Tevens zijn reclamant en diens partner werkzaam in continue dienst, hetgeen betekent dat reclamant of diens partner vanaf de onveilige parkeergelegenheid aan de Oude Smeermaeserweg naar de woonark moeten lopen. Dit is een onveilige situatie.

**Reactie:** zie onze reactie bij zienswijze 1 onderdeel 1.

**Onderdeel 2.** De vereiste afstand van 5 meter tussen de woonboten / woonark is niet reëel. Niet in relatie tot calamiteiten en uit praktisch oogpunt. Dit zou moeten betekenen dat de woonboot / woonark verplaatst zou moeten worden, hetgeen enorme kosten met zich meebrengt. Woonhuizen hebben ook geen onderlinge afstand van 5 meter.

Met betrekking tot het aanpassen van de afmeervoorziening dient de wal voldoende stevig te zijn. Versteving van de wal kan tienduizenden euro's kosten.

Reclamant geeft aan dat bij het vervangen van de woonark de maat van 5 meter wel aangehouden kan worden.

**Reactie:** in artikel 1.12b van het Bouwbesluit is aangegeven, dat in beginsel uit dient te worden gegaan van een onderlinge afstand tussen woonboten van 5 meter. Dit in verband met de aspecten brandwerendheid, daglicht en ventilatie. Daarnaast streven wij naar de ligging van woonboten in een open gebied, op grond waarvan de onderlinge afstand van 5 meter dienst kan doen aan het realiseren van transparantie / openheid. Op grond van deze aspecten vinden wij het dan ook van belang dat in de planregels minimaal 5 meter wordt aangehouden. Dat in de praktijk de situatie anders is zij zo, echter uitgangspunt is dat genoemde onderlinge afstand uitgangspunt blijft.

Het verplaatsen van een bestaande woonboot / woonark (met ligplaatsvergunning) om zodoende de onderlinge afstand van 5 meter te verkrijgen is niet aan de orde. Komt er een nieuwe woonboot dan dient te voldaan te worden aan deze voorwaarde, hetgeen overeenkomt met de zienswijze van reclamant.

Met betrekking tot het aspect versteving van de wal doet reclamant een aanname die niet onderbouwd is. Wij kunnen hier dan ook niet inhoudelijk op reageren.

**Conclusie:** deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij stellen voor om de zienswijze deels gegrond (onderdeel 1) en deels ongegrond (onderdeel 2) te verklaren. De aanpassing van het bestemmingsplan wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

## **ZIENSWIJZE 6 (reclamant 6).**

**(bij mail gedateerd 9 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, reg. nr. 2018.25121 en middels brief gedateerd (met poststempel) 9 augustus 2018, ingekomen 13 augustus 2018, kenmerk 2018.25125)**

### **Zienswijze 6**

**Onderdeel 1.** Reclamant stelt dat het niet houden van inhoudelijk overleg als een gemiste kans wordt gezien en dat hij niet serieus genomen wordt. De hieruit voortkomende informatie had dan kunnen dienen voor het opstellen van het bestemmingsplan.

Bij het houden van de "keukentafelgesprekken" lag het ontwerpbestemmingsplan klaar en inhoudelijk kon niets aan het bestemmingsplan gewijzigd worden.

Het houden van genoemd gesprek heeft dan geen enkele toegevoegde waarde.

**Reactie:** in de inleiding van paragraaf 2 is aangegeven, dat met de woonbotenbewoners is gecommuniceerd. Dit middels het toe laten komen van brieven (22 maart, 26 april, 7 juni en 13 juli 2018), waarin het planologisch juridisch kader van het ontwerp-bestemmingsplan Grensmaas 2018 is opgenomen en is ingegaan op de aanpak van de Stuwweg en aanleg riolering. Daarnaast zijn de zgn. "keukentafelgesprekken" (20, 21 en 27 juni 2018) gehouden bij de bewoners thuis. Hierbij is ook ruimte geboden voor inhoudelijke vragen. De vragen die naar voren zijn gekomen tijdens de individuele gesprekken zijn vervolgens schriftelijk beantwoord aan de bewoners. Daarbij is nogmaals informatie verstrekt over de bestemmingsplanprocedure en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De mogelijkheid bestaat om het bestemmingsplan aan de hand van deze zienswijzen eventueel aan te passen. Er heeft dus wel degelijk inhoudelijk overleg plaatsgevonden.



*Door het ter visie leggen van het ontwerp-bestemmingsplan hebben wij onze visie met betrekking tot de regeling voor de woonboten en hoe er omgegaan dient te worden met de oever ook in bestemmingsplanmatige zin kenbaar gemaakt. Middels deze ter visie legging bestaat de mogelijkheid om door een ieder zienswijzen in te dienen en kunnen voorstellen aan de raad worden gedaan om het bestemmingsplan aan te passen.*

*Op basis van de zgn. "keukentafelgesprekken" in combinatie met de ingediende zienswijzen wordt onzerzijds aan de raad voorgesteld om ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen het beleid te wijzigen. In plaats van 1 parkeerplaats per bewoner wordt voorgesteld om uit te gaan van 2 parkeerplaatsen per bewoner. Zie ook onze reactie bij zienswijze 1 punt 1.*

*Hiermee wordt bevestigd dat het houden van de "keukentafelgesprekken" wel degelijk toegevoegde waarde heeft.*

**Onderdeel 2.** De bij de bestemming "Water" opgenomen "additionele voorzieningen" (artikel 14.1 sub p. van de planregels) zijn in relatie tot de begripsbepaling "additionele voorziening (artikel 1.7 van de planregels) vaag en weinig specifiek gelet op de bestemming "Water".

Van belang is om te weten of een bijboot, ponton, bolders, loopbruggen, afstandhouders, een stalen pijp, draden en kettingen van en naar bolders etc. onder de begripsomschrijving "additionele voorzieningen" (artikel 14.1 sub p. van de planregels).

Reclamant verzoekt om aanpassing van het begrip "additionele voorzieningen" (artikel 1.7 van de planregels).

(relevante planregels = artikel 1.7 en artikel 14.1 onder j. en p.).

**Reactie:** *de door ons gehanteerde bestemmingsplansystematiek, welke aansluit aan de landelijk te hanteren Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SBVP2012), gaat uit van het vastleggen van de hoofdbestemming, waarbij wordt aangegeven welke functies zijn toegestaan. Zo is ook bij de bestemming "Water" aangegeven welke functies zijn toegestaan, waaronder "additionele voorzieningen".*

*Wat er onder "additionele voorzieningen", zijnde ondersteunende voorzieningen, dient te worden verstaan, is omschreven in de begripsbepalingen en wel in artikel 1.7 van de planregels. Dit zijn: "die voorzieningen, die direct of indirect samenhangen met de bestemmingen; hieronder zijn in ieder geval begrepen platiëken, standbeelden of andere kunstwerken in het openbaar gebied, kiosken,abri's, telefooncellen, nutsgebouwtjes, voetgangersliften, straatmeubilair of daarmee vergelijkbare nutsvoorzieningen, ondergrondse en bovengrondse stallingsvoorzieningen voor (brom-, snor- en motor-) fietsen, ondergrondse en bovengrondse afvalvoorzieningen en parkeervoorzieningen voor auto's, met uitzondering van parkeergarages.*

*Deze begripsbepaling dient gezien te worden als een standaardomschrijving die met name gericht is op het openbaar gebied.*

*Relateren wij de "additionele voorzieningen" naar de bestemming "Water" dan moet gedacht worden aan afmeerpalen of afstandhouders en soortgelijke ondersteunende voorzieningen.*

*Drijvende bouwwerken of voorwerpen, anders dan de toegestane woonboot en bijboot vallen niet onder het begrip "additionele voorzieningen". Hiervan is in artikel 14.4.1 onder b. bepaald, dat deze onder het met de bestemming "Water" strijdig gebruik verstaan worden.*

*Gelet op vorenstaande zijn wij van mening dat de planregels (artikel 14.1 sub p.) verduidelijkt dient te worden met dien verstande dat afmeerpalen en afstandhouders en soortgelijke ondersteunende voorzieningen zijn hieronder vallen. Tevens willen wij in de planregels (artikel 14.4.1. onder b.) opnemen dat dekschuiten, pontons, en soortgelijke vaartuigen / objecten onder strijdig gebruik met de bestemming wordt verstaan.*

*Wij stellen uw raad voor om de planregels te wijzigen conform het hierboven gestelde.*

**Onderdeel 3.** Reclamant stelt dat op grond van de huidige regeling geen gebouwen mogen worden opgericht en dat gesuggereerd wordt dat een woonboot geen gebouw is maar slechts een bouwwerk. Reclamant stelt om nog eens goed te kijken naar de gehanteerde begrippen in samenhang tot de planregels.

(relevante planregels = artikel 1.49, artikel 1.108, artikel 14.2.1 en artikel 14.2.2., onder a en c).

**Reactie:** in paragraaf 2.2 zijn wij ingegaan op de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Hierin is aangegeven dat een woonboot een drijvend bouwwerk is. Wij constateren ook dat de woonboot een gebouw is, gelet op de begripsbepaling in het bestemmingsplan (artikel 1.49 van de planregels). Hier is aangegeven, dat onder een gebouw wordt verstaan: "elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt".

Teneinde ook hier duidelijkheid te verkrijgen, wordt aan de raad voorgesteld de begripsbepaling artikel 1.108 aan te passen met dien verstande dat het woord "bouwwerk" wordt vervangen door "gebouw". Tevens wordt voorgesteld om artikel 14.2.1 van de planregels aan te passen middels het laten vervallen van de huidige tekst en de planregels onder 14.2.2 sub c onder de planregel 14.2.1 te brengen met dien verstande dat uitgangspunt is dat gebouwen in de vorm van woonboten mogen worden gebouwd met inachtnaam van de maatvoeringen, zoals in het ontwerp-bestemmingsplan zijn aangegeven. Voor de exacte regeling / omschrijving verwijzen wij naar de 'Lijst van wijzigingen' onder de planregels.

**Onderdeel 4.** Reclamant stelt ten aanzien van de regeling voor een bijboot dat er aan de Stuwweg pleziervaartuigen liggen die voor uiteenlopende doelen worden gebruikt en dat deze pleziervaartuigen in een aantal gevallen groter zijn dan de in de planregels opgenomen maatvoering. Afgevraagd wordt waarom de bestaande gevallen niet gerespecteerd worden en welke ruimtelijke relevantie met deze restrictieve maatvoering wordt gediend? Er is ruimte genoeg om een plezierjacht toe te staan.

(relevante planregels = artikel 1.32 en artikel 14.2.2 lid c onder 2).

**Reactie:** de ruimtelijke relevantie is gelegen in het feit dat wij de situatie ter plaatse naar een normaal woon- en leefklimaat willen brengen. Thans liggen er naast de woonboot vele verschillende vaartuigen die zorgdragen voor een verstoring van dit woon- en leefklimaat. Dit o.a. door de ligging van pleziervaartuigen naast de woonboot. De pleziervaartuigen zijn zodanig ingericht / uitgerust dat hier op kan worden gewoond, hetgeen wij als een ongewenste situatie zien. Pleziervaartuigen horen in een jachthaven thuis.

**Onderdeel 5.** In relatie tot de zienswijze 6 onderdeel 3, waarbij aangegeven wordt dat op grond van de huidige regeling geen gebouwen mogen worden opgericht, is de bepaling voor de woonboot i.c.m. de in het bestemmingsplan opgenomen peilmaat niet houdbaar en dient gewijzigd te worden.

(relevante planregels = artikel 1.82, artikel 2.2, artikel 2.3 en artikel 14.2.2. sub c onder 5).

**Reactie:** zoals bij zienswijze 6 onderdeel 3 is aangegeven, merken wij de woonboot ook aan als een gebouw. Daarnaast hebben wij naast woonboten ook bruggen en een bedrijfsverkapping boven het water in het bestemmingsplan plan zitten Wij stellen voor om in de begripsomschrijving, zoals aangegeven in artikel 1.82, meer onderscheid te brengen. Derhalve is voor woonboten het bepaalde in artikel 1.82 sub c van toepassing. Hierin is opgenomen "Peil = ingeval van woonboten: de waterspiegel. Voor de exacte regeling / omschrijving verwijzen wij naar de 'Lijst van wijzigingen' onder de planregels.

**Onderdeel 6.** Reclamant stelt dat de planregels over de toegangsvoorziening met elkaar in strijd zijn danwel onnodig veel onduidelijkheid creëren. Afgevraagd wordt:

- wat allemaal wordt gerekend tot toegangsvoorzieningen?;
- wat is het doel van de regeling?;
- welke ruimtelijke overwegingen liggen ten grondslag aan het toestaan van één toegangsvoorziening en waarom de maat van 1.50 meter?

Reclamant stelt dat niet van de woonbootbewoner gevergd kan worden dat hij hoge kosten maakt om te kunnen voldoen aan een regel van het nieuwe bestemmingsplan. Het zou redelijk zijn om overgangsrecht in het leven te roepen.

Een alternatief zou zijn dat de gemeente zorgdraagt voor de toegangsvoorzieningen in de vorm van deugdelijke steigers waaraan de woonboot kan worden afgemeerd. Op die steigers zou de gemeente bergingen kunnen bouwen, zodat de bewoners hun fietsen en dergelijke op een fatsoenlijke manier kunnen stallen. Te meer nu de bewoners allen hun bergingen op de wal gedwongen hebben afgebroken, met als gevolg dat een stallings- en bergingsvraagstuk is ontstaan.

(relevante planregels = artikel 1.97 en artikel 14.2.2. sub c onder 7).

**Reactie:** *loopplanken / loopbruggen worden gezien als toegangsvoorziening. Pontons worden niet gezien als toegangsvoorziening. Een woonboot heeft, net als een woning, één hoofdentree en derhalve één toegangsvoorziening. Bij het merendeel van de woonboten is dat nu al van toepassing. Het wonen op het water kent zijn beperkingen. Het stallen van fietsen en het hebben van bergruimte dient op de woonboot plaats te vinden.*

*Het is niet duidelijk waarom reclamant het niet toestaan van pontons bestrijdt. Op de ligplaats van reclamant zijn namelijk geen pontons aanwezig.*

*Het is niet aan de gemeente om zorg te dragen voor toegangsvoorzieningen. Dit is een taak van de woonbootbewoners. Zoals aangegeven, is het ruimtelijk (en functioneel) de bedoeling, dat er 1 toegangsvoorziening wordt gerealiseerd en dat de oevers vrij van bebouwing blijft. Hier is ons beleid op gericht. Zie ook onze reactie bij zienswijze 6 onderdeel 12.*

**Onderdeel 7.** Reclamant stelt dat bij de regeling van het overgangsrecht ook een calamiteitenregeling ingepast dient te worden met dien verstande dat als de woonboot bij een calamiteit teniet gaat deze kan worden heropgericht / herplaatst.

Daarnaast dient de aanhef van bijlage 3 "Lijst persoonsgebonden overgangsrecht woonboten" vervangen te worden door "Lijst objectgebonden overgangsrecht woonboten".

Reclamant stelt tevens dat artikel 14.2.3 innerlijk tegenstrijdig is. Het overgangsrecht lijkt alleen betrekking te hebben op de maximale lengte, breedte en bouwhoogte, terwijl vervolgens wordt verwezen naar artikel 14.2.2., sub c, onder de subs 3 t/m 6, hetgeen dan impliceert dat de afstand tussen de woonboten ook onder het overgangsrecht vallen.

(relevante planregels en plantoelichting = artikel 14.2.2. sub c, artikel 14.2.3., bijlage 3 van de planregels, zijnde de "Lijst objectgebonden overgangsrecht woonboten en pagina 24 van de plantoelichting).

**Reactie:** *deze calamiteitenregeling is opgenomen in artikel 34.1 lid a onder 2 van de planregels van het ontwerp-bestemmingsplan Grensmaas 2018.*

*Het is juist dat de benaming van bijlage 3 niet correct is weergegeven. Wij stellen dan ook voor om de aanhef van bijlage 3 te vervangen door "Lijst objectgebonden overgangsrecht woonboten".*

*In het bestemmingsplan Grensmaas is er geen afstandsmaat tussen 2 woonboten vastgelegd. Dit gebeurt pas in het nieuwe bestemmingsplan Grensmaas 2018. Als gevolg hiervan geven wij aan dat er geen overgangsrecht aan de orde is voor de minimale afstand tussen 2 woonboten.*

**Onderdeel 8.** In tegenstelling tot de woonboten worden de bijboten met een grotere lengte en/of breedtemaat niet onder een objectgebonden overgangsrecht gebracht. Liefst ziet reclamant geen maximum lengte en breedtemaat voor een bijboot opgenomen in het bestemmingsplan. Als daarvan toch sprake zou zijn, verzoekt reclamant voor de bijboten een objectgebonden overgangsrecht op te nemen.

(relevante planregels = artikel 14.2.2. sub c onder 3 en 4).

**Reactie:** *dit is niet onder het overgangsrecht gebracht, aangezien bijboten en andere drijvende objecten / vaartuigen niet in het bestemmingsplan Grensmaas zijn toegestaan c.q. geregeld zijn. Zoals in paragraaf 2.1.2 is aangegeven, zijn alleen de woonboten geregeld in dit bestemmingsplan. Dit betekent dan ook dat er geen overgangsrecht aan de orde is en dat er dus geen objectgebonden overgangsrecht opgenomen dient te worden in het nieuwe bestemmingsplan Grensmaas 2018. Daarnaast willen wij ze niet ter plaatse en hebben wij diverse woonbootbewoners aangeschreven.*

**Onderdeel 9.** De nadere eisen regeling, zoals gesteld in artikel 14.3 van de planregels gaat te ver en geeft het College de mogelijkheid om te pas en te onpas aanvullende regels te stellen. Zij gaat te ver

als gevolg van het nadere eisen stellen bij rampenbestrijding, verkeersveiligheid en de sociale veiligheid. Deze dient verwijderd te worden.

(relevante planregels = artikel 14.3).

**Reactie:** *de in artikel 14.3 van de planregels opgenomen nadere eisen regeling is een standaardregeling die wij opnemen in alle bestemmingsplannen. Ook zien wij dat deze standaardregeling in den lande wordt gebruikt. Wij zien dan ook niet in dat deze regeling te ver gaat en dat wij te pas en te onpas aanvullende regels stellen. Het gebruikmaken van de nadere eisen regeling komt niet vaak voor. Toch handhaven wij deze regeling om excessen te voorkomen.*

**Onderdeel 10.** Reclamant merkt ten aanzien van het strijdig gebruik (artikel 14.4.1 van de planregels) op dat hij sinds jaar en dag de beschikking heeft over een bijboot. Deze bijboot zou op basis van de bouwregels aanwezig mogen zijn, maar op grond van artikel 14.4.1. strijdig gebruik opleveren, omdat de toetsingskaders niet van hetzelfde uitgangspunt uitgaan.

Lang bestaande situaties moeten ook voor wat betreft het gebruik positief worden bestemd, doch tenminste onder het overgangsrecht worden gebracht.

(relevante planregels = artikel 14.4.1).

**Reactie:** *dit is niet onder het overgangsrecht gebracht, aangezien bijboten en andere drijvende objecten / vaartuigen niet in het bestemmingsplan Grensmaas zijn toegestaan c.q. niet geregeld zijn. Zoals in paragraaf 2.1.2 is aangegeven zijn alleen de woonboten geregeld in dit bestemmingsplan. Dit betekent dan ook dat er geen overgangsrecht aan de orde is en dat er dus geen objectgebonden overgangsrecht opgenomen dient te worden in het nieuwe bestemmingsplan Grensmaas 2018.*

**Onderdeel 11.** In de planregels (artikel 14.4.2 aanhef en onder b) is aangegeven, dat uit wordt gegaan van “maximaal 1 parkeerplaats per woonboot”. Dit is in strijd met de relevante parkeernorm, zijnde zone C met afhankelijk van het gebruiksoppervlak van de woning een parkeernorm van 0,7 tot 1,9 en een norm van 0,3 voor bezoek / minimaal openbaar karakter. Genoemde parkeerregel is onrechtmatig en dient derhalve gewijzigd te worden.

Reclamant verzoekt om ter hoogte van de woonboot op de bestemming “Agrarisch met waarden” de aanduiding “parkeerplaats bewoners woonboten” op te nemen, waardoor reclamant ter hoogte van zijn woonboot ook de mogelijkheid heeft om te parkeren.

Reclamant stelt dat bezoekers, die niets met een woonboot hebben, ongelimiteerd mogen parkeren. Afgevraagd wordt hoe dit wordt gehandhaafd.

De alternatieve parkeerplaats ter hoogte van de Smeermaeserweg wordt niet als volwaardig parkeeralternatief gezien. Dit gelet op het feit dat deze parkeerplaats niet op een aanvaardbare loopafstand ligt van de woonboot van reclamant, deze ook wordt gebruikt door recreanten en vanwege de onveilige verkeerssituatie voor voetgangers tussen de Stuwweg en de Smeermaeserweg.

(relevante planregels = artikel 14.4.2 aanhef en onder b).

**Reactie:** *zie onze reactie bij zienswijze 1 onderdeel 1.*

*De Stuwweg blijft in beginsel een openbare weg met dien verstande dat uitgangspunt is dat de weg uitsluitend toegankelijk is voor bestemmingsverkeer (zie zienswijze 6 onderdeel 14). Dit kunnen naast de woonbotenbewoners ook bezoekers van het achterliggend natuurgebied zijn. Daarnaast zal de weg overgaan in een fietspad als onderdeel van de fietsverbinding van en naar de stuw Borgharen. Met betrekking tot het parkeren is de intentie om langs de gehele nieuwe Stuwweg ook een strook in de vorm van langsparkeren aan te leggen. Al met al verwachten wij niet dat het parkeren van dien aard zal zijn dat het parkeren van de woonbootbewoners onder druk komt te staan. Mocht dit wel zo zijn dan moeten wij ons beraden hoe dit aangepakt wordt.*

**Onderdeel 12.** Indachtig onder andere het uitgangspunt om een goed woon- en leefklimaat te regelen hebben in de afgelopen jaren de bewoners de oeverwal vrij van gebouwen, materialen en bouwwerken gemaakt. Daarnaast had de oeverwal de functie van tuin, erf en verharding. Fietsen, motoren, brommers, containers etc. stonden op de oeverwal vanwege het grote hoogteverschil tussen de oeverwal en de woonboten. Deze spullen zijn tijdelijk elders opgeslagen dan wel worden op de woonboot gestald, hetgeen het gebruik van deze spullen bemoeilijkt, aangezien het zeer moeilijk en gevaarlijk is om deze spullen vanaf de woonboot naar de oeverwal te krijgen via een toegangsweg van slechts 1,50 meter.

Reclamant verzoekt de raad om op de oeverwal per woonboot een bouwvlak in te tekenen voor een gebouw met een maximale omvang en hoogte in een voorgeschreven uitvoering / materialisatie. Hierin kunnen de bewoners hun spullen / materialen kwijt.

Met een dergelijke regeling behoudt het bevoegd gezag de regie, voorkomt zij excessen en gevaarlijke situaties en doet zij geen afbreuk aan de omgevingswaarden ter plaatse. Zij vergroot hiermee wel het woon- en leefklimaat van de bewoners.

(relevante planregels = artikel 3.1)

**Reactie:** *insteek van het bebouwingsvrij maken van de oevers is het realiseren van een prettig en veilig woonklimaat en ervoor zorg te dragen dat de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed niet belemmerd wordt c.q. zo optimaal mogelijk blijft.*

*Middels de opschoonactie (zie paragraaf 2.3) is hier vorm aan gegeven. Om dit ook voor de toekomst te garanderen, hebben wij in het bestemmingsplan Grensmaas 2018 ter plaatse van de oever bewust de specifieke bouwaanduiding – onbebouwd opgenomen (artikel 3.2.1 sub b van de planregels) en is de bescherming en het behoud van de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit in de planregels opgenomen (artikel 22 van de planregels). In relatie hiermee stellen wij de raad voor om het verzoek om op de oeverwal per woonboot een gebouw met bepaalde maten en materialisering in te tekenen niet in te willigen.*

*In relatie hiermee merken wij nog op dat de eigenaar van de oever, het Rijksvastgoedbedrijf, de woonbootbewoners middels brief van 5 februari 2018 heeft laten weten dat de oevers onbebouwd dienen te blijven. Zie tevens het gestelde onder paragraaf 2.1.7 laatste gedachtenstreepje.*

**Onderdeel 13.** In aansluiting op de onderdelen 11 en 12 van deze zienswijze verzoekt reclamant om de bestemming “Verkeer-Verblijfsgebied” door te trekken tot aan het adres / de ligplaats van reclamant. Dit laatste is toegezegd in het “keukentafelgesprek”.

(relevante planregels = artikel 12 en artikel 13).

**Reactie:** *zoals bij zienswijze 6 onderdeel 11 is aangegeven, wordt de nieuwe Stuwweg tot en met het adres / ligplaats Stuwweg 56 aangelegd. Wij stellen de raad voor om in planjuridische zin voor dit deel ook de bestemming “Verkeer-Verblijfsgebied” op te nemen, hetgeen overeenkomt met de reeds bestemde Stuwweg.*

**Onderdeel 14.** Vanwege het feit dat de Stuwweg geen hoofdonthutingsweg is en geen doorgaande weg is, verzoekt reclamant om de bestemming “Verkeer-Verblijfsgebied” aan te passen dat deze enkel opengesteld is voor bestemmingsverkeer. Hierdoor wordt ook de “druk” voorkomen op het agrarisch- en natuurgebied.

**Reactie:** *wij kunnen met het verzoek instemmen. Wij hebben inmiddels besloten om bij de splitsing Bosscherweg / Oude Smeermaeserweg aan het begin van de Oude Smeermaeserweg het bord C12 = gesloten voor alle motorvoertuigen met het onderbord “uitgezonderd bestemmingsverkeer” te plaatsen. Dit op basis van een door ons op 8 oktober 2018 genomen verkeersbesluit.*

**Conclusie:** deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij stellen voor om de zienswijze deels gegrond (onderdelen 2, 3, 7 deels, 11, 13 en 14) en deels ongegrond (onderdelen 1, 4, 5, 6, 7 deels, 8, 9, 10 en 12) te verklaren. De aanpassingen van het bestemmingsplan wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).



## **ZIENSWIJZE 7 (reclamant 7).**

**(bij mail gedateerd 9 augustus 2018, ingekomen 9 augustus 2018, reg. nr. 2018.25112 en 2018.24114 en middels aangetekende brief gedateerd (met poststempel) 9 augustus 2018, ingekomen 10 augustus 2018, kenmerk 2018.25199 en 2018.25201)**

### **Inleiding**

Voordat wij inhoudelijk op de zienswijzen in gaan, merken wij op dat alle reclamanten die thans een zienswijze hebben ingediend ook een bezwaarschrift hebben ingediend met betrekking tot ons besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom ten aanzien van drijvende objecten, niet zijnde woonboten. Wij hebben op 19 september 2018 o.a. besloten om de bezwaarschriften ongegrond te verklaren. Dit met uitzondering van de drijvende objecten in het water bij het perceel Stuwweg 42. Met betrekking tot de situatie bij Stuwweg 42 en ook de bijzondere situatie Stuwweg 14 gaan wij bij de 'Lijst van wijzigingen' hier nader op in.

Voor de overige drijvende objecten bij de woonboten aan de Stuwweg en Bosscherweg is tevens besloten om de begunstigingstermijn (dit is de termijn om genoemde drijvende objecten te verwijderen) te verlengen tot 13 weken na datum van verzending (=20 september 2018) van de beslissing op het bezwaar.

### **Zienswijze 7**

**Onderdeel 1.** Reclamanten stellen dat de huidige regeling inzake de woonboten onduidelijk is. Wordt de woonboot aangemerkt als een gebouw c.q. wordt de woonboot aangemerkt als woning en dus omgevingsvergunningsplichtig is of worden de woonboten buiten de bouwregelgeving gelaten. Reclamanten zien hun woonboten als woningen.

Reclamanten verzoeken om de begripsbepaling 'woonboot' te wijzigen in 'woonboten als bouwwerken in de zin van de Woningwet en Wabo' en 'varende woonboten, niet-bouwwerken in de zin van de Woningwet en Wabo'.

Voorts wordt verzocht de woonvorm 'wonen op het water' onder te brengen bij de bestemming 'Wonen' en de verbeelding daarop aan te passen dan wel in de bestemmingsomschrijving 'Water' regels van de bestemming 'Wonen' te integreren.

Voorts wordt verzocht in het onderdeel 'bouwen' op te nemen dat woonboten als bouwwerken zijnde gebouwen wel zijn toegestaan.

(relevante planregels = artikel 1.31, artikel 1.49, artikel 1.108, artikel 14.1 en artikel 14.2.1)

**Reactie:** zoals in onze reactie bij zienswijze 6 onderdeel 3 is aangegeven, merken wij de woonboot aan als een gebouw en is deze omgevingsvergunningsplichtig.

*Ter verduidelijking wordt voorgesteld om in de begripsbepaling 1.108 het onderscheid in woonboten als bouwwerken in de zin van de Woningwet en Wabo' en 'varende woonboten, niet-bouwwerken in de zin van de Woningwet en Wabo' in te passen.*

*Qua wijze van bestemmen houden wij vast aan de systematiek die in de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SBVP 2012) wordt aangehouden.*

*Wij zien de bestemming "Water" als hoofdbestemming en de woonboten zijn in de bestemmingsomschrijving opgenomen als een passende functie binnen de hoofdbestemming. In de bestemmingsomschrijving is opgenomen dat de voor "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor: een ligplaats voor woonboten, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – woonbotenligplaatsen (sw-wbl)'. Deze systematiek sluit ook aan bij de systematiek die in het thans geldend bestemmingsplan Grensmaas (vastgesteld 2006) is opgenomen.*

*Wij stellen de raad dan ook voor om het verzoek deels wel en deels niet in te willigen. De aanpassing van het bestemmingsplan wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).*

**Onderdeel 2.** Een bijboot wordt gezien als een vaartuig en is niet bedoeld om ter plaatse te functioneren zoals een woonboot zijnde bouwwerk. Een bijboot is dan ook geen bouwwerk in de zin van de Woningwet. Derhalve kan de bouwregel 14.2.2 in lid c onder 2 van de planregels geen stand houden.

Reclamanten stellen met betrekking tot de bijboot, dat, indien er regels gesteld zouden moeten worden, deze onder de gebruiksregels geschaard kunnen worden. Verzocht wordt daarbij – voor wat betreft de maatvoering – ruimhartig beleid te voeren vanwege gevestigde belangen. Een aantal belanghebbenden heeft een plezierjacht dat afgemeerd ligt naast de woning. Er is voldoende fysieke ruimte voor het afmeren van plezierjachten.

(relevante planregels = artikel 1.32, artikel 1.98 en artikel 14.2.2.).

**Reactie:** *dat een bijboot wordt gezien als een vaartuig en niet is bedoeld om ter plaatse te functioneren zoals een woonboot zijnde bouwwerk is juist. Echter een bijboot is net als een woonboot eveneens een bouwwerk in de zin van de Woningwet. Een bijboot is ook een constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.*

*In onze reactie bij zienswijze 6 punt 3 hebben wij aangegeven dat de regeling inzake de woonboot als gebouw wordt aangepast. Mede gezien deze aanpassing zal ook de regeling voor de bijboot aangepast worden. Voor de exacte regeling / omschrijving verwijzen wij naar de ‘Lijst van wijzigingen’ onder de planregels; zie hiervoor de wijzigingen 11 en 14.*

*Met betrekking tot de pleziervaartuigen verwijzen wij naar het gestelde bij zienswijze 6 onderdeel 4.*

**Onderdeel 3.** Reclamanten zijn van mening, dat de hoogtebeperking voor de woonboot, zoals geregeld in het ontwerpbestemmingsplan geen stand kan houden, omdat de meetwijze niet werkbaar is.

De bouwhoogte van woningen op het water (varend en niet-varend) wordt gemeten vanaf de waterlijn van de betreffende woning in het water. Dit is de enige wijze van meten die werkbare informatie geeft.

(relevante planregels = artikel 1.82 lid b, artikel 2.2 en artikel 14.2.2)

**Reactie:** *zie onze reactie bij zienswijze 6 onderdeel 5.*

**Onderdeel 4.** Reclamanten koppelen de in de planregels opgenomen onderlinge afstandseis van (minimaal) 5 meter tussen 2 woonboten, zoals opgenomen in het Bouwbesluit, aan het al dan niet beschouwen als bouwwerken in de zin van de Woningwet en Wabo. Kwalificeert het gemeentebestuur de woonboot als drijvende woning en dus als bouwwerk in de zin van de Woningwet en Wabo dan behoort de raad zich te realiseren dat alle aanwezige drijvende woningen een omgevingsvergunning van rechtswege hebben gekregen. Derhalve zal de afstandseis van 5 meter pas een rol gaan spelen bij vervanging van een drijvende woning door een nieuwbouw van een drijvende woning. Het Bouwbesluit is namelijk niet van toepassing op bestaande drijvende woningen.

Daarnaast stellen reclamanten uit het Bouwbesluit volgt, dat bij voorkoming van brandoverslag voldaan kan worden op 2 manieren. Enerzijds door bouwtechnisch gebruik te maken van brandvertragende materialen aan de kopse kanten van een drijvende woning of door inderdaad fysiek 5 meter afstand te houden. De eis volgens het Bouwbesluit is overigens 5 meter en niet minimaal 5 meter.

Volgens de reclamanten wordt bij de afstandseis het aspect transparantie niet goed onderbouwd c.q. is niet aangetoond dat de afstandseis van 5 meter nodig is. Het water is geen natuurgebied. Daarnaast is er geen zicht vanaf het water respectievelijk Bosscherweg naar het natuurgebied. Ten aanzien van de Bosscherweg wordt opgemerkt dat het argument van ‘transparantie’ hier al helemaal geen doel treft. Dit deel van de Bosscherweg is alleen voor bestemmingsverkeer en heeft geen toeristische of recreatieve functie. Er is geen voetpad.

De afstandseis kent een gelijkwaardige, technische oplossing in geval van omgevingsvergunningsplichtige bouwwerken. Verzocht wordt om de planregel hierop aan te passen

en rekening te houden met het rechte niveau. Er dient derhalve een driedeling gemaakt te worden: bestaande drijvende woningen als bouwwerken zijnde gebouwen, nieuwbouw en varende woonschepen geen bouwwerken in de zin van de Woningwet.

(relevante planregels en plantoelichting = artikel 14.2.2. sub 6 en pagina 67).

**Reactie:** zie onze reactie bij zienswijze 5 onderdeel 2.

*Dit onderscheid is gemaakt middels aanpassing van de begripsbepaling 'Woonboot' zoals aangegeven in artikel 1.108 van de planregels en het bepaalde in artikel 14.2.1 van de planregels.*

**Onderdeel 5.** De regel over de toegangsvoorziening is onvoldoende duidelijk en niet gemotiveerd. Er is bovendien geen rekening gehouden met de belangen van de bewoners. Voor zover kan worden gevolgd wat eigenlijk wordt bedoeld met 'toegangsvoorziening' ligt het in de rede de bestaande situatie te bestemmen dan wel dat de gemeente voor eigen rekening en risico toegangsvoorzieningen voor de drijvende woningen bouwen met een voorzieningenniveau, dat gelijkwaardige is aan wat de respectievelijke bewoner nu heeft.

(relevante planregels = artikel 1.97 en artikel 14.2.2. lid c onder 7).

**Reactie:** zie onze reactie bij zienswijze 6 onderdeel 12.

**Onderdeel 6.** Reclamanten stellen dat de calamiteitenregeling ontbreekt in artikel 14.2.3 van de planregels.

Op de pagina's 23 en 24 van de plantoelichting wordt het objectgebonden overgangsrecht toegelicht. Reclamanten geven aan dat in de toelichting wordt gesproken over 'een lijst van personen waarvoor het objectgebonden overgangsrecht geldt ...'. De toelichting dient daar ook te worden gecorrigeerd.

Op pagina 23 van de plantoelichting wordt gesteld dat het gebied zich kenmerkt door illegaal gebruik en illegale bouwwerken, welke de fysieke ruimte, de leefbaarheid en de veiligheid aantasten. Reclamanten vinden dit erg kort door de bocht, gelet op de historie van het gebied, de bevoegdheidsverdeling en de verleende vergunning (tot 2014 alleen vergunning van Rijkswaterstaat en het feit dat een woonboot voor 2014 geen bouwvergunning nodig had).

Er kan niet zonder meer voorbij worden gegaan aan de bestaande rechten, gevestigd op in het verleden verleende vergunningen én de omgevingsvergunning die van rechtswege is verleend. Reclamanten zijn van mening dat het heel redelijk is voor alle waterbewoners aan de Stuwweg en Bosscherweg de bestaande situatie als uitgangspunt te nemen en desnoods overgangsrecht te laten gelden.

Gesteld wordt dat diverse woonbotenbewoners al maanden geleden om een onderhoud hebben gevraagd met het College – burgemeester en betrokken wethouder - maar tot op heden hebben de wethouder en burgemeester geen belangstelling getoond voor overleg. Ook in dit bestemmingsplantraject is geen sprake van burgerparticipatie, het blijft een eenrichtingsverkeer van bestuur naar burger.

(relevante planregel en plantoelichting = artikel 14.2.3 en de pagina's 23 en 24).

**Reactie:** deze calamiteitenregeling is opgenomen in artikel 34.1 lid a onder 2 van de planregels van het ontwerpbestemmingsplan Grensmaas 2018.

*Ten aanzien van het objectgebonden overgangsrecht in de plantoelichting (pagina 23 en 24) is de gemaakte opmerking juist. Wij stellen de raad voor om pagina 24 van de plantoelichting aan te passen. Dit door de 5e zin van de 1e alinea te vervangen door: "De lijst van objecten waarvoor het objectgebonden overgangsrecht geldt, is als bijlage 3 bij de regels opgenomen".*

*In de plantoelichting is op pagina 23 ingegaan op de feitelijk gegroeide situatie en dient gezien te worden als een weergave van deze situatie. Ook voor 2014 waren de woonboten bouwvergunning plichtig, echter in de praktijk zijn nimmer bouwvergunningen aangevraagd en dus ook niet verleend.*

*In paragraaf 2 zijn wij ingegaan op het participatietraject. Dit bestond uit het communiceren middels diverse brieven en het houden van de zgn. “keukentafelgesprekken” bij de bewoners thuis. Tijdens deze gesprekken hebben de woonbotenbewoners vragen kunnen stellen, welke middels brief van 13 juli 2018 zijn beantwoord.*

*De portefeuillehouder ruimtelijke ordening heeft aangegeven dat hij nog overleg heeft.*

**Onderdeel 7.** De in de planregels opgenomen nadere eisen-regeling is zinledig, omdat in het bestemmingsplan zelf geen regels worden gesteld aangaande het onderwerp of onderdeel waarop het College nadere eisen kan stellen. Bovendien moet worden verduidelijkt in welke gevallen en onder welke omstandigheden het College gebruik maakt van zijn bevoegdheid.

(relevante planregel = artikel 14.3).

**Reactie:** zie het gestelde bij zienswijze 6 onderdeel 9.

**Onderdeel 8.** De gebruiksverboden van artikel 14.4.1 van de planregels zijn opgesteld zonder afweging van de betrokken belangen en zijn niet handhaafbaar. De gebruiksverboden zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Verzocht wordt met inachtneming van en in overleg met de betrokken belangen van de bewoners van de Stuwweg en Bosscherweg de regels aan te passen.

(relevante planregel = artikel 14.4.1).

**Reactie:** de gebruiksverboden van artikel 14.4.1 zijn opgesteld om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen voor de woonbotenbewoners en dienen uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening juist als een prima basis voor een verantwoorde ruimtelijke ordening aan de Stuwweg / de Bosscherweg en het achterliggende natuurgebied. Wij zien dit gebied als een rustig woongebied, waarbij de relatie wordt gelegd met de ligging nabij een natuurgebied (in ontwikkeling). Middels deze ruimtelijke relevante verboden kunnen wij gericht sturen op het voorkomen van ongewenste ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan de verkeersaantrekkende werking van aan huis-verbonden beroepen of andere vormen van bedrijvigheid.

*Indachtig onze visie met betrekking tot het gebied stellen wij uw raad dan ook voor om het verzoek niet in te willigen.*

**Onderdeel 9.** De parkeerregel van artikel 14.2.2 aanhef en onder b is onrechtmatig. Er is geen enkele reden om het aantal parkeerplaatsen aan de Stuwweg te limiteren.

De parkeermogelijkheid ter hoogte van de Smeermaeserweg is geen volwaardig parkeeralternatief, vanwege de niet aanvaardbare loopafstand, het gebruik hiervan door recreanten en de verkeerssituatie tussen de Smeermaeserweg en de Stuwweg is onveilig voor voetgangers.

(relevante planregels = artikel 14.4.2 en artikel 27.2)

**Reactie:** zie onze reactie bij zienswijze 1 onderdeel 1.

**Onderdeel 10.** Verzocht wordt om een hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder vast te stellen, e.e.a. conform het advies van Spider Monkey Consultancy.

De verwijzing naar artikel 28 lid 4.2 kan niet, aangezien dit artikel niet bestaat.

(relevante planregels = artikel 28 lid 4.2 en artikel 29.2.3)

**Reactie:** wij hebben op 31 mei 2018 de hogere grenswaarde vastgesteld voor de woonboten Stuwweg 28, 30, 32, 36 en Bosscherweg ongenummerd. Dit hebben wij op 31 mei 2018 algemeen bekendgemaakt in de editie van VIALimburg editie Maastricht / Meerssen.

*Deze verwijzing is inderdaad onjuist. Dit dient de verwijzing naar artikel 29.2.2 van de planregels te zijn. Wij stellen uw raad voor om deze aanpassing door te voeren. Wij verwijzen voor de exacte regeling naar de 'Lijst van wijzigingen' in paragraaf 3.1.*

**Onderdeel 11.** Een aantal waterbewoners heeft een vergunning voor gebruik van de walgrond vanwege afmeervoorzieningen. In het algemeen is walgrond van belang voor het afmeren van de drijvende woningen en woonboten.

Aangenomen wordt dat in artikel 3.1 aanhef en onder additionele voorzieningen ... waaronder 'tevens moet worden gelezen 'afmeervoorzieningen' en 'toegangsvoorzieningen'. Deze onderdelen dienen specifiek benoemd te worden in de bestemmingsplanregels omwille van de rechtszekerheid, duidelijkheid en gezien de ge- en verboden ten aanzien van bouwen en gebruik als tuin en erf.

Voor het overige wordt verzocht specifiek daar waar reeds vergunning is verleend en/of contractueel is overeengekomen, het gebruik als tuin en erf te bestemmen.

(relevante planregels = artikel 3.1 aanhef en artikel 1.7).

**Reactie:** zie onze reactie bij zienswijze 6 onderdeel 2.

**Onderdeel 12.** De waterbewoners worden middels de passage op pagina 23 beschuldigd en gestigmatiseerd. Dat het gemeentebestuur dit doet geeft geen pas. Verzocht wordt om de toelichting onder de tussenkop 'Woonboten' op pagina 23 vanaf de 2<sup>e</sup> zin te schrappen en te vervangen door de in de zienswijze aangegeven tekst.

(relevante plantoelichting = pagina 23).

**Reactie:** in de plantoelichting is op pagina 23 ingegaan op de feitelijk gegroeide situatie en dient gezien te worden als een weergave van deze situatie. Dit heeft absoluut niets te maken met het stigmatiseren van een specifieke groep bewoners. In de plantoelichting worden geen groeperingen danwel personen benoemd. De voorgestelde wijziging van de plantoelichting is dan ook niet aan de orde.

**Onderdeel 13.** Reclamanten hebben de navolgende opmerkingen met betrekking tot de verbeelding:  
**A.** doordat het aantal woonboten die aan de Stuwweg liggen onduidelijk is én dat de planregels onvoldoende duidelijkheid geven over wat nu wordt bedoeld met 'woonboot', levert deze combinatie voor de verbeelding en planregels rechtsonzekerheid op.

**Reactie:** op de ondergrond van de verbeelding zijn zowel de woonboten als de drijvende objecten opgenomen. Door het aanpassen van de ondergrond middels het weglaten van de drijvende objecten, zoals beschreven in de inleiding bij zienswijze 7 (ons besluit van 19 september 2018 met betrekking tot verwijderen drijvende objecten), wordt het aantal woonboten inzichtelijk. Opgemerkt wordt dat op de verbeelding (en in de planregels) het maximaal aantal woonboten zijn weergegeven. Dit zijn 24 aan de Stuwweg en 6 aan de Bosscherweg.

In de begripsbepaling 1.108 is omschreven wat onder een woonboot dient te worden verstaan. Ook is in artikel 1.32 omschreven wat onder een bijboot dient te worden verstaan.

De combinatie van omschrijvingen, het aanpassen van de ondergrond van de verbeelding en de aanduiding van het maximaal aantal woonboten maakt het inzichtelijker. Van rechtsonzekerheid was en is geen sprake.

Wij verzoeken uw raad om, indachtig vorenstaande, de ondergrond van de verbeelding aan te passen.

**B.** het maximum aantal strookt niet met aantal verleende omgevingsvergunningen van rechtswege. Dit zal moeten blijken na een inventarisatie van alle vergunningen.

**Reactie:** er zijn 24 legale ligplaatsen voor woonboten aan de Stuwweg en 6 legale ligplaatsen voor woonboten aan de Bosscherweg. Deze zijn ook planologisch vastgelegd.



**C.** verzocht wordt om alle verleende vergunningen in te lezen als van rechtswege verleende omgevingsvergunningen en deze bouwwerken zijnde gebouwen te kwalificeren als bouwwerken in de zin van de Woningwet en deze bestemmingsregels op te nemen met de functie wonen en bijbehorende regelgeving.

Betreft het een varende woonboot dan is de bouwregelgeving niet van toepassing.

**Reactie:** zie het gestelde onder paragraaf 2.2 (Wet verduidelijking voorschriften woonboten) en het gestelde bij zienswijze 7 onderdeel 1 (wijze van bestemmen).

De opmerking over de varende woonboot wordt voor kennisgeving aangenomen.

**D.** overige rechten, gevestigd onder voorgaande (facet)bestemmingsplannen, dienen onder het bestemmingsplan Grensmaas 2018 te worden gecontinueerd.

**Reactie:** daar waar de (facet)bestemmingsplannen relevant zijn, worden deze meegenomen (zoals het Facetbestemmingsplan Parkeren).

**E.** een aantal leden van de Maastrichtse Woonboten Vereniging heeft vergunningen en contracten met andere overheden dan de gemeente dan wel privaatrechtelijke overeenkomsten met andere rechthebbende ten aanzien van de walgrond. De gemeente weet en behoort te weten welke adressen deze rechten hebben.

Verzocht wordt om in de bestemmingsregel 'Agrarische met waarden' en op de verbeelding voor deze adressen uit te zonderen dat de gronden niet mogen worden gebruikt als tuin en erf.

**Reactie:** zie het gestelde bij zienswijze 6 onderdeel 12. Met betrekking tot de walgrond (=oever) heeft de eigenaar, zijnde het Rijksvastgoedbedrijf, reclamanten laten weten dat de oevers ontruimd dienen te worden.

Opgemerkt wordt dat het bestemmingsplan publiekrechtelijk van aard is en dat privaatrechtelijke overeenkomsten niet in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Zoals reeds is aangegeven is, indachtig ons beleid, aan de oevers bij de Stuwweg en Bosscherweg de 'specifieke bouwaanduiding – onbebouwd' toegekend.

**F.** als alternatief wordt gesteld dat het wel is toegestaan om de gronden als erf bij een drijvende woning / woonboot te gebruiken, omdat de drijvende woning toch een ontsluiting naar de openbare weg moet hebben.

**Reactie:** in de brief van het Rijksvastgoedbedrijf van 5 februari 2018 is aangegeven, dat het toegestaan is om ter plaatse van de oevers een toegangstrook van maximaal 1,50 meter breed te hebben van de openbare weg tot aan de toegang van ieder schip.

Wij hebben dit vertaald door in het (ontwerp)bestemmingsplan op te nemen dat per woonboot maximaal één toegangsvoorziening mag worden gerealiseerd vanaf de oever met een breedte van maximaal 1,50 meter.

In het (ontwerp)bestemmingsplan is ten aanzien het gebruik van de oever tevens vastgelegd dat tuinen, erven en verharding uitgesloten zijn. Dit middels de aanduiding 'specifieke vorm van tuin uitgesloten' (artikel 3.1 sub o van de planregels).

**G.** zij pleiten voor het heroprichten van een berging per woning omwille van het voorkomen van 'verrommeling' van de omgeving. De stroomvoorziening kan dan in of deze berging geplaatst worden.

**Reactie:** zoals eerder is aangegeven is ons beleid en dat van de rijksoverheid gericht op het bebouwingvrij houden van de oever. De berging inclusief de stroomvoorziening dient op de woonboot gerealiseerd te worden.

**H.** in de verbeelding is de functieaanduiding specifieke vorm van parkeerplaatsen genoemd onder artikel 3.1 onder i en r van de planregels niet benoemd voor de Stuwweg en Bosscherweg. Verzocht wordt om de verbeelding hierop aan te passen.

(relevante planregels = artikel 3.1 onder i en r).

**Reactie:** op de verbeelding is wel degelijk de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeerplaatsen bewoners woonboten = sv-pw' aan de Stuwweg opgenomen. Bij de Bosscherweg is

*deze functieaanduiding niet opgenomen. Wel is hier de functieaanduiding 'parkeerterrein = p' opgenomen. Hier kunnen de woonbotenbewoners aan de Bosscherweg hun auto's stallen.*

**Onderdeel 14.** Per afzonderlijk adres wordt nog gereageerd. Een deel van de zienswijzen per afzonderlijk adres zijn identiek. Daarnaast zijn er bij andere adressen nog opmerkingen toegevoegd dan wel anders ingevuld.

**A.** De navolgende reclamanten op de woonboten Stuwweg 12, 14, 16, 26, 40, 42 44, 46 en 52 merken op dat de woning een omgevingsvergunning van rechtswege heeft gekregen. In samenhang met de lopende bezwaarprocedure wordt verzocht de bestaande situatie te respecteren en de huidige maatvoering all-over op te nemen in het bestemmingsplan met dien verstande dat de woning wordt gekwalificeerd als bouwwerk zijnde gebouw in de zin van de Woningwet met de daarbij toepasselijke regels voor wonen en bouwen.

**Reactie:** *in punt 2.2. Wet verduidelijking voorschriften woonboten hebben wij de consequenties in beeld gebracht van deze Wet. Daarnaast hebben wij aangegeven, dat wij op 19 september 2018 een besluit genomen hebben over de verwijdering van diverse drijvende objecten (zie tevens inleiding bij zienswijze 7). Dit betekent dat alleen één woonboot (zijnde gebouw) en één bijboot met de aangegeven maatvoering is toegestaan.*

*Wij stellen uw raad voor om het verzoek van reclamanten niet in te willigen.*

**B.** Ten aanzien van de woonboot Stuwweg 18 is het onduidelijk waarom deze woning onder het overgangsrecht wordt gebracht. Zie verder het gestelde onder de zienswijze 14 onderdeel A.

**Reactie:** *ten aanzien van de lengte, breedte en de hoogte van de woonboot hebben wij in het (ontwerp)bestemmingsplan de navolgende maximale maten aangehouden: 27,50 meter lang, 6.60 meter breed en 6.60 meter hoog. Blijkens inventarisatie heeft de woonboot een lengte van ongeveer 20 meter en een breedte van ongeveer 10 meter. De breedte overschrijdt de maximaal toegestane breedte ingevolge het (ontwerp)bestemmingsplan en derhalve is de woonboot 18 onder het objectgebonden overgangsrecht gebracht.*

*Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.*

**C.** Ten aanzien van de woonboot Stuwweg 20 wordt gesteld, dat de betreffende woning past binnen de maten van het vigerende bestemmingsplan en heeft een omgevingsvergunning van rechtswege gekregen. Verzocht wordt de woning in het bestemmingsplan te kwalificeren als bouwwerk zijnde gebouw in de zin van de Woningwet met de daarbij toepasselijke regels voor bouwen en wonen.

**Reactie:** *de woonboot Stuwweg 20 past niet binnen de maten van het vigerende bestemmingsplan Grensmaas. Hierin is vastgelegd dat de maximale lengte 20 meter, de maximale breedte 4,40 meter en de maximale hoogte 9 meter bedraagt. Blijkens inventarisatie heeft de woonboot een lengte van ongeveer 16,30 meter en een breedte van ongeveer 4,80 meter. De breedte overschrijdt de maximaal toegestane breedte ingevolge het vigerend bestemmingsplan Grensmaas. De woonboot Stuwweg 20 past evenwel wel binnen de gestelde maatvoering van het (ontwerp)bestemmingsplan Grensmaas 2018.*

*Zie verder onze reactie bij zienswijze 6 onderdeel 3 en zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.*

**D.** Ten aanzien van de woonboten 22 en 24 wordt gesteld dat deze woning onder het objectgebonden overgangsrecht is gebracht, zonder dat aan reclamant duidelijkheid is gemaakt welke motivering daaraan ten grondslag ligt. De woning kent 2 huisnummers, omdat in het verleden 2 drijvende woningen zijn samengevoegd tot 1 woning die de maximale lengte van 60 meter (2 x 27,50 plus 5 meter 'afstandseis') niet overschrijft. Zie verder het gestelde onder de zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**Reactie:** *op de pagina's 23 en 24 van de plantoelichting is in de paragraaf 'Woonboten' ingegaan op deze specifieke woonvorm. Hierbij is o.a. ingegaan op de maatvoering van de woonboten en ingegaan op het feit dat een aantal woonboten onder het objectgebonden overgangsrecht vallen vanwege de overmaat. Tevens is verwezen naar de lijst van woonboten die onder het objectgebonden*

overgangsrecht vallen. In deze lijst (bijlage 3 behorende bij de planregels en niet 4 zoals in de plantoelichting is verwoord) zijn de woonboten Stuwweg 22 / 24 aangeduid. Blijkens inventarisatie hebben de woonboten een lengte van ongeveer 33 meter en een breedte van ongeveer 13.50 meter. Zowel de lengte als breedte overschrijdt de maximaal toegestane lengte en breedte ingevolge het (ontwerp)bestemmingsplan en derhalve zijn de woonboten 22 en 24 onder het objectgebonden overgangsrecht gebracht.

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**E.** Ten aanzien van de woonboot Stuwweg 28 wordt verzocht om voor de ligplaats als geluidsgevoelig terrein een hogere grenswaarde vast te stellen vanwege de overschrijding van de voorkeurswaarde van 50dB(A) ex artikel 53 Wet geluidhinder.

Zie verder het gestelde onder de zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**Reactie:** wij hebben op 31 mei 2018 de hogere grenswaarde vastgesteld voor de woonboten Stuwweg 28, 30, 32, 36 en Bosscherweg ongenummerd. Dit hebben wij op 31 mei 2018 algemeen bekendgemaakt in de editie van VIA Limburg editie Maastricht / Meerssen.

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**F.** Ten aanzien van de woonboot Stuwweg 30 wordt gesteld dat de woning rond 2010 is gebouwd met een vergunning ingevolge de Waterwet. Zie verder het gestelde onder de zienswijze 14 onder A met dien verstande dat de volgens de Waterwet vergunde toebehoren en voorzieningen als vaststaand te respecteren en deze in het bestemmingsplan op te nemen.

Voorts wordt ten aanzien van de woonboot Stuwweg 30 verzocht om voor de ligplaats als geluidsgevoelig terrein een hogere grenswaarde vast te stellen vanwege de overschrijding van de voorkeurswaarde van 50dB(A) ex artikel 53 Wet geluidhinder.

**Reactie:** wij hebben op 31 mei 2018 de hogere grenswaarde vastgesteld voor de woonboten Stuwweg 28, 30, 32, 36 en Bosscherweg ongenummerd. Dit hebben wij op 31 mei 2018 algemeen bekendgemaakt in de editie van VIA Limburg editie Maastricht / Meerssen.

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**G.** Ten aanzien van de woonboot Stuwweg 32 wordt verzocht om voor de ligplaats als geluidsgevoelig terrein een hogere grenswaarde vast te stellen vanwege de overschrijding van de voorkeurswaarde van 50dB(A) ex artikel 53 Wet geluidhinder.

Zie verder het gestelde bij de zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**Reactie:** wij hebben op 31 mei 2018 de hogere grenswaarde vastgesteld voor de woonboten Stuwweg 28, 30, 32, 36 en Bosscherweg ongenummerd. Dit hebben wij op 31 mei 2018 algemeen bekendgemaakt in de editie van VIA Limburg editie Maastricht / Meerssen.

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**H.** Ten aanzien van de woonboot Stuwweg 34 wordt gesteld dat op dit adres een drijvende woning zijnde bouwwerk gebouw ingevolgd de Woningwet en een varende woonboot niet zijnde bouwwerk legaal aanwezig is.

Zie verder het gestelde bij de zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**Reactie:** in ons besluit van 19 september 2018 hebben wij aangegeven dat er één woonboot en een dekschuit is gelegen op het perceel Stuwweg 34. De dekschuit maakt geen deel uit van de woning doch is een zelfstandig bouwwerk. Voor de dekschuit is geen omgevingsvergunning van rechtswege ontstaan; deze dient verwijderd te worden.

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**I.** Voorts wordt ten aanzien van de woonboot Stuwweg 36 verzocht om voor de ligplaats als geluidsgevoelig terrein een hogere grenswaarde vast te stellen vanwege de overschrijding van de voorkeurswaarde van 50dB(A) ex artikel 53 Wet geluidhinder.

Zie verder het gestelde bij de zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**Reactie:** *wij hebben op 31 mei 2018 de hogere grenswaarde vastgesteld voor de woonboten Stuwweg 28, 30, 32, 36 en Bosscherweg ongenummerd. Dit hebben wij op 31 mei 2018 algemeen bekendgemaakt in de editie van VIA Limburg editie Maastricht / Meerssen.*

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**J.** Ten aanzien van de woonboot Stuwweg 60 wordt aangegeven, dat er een beroepsprocedure gaande is.

Zie verder het gestelde onder de zienswijze 14 onder 1.

**Reactie:** *het is juist dat er nu een beroepsprocedure loopt bij de Rechtbank Limburg. Wij dienen de gerechtelijke uitspraak af te wachten. Daarnaast is een mogelijke verplaatsing van de woonboot naar de locatie Stuwweg 52 (binnen de aangewezen ligplaatszone voor woonboten) aan de orde. Hiervoor zijn de omgevingsvergunning en de waterwetvergunning reeds verleend.*

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**K.** Door de Maastrichtse Woonboten Vereniging wordt in overweging meegegeven om – via een wijzigingsbevoegdheid met vergunning van Rijkswaterstaat en een huurcontract met de Staat – meer woonboten toe te staan. Er is vraag naar ligplaatsen en naar woonruimte op het water.

**Reactie:** *wij zijn die mening niet toegedaan. De in het in het bestemmingsplan opgenomen ligplaatszones zijn de maximale zones. Aan de Stuwweg kan de ligplaatszone niet opgerekt worden vanwege de ligging van het water buiten het overlaatgebied (waarvoor naast het bestemmingsplan ook op grond van de APV een verbod geldt om een ligplaats voor woonboten in te nemen) en in relatie tot de vaarweg voor de beroepsvaart. Aan de Bosscherweg kan de zone niet opgerekt worden vanwege de ligging van de Machinefabriek Bosscherveld.*

**L.** Ten aanzien van de woonboot Bosscherweg 61 wordt opgemerkt dat deze woning onder het overgangsrecht is gebracht. Hiermee wordt voorbijgegaan dat Bosscherweg 61 een vergunning heeft van Rijkswaterstaat en daarmee een omgevingsvergunning van rechtswege verleend heeft verkregen op grond van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten. Mocht de woning door een calamiteit tenietgaan dan is de calamiteitenregeling van toepassing en mag worden teruggebouwd met de huidige maatvoering. Dit dient in de betreffende bestemmingsregel opgenomen te worden.

**Reactie:** *deze calamiteitenregeling is opgenomen in artikel 34.1 lid a onder 2 van de planregels van het ontwerpbestemmingsplan Grensmaas 2018.*

**M.** Ten aanzien van de woonboot Bosscherweg 69 wordt opgemerkt dat op de verbeelding wordt verwezen naar een ander object. Verzocht wordt om deze omissie te herstellen.

Zie verder het gestelde bij de zienswijze 14 onderdeel A. Voorts wordt ten aanzien van de woonboot Bosscherweg 69 verzocht om voor de ligplaats als geluidsgevoelig terrein een hogere grenswaarde vast te stellen vanwege de overschrijding van de voorkeurswaarde van 50dB(A) ex artikel 53 Wet geluidhinder.

Reclamanten stellen dat voor het overige dat op dit adres aanvullende rechten door derden zijn gegeven en van toepassing zijn. Dit dient in de planregels en de verbeelding voorzien te worden (bestemming 'Agrarisch met waarden').

**Reactie:** *op 17 oktober 2006 zijn aan de woonboten gelegen Stuwweg en Bosscherweg huisnummers toegekend. Zo ook is het huisnummer Bosscherweg 69 toegekend, echter naar aanleiding van de zienswijze is er een controle doorgevoerd. Geconstateerd is dat de toekenning van het huisnummer 69 niet goed heeft plaatsgevonden. Dit wordt gecorrigeerd. De woonboot die het dichtst nabij de machinefabriek is gelegen, krijgt het huisnummer Bosscherweg 69.*

*Wij hebben op 31 mei 2018 de hogere grenswaarde vastgesteld voor de woonboten Stuwweg 28, 30, 32, 36 en Bosscherweg ongenummerd (wordt 69). Dit hebben wij op 31 mei 2018 algemeen bekendgemaakt in de editie van VIA Limburg editie Maastricht / Meerssen.*

Zie verder onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 14 onder A.

**Onderdeel 15.** Reclamanten concluderen dat de belangen van de waterbewoners onvoldoende gewicht hebben gekregen en dat het wonen op het water een volwaardige woonvorm is met specifieke kenmerken. De woonvorm is in het bestemmingsplan in het ontwerpbestemmingsplan nog niet met de nodige waarborgen omkleed. Dit geldt niet alleen voor de noodzakelijke voorzieningen maar ook voor het woongenot en wooncomfort.

**Reactie:** wij onderschrijven dat wonen op het water een volwaardige woonvorm is met specifieke kenmerken maar ook met specifieke belemmeringen. Het is wel anders wonen in een woonboot dan in een woning aan land. Diegenen die in een woonboot wonen, hebben ook ingestemd met deze specifieke kenmerken en belemmeringen.

Ook zien wij dat de waterbewoners een eigen afweging hebben gemaakt om zonder vergunning te bouwen op de oevers en dat zij, in strijd met het bestemmingsplan, drijvende objecten in het water hebben geplaatst, waardoor er een situatie was ontstaan die een normaal woon- en leefklimaat voorbijgaat. Op grond hiervan is een opschoonoperatie gestart, maar wordt er ook overgegaan tot de herinrichting van de Stuwweg in de vorm van nieuw asfalt, nieuwe verlichting, aanleg parkeerplaatsen en de aansluiting op de riolering, hetgeen passend is binnen een normaal woon- en leefklimaat en het te verwachten normaal woongenot en wooncomfort.

**Conclusie:** deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wij stellen voor om de zienswijze deels gegrond (onderdelen 1, 2, 9, 10, 14M en 15) en deels ongegrond (onderdelen 3 tot en met 8, 11, 12, 13A tot en met H, 14A tot en met L) te verklaren. De aanpassingen van het bestemmingsplan wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

### **Samenvatting conclusies:**

Wij concluderen dat de door reclamanten 2 en 4 kenbaar gemaakte zienswijzen geen aanleiding geven tot aanpassing van het ontwerpplan. Deze zienswijzen zijn ongegrond. De zienswijzen 1, 3, 5 tot en met 7 geven wel aanleiding om de verbeelding, planregels en plantoelichting te wijzigen, conform de in paragraaf 3.1. van deze zienswijzenrapportage opgenomen lijst van wijzigingen. Deze zienswijzen zijn gegrond of deels gegrond danwel deels ongegrond.

### **3. Ambtshalve wijzigingen.**

Door ons wordt voorgesteld om onderstaande ambtshalve wijzigingen door te voeren.

1. in het ontwerpbestemmingsplan is bij de Stuwweg de oever, weg en parkeerplaatsen bewoners woonboten opgenomen. Er wordt thans gewerkt aan het ontwerp van de nieuwe Stuwweg. Uitgangspunt is om het definitieve ontwerp van de nieuwe Stuwweg in planologisch juridische zin te regelen. Wanneer het definitieve ontwerp voorligt, is thans niet bekend. Mocht blijken dat het definitieve ontwerp in beperkte mate planologisch niet geregeld is dan kan op grond van de algemene afwijkingsregels, zoals aangegeven in artikel 30 van de planregels, toestemming worden verleend om de nieuwe weg te realiseren. De aanpassing wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

Om ontwerptechnische redenen wordt de situering van de weg en parkeerplaatsen omgedraaid. Hiermee krijg je de nieuwe situatie oever, parkeerplaatsen (middels langsparkeren) en de weg. In het ontwerpbestemmingsplan is een specifieke aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeerplaatsen bewoners woonboten (sv-pw)' opgenomen. Nu langs de nieuwe Stuwweg (circa 590,00 meter) grotendeels een parkeerstrook voor auto's van de bewoners van de woonboten is voorzien, is het niet langer noodzakelijk om deze specifieke aanduiding in het bestemmingsplan Grensmaas 2018 op te nemen. De bestemming voor de Stuwweg en parkeerstrook wordt onder de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' gebracht.

2. in de inleiding van zienswijze 7 is ingegaan op ons besluit van 19 september 2018 inzake het opleggen van een last onder dwangsom ten aanzien van drijvende objecten aan diverse woonbotenbewoners. Bij ons besluit hebben wij de bezwaarschriften ongegrond verklaard met



uitzondering van Stuwweg 42. Wij hebben op 19 september 2018 besloten dat er, ten aanzien van de dekschuit (met een lengte van ongeveer 21.70 meter en een breedte van ongeveer 4.60 meter) in combinatie met de woonboot, sprake is van een bijzondere situatie. Gebleken is dat de een-laagse woonboot en de dekschuit aan elkaar is gelast en een 2<sup>e</sup> woonlaag is aangebracht en dat door de 2<sup>e</sup> laag de ligging van het zwaartepunt is gewijzigd (verhoogd). Op het moment dat de desbetreffende dekschuit wordt losgekoppeld, kunnen wij niet garanderen dat de tweelaagse woonboot op zichzelf stabiel drijft. Het is aannemelijk dat door de breedte-, hoogte- verhouding de woonboot uit evenwicht raakt. Dit betekent dat in bestemmingsplanmatige zin de dekschuit planologisch juridisch geregeld dient te worden. De aanpassing wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

Met betrekking tot de situatie Stuwweg 14 merken wij het volgende op. Op 7 mei 2018 hebben wij, gelet op de slechte gezondheidstoestand van de bewoonster, een persoonsgebonden ontheffing verleend voor het tijdelijk handhaven van de dekschuit met (stook)olievat op Stuwweg 14. Dit totdat de bewoonster niet meer op de woonboot woont. Naar aanleiding van een ingediend bezwaarschrift hebben wij op 19 september 2018 besloten dat de dekschuit op termijn dient te worden verwijderd (zie tevens het gestelde bij de 'Inleiding' van zienswijze 7).

Dit betekent dat in bestemmingsplanmatige zin de dekschuit planologisch juridisch geregeld dient te worden. De aanpassing wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

3. wij hebben een digitale versie en een analoge versie van het ontwerpbestemmingsplan Grensmaas 2018 in procedure gebracht. De digitale versie heeft van beide versies juridische status.

Geconstateerd is dat abusievelijk beide versies artikel 3.1 van de planregels niet hetzelfde zijn. Wij zullen deze omissie herstellen, opdat de planregels in beide versies 1 op 1 zijn.

4. wij zijn in het ontwerpbestemmingsplan Grensmaas 2018 ingegaan op de nieuwe kanaalbrug Itteren. Wij hebben dit op de verbeelding, in de planregels en in paragraaf 3.4 van de plantoelichting aangegeven / verwoord. Onderdeel van de onderzoeken is het ecologisch onderzoek. Als bijlage 7 is het rapport van Ecolybrium, kenmerk 18-314, d.d. 22 mei 2018, opgenomen. Door Ecolybrium heeft er aanvullend onderzoek plaatsgevonden. De resultaten van dit onderzoek is vastgelegd in de 'Rapportage Ecologisch onderzoek herinrichting Brug Itteren en omlegging Gelei, te Maastricht, kenmerk 18-314, d.d. 16 oktober 2018.

Geconcludeerd wordt dat niet blijkt dat er effecten optreden die leiden tot knelpunten met de Wet natuurbescherming met dien verstande dat de voorwaarden / maatregelen / aanbevelingen in de rapportage worden nageleefd.

De rapportage wordt als separate bijlage toegevoegd aan de plantoelichting en paragraaf 3.4 van de plantoelichting wordt aangevuld.

In paragraaf 3.4 wordt ook ingegaan op de aanwezigheid van explosieven in het plangebied van de nieuwe kanaalbrug Itteren. Voor de goede orde merken wij op dat het plangebied als onverdacht voor de aanwezigheid van explosieven dient te worden gezien. De van belang zijnde rapportage wordt eveneens als separate bijlage bijgevoegd.

5. met Staatsbosbeheer is overleg gevoerd over Hartelstein. Één van de bespreekpunten is het parkeren door bezoekers van Hartelstein. Teneinde Hartelstein te kunnen bezoeken, dient er ook in de directe nabijheid geparkeerd te kunnen worden. Thans is dit binnen de bestemming "Natuur" niet mogelijk. Om dit mogelijk te maken, stellen wij voor om ter plaatse van het vml. opslagterrein voor het Grensmaasproject een onverharde parkeerplaats voor 50-60 auto's van bezoekers in het bestemmingsplan zin op te nemen. Dit onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat er een goed inrichtingsplan komt waardoor de parkeerplaatsen landschappelijk verantwoord worden ingepast. Staatsbosbeheer heeft hiermee ingestemd.

Hiervoor dient de verbeelding en de planregels te worden aangepast. De aanpassing wordt opgenomen in de lijst van wijzigingen (paragraaf 3.1).

### **3.1 Lijst van wijzigingen**

Als gevolg van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen wordt voorgesteld om:

#### **1. Verbeelding:**

1. in deelgebieden 1 en 2: voor de op te nemen Fauna uitreedplaatsen de functieaanduiding "sn – fup = specifieke vorm van natuur – fauna uitreedplaatsen" toe te voegen.

2. in deelgebied 1 de verbeelding aan te passen door nabij Hartelstein de functieaanduiding “(p) = parkeerterrein” op te nemen.

3. in deelgebied 4 de verbeelding (deelgebied 4) aan te passen door: de “functieaanduiding specifieke vorm van verkeer – parkeerplaatsen bewoners woonboten” te laten vervallen en de bestemming “V-Vb = Verkeer – Verblijfsgebied” te verruimen.

4. in deelgebied 4: de bouwhoogten voor de waterstaatswerken, zoals de stuw respectievelijk het bedieningsgebouw naast de stuw, de bouwhoogten van 23 meter respectievelijk 8 meter op te nemen.

5. in deelgebied 4: de aanduiding “sb-be = specifieke vorm van bedrijf – bedrijfsgebouw elektriciteitsvoorzieningen” te wijzigen in “sb-bss = specifieke vorm van bedrijf – bedieningsgebouw stuw- en sluiscomplex”.

6. in deelgebied 4: de inpassing van de langzaam-verkeersverbinding bij de stuw wordt in de bestemmingen “BO = bos en N-NO = Natuur na ontgroning / opvulling” de aanduiding “zoekgebied br = brug” op te nemen. In deze zoekgebieden zijn de aanlandingen van de fietsbrug voorzien.

7. in deelgebied 4: de ondergrond welke gebruikt wordt voor de verbeelding wordt aangepast. Op de aangepaste verbeelding worden alleen de toegestane woonboten en de tijdelijk toegestane dekschuit (Stuwweg 14) en toegestane dekschuit (Stuwweg 42) opgenomen.

De tijdelijk toegestane dekschuit Stuwweg 14 wordt op de verbeelding aangegeven via de functieaanduiding “swa-ttds = specifieke vorm van water - tijdelijk toegestane dekschuit”.

De dekschuit Stuwweg 42 wordt op de verbeelding aangegeven via de functieaanduiding “swa – tds = specifieke vorm van water – toegestane dekschuit.”

## **2. Planregels:**

1. de begripsbepaling “additionele voorzieningen” (artikel 1.7 van de planregels) wordt als volgt aangepast:

Artikel 1.7 additionele voorzieningen:

die voorzieningen, die direct of indirect samenhangen met de bestemmingen; hieronder zijn in ieder geval begrepen afmeerpalen, afstandhouders of soortgelijke ondersteunende voorzieningen ten behoeve van het afmeren van woonboten, platieken, standbeelden of andere kunstwerken in het openbaar gebied, kiosken,abri's, telefooncellen, nutsgebouwtjes, voetgangersliften, straatmeubilair of daarmee vergelijkbare nutsvoorzieningen, ondergrondse en bovengrondse stallingsvoorzieningen voor (brom-, snor- en motor-) fietsen, ondergrondse en bovengrondse afvalvoorzieningen en parkeervoorzieningen voor auto's, met uitzondering van parkeergarages.

2. de begripsbepaling peil (artikel 1.82 van de planregels) als volgt aan te passen:

Artikel 1.82 peil:

- a. voor gebouwen waarvan de hoofdtoegang (of die) onmiddellijk aan en weg grenzen: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang of;
- b. in geval van bruggen en overkappingen boven het wateroppervlak: de gemiddelde maaiveldhoogte van de aanliggende oevers (bruggen) respectievelijk oever (overkappingen);
- c. in geval van woonboten: de waterspiegel;
- d. in andere gevallen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

3. artikel 1.108 van de planregels aan te passen. De planregel is als volgt:

Artikel 1.108 woonboot:

een vaartuig, tevens een gebouw te water, dat hoofdzakelijk is ingericht als of is bestemd tot woonverblijf voor één huishouden. Hieronder worden verstaan:

- woonschip: een woonboot met een scheepsromp, die herkenbaar is als een van origine varend schip;
- woonark: een woonboot, niet zijnde een woonschip; een woonark heeft van origine nooit gevaren,

met dien verstande dat een vaartuig dat wordt gebruikt voor verblijf en dat primair is bestemd en wordt gebruikt voor de vaart, niet wordt beschouwd als een bouwwerk dan wel een gebouw.

4. planregels 1 op 1 (digitaal en analoog).

- de digitale versie van artikel 3.1. sub p tot en met r wijzigen conform de analoge versie van artikel 3.1. sub p tot en met s.

5. als gevolg van het opnemen van de Fauna uitteedplaatsen wordt in artikel 3.1 bij de bestemming "Agrarisch met waarden" een lid t toegevoegd met hierbij aangegeven: "fauna uitteedplaatsen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding specifieke vorm van natuur – fauna uitteedplaatsen (sn-fup)".

6. in de bestemmingsomschrijving van de artikelen 3.1 (= 'Agrarisch met waarden'), 4.1 (= 'Bedrijf'), 5.1 (= 'Bos'), 8.1 (= 'Natuur') en 12.1 (= 'Verkeer') de aanduiding op te nemen specifieke vorm van verkeer – zoekgebied aanlanding fietsbrug ('sv-zabr'). Dit door het toevoegen van de artikelen 3.1. sub u, 4.1 sub l, artikel 5.1 sub h, artikel 8.1 sub l en artikel 12.1 sub j met de navolgende planregel: "een zoekgebied aanlanding fietsbrug, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - zoekgebied aanlanding fietsbrug (sv-zabr)".

7. artikel 4.1 sub a wordt gewijzigd in: een bedieningsgebouw voor een stuw- en sluiscomplex, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "sb-bss = specifieke vorm van bedrijf – bedieningsgebouw stuw- en sluiscomplex".

8. artikel 8.1 sub l toe te voegen. De planregel is dan als volgt:  
"l. een parkeerterrein, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding (p)."

9. artikel 14.1 sub p. aan te vullen. De planregel is dan als volgt:  
"p. additionele voorzieningen met inbegrip van afmeerpalen, afstandhouders of soortgelijke ondersteunende voorzieningen ten behoeve van het afmeren van woonboten.

10. ten behoeve van de tijdelijk toegestane dekschuit Stuwweg 14 wordt in artikel 14.1 lid q toegevoegd met hierbij aangegeven: tijdelijke toegestane dekschuit, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding swa-tds = specifieke vorm van water - tijdelijk toegestane dekschuit".

11. ten behoeve van de dekschuit Stuwweg 42 wordt in artikel 14.1 lid r toegevoegd met hierbij aangegeven: toegestane dekschuit ter plaatse van de aanduiding "swa – tds = specifieke vorm van water – toegestane dekschuit."

12. artikel 14.2.1 aan te passen. De planregel is dan als volgt:

Art. 14.2.1 Gebouwen:

a. Op of in de voor 'Water' aangewezen gronden mogen geen gebouwen worden opgericht;  
b. 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:

1. het maximaal aantal toegestane woonboten bedraagt niet meer dan ter plaatse op de verbeelding middels de aanduiding 'maximaal aantal woonboten' is aangegeven;
2. 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.;
3. de maximale lengte van een woonboot bedraagt 27,5 m.;
4. de maximale breedte van een woonboot bedraagt 6,6 m.;
5. de maximale bouwhoogte van een woonboot bedraagt 6,6 m.;
6. de afstand tussen twee woonboten bedraagt minimaal 5 m.;
7. per woonboot mag maximaal één toegangsvoorziening worden gerealiseerd vanaf de oever met een breedte van maximaal 1,5 m.

13. artikel 14.2.2 aan te passen. De planregel is dan als volgt:

Art. 14.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd ten dienste van de in artikel 14 lid 1 genoemde doeleinden tot een maximale bouwhoogte van 3 meter.

b. in afwijking bepaald onder a. mag ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overkapping bedrijfsbebouwing [sba-ob]' de bouwhoogte maximaal 15 meter bedragen.

14. artikel 14.2.3 aan te passen. De planregel is dan als volgt:

Art. 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:

- a. 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;
- b. 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.

15. artikel 14.4.1. onder b. aan te vullen te wijzigen. De planregel is dan als volgt:

“b. 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;”

16. als gevolg van het aanpassen van het aantal parkeerplaatsen voor de bewoners van de woonboten vervalt de planregel zoals aangegeven in artikel 14.4.2 sub b en wordt vervangen door de planregel in artikel 14.4.2. sub c (vernummering).

17. als gevolg van het opnemen van een aanlegvergunningstelsel voor de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering wordt aan artikel 24 een lid 4 toegevoegd. Dit vergelijkbaar met de planregeling zoals opgenomen in de artikelen 20.3.1 tot en met 20.3.3.

18. in artikel 29.7.1. sub 1 en artikel 29.7.2 sub b van de planregels wordt vaarwegbeheerder vervangen door rivierbeheerder.

19. bij artikel 30.1 een lid h. toe te voegen met de navolgende regel: “ten behoeve van het in beperkte mate verruimen van de nieuwe Stuwweg”.

20. bijlage 3 van de planregels is in digitale zin niet correct weergegeven. De aanhef van bijlage 3 wordt vervangen door “Lijst objectgebonden overgangsrecht woonboten”.

### **3. Plantoelichting:**

1. paragraaf 2.2.: als gevolg van het opnemen van de Fauna uittreedplaatsen deze paragraaf van de plantoelichting aan te vullen met informatie over de aanleg van de Fauna Uittreedplaatsen.

2. paragraaf 2.4.2: Onder kopje woonboten wordt op pagina 24 de regel “De lijst van personen waarvoor het objectgebonden overgangsrecht geldt is als bijlage 4 bij de regels opgenomen” vervangen door: “De lijst van objecten waarvoor het objectgebonden overgangsrecht geldt, is als bijlage 3 bij de regels opgenomen”.

3. paragraaf 3.2.2: in deze paragraaf van de plantoelichting wordt een passage toegevoegd met betrekking tot de langzaamverkeersverbinding naast de stuw van Borgharen.

4. paragraaf 3.4: in deze paragraaf wordt nader ingegaan op het aanvullend ecologisch onderzoek van Ecolybrum, kenmerk 18-314, d.d. 16 oktober 2018 respectievelijk de ‘Quick-scan Ondergrond Maastricht brug Itteren, d.d. 5 maart 2018. Deze rapportages worden als separate bijlagen van de plantoelichting bijgevoegd.