



Raadsvergadering	19 april 2022
Volgnummer	14-2022
Onderwerp	Reparatie bestemmingsplan Grensmaas 2018
Domeinvergadering	Fysiek
Programmanummer	8 Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing
Registratienummer	2022.07323
Collegevergadering	29-03-2022
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	EJA Smeets Telefoonnummer: 043-350 4595 Eugene.Smeets@maastricht.nl
Bijlagen	Bijlage 1 - Raadsbesluit Bijlage 2 - Inhoudelijke reactie m.b.t. door de Raad van State gevraagde motivering en aangeven gebreken in de planregels met bijlagen Bijlage 3 - Uitspraak Raad van State 22 december 2021 Bijlage 4 - BP Grensmaas 2018 vastgesteld 29 januari 2019* * voor BP Grensmaas 2018 via website www.ruimtelijkeplannen.nl

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De raad wordt gevraagd het Reparatie bestemmingsplan Grensmaas 2018 vast te stellen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de opdracht van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om via de bestuurlijke lus vóór 11 mei 2022 het bestemmingsplan Grensmaas 2018 te wijzigen. In het gewijzigde bestemmingsplan is ingegaan op een standpunt inzake de pontons bij een



4-tal woonboten Bosscherweg 61, Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40 en de in de planregels aangegeven gebreken.

Beslispunten

1. In te stemmen met het gewijzigde bestemmingsplan, zoals beschreven in bijlage 2 met bijlagen van dit raadsvoorstel. Bijlage 2 met bijlagen maakt integraal onderdeel uit van het raadsbesluit.
2. Het bestemmingsplan Reparatie Grensmaas 2018 gewijzigd vast te stellen, digitaal bekend als NL.IMRO.0935.bpGrensmaas2018-vg02, waarbij de volgende ondergrond is gehanteerd o_NL.IMRO.0935.bpGrensmaas2018-vg02.dwg.
3. De Afdeling en de appellanten van dit besluit op de hoogte te brengen.
4. Het bestemmingsplan op de wettelijk voorgeschreven wijze te publiceren.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Op 29 januari 2019 heeft de raad het bestemmingsplan Grensmaas 2018 vastgesteld. Na vaststelling van het bestemmingsplan door de raad is door 3 appellanten beroep aangetekend tegen het bestemmingsplan. De Afdeling bestuursrechtspraak heeft op 22 december 2021, kenmerk 201901165/1/R1, een (tussen)uitspraak gedaan over de ingestelde beroepen. De (tussen)uitspraak is als bijlage bijgevoegd.

De Afdeling concludeert dat de beroepen van appellanten niet slagen voor het merendeel van de beroepsgronden. De Afdeling vraagt samengevat wel om een nadere motivering danwel een reactie met betrekking tot de pontons bij een 4-tal woonboten Bosscherweg 61, Stuwweg 12, Stuwweg 26 en Stuwweg 40 en de in de planregels aangegeven gebreken.

De Afdeling heeft de gemeenteraad de mogelijkheid gegeven om via de bestuurlijke lus binnen 20 weken (dus vòòr 11 mei 2022) een vervangend raadsbesluit te nemen.

Wat is een bestuurlijke lus?

Op 1 januari 2010 is de bestuurlijke lus in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen. Op grond daarvan heeft de Raad van State de mogelijkheid gekregen om hangende de beroepsprocedure het bestuursorgaan (in casu: de gemeenteraad) de gelegenheid te bieden om gebreken in het bestreden



besluit te herstellen. Bij de toepassing van een bestuurlijke lus door de Raad van State, wordt een tussenuitspraak gedaan. De gegeven termijn, in dat geval 20 weken, is dwingend.

Nadat de gemeenteraad een nieuw besluit heeft genomen en dit door ons is bekendgemaakt, biedt de Raad van State partijen de gelegenheid om te reageren op het nieuwe besluit. Daarna volgt de einduitspraak. Na de einduitspraak van de Raad van State zal het bestemmingsplan onherroepelijk worden.

2. Gewenste situatie.

In de tussenuitspraak van de lopende beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan Grensmaas 2018 heeft de Afdeling de gemeenteraad opdracht gegeven om binnen een termijn van 20 weken na verzending van de tussenuitspraak (dus vóór 11 mei 2022) een vervangend raadsbesluit te nemen.

Indicatoren.

Niet van toepassing.

3. Argumenten.

Onze reactie is verwoord in bijlage 2 met bijlagen behorende bij het raadsstuk Reparatie bestemmingsplan Grensmaas 2018. Bijlage 2 met bijlagen maakt onderdeel van het raadsvoorstel – en -besluit.

Hierin wordt de nadere motivering aangedragen respectievelijk de belangenafweging gemaakt met betrekking tot de motivering dat de door de raad gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg en Bosscherweg zwaarder weegt dan het belang van de eigenaren van de betreffende woonboten bij het kunnen behouden van de ponton. Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld om, gelet op de specifieke vragen in de (tussen)uitspraak, de eerder gemaakte belangenafwegingen in het handhavingsspoor te volgen. Daarnaast wordt ingegaan op gebreken in de planregels. Hierbij wordt voorgesteld om enkele planregels te laten vervallen.

4. Alternatieven.

Niet van toepassing.



5. Financiën.

Het betreft enkel een technische reparatie van het bestemmingsplan. De kosten van de reparatie komen ten laste van het uitbestedingsbudget bestemmingsplannen.

6. Vervolg.

Het besluit dient op de wettelijk voorgeschreven manier bekend gemaakt te worden. Vervolgens dient de raad de Afdeling en appellant mededeling te doen van het besluit. De Afdeling zal daarop appellant in de gelegenheid stellen hun zienswijzen kenbaar te maken. Indien de Afdeling daartoe aanleiding ziet, kan de Afdeling een nieuwe mondelinge behandeling gelasten. Vervolgens zal de Afdeling einduitspraak doen in de zaak.

7. Participatie

De raad en de stad zijn uitgebreid betrokken geweest bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Grensmaas 2018. Deze reparatie is van technische aard en daarom is er niet voor gekozen om hierover opnieuw een uitgebreide dialoog met de stad en de raad te voeren. De Afdeling heeft aangegeven: "De raad dient de Afdeling en andere partijen mededeling te doen van een gewijzigd of nieuw besluit en dit besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen. Bij de voorbereiding van het gewijzigde of nieuwe besluit behoeft afdeling 3.4 van de Awb (uitgebreide voorbereidingsprocedure) niet opnieuw te worden toegepast."

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 29 maart 2022., organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2022.07323;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening;

BESLUIT:

1. In te stemmen met het gewijzigde bestemmingsplan, zoals beschreven in bijlage 2 met bijlagen van dit raadsvoorstel. Bijlage 2 met bijlagen maakt integraal onderdeel uit van het raadsbesluit.
2. Het bestemmingsplan Reparatie Grensmaas 2018 gewijzigd vast te stellen, digitaal bekend als NL.IMRO.0935.bpGrensmaas2018-vg02, waarbij de volgende ondergrond is gehanteerd o_NL.IMRO.0935.bpGrensmaas2018-vg02.dwg.
3. De Afdeling en de appellanten van dit besluit op de hoogte te brengen.
4. Het bestemmingsplan op de wettelijk voorgeschreven wijze te publiceren.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 19 april 2022.

de griffier,

H.J. Bodewitz

de voorzitter,

J.M. Penn-te Strake

Raadsbesluit

BIJLAGE 2 BEHOREND BIJ HET RAADSSTUK VASTSTELLEN REPARATIE BESTEMMINGSPLAN GRENSMAAS 2018

VOLG NR. 14 2022

KENMERK : 2022.07323

Inleiding.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Woonboot Bosscherweg 61

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

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

Aangepaste nadere motivering:

Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

Met betrekking tot de aangevoerde bezwaren van appellanten, zijnde:

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

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

Pagina 5 ad 1:

DATUM
19 september 2018

Ten aanzien van de aangehaalde bezwaren

Ad 1.

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

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

Pagina 6, 3e alinea:

DATUM
19 september 2018

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

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

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

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

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

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

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

Bosscherweg 61:

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



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

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

2. Woonboot Stuwweg 12

In punt 9 van de (tussen)uitspraak worden de bezwaren van appellanten naar voren gebracht.

Aangevoerd wordt dat de eerst bekende vergunning dateert van 11 februari 1993 en dat de huidige constructie omstreeks 2003 als één geheel is afgemeerd. De woonboot en ponton zijn bouwkundig op elkaar aangepast om ze strak tegen elkaar te kunnen leggen. Beide delen zijn daarbij onder meer met laspunten aan elkaar verbonden. Op de ponton staat de tank van de huisbrandolie en een berging waarin de technische voorzieningen, waaronder de groepenkast en waterpomp, zijn geplaatst. De dekschuit is ter plaatse volgens appellanten ook noodzakelijk vanwege de fluctuerende waterstand. Door de diepgang van de boot is om die reden 60 cm en de diepgang van de ponton is 25 cm.

Vanwege de fluctuerende waterstand dient de ponton ook voor de stabiliteit van de toegangsvoorziening. Een veilige toegangsvoorziening is zonder dekschuit niet goed te realiseren. Met het verwijderen van de dekschuit zijn hoge kosten gemoeid. De door appellanten opgevraagde offertes wijzen op een bedrag van ongeveer €50.000,00.

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

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

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

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

Aangepaste nadere motivering:

Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

Met betrekking tot de aangevoerde bezwaren van appellanten, zijnde:

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

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

Pagina 5, 3e alinea:

DATUM
4 september 2020

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

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

Stuwweg 12

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



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

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

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

Zie **Bijlagen C en D**.

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

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

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

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

Pagina 4 onder punt 7:

6. Vergelijking met Stuwweg 60

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

7. Gevaarzetting en belangenafweging

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

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

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

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

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

3. Woonboot Stuwweg 26

In punt 12 van de (tussen)uitspraak worden de bezwaren van appellanten naar voren gebracht.

Aangevoerd wordt dat de woonboot bestaat uit 2 casco's, waarvoor in 1997 een vergunning van Rijkswaterstaat is verleend. De ponton is onder meer met lussen aan de woonboot verbonden. Op de ponton zijn een slaapkamer en een wasruimte met cv-ketel gebouwd.

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

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

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

Aangepaste nadere motivering:

Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

Met betrekking tot de aangevoerde bezwaren door appellanten, zijnde:

1). De gestelde lang bestaande situatie;

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

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

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

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

Pagina 6 onder 1 en ad 2:

DATUM
9 juni 2020

Ten aanzien van de aangehaalde bezwaren

Ad 1. Status dekschuit

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

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

Ad 2. Gevolgen verwijdering dekschuit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stuwweg 26:

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



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

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

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

4. Woonboot Stuwweg 40

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

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

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

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

Aangepaste nadere motivering:

Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

Met betrekking de door de appellanten ingediende bezwaren, zijnde:

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

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

Pagina 6 onder ad 1:

DATUM
9 juni 2020

Ten aanzien van de aangehaalde bezwaren

Ad 1. Status dekschuit

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

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

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

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

Ad 2). Stuwweg 40:

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



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

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

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

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

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

Reactie:

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

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

Reactie

Geen reactie.

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

Reactie

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

Lijst van wijzigingen:

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

Planregels

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

Plantoelichting

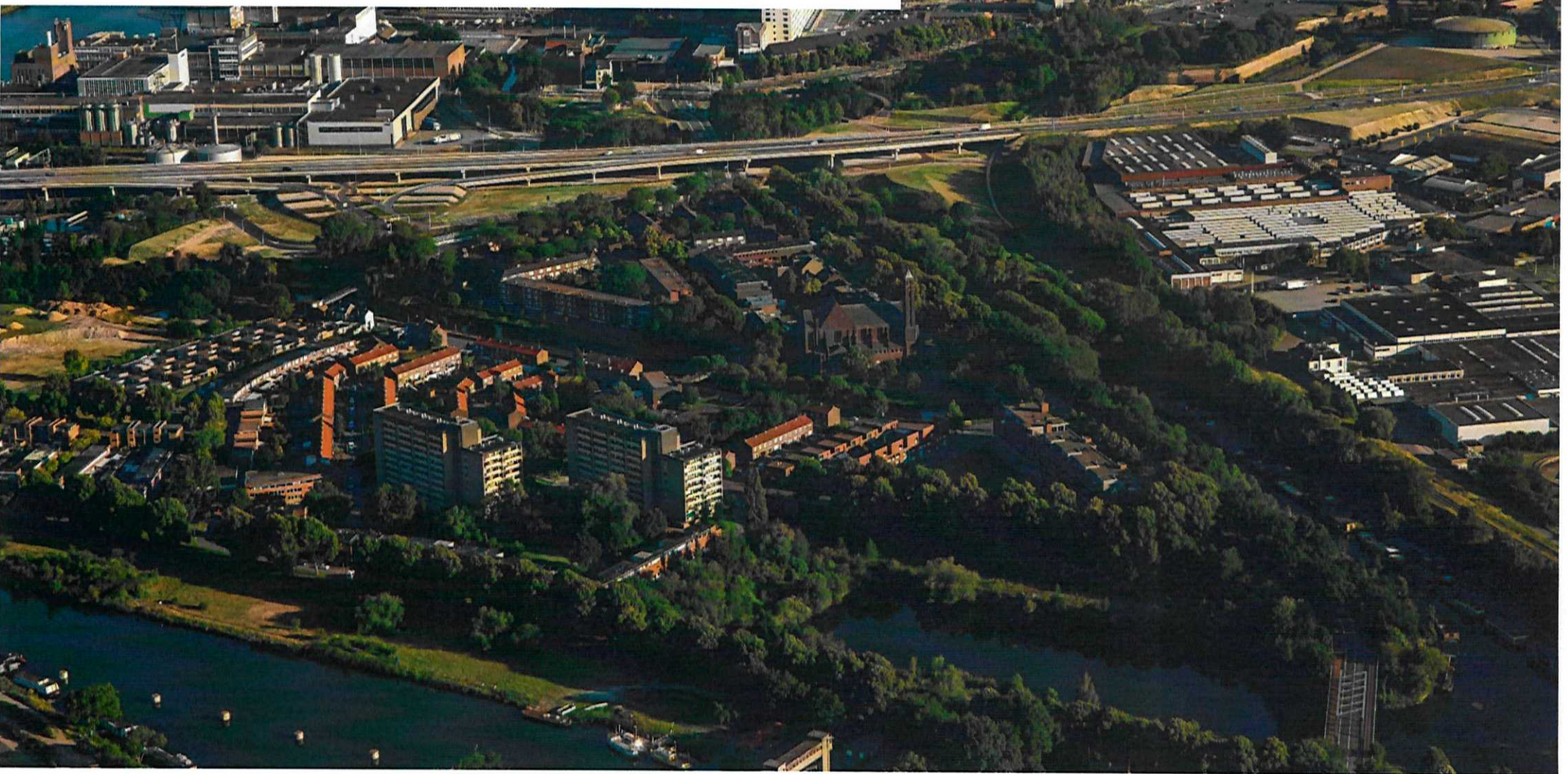
- als bijlage 10 wordt de tussenuitspraak van de Raad van State, d.d. 22 december 2021 opgenomen.

BP Grensmaas

Inpassing woonboten Overlaet

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

Bijlage 2-A



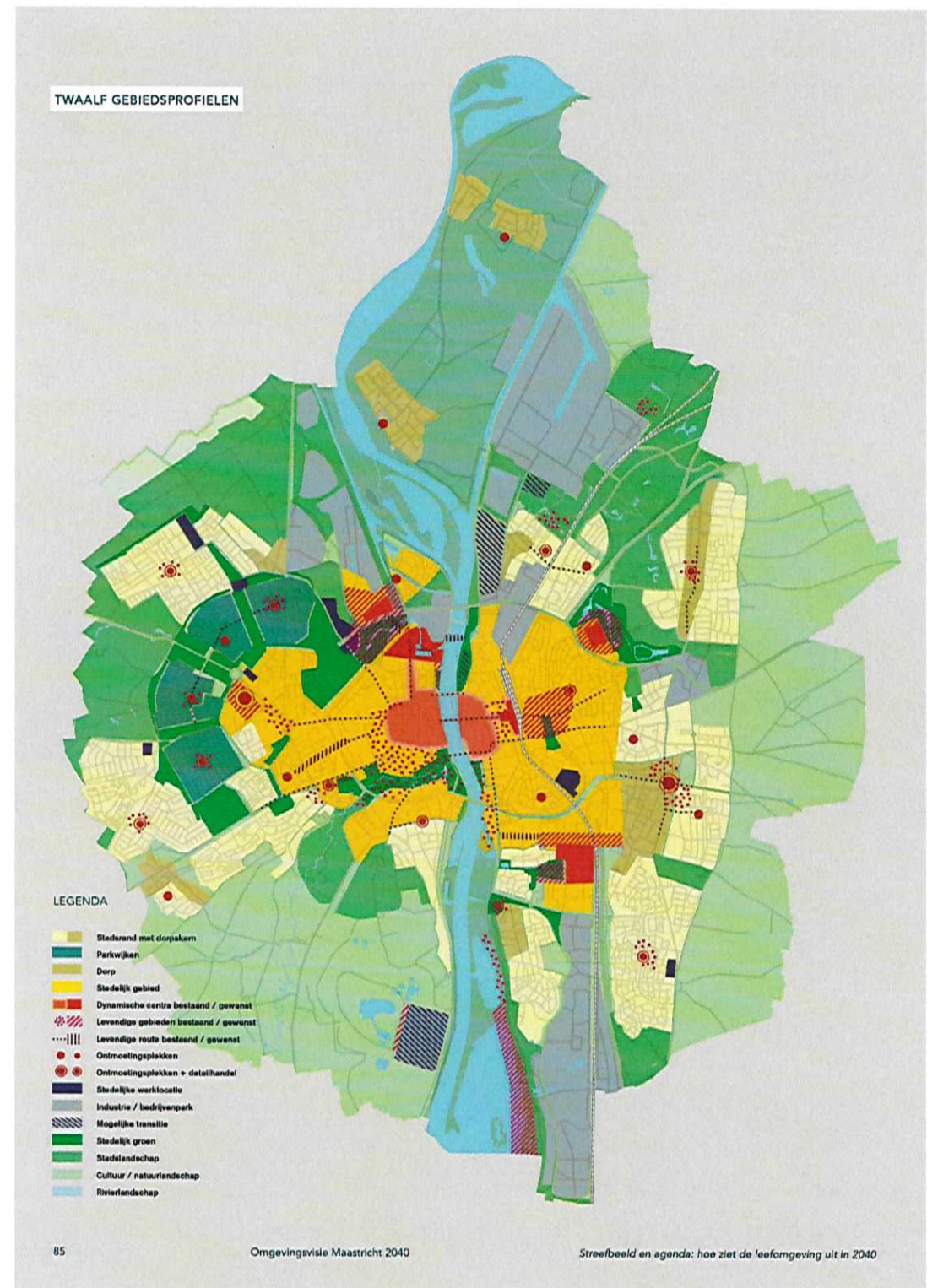


Ruimtelijke kwaliteit in relatie tot eisen aan woonboten Grensmaas

Gebiedsgericht beleid

gebiedsprofielen

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



Gebiedsgericht beleid

gebiedsprofielen

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



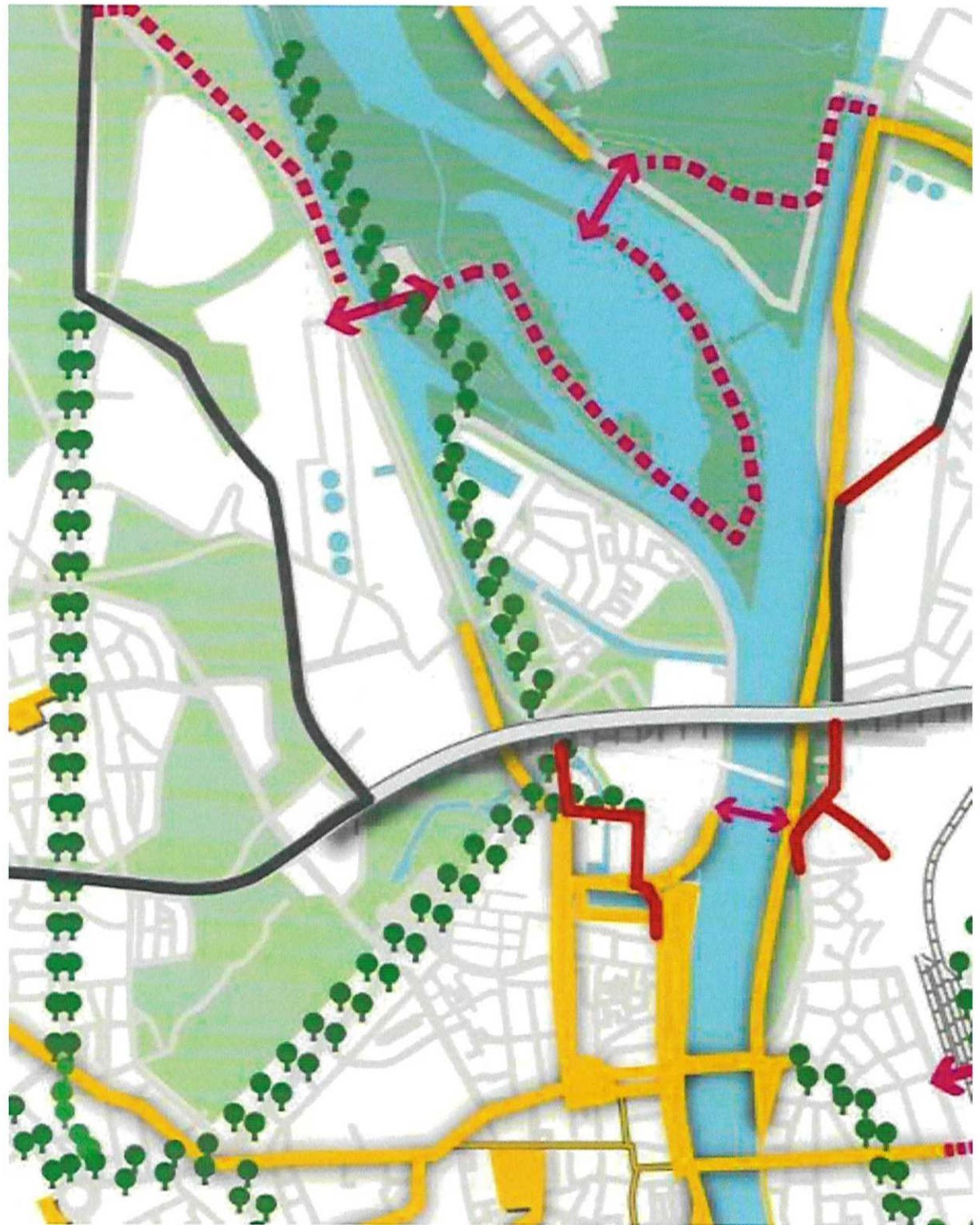
Gebiedsgericht beleid

gebiedsprofielen

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

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

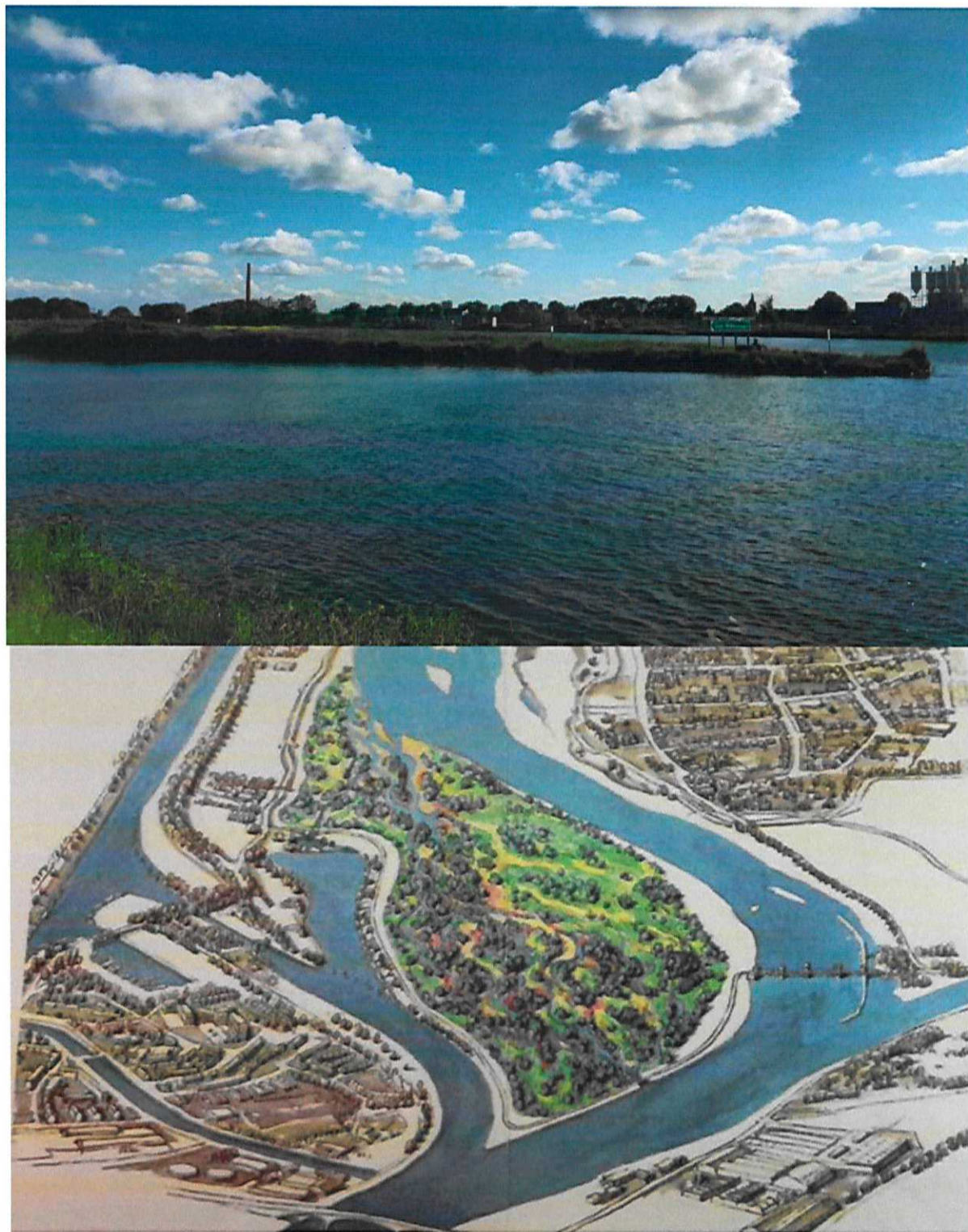
In het noorden liggen er woonschepen langs de Stuwweg in het Afvoerkanaal (zijarm van de Maas) en er liggen woonschepen in de Zuidwillemsvaart.



Gebiedsgericht beleid

ontwikkeling Grensmaas

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



Gebiedsgericht beleid

gebiedsprofielen

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



beoordeling
individuele locaties

Objectgericht beleid

eisen woonboot in relatie tot omgeving

Basis uitgangspunten ruimtelijke kwaliteit

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

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

Objectgericht beleid

bestemmingsplan Grensmaas 2018

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

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

Objectgericht beleid

bestemmingsplan Grensmaas 2018

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

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

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

Objectgericht beleid

Bosscherweg 61

Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

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



Objectgericht beleid

Stuwweg 12

Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

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



Objectgericht beleid

Stuwweg 26

Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

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



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

Objectgericht beleid

Stuwweg 40

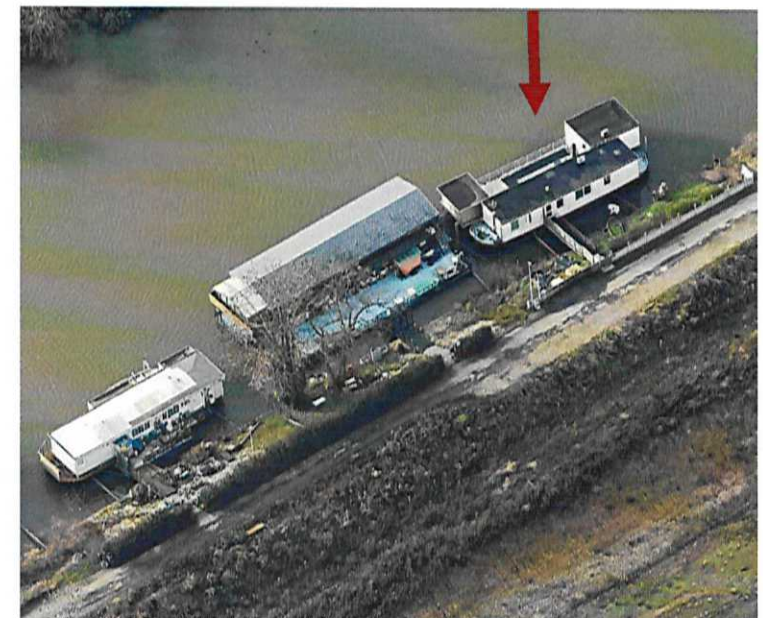
Situatie

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

Beoordeling inpassing

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

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



BIJLAGE onderbouwing

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

Omgevingsvisie

stedelijke opgaven vertaald naar locaties

Omgevingsvisie = juiste functie op de juiste plek

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

Leidt tot formulering van:

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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

groen en natuurgebied

Rivierlandschap

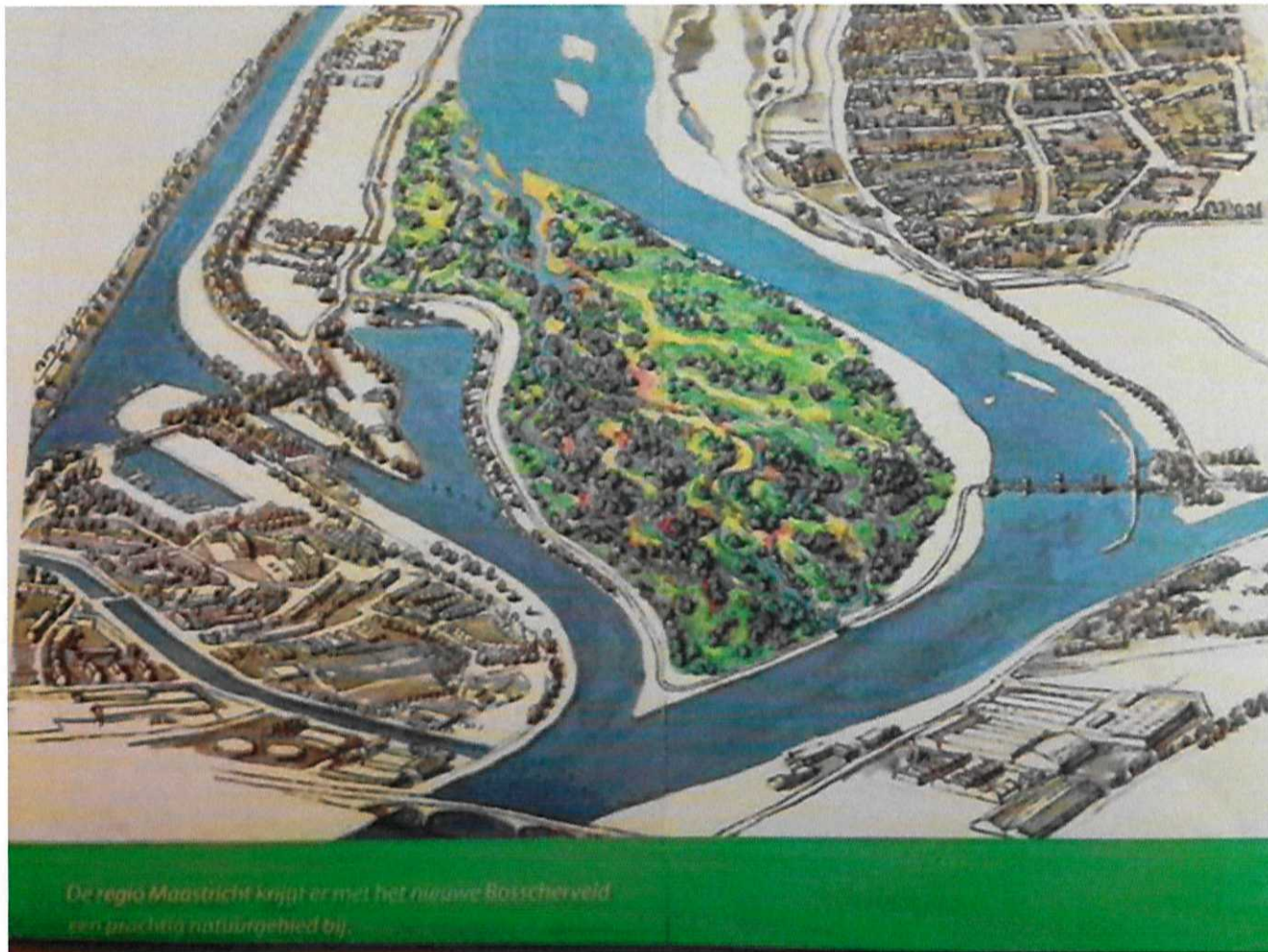
Dit is de Maas en het aangrenzende winterbed, waarin vanuit de Waterwet allerlei beperkingen gelden voor bouwen en andere activiteiten. Het beleid is gericht op natuurontwikkeling en, waar dat kan, het stimuleren van recreatief (mede)gebruik. Initiatieven zijn slechts mogelijk als ze een bijdrage leveren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

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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

Wat is toekomstperspectief omgeving.

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



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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid

Wat is toekomstperspectief omgeving.

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

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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

toelichting

Water (art. 14)

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

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

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

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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

Bouwregels 14.2

14.2.1 Gebouwen

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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

Bouwregels 14.2

14.2.1 Gebouwen

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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

Bouwregels 14.2

14.2.3 Objectgebonden overgangsrecht bestaande woonboten

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

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

WAAR – Gebiedsgerichtbeleid Grensmaas

14.4.1 Strijdig gebruik

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

...

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

...

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

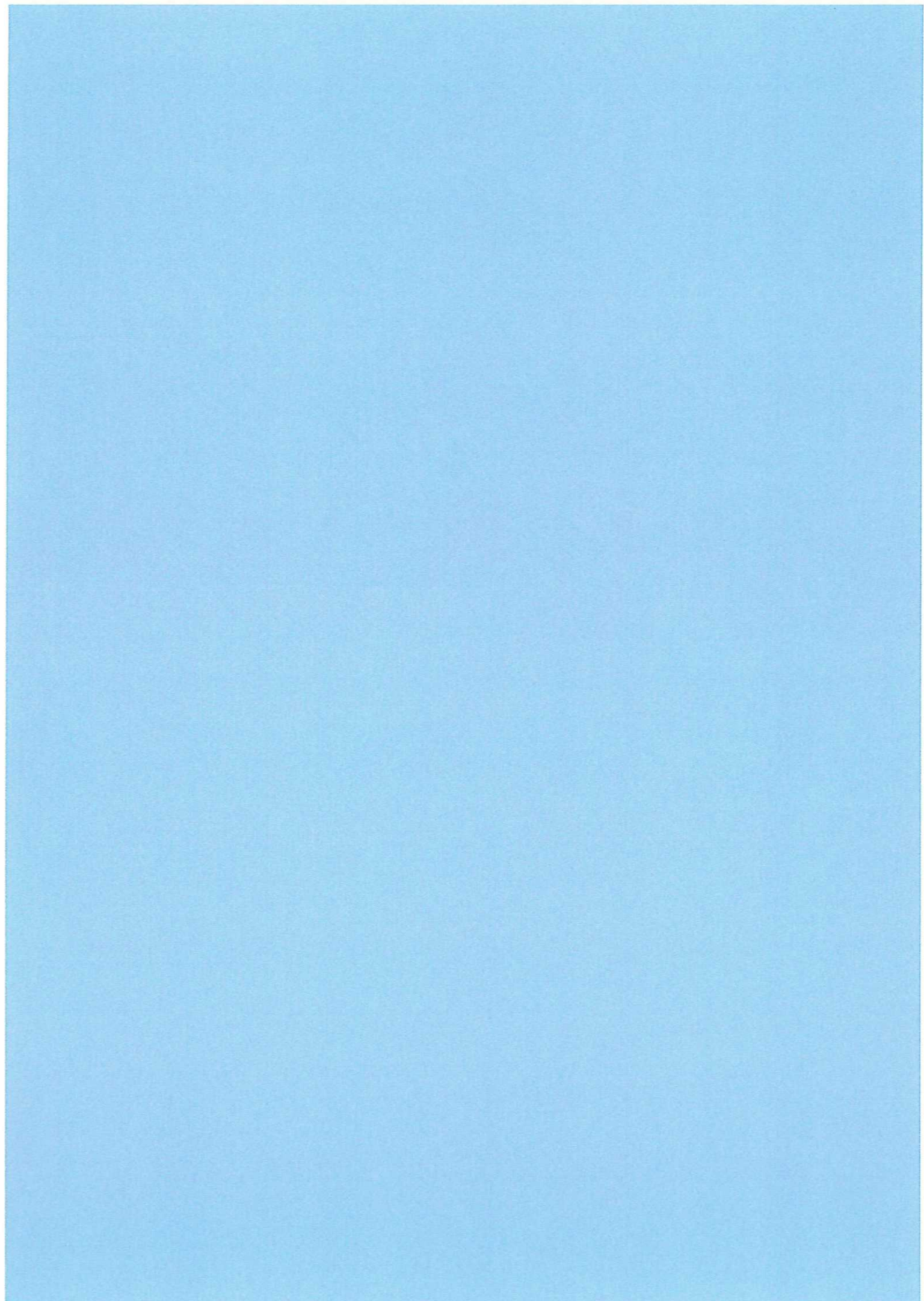
WELKE WIJZE – Objektgericht beleid

Algemene ruimtelijke uitgangspunten

verweerschrift

Afsluitend

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



Uitspraak 201901165/1/R1

ECLI	ECLI:NL:RVS:2021:2902
Datum uitspraak	22 december 2021
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 29 januari 2019 heeft de raad van de gemeente Maastricht het bestemmingsplan "Grensmaas 2018" vastgesteld. Het plan is een actualisering van het vorige bestemmingsplan "Grensmaas". Het plangebied omvat het gebied tussen het Julianakanaal en de Maas en het gebied tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart met uitzondering van de kernen Itteren en Borgharen en de recreatievijver ten zuiden van Itteren. Het plan bevat de planologische mogelijkheden om het zogeheten het Grensmaasproject af te ronden, waarbinnen hoogwaterbescherming, grindwinning en natuurontwikkeling worden gecombineerd. Het plan bevat daarnaast onder meer een regeling voor de woonboten in het zogenoemde overlaatgebied tussen de Stuwweg en de Bosscherweg. De gemeente Maastricht was voorafgaand aan de vaststelling van het plan al geruime tijd bezig met de herinrichting van dit overlaatgebied. Deze herinrichting omvat onder meer het verbeteren van het rommelige ruimtelijke beeld en het bebouwingsvrij maken van de oever.

Volledige tekst

201901165/1/R1.

Datum uitspraak: 22 december 2021

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak onderscheidenlijk tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de

Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in het geding tussen:

1. Maastrichtse Woonboten Vereniging, gevestigd te Maastricht, en anderen (hierna: de Vereniging en anderen),

2. [appellant sub 2], wonend te 's-Gravenhage,

3. [appellant sub 3], wonend te Maastricht,

appellanten,

en

de raad van de gemeente Maastricht,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 29 januari 2019 heeft de raad het bestemmingsplan "Grensmaas 2018" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben de Vereniging en anderen, [appellant sub 2] en [appellant sub 3] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Vereniging en anderen, [appellant sub 2] en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 11 augustus 2020, waar zijn verschenen:

- de Vereniging en anderen, vertegenwoordigd door [REDACTED], rechtsbijstandverlener te Rotterdam,

- [appellant sub 2],

- [appellant sub 3], bijgestaan door mr. [REDACTED], advocaat te Heerlen,

- de raad, vertegenwoordigd door [REDACTED] en [REDACTED].

Overwegingen

INLEIDING

1. Het plan is een actualisering van het vorige bestemmingsplan "Grensmaas". Het plangebied omvat het gebied tussen het Julianakanaal en de Maas en het gebied tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart met uitzondering van de kernen Itteren en Borgharen en de recreatievijver ten zuiden van Itteren. Het plan bevat de planologische mogelijkheden om het zogeheten het Grensmaasproject af te ronden, waarbinnen hoogwaterbescherming, grindwinning en natuurontwikkeling worden gecombineerd.

Het plan bevat daarnaast onder meer een regeling voor de woonboten in het zogenoemde overlaatgebied tussen de Stuwweg en de Bosscherweg. De gemeente Maastricht was voorafgaand aan de vaststelling van het plan al geruime tijd bezig met de herinrichting van dit overlaatgebied. Deze herinrichting omvat onder meer het verbeteren van het rommelige ruimtelijke beeld, het bebouwingsvrij maken van de oever, het verwijderen van drijvende objecten die aan de woonboten zijn gekoppeld (dekschuiten en pontons), het herinrichten van de Stuwweg en het aansluiten van de woonboten op de riolering. Met dit bestemmingsplan wil de raad de gewenste toekomstige situatie planologisch vastleggen.

De beroepen van de Vereniging en anderen en [appellant sub 3] worden hierna eerst besproken. Het beroep van [appellant sub 2] komt daarna, vanaf 38., aan de orde.

DE BEROEPEN VAN DE VERENIGING EN ANDEREN EN [appellant sub 3]

2. De Vereniging behartigt de belangen van de woonbooteigenaren en woonbootbewoners in Maastricht. Zij heeft samen met een aantal eigenaren en bewoners van woonboten in het overlaatgebied beroep ingesteld. [appellant sub 3] is eigenaar van een van de woonboten in het overlaatgebied, op het adres [locatie A]. De beroepen van de Vereniging en anderen en [appellant sub 3] zijn gericht tegen de vastgestelde planregeling voor deze woonboten. Zij kunnen zich om uiteenlopende, hierna te bespreken, redenen niet verenigen met deze planregeling.

Dekschuiten en pontons

3. Aan de Stuwweg 12, 14, 16, 26, 40 en 44 en de Bosscherweg 61 is naast de woonboot een dekschuit of ponton afgemeerd. Deze dekschuiten en pontons zijn niet als zodanig bestemd. Volgens de Vereniging en anderen zijn de dekschuiten en pontons op grond van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten (hierna: Wvww), waarbij artikel 8.2a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) is ingevoegd, gelegaliseerd en had de raad deze dus als zodanig moeten bestemmen. Verder voeren zij aan dat zij vanwege de bewoonbaarheid van de woonboten een groot belang hebben bij een positieve bestemming van deze dekschuiten en pontons, zodat de raad ook om deze reden de dekschuiten en pontons als zodanig had moeten bestemmen.

4. Aan de ligplaatsen van de woonboten is de bestemming "Water" en de aanduiding "specifieke vorm van wonen - woonbotenligplaatsen" toegekend.

Artikel 14.4.1, aanhef en onder b, van de planregels luidt:

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

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."

Artikel 14.2.1, van de planregels luidt:

"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:

[...]

3. de maximale lengte van een woonboot bedraagt 27,5 m.;

4. de maximale breedte van een woonboot bedraagt 6,6 m.;

[...]"

In artikel 1.108 van de planregels is het begrip 'woonboot' als volgt omschreven:

"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 scheepsrump, 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."

De Wet verduidelijking voorschriften woonboten

5. Tussen partijen is niet in geschil dat er voor 1 januari 2018 niet krachtens een gemeentelijke of provinciale verordening een vergunning of ontheffing werd vereist voor het bouwen of gebruiken van een woonboot in het overlaatgebied. Dit betekent dat de woonboten op voet van artikel 8.2a, tweede lid, van de Wabo gelijk moeten worden gesteld met bouwwerken waarvoor een vergunning op grond van artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, c of d, van de Wabo is verleend. De Vereniging en anderen voeren echter aan dat aan hen door Rijkswaterstaat ligplaatsvergunningen zijn verleend die ook de aanwezige dekschuiten en pontons omvatten. Zij menen dat daarom ook voor de dekschuiten en pontons een vergunning is verleend die op voet van artikel 8.2a, eerste lid, van de Wabo gelijk moet worden gesteld met een omgevingsvergunning. Ook de dekschuiten had de raad dus als zodanig moeten bestemmen, aldus dit betoog.

5.1. Artikel 8.2a van de Wabo luidt:

"1. Indien voor het bouwen of gebruiken van een woonboot of een ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf voor of op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is verleend, wordt die vergunning of ontheffing gelijkgesteld met een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, c of d.

2. Een woonboot of een ander drijvend object dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor verblijf ten aanzien waarvan tot het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening geen vergunning of ontheffing werd vereist voor het bouwen of gebruiken ervan, wordt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten gelijkgesteld met een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in de artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a, c of d is verleend.

3. Voorwaarden waaronder een vergunning of ontheffing als bedoeld in het eerste of tweede lid is verleend, worden gelijkgesteld met aan de omgevingsvergunning verbonden voorschriften."

5.2. Tussen partijen is niet in geschil is dat voor de woonboten en de daarbij aanwezige dekschuiten en pontons weliswaar ligplaatsvergunningen zijn verleend door Rijkswaterstaat, maar op andere grondslag dan krachtens een provinciale of gemeentelijke verordening. Anders dan de Vereniging en anderen betogen, kunnen de door Rijkswaterstaat verleende vergunningen niet gelijk worden gesteld met de in artikel 8.2a, eerste lid, van de Wabo bedoelde krachtens een provinciale of een gemeentelijke verordening verleende vergunning of ontheffing. Hierbij betreft de Afdeling dat de wetgever het omzetten van dergelijke ligplaatsvergunningen in omgevingsvergunningen te verstrekkend heeft geacht, omdat bij

dergelijke ligplaatsvergunningen nautische aspecten vaak van overwegend belang zijn (zie Kamerstukken II 2015/16, 34 434, nr. 3).

Het betoog faalt.

Zijn de dekschuiten en pontons onderdeel van de woonboten?

6. De Vereniging en anderen betogen dat de dekschuiten en pontons als onderdeel van hun woonboten in de zin van artikel 8.2a, tweede lid, van de Wabo moeten worden beschouwd. Voor zover deze niet als onderdeel van de woonboot kunnen worden beschouwd, zijn het 'andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf' in de zin van artikel 8.2a, tweede lid, van de Wabo. Daarbij wijzen zij erop dat de dekschuiten en pontons een verblijfsfunctie, veiligheidsfunctie, vluchtfunctie, opslagfunctie en afmeergefunctie ten behoeve van de woonboten hebben. De vereniging en anderen voeren ter onderbouwing hiervan aan dat de waterdiepte langs de oever wisselt. Hierdoor kan een woonboot niet altijd dicht op de oever worden afgemeerd. Daarom is op een aantal adressen een dekschuit of ponton met minder diepgang tussen de oever en de woonboot afgemeerd. Zonder tussenliggende dekschuit of ponton is het moeilijk om de woonboot stabiel te houden en is een veilige toegangsvoorziening niet mogelijk. Vanwege de afstand tussen de oever en de woonboot is een dekschuit of ponton ook nodig als ondersteuning voor de loopbrug. Daarnaast wordt op of in de dekschuit en pontons verbleven. Er zijn bergingen en verblijfsruimten op gerealiseerd. Ook zijn de technische installaties, zoals de rioolpomp, de waterpomp, de groepenkast en de cv-installatie in de bergruimte op de dekschuit of ponton gerealiseerd. Verder heeft de dekschuit of ponton een vluchtfunctie bij calamiteiten. De Vereniging en anderen beschouwen de dekschuiten en pontons daarom als noodzakelijke voorziening om veilig en comfortabel op de woonboten te kunnen wonen en daarmee als een onderdeel van de woonboot. De dekschuiten en pontons zijn vaak ook met lasverbindingen aan de woonboten verbonden. Het verwijderen van de dekschuiten en pontons betekent dat de woonboot aangepast moet worden, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Het verbod om pontons of dekschuiten aanwezig te hebben is verder in strijd met artikel 1a van de Woningwet, nu zonder dekschuit of ponton gevaar voor de veiligheid en de gezondheid ontstaat.

6.1. De raad stelt dat de pontons en dekschuiten zowel functioneel als constructief niet als onderdeel van de woonboot kunnen worden beschouwd. De pontons en dekschuiten zijn met demontabele voorzieningen aan de woonboten verbonden. Het gaat om afzonderlijke vaartuigen of bouwwerken die in veel gevallen ook pas op een later moment bij de woonboot zijn gelegd. Daarnaast zijn de opbouwen op de pontons en de dekschuiten niet vanuit de woonboot te betreden en kunnen de woonboten ook zonder de naastgelegen dekschuiten en pontons als zodanig functioneren. Verder maakt de raad een vergelijking met andere woonboten langs de Stuwweg die niet aan een ponton of dekschuit zijn verbonden en die ook een veilige toegangsvoorziening hebben.

6.2. In artikel 1.108 van de planregels is een 'woonboot' omschreven als "een vaartuig, tevens een gebouw te water, dat hoofdzakelijk is ingericht als of is bestemd tot woonverblijf voor één huishouden." Het begrip 'woonboot' is niet gedefinieerd in de Wabo. In de memorie van toelichting bij de Wvww wordt gesproken over "drijvende objecten waarop primair wordt gewoond zoals op een woonboot". (Kamerstukken II 2015/16, 34 434, nr. 3, p. 1.) Dit sluit ook aan bij definitie in het plan. Dekschuiten en pontons zijn niet hoofdzakelijk ingericht of bestemd om daarop te wonen en kunnen daarom op zichzelf niet als woonboot worden aangemerkt. Het zijn aparte drijvende objecten die niet bedoeld zijn om als woning te functioneren. Niettemin kunnen de dekschuit of ponton en de woonboot zodanig

bouwkundig en functioneel met elkaar zijn verbonden dat, hoewel oorspronkelijk sprake is van twee casco's, het geheel ten tijde van de inwerkingtreding van de Wvww als één woonboot moest worden aangemerkt. Op basis van wat partijen naar voren hebben gebracht, komt de Afdeling tot de conclusie dat dit zich in de aan de orde zijnde situaties niet voordoet. Weliswaar is in een aantal gevallen de dekschuit of ponton al dan niet met lasverbindingen aan de woonboot gebouwd en is op de woonboot een verblijfsruimte of een berging met voorzieningen ten behoeve van de woonfunctie geplaatst, maar in deze gevallen zijn de woonboot onderscheidenlijk de dekschuit of ponton niet zodanig bouwkundig met elkaar verbonden dat zij niet meer van elkaar kunnen worden gescheiden noch zodanig functioneel met elkaar verbonden dat zij niet meer afzonderlijk als zodanig herkenbaar zijn. Het betoog faalt.

6.3. Over het betoog van de Vereniging en anderen dat de pontons en dekschuiten andere drijvende objecten zijn die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf als bedoeld in artikel 8.2a, tweede lid, van de Wabo, overweegt de Afdeling dat dit begrip evenmin in de Wabo is gedefinieerd. De dekschuiten en pontons zijn weliswaar drijvende objecten, maar deze worden naar het oordeel van de Afdeling niet hoofdzakelijk gebruikt voor verblijf als bedoeld in dit artikel. Hierbij betreft de Afdeling dat in de memorie van toelichting over dit begrip wordt toegelicht, dat met de term andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf, onder meer wordt bedoeld op hotelboten, restaurants en watervilla's (zie Kamerstukken II 2015/16, 34 434, nr. 3). Gelet hierop heeft de wetgever met de categorie andere drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf, niet de door de Vereniging en anderen bedoelde dekschuiten en pontons voor ogen gehad.

Het betoog faalt.

Belangenafweging

7. Voor zover de dekschuiten en pontons niet onder het overgangsrecht van artikel 8.2a van de Wabo vallen, betogen de Vereniging en anderen dat zij er belang bij hebben om de bestaande dekschuiten en pontons tenminste afgemeerd te mogen laten. Dit is ingevolge artikel 14.4.1, onder b, van de planregels nu niet toegestaan. De door de raad voorgestelde oplossing met afhouders is volgens de Vereniging en anderen technisch niet toepasbaar. Verder wijzen zij op de hoge kosten die het verwijderen van de pontons en dekschuiten en het realiseren van andere toegangsvoorzieningen meebrengen. Aan hun belangen bij behoud van de bestaande situatie had de raad dan ook een groter gewicht moeten toekennen dan aan de met de planregeling nagestreefde belangen, en de bestaande dekschuiten en pontons planologisch moeten regelen. Zij wijzen erop dat sprake is van vaak al lang bestaande situaties en dat de door Rijkswaterstaat verleende ligplaatsvergunningen ook steeds aan het gemeentebestuur zijn voorgelegd, zodat het gemeentebestuur altijd van de bestaande situatie op de hoogte is geweest.

Daarbij maakt de Vereniging een vergelijking met de woonboot aan de Stuwweg 42. Ter plaatse van Stuwweg 42 ligt ook een dekschuit tussen het woonschip en de oever en deze heeft de raad wel als zodanig bestemd. Volgens de Vereniging en anderen is het in strijd met het gelijkheidsbeginsel om dit voor andere woonschepen niet toe te staan. Op andere locaties is een dekschuit of ponton immers ook noodzakelijk voor de stabiliteit van het woonschip.

7.1. De raad stelt dat bij de planologische afweging een veilig en prettig woon- en leefklimaat langs de Stuwweg het uitgangspunt is geweest. Dekschuiten en pontons hebben een ongewenste ruimtelijke uitstraling. Dergelijke drijvende objecten waren ook op grond van het

vorige bestemmingsplan ter plaatse niet toegelaten. De omgeving van de Stuwweg is een natuurgebied en daarbij passen combinaties van woonboten met dekschuiten niet. De op de pontons en dekschuiten gerealiseerde voorzieningen kunnen ook op de woonboten zelf worden gerealiseerd. Daarbij wijst de raad erop dat op diverse plaatsen langs de Stuwweg woonboten zonder ponton of dekschuit liggen. De gestelde noodzaak van een dekschuit of ponton vanwege de waterdiepte, ontbreekt volgens de raad dan ook. De bestaande afmeervoorzieningen van de pontons en dekschuiten kunnen worden gebruikt ten behoeve van de woonboten. Volgens de raad is de diepgang van de pontons, dekschuiten en woonboten namelijk gelijk. Voor zover dat niet het geval zou zijn, kan met afhouders worden gewerkt.

7.2. Over de door de Vereniging en anderen gemaakte vergelijking met de woonboot aan de Stuwweg 42 heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat deze situatie verschilt van de overige woonboten omdat deze woonboot uit twee verdiepingen over de gehele lengte van de woonboot bestaat, waarbij de stabiliteit onvoldoende is gewaarborgd bij het verwijderen van de aangelaste drijvende voorziening. De overige woonboten bestaan niet uit twee verdiepingen over de gehele lengte. In wat de Vereniging en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat de door hen genoemde situatie niet overeenkomt met de thans aan de orde zijnde situatie.

Het betoog faalt.

7.3. Daarnaast geeft wat de Vereniging en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het gebruiksverbod in artikel 14.4.1, onder b, van de planregels niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. De hiervoor onder 7.1 gegeven motivering van de raad kan het besluit in zoverre dragen. Dat neemt niet weg dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan een afweging dient te maken van alle betrokken belangen. Een dergelijke afweging kan meebrengen dat in een concreet geval onder de gegeven omstandigheden het belang van een eigenaar van een woonboot om een dekschuit of ponton aangemeerd te mogen houden zwaarder weegt dan de belangen die tot voornoemd gebruiksverbod hebben geleid. Hierna wordt voor de woonboten aan de Bosscherweg 61 en de Stuwweg 12, 14, 16, 26, 40 en 44 afzonderlijk bezien of de raad de afweging van de betrokken belangen deugdelijk heeft gemotiveerd.

Bosscherweg 61

8. De Vereniging en anderen voeren aan dat de ponton aan de Bosscherweg 61 nodig is om de woonboot stabiel te houden. De toegangsvoorziening rust op de ponton. Daarnaast staat op de ponton een berging waarin onder meer de rioolpomp, de waterpomp en de cv-installatie zijn geplaatst. De ponton is verbonden met de woonboot door een lasverbinding.

8.1. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad niet deugdelijk gemotiveerd dat de gewenste min of meer uniforme ruimtelijke uitstraling van de woonboten langs de Stuwweg zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot aan de Bosscherweg 61 om de aanwezige ponton te behouden. De door de Vereniging en anderen genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van deze ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken. De raad heeft daarom in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Bosscherweg 61 bij het kunnen behouden van de ponton.

Het betoog slaagt.

Stuwweg 12

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

9.1. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad niet deugdelijk gemotiveerd dat de gewenste min of meer uniforme ruimtelijke uitstraling van de woonboten langs de Stuwweg zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot aan de Stuwweg 12 om de aanwezige ponton te behouden. De door de Vereniging en anderen genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van deze ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken. Gelet op de gestelde lang bestaande situatie, de bouwkundige samenhang tussen ponton en woonboot, de waterdiepte en de kosten van het aanpassen van de situatie, heeft de raad in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 12 bij het kunnen behouden van de ponton.

Het betoog slaagt.

Stuwweg 14

10. De Vereniging en anderen voeren aan dat in 1992 een ligplaatsvergunning is verleend door Rijkswaterstaat en dat daarin het aanleggen van de dekschuit is toegestaan. Het dicht afmeren op de oever is niet mogelijk vanwege de waterdiepte ter plaatse. Het wonen in de woonboot is dus niet goed mogelijk zonder de aanwezige dekschuit. Volgens de Vereniging en anderen kon de raad daarom niet volstaan met het tijdelijk toelaten van de dekschuit.

10.1. De raad stelt dat de dekschuit vanwege de gezondheid en leeftijd van de bewoonster tijdelijk wordt toegestaan.

10.2. Aan de woonboot aan de Stuwweg 14 is de aanduiding "specifieke vorm van water - tijdelijk toegestane dekschuit" toegekend.

Artikel 14, lid 14.1, aanhef en onder q, van de planregels luidt:

"De voor "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

q. tijdelijk toegestane dekschuit, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van water - tijdelijk toegestane dekschuit".

10.3. De Vereniging en anderen hebben geen specifieke omstandigheden naar voren

gebracht met betrekking tot de functie van de ponton, anders dan de gestelde waterdiepte ter plaatse. De raad heeft deugdelijk gemotiveerd dat de stabiliteit en een veilige toegang tot de woonboot ook op een andere wijze kunnen worden gerealiseerd dan door het aanleggen van een ponton. Ook andere woonboten liggen ter plaatse immers zonder dekschuit of ponton op een met deze dekschuit vergelijkbare afstand van de oever. De Vereniging en anderen hebben ook niet weersproken dat de ponton op demontabele wijze aan de woonboot is bevestigd. Aan de verleende ligplaatsvergunning komt verder geen doorslaggevende betekenis toe bij het antwoord op de vraag of de dekschuit uit een oogpunt van een goede ruimtelijke oogpunt ter plaatse aanvaardbaar is. Daarom geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten om de ponton niet als zodanig te bestemmen. Gelet hierop heeft de raad in redelijkheid voor Stuwweg 16 kunnen volstaan met het tijdelijk toestaan van de dekschuit als bedoeld in artikel 14.1, aanhef en onder q, van de planregels.

Het betoog faalt.

Stuwweg 16

11. De Vereniging en anderen voeren aan dat voor de Stuwweg 16 op 14 juni 1996 een vergunning is verleend. Net als ter plaatse van Stuwweg 12 en Stuwweg 14 geldt ook voor deze locatie dat de waterdiepte ter plaatse zodanig is, dat een tussenliggende voorziening noodzakelijk is. Daarnaast had ook ten aanzien van deze bewoner aanleiding moeten bestaan om persoonsgebonden overgangsrecht voor de ponton op te nemen.

11.1. De Vereniging en anderen hebben geen specifieke omstandigheden naar voren gebracht met betrekking tot de functie van de ponton, anders dan de gestelde waterdiepte ter plaatse. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad deugdelijk gemotiveerd dat de stabiliteit en een veilige toegang tot de woonboot ook op een andere wijze kan worden gerealiseerd dan door het aanleggen van de ponton. Ook andere woonboten liggen ter plaatse zonder dekschuit of ponton op met de ponton vergelijkbare afstand van de oever. De Vereniging en anderen hebben niet weersproken dat de ponton op demontabele wijze aan de woonboot is bevestigd. Uit hetgeen de Vereniging en anderen naar voren hebben gebracht volgt daarmee niet dat de ponton ter plaatse noodzakelijk is. Daarom geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten om de ponton niet als zodanig te bestemmen.

Wat betreft het betoog dat ook voor deze bewoner persoonsgebonden overgangsrecht had moeten worden opgenomen, is dat betoog niet zodanig geconcretiseerd dat moet worden geconcludeerd dat sprake is van een met de Stuwweg 14 gelijk geval dat de raad ten onrechte niet gelijk heeft behandeld. Daarbij is van belang dat voor de situatie aan de Stuwweg 14 het college van burgemeester en wethouders op 7 mei 2018 had toegezegd dat de op dat adres aanwezige dekschuit niet verwijderd hoeft te worden, welke toezegging aan de bewoner van Stuwweg 16 ontbreekt.

Het betoog faalt.

Stuwweg 26

12. De Vereniging en anderen voeren aan dat de woonboot aan de Stuwweg 26 bestaat uit twee casco's, waarvoor in 1997 een vergunning door Rijkswaterstaat is verleend. De ponton is onder meer met lassen aan de woonboot verbonden. Op de ponton zijn een slaapkamer en een wasruimte met cv-ketel gebouwd.

12.1. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad niet deugdelijk gemotiveerd dat de

gewenste min of meer uniforme ruimtelijke uitstraling van de woonboten langs de Stuwweg, zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot aan de Stuwweg 26 om de aanwezige ponton te behouden. De door de Vereniging en anderen genoemde specifieke bezwaren tegen het moeten verwijderen van deze ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken. Gelet op de gestelde lang bestaande situatie, de bouwkundige samenhang en de aanwezigheid van een verblijfsruimte op de ponton heeft de raad in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 26 bij het kunnen behouden van de ponton. Het betoog slaagt.

Stuwweg 34

13. De Vereniging en anderen voeren aan dat ter plaatse van Stuwweg 34 sprake is van een permanent aanwezige dekschuit en een varende woonboot. Volgens de Vereniging en anderen moet de dekschuit als de woonboot worden beschouwd. In de dekschuit zijn een woon/slaapgedeelte, een keuken en een toilet aanwezig. De dekschuit kan daarmee als woonboot functioneren. Op grond van de door Rijkswaterstaat verleende ligplaatsvergunning mag de varende woonboot worden aangemeerd. In het plan is niet duidelijk geregeld dat zowel de dekschuit als de varende woonboot ter plaatse zijn toegelaten, aldus de Vereniging en anderen.

13.1. In deze procedure kan in het midden blijven of de feitelijk aanwezige dekschuit als woonboot in de zin van artikel 1.108 van de planregels kan worden aangemerkt. Tussen partijen is immers niet in geschil dat ter plaatse een woonboot is bestemd. Mocht de dekschuit niet als woonboot kunnen worden aangemerkt, dan mag deze ter plaatse op grond van het plan niet worden aangelegd. De Afdeling ziet in dat geval geen reden waarom de raad voor deze dekschuit in redelijkheid een uitzondering had moeten maken op zijn uitgangspunt om alleen woonboten en bijboten op deze locatie toe te staan. Hierbij betreft de Afdeling dat de vereniging en anderen te kennen hebben gegeven dat het voornemen bestaat om aan de Stuwweg 34 een andere woonboot af te meren.

De vraag of hier ook de varende woonboot als zodanig had moeten worden bestemd en meer in het bijzonder of deze woonboot als woonboot in de zin van artikel 1.108 van de planregels kan worden beschouwd en ter plaatse mag worden afgemeerd, komt hierna onder 20 aan de orde.

Het betoog faalt.

Stuwweg 40

14. De Vereniging en anderen betogen dat de twee casco's van de woonboot aan de Stuwweg 40 tezamen de woonboot vormen. Op het binnenste casco zijn een woonkamer, keuken, slaapkamer en badkamer gerealiseerd. Op het buitenste casco zijn een slaapkamer met badkamer en de technische ruimte gerealiseerd. Beide delen zijn aan elkaar gelast. Voor beide casco's is in 1999 een ligplaatsvergunning door Rijkswaterstaat verleend.

14.1. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad niet deugdelijk gemotiveerd dat de gewenste min of meer uniforme ruimtelijke uitstraling van de woonboten langs de Stuwweg zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van de woonboot aan de Stuwweg 40 om de aanwezige ponton te behouden. De door de Vereniging en anderen genoemde specifieke bezwaren tegen het verwijderen van deze ponton heeft de raad niet op kenbare wijze in zijn afweging betrokken. Gelet op de gestelde lang bestaande situatie, de bouwkundige

samenhang en de aanwezige verblijfsruimte op de ponton heeft de raad in redelijkheid niet kunnen volstaan met de motivering dat de gewenste ruimtelijke uitstraling langs de Stuwweg in dit geval zwaarder weegt dan het belang van de eigenaar van Stuwweg 40 bij het kunnen behouden van de ponton.

Het betoog slaagt.

Stuwweg 42

15. Ter zitting hebben de Vereniging en anderen het beroep, voor zover dat specifiek zag op de voor de Stuwweg 42 vastgestelde planregeling, ingetrokken.

Stuwweg 44

16. De vereniging en anderen voeren aan dat aan de Stuwweg al lang sprake is van een woonboot op deze locatie. De huidige situatie bestaat sinds 2005 en bestaat uit een woonboot en een ponton. De ponton dient als toegangsvoorziening en terras. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat een vergunning verleend. De stabiliteit van de woonboot kan niet worden gewaarborgd zonder deze ponton, aldus de Vereniging en anderen.

16.1. De Vereniging en anderen hebben toegelicht dat het belang van de ponton met name is gelegen in de waterdiepte langs de oever. Uit de uitgevoerde dieptemetingen volgt echter dat er geen groot verschil in diepgang is tussen de ponton en de woonboot. Aan de verleende ligplaatsvergunning komt verder geen doorslaggevende betekenis toe bij het antwoord op de vraag of de dekschuit uit een oogpunt van een goede ruimtelijke oogpunt ter plaatse aanvaardbaar is. De Afdeling ziet in de gegeven omstandigheden daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de belangen in dit geval niet zorgvuldig heeft gewogen. Mede gelet hierop heeft de raad toereikend gemotiveerd dat de vereiste stabiliteit ook op een andere wijze kan worden gerealiseerd en dat de ponton hier dus niet noodzakelijk is. Het aangevoerde geeft daarmee geen aanleiding voor het oordeel dat de raad ten onrechte de ponton niet als zodanig heeft bestemd.

Het betoog faalt.

Woonboot Stuwweg 60

17. De vereniging en anderen betogen dat de woonboot aan de Stuwweg 60 ten onrechte niet ter plaatse is toegelaten. Weliswaar is met de gemeente overeengekomen dat de woonboot zal worden verplaatst naar de Stuwweg 52, maar op die locatie zijn nog geen water en elektra beschikbaar, zodat het plan ook nog een regeling voor de huidige locatie had moeten bevatten.

17.1. Aan de woonboot aan de Stuwweg 60 is niet de aanduiding "specifieke vorm van wonen - woonbotenligplaatsen" toegekend.

Op grond van artikel 14.1, aanhef en onder j, van de planregels zijn alleen de gronden ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van wonen - woonbotenligplaatsen (sw-wbl)" bestemd voor een ligplaats voor woonboten.

17.2. De raad en de Vereniging en anderen hebben ter zitting bevestigd dat met de eigenaar van de woonboot aan de Stuwweg 60 is overeengekomen dat de woonboot zal worden verplaatst naar Stuwweg 52. De Vereniging en anderen hebben toegelicht dat het de eigenaar van de woonboot er vooral om gaat dat er niet handhavend wordt opgetreden, voordat op de nieuwe locatie de voorzieningen zijn aangelegd en de woonboot kan worden verplaatst. De raad heeft daarop ter zitting bevestigd dat het gemeentebestuur tegen deze

woonboot niet handhavend zal optreden. Gelet hierop en nu met instemming van partijen zicht op beëindiging van de situatie aan de Stuwweg 60 bestaat, heeft de raad in redelijkheid geen aanleiding hoeven zien om niettemin op deze locatie een woonboot mogelijk te maken. Het betoog faalt.

Maatvoering woonboten

18. De Vereniging en anderen kunnen zich niet verenigen met de in het plan opgenomen regeling met objectgebonden overgangsrecht voor zes woonboten, waaronder de woonboot aan de Stuwweg 22/24. Volgens hen zijn de woonboten met grotere afmetingen legaal aanwezig, zodat deze uit een oogpunt van rechtszekerheid als zodanig bestemd hadden moeten worden. Verder voeren zij aan dat de raad niet motiveert waarop de maximale afmetingen per woonboot zijn gebaseerd en waarom verschillen in maatvoering in strijd met een goede ruimtelijke ordening zouden moeten worden beschouwd. Ook zou het plan de mogelijkheid moeten bevatten om voor de woonboot aan de Stuwweg 22/24 twee woonboten terug te plaatsen.

Verder betogen de Vereniging en anderen dat - anders dan in de zienswijzennota staat - de feitelijke bestaande afstand tussen twee boten, als deze korter is dan 5 meter, ten onrechte niet is toegelaten.

18.1. De raad stelt dat op grond van het vorige plan woonboten met een afmeting van 20,00 m bij 4,00 m waren toegestaan. Om tegemoet te komen aan de belangen van de eigenaren heeft de raad ervoor gekozen om in het plan woonboten van 27,5 m bij 6,6 m bij recht toe te staan. Voor de zes woonboten met grotere afmetingen heeft de raad in een objectgebonden overgangsrecht voorzien. Hierdoor kunnen alle woonboten ter plaatse blijven liggen.

18.2. Artikel 14.2.3 (Objectgebonden overgangsrecht bestaande woonboten) van de planregels luidt:

"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."

In bijlage 3 bij de regels staat:

"Voor de onderstaande woonboten geldt, conform artikel 14, lid 2.3 van de regels, objectgericht overgangsrecht:

1. Bosscherweg 61;
2. Stuwweg 18;
3. Stuwweg 22/24 (één woonboot);
4. Stuwweg 30;

5. Stuwweg 44;

6. Stuwweg 48;

7. [locatie A]."

19. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid voor de in het plan opgenomen maatvoering voor woonboten kunnen kiezen. Dat de maatvoering bij vervanging van de in bijlage 3 bij de planregels genoemde woonboten zal moeten voldoen aan de op grond van het plan toegestane afmetingen maakt dit niet anders, nu met het opnemen van maximale afmetingen voor woonboten is beoogd om de bouwmassa van de woonboten langs de Stuwweg beperkt te houden. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad hieraan in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen dan aan het belang van de Vereniging en anderen om de bestaande woonboten te kunnen vervangen door woonboten met dezelfde afmetingen. Omdat de huisnummers 22 en 24 aan dezelfde woonboot zijn toegekend en een toegekend huisnummer geen zelfstandige planologische betekenis heeft, heeft de raad in redelijkheid geen aanleiding hoeven zien om ter plaatse twee woonboten te bestemmen en daarmee toe te laten dat de hier gelegen woonboot kan worden vervangen door twee woonboten.

Het betoog dat de bestaande afstand tussen twee woonboten ten onrechte niet als minimale afstand in het plan is geregeld, mist - gelet op artikel 14.2.3, onder a, van de planregels - feitelijke grondslag.

Het betoog faalt.

Varende woonboot

20. De Vereniging en anderen betogen dat in het plan ten onrechte geen varende woonboten worden toegelaten. Aan de Stuwweg 34 is sprake van een situatie van een woonboot die permanent aanwezig is en een varende woonboot die ongeveer zes maanden per jaar op deze locatie aanligt.

20.1. De raad stelt dat in het plan een onderscheid wordt gemaakt tussen vaartuigen en woonboten. Voor beide geldt een andere planologische regeling. De door de Vereniging en anderen bedoelde varende woonboot wordt als vaartuig in de zin van het plan beschouwd.

20.2. Artikel 1 (Begrippen) van de planregels luidt:

"[...]

1.31 bouwwerk: elke 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.

[...]

1.49 gebouw: elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

[...]

1.98 vaartuig: een vervoermiddel voor vervoer over wateroppervlakten.

[...]

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 scheepsrump, 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.

[...]"

20.3. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid een onderscheid kunnen maken tussen woonboten en andere vaartuigen. De ruimtelijke effecten van woonboten en vaartuigen die geen woonboot zijn, verschillen immers aanzienlijk. Een vaartuig dat gedurende de helft van het jaar niet op een vaste locatie ligt, kan niet worden opgevat als een vaartuig dat hoofdzakelijk functioneert als woonverblijf.

Het betoog faalt.

Bijboten

21. De Vereniging en anderen wijzen erop dat zij al jarenlang bijboten bij hun woonboten hebben liggen. Deze worden ook gebruikt om werkzaamheden aan de woonboten te verrichten. De bijboten zijn niet bedoeld om ter plaatse te functioneren als woonboot. De raad heeft daarom ten onrechte bouwregels voor deze bijboten opgenomen. De in het plan opgenomen maatvoering is te beperkt, gelet op de afmetingen van de al lange tijd aanwezige bijboten.

[appellant sub 3] voert aan dat hij sinds jaar en dag een bijboot met afmetingen van ongeveer 2,75 m bij 8 m heeft. Dit voldoet niet aan de toegelaten afmetingen van 2,5 m bij 5 m voor bijboten. Volgens [appellant sub 3] had de raad in een overgangsregeling voor bestaande bijboten moeten voorzien. Daarnaast zijn de toegelaten afmetingen volgens [appellant sub 3] onvoldoende gemotiveerd.

21.1. De raad stelt dat de bijboot ongeschikt dient te zijn aan de woonboot en hoofdzakelijk bestemd of geschikt moet zijn voor het kunnen bereiken van de woonboot en het plegen van onderhoud aan de woonboot. De opgenomen afmetingen zijn daarvoor toereikend. De feitelijk aanwezige boten zijn pleziervaartuigen voldoen niet aan de definitie van bijboot, maar zijn pleziervaartuigen en behoren daarom in een jachthaven te worden aangelegd.

21.2. In artikel 1.32 is het begrip 'bijboot' als volgt omschreven:

"een vaartuig dat behoort bij een woonboot en daaraan ongeschikt 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."

Artikel 14.2.1 (Bouwregels - Gebouwen), onder b, aanhef en sub 2, van de planregels luidt:

"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:

[...]

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.;"

Artikel 14.4.1 (Strijdig gebruik), aanhef en onder b, van de planregels luidt:

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

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;"

21.3. De Afdeling overweegt dat de enkele omstandigheid dat de bewoners al jarenlang een boot bij hun woonboot hebben liggen, geen recht op een planologische regeling geeft op grond waarvan dat gebruik is toegestaan. De raad kan op grond van ruimtelijke overwegingen beperkingen stellen aan de locaties waar vaartuigen mogen aanliggen en de afmetingen van de ter plaatse toegelaten bijboten. Bovendien waren op grond van het vorige plan geen bijboten bij de woonboten toegestaan. In zoverre is sprake van een verruiming ten opzichte van het vorige plan. De afmetingen heeft de raad daarbij in redelijkheid af kunnen laten hangen van de voor de functie van de bijboot benodigde afmetingen.

Het betoog faalt.

Toegangsvoorziening

22. [appellant sub 3] betoogt dat het plan ten onrechte slechts één toegangsvoorziening per woonboot mogelijk maakt. Hij maakt een vergelijking met andere woningen, die gewoonlijk een voor- en achterdeur hebben. Daarnaast is de breedte van de toegangsvoorziening beperkt tot 1,5 meter. Deze breedte is volgens hem onvoldoende en maakt het - ook vanwege het hoogteverschil tussen de woonboot en de oever - onmogelijk om zaken als fietsen, scooters en dergelijke op de woonboot te stallen. Volgens [appellant sub 3] heeft de raad de samenhang tussen enerzijds de breedte van de toegangsvoorziening en anderzijds de onmogelijkheid om goederen op de oeverwal te stallen dus onvoldoende onderkend.

22.1. De raad stelt dat het merendeel van de woonboten is voorzien van één toegangsvoorziening met een breedte van minder dan 1,5 meter. Het toegelaten aantal van één toegangsvoorziening per woonboot met een toegelaten breedte van 1,5 meter, kan daarom als toereikend worden beschouwd.

22.2. Artikel 14.2.1, van de planregels luidt:

"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. [...]

7. per woonboot mag maximaal één toegangsvoorziening worden gerealiseerd vanaf de oever met een breedte van maximaal 1,5 m."

22.3. Uit wat [appellant sub 3] heeft aangevoerd, volgt niet dat een tweede toegangsvoorziening voor hem noodzakelijk is voor het gebruik van zijn woonboot. Daarom geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad voor de woonboot van

[appellant sub 3] in redelijkheid een uitzondering had moeten maken op de planregel dat per woonboot maximaal één toegangsvoorziening met een breedte van maximaal 1,5 m mag worden gerealiseerd.

Het betoog faalt.

Aantal woonbootplaatsen

23. De vereniging en anderen betogen dat er meer woonboten aanwezig zijn dan het in het plan toegelaten aantal van 24 + 6 woonboten. Ter onderbouwing hiervan wijzen zij op de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (hierna: BAG) waarin 40 adressen worden genoemd aan de Stuwweg.

23.1. De raad stelt dat een woonboot is gedefinieerd als een vaartuig, tevens een gebouw te water, dat hoofdzakelijk is ingericht als of is bestemd tot woonverblijf voor één huishouden. Het aantal woonboten is daarbij gebaseerd op het aantal door Rijkswaterstaat verleende vergunningen.

23.2. De Vereniging en anderen hebben niet geconcretiseerd dat er door het in het plan geregelde aantal woonboten sprake is van een situatie waarin er woonboten zijn wegbestemd. Het hebben van een huisnummer geeft op zichzelf ook geen recht op een positieve bestemming. Aan de BAG komt dan ook niet de betekenis toe die de Vereniging en anderen daaraan voor dit plan toekennen.

Het betoog faalt.

Parkeren

24. De Vereniging en anderen en [appellant sub 3] verzetten zich tegen de regeling in het plan dat zij niet langer langs de Stuwweg mogen parkeren, maar daarvoor het parkeerterrein ter hoogte van de Smeermaeserweg moeten gebruiken. Zij wijzen erop dat in de zienswijzennota nog staat dat er langs de Stuwweg parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd waar zij zullen mogen parkeren.

24.1. De raad stelt dat het plan ook additionele voorzieningen langs de Stuwweg mogelijk maakt en dat daaronder ook parkeerplaatsen moeten worden begrepen.

24.2. Artikel 14.4.2 (Parkeren), van de planregels luidt:

"Ten aanzien van het parkeren ten behoeve van bewoners van de woonboten gelden de volgende bepalingen:

a. parkeren dient plaats te vinden binnen de aanduiding 'parkeerterrein' binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden' ter hoogte van de Smeermaeserweg."

Artikel 13.1 (Bestemmingsomschrijving), aanhef en onder i, van de planregels luidt:

"De voor 'Verkeer-Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

i. additionele voorzieningen."

In artikel 1.7 is het begrip 'additionele voorzieningen' gedefinieerd als: "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, plastieken, 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."

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

Het betoog slaagt.

Gebruik en bebouwing oever

25. Op grond van het plan is het niet toegestaan om te bouwen op de oever of de oever te gebruiken ten behoeve van de woonschepen. [appellant sub 3] wijst erop dat de oever in het verleden werd gebruikt voor het stallen van zaken die dagelijks of regelmatig op de wal worden gebruikt, waaronder vervoermiddelen, waarvoor ook bebouwing was opgericht. Na handhaving door het gemeentebestuur is alle bebouwing verwijderd en het gebruik beëindigd. Volgens [appellant sub 3] brengt een goede ruimtelijke ordening mee dat de bewoners van woonschepen een klein gebouw op de oever zouden moeten kunnen oprichten om daarin de regelmatig op de wal benodigde goederen, zoals vervoermiddelen, te stallen. Vanwege het hoogteverschil en de beperkte breedte van de toegelaten toegangsvoorziening is het praktisch onmogelijk om dagelijks dergelijke goederen op de woonschepen te stallen.

De Vereniging en anderen betogen dat een aantal bewoners een huurovereenkomst voor de walgrond heeft gesloten op grond waarvan een ruimer gebruik is toegelaten dan planologisch is toegestaan.

25.1. De raad stelt dat ook op grond van het vorige plan geen bebouwing op de oever was toegestaan en dat inmiddels na handhavend optreden alle bebouwing is verwijderd.

25.2. Aan de oever ter plaatse van de woonboten zijn de bestemming "Agrarisch met waarden" en de aanduidingen "specifieke vorm van tuin uitgesloten - tuinen, erven en verhardingen uitgesloten" en "specifieke bouwaanduiding - onbebouwd" toegekend.

Artikel 3.1, aanhef en onder p, van de planregels luidt:

"De voor 'Agrarisch met waarden' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

p. tuinen, erven en verhardingen, met uitzondering ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van tuin uitgesloten - tuinen, erven en verhardingen uitgesloten'"

Artikel 3.2.1, aanhef en onder a en b, van de planregels luidt:

"Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

a. gebouwen mogen alleen worden gebouwd binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak;

b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen zowel binnen als buiten het op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd, met dien verstande dat de gronden

met de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onbebouwd [sba-o]' geen bebouwing mag worden opgericht;"

25.3. De Afdeling stelt vast dat de oever ter plaatse van de woonboten op grond van het vorige plan niet mocht worden bebouwd en niet als tuin mocht worden gebruikt. Het aangevoerde geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad in het voorliggende plan uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wel in die mogelijkheid had moeten voorzien. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het ontbreken van een mogelijkheid om goederen of vervoermiddelen buiten de woning, in openbaar gebied, overdekt op te bergen niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening is. De door de Vereniging en anderen bedoelde huurovereenkomst kan verder geen planologische rechten vestigen.

Het betoog faalt.

Nadere eisen

26. De Vereniging en anderen en [appellant sub 3] betogen dat in het plan ten onrechte de bevoegdheid aan het college van burgemeester en wethouders is toegekend om nadere eisen te stellen. Deze nadere eisen regelen volgens [appellant sub 3] geen ruimtelijk relevante aspecten. Verder hebben deze onderwerpen geen verband met de wel in het plan geregelde onderwerpen en zijn deze onvoldoende objectief begrensd, aldus de Vereniging en anderen.

26.1. Artikel 14.3, van de planregels luidt:

"Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten behoeve van:

1. het voorkomen van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
2. de situering, de oppervlakte en de bouwhoogte van bebouwing en de aard, hoogte en situering van erfafscheidingen;
3. de verkeersveiligheid;
4. de sociale veiligheid;
5. de brandveiligheid en rampenbestrijding."

26.2. Artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wro luidt:

"Bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat met inachtneming van de bij het plan te geven regels: d. burgemeester en wethouders ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen."

26.3. De raad heeft ter zitting erkend dat artikel 14.3, van de planregels in strijd met artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wro is vastgesteld.

Het betoog slaagt.

Gebruiksverboden

27. De Vereniging en anderen richten zich tegen de gebruiksverboden in artikel 14.4.1, van de planregels.

28. Artikel 14.4.1, van de planregels luidt: "Onder strijdig gebruik met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

- a. het vastleggen van woonboten en bijboten zonder ligplaatsvergunning van de waterbeheerder;
- 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;
- c. het plaatsen of inbrengen van voorwerpen in de waterbodem, anders dan ten behoeve van waterhuishoudkundige voorzieningen en voorzieningen voor de scheepvaart;
- d. het gebruik van bijboten voor wonen;
- e. het gebruik van woonboten of bijboten voor bed & breakfast;
- f. het gebruik van woonboten of bijboten voor aan-huis-verbonden beroep;
- g. het gebruik van woonboten of bijboten voor aan-huis-verbonden bedrijf;
- h. het gebruik van woonboten of bijboten voor overige vormen van bedrijvigheid;
- i. parkeren op de woonboot of de bijboot;
- j. het storten of opslaan van puin of afvalstoffen;
- k. het gebruik als seksinrichting;
- l. het gebruik van woonboten of bijboten voor andere functies dan hier genoemd."

29. Over de onder a opgenomen planregel betogen de Vereniging en anderen dat de waterbeheerder bepaalt of een ligplaatsvergunning nodig is. De waterbeheer kan bepalen dat in een voorkomend geval met een melding kan worden volstaan. In dat geval is toch sprake is van planologisch strijdig gebruik.

29.1. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad met deze planregel het toegelaten gebruik afhankelijk gemaakt van een nader afwegingsmoment door een ander bevoegd gezag ter behartiging van andere belangen en moet deze planregel daarom in strijd met de rechtszekerheid worden geacht.

Het betoog slaagt.

30. De Vereniging en anderen betogen dat het gebruiksverbod onder c onverenigbaar is met de toegelaten mogelijkheid om additionele voorzieningen te realiseren ten behoeve van het afmeren van woonboten.

30.1. Naar het oordeel van de Afdeling kan wat nadrukkelijk in het plan is toegelaten, zoals de additionele voorzieningen met inbegrip van afmeerpalen, afstandhouders of soortgelijke ondersteunende voorzieningen ten behoeve van het afmeren van woonboten, niet als in strijd met dit gebruiksverbod worden beschouwd.

Het betoog faalt.

31. De Vereniging en anderen betogen dat het gebruiksverbod onder e overbodig is, nu de raad met het oog hierop al het facetbestemmingsplan 'Short Stay' heeft vastgesteld.

31.1. Het door de Vereniging en anderen bedoelde facetbestemmingsplan is eerder vastgesteld dan de vaststelling van het bestreden plan en blijkt de inhoud daarvan ook niet van toepassing op het voorliggende bestemmingsplan. Op grond van het

facetbestemmingsplan was het 'short stay'-gebruik van de woonboten al niet mogelijk. Het aangevoerde bevat geen redenen waarom de raad niettemin het gebruik van de woonboten als bed & breakfast had moeten toelaten.

Het betoog faalt.

32. De Vereniging en anderen betogen dat de gebruiksverboden onder f, g en h ten onrechte geen aan-huis-verbonden beroep en bedrijf en andere vormen van bedrijf mogelijk maakt. Zij wijzen erop dat in de gemeente Maastricht uitgangspunt steeds is dat binnen de woonbestemming een aan-huis-verbonden beroep mogelijk is. De veronderstelde verkeeraantrekkende werking is ten aanzien van hun situatie niet onderbouwd.

32.1. De Afdeling overweegt dat de Vereniging en anderen niet hebben geconcretiseerd dat zij momenteel een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf uitoefenen of concrete voornemens hebben om een dergelijk beroep of bedrijf te gaan uitoefenen. Gelet hierop en op de ligging van de woonboten in de omgeving van een natuurgebied, heeft de raad in redelijkheid geen aanleiding hoeven zien om in algemene zin aan-huis-verbonden beroepen of bedrijven op deze locatie mogelijk te maken.

Het betoog faalt.

33. De Vereniging en anderen betogen dat het gebruiksverbod eraan in de weg staat dat wordt geparkeerd op een varende woonboot. In de planregels zou dan ook een uitzondering gemaakt moeten worden voor varende woonboten.

33.1. De Afdeling verwijst naar wat onder 20.3. al is overwogen over zogeheten varende woonboten. Omdat varende woonboten geen woonboten in de zin van dit plan zijn, wordt het gebruik van de varende woonboot in zoverre niet door deze planregel belemmerd.

Het betoog faalt.

34. De Vereniging en anderen betogen dat de planregel onder k onduidelijk is, nu hierin niet staat welke functies binnen de bestemming niet mogen worden gebruikt als seksinrichting.

34.1. Naar het oordeel van de Afdeling doet de gestelde onduidelijkheid zich niet voor nu alle gronden met de bestemming "Water" niet als seksinrichting mogen worden gebruikt.

Het betoog faalt.

35. De Vereniging en anderen betogen dat het gebruiksverbod onder l zodanig is geformuleerd dat alle gebruiksverboden als gebruiksgeboden moeten worden beschouwd.

35.1. Naar het oordeel van de Afdeling moet de planregel aldus worden uitgelegd dat met 'andere functies dan hier genoemd' worden bedoeld de in het plan toegelaten functies.

Het betoog faalt.

SVBP

36. De Vereniging en anderen betogen dat het plan in strijd met de Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgesteld, nu is nagelaten om op de verbeelding in de bestemming "Water" een bouwvlak, bouwaanduiding en maatvoering van gebouwen aan te duiden.

36.1. Anders dan de Vereniging en anderen veronderstellen noopt de Regeling standaarden ruimtelijke ordening er niet toe om voor toegelaten bebouwing steeds een bouwvlak met bijbehorende maatvoering op de verbeelding op te nemen.

Het betoog faalt.

Conclusie

37. Het plan bevat de hiervoor onder 8.1, 9.1, 12.1, 14.1, 24.3, 26.3 en 29.1 genoemde gebreken. De Afdeling zal hierna bij de eindconclusie bezien tot welke gevolgen dit moet leiden.

HET BEROEP VAN LEENDERS

38. [appellant sub 2] is eigenaar van het pand aan de [locatie B] in Maastricht. Hij woont zelf niet in dit pand, maar verhuurt het aan derden. Aan het pand is een woonbestemming toegekend. Hij kan zich niet verenigen met diverse aspecten van het plan die betrekking hebben op het pand en de omgeving daarvan. Daarnaast verzet hij zich tegen de planregeling voor de camperplaats aan de Bosscherweg 35 en de kampeerboerderij aan de Oud Smeermaeserweg 4.

De bestemming "Wonen"

Bouwhoogte

39. [appellant sub 2] betoogt dat het plan ten onrechte geen maximale bouwhoogte voor de naast zijn perceel staande woningen bevat. Hierdoor kan er hoger worden gebouwd op de naastgelegen percelen, wat weer leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat op zijn perceel.

39.1. Artikel 15.2.1 luidt:

"Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- c. nieuwbouw is niet toegestaan, behoudens herbouw;
- d. het bestaande hoofdgebouw mag niet worden uitgebreid, met uitzondering van de in artikel 15 lid 4 beschreven uitbreidingsmogelijkheden;
- f. het aantal bouwlagen mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal bouwlagen' is aangegeven.

Artikel 15.4, luidt:

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in: artikel 15 lid 2.1 sub d voor de uitbreiding van een hoofdgebouw in de hoogte c.q. het realiseren van een andere dakvorm, waarbij moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. het aantal bouwlagen mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal bouwlagen' is aangegeven;
2. de uitbreiding mag niet leiden tot onevenredig nadelige gevolgen voor het woonmilieu;
3. aan het stedenbouwkundig beeld en aan de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse mag geen afbreuk worden gedaan."

Artikel 1.27 (bouwlaag) luidt: "een boven het 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."

Artikel 1.58 (herbouw), luidt: "het opnieuw (op)bouwen van een naar aard en omvang vergelijkbaar gebouw op dezelfde locatie."

39.2. Op grond van de planregels is alleen herbouw van hoofdgebouwen mogelijk. Herbouw is gedefinieerd als het opnieuw (op)bouwen van een naar aard en omvang vergelijkbaar gebouw op dezelfde locatie. Het pand van [appellant sub 2] en de naastgelegen panden hebben een vergelijkbare bouwhoogte. Uitbreiding van het hoofdgebouw is alleen toegestaan met gebruikmaking van een afwijkingsbevoegdheid. Daarbij moet worden voldaan aan de voorwaarden dat het aantal bouwlagen niet meer mag bedragen dan aangeduid en dat de uitbreiding niet mag leiden tot onevenredige nadelige gevolgen voor het woonmilieu. Gelet hierop maakt het plan op de naastgelegen percelen geen bouwhoogtes mogelijk die tot de door [appellant sub 2] gestelde aantasting van zijn woon- en leefklimaat zullen leiden.

Het betoog faalt.

Bijgebouwen

40. [appellant sub 2] betoogt dat het Besluit omgevingsrecht (hierna: Bor) al een regeling voor bijgebouwen bevat, zodat daarvoor in het plan geen regeling opgenomen had mogen worden. Daarnaast maakt het plan met deze regeling voor bijgebouwen een onevenredige bebouwing in de tuinen in zijn woonomgeving mogelijk.

40.1. De raad stelt dat de regeling in het bestemmingsplan een bestendige regeling is in de plannen van de gemeente. Met deze regeling wordt een goede ruimtelijke verhouding tussen de bebouwde en de onbebouwde delen van percelen beoogd.

40.2. Artikel 15.2.2, van de planregels luidt:

"Voor het bouwen van aan-, uit- en bijgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. aan-, uit- en bijgebouwen dienen op een afstand van tenminste 3 meter achter de voorgevellijn van het hoofdgebouw te worden gebouwd;
- b. bij hoeksituaties mogen geen aan-, uit- en bijgebouwen worden gebouwd vóór het verlengde van de voorgevelrooilijn van de om de hoek gelegen hoofdgebouwen;
- c. de gezamenlijke oppervlakte van aan-, uit- en bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 80 m²;
- d. de gronden gelegen achter de achtergevelrooilijn van het hoofdgebouw en het verlengde daarvan mogen voor maximaal 50% worden bebouwd;
- e. de goothoogte mag niet meer bedragen dan 3,5 meter;
- f. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 6 meter."

40.3. Nu ingevolge artikel 2.3, tweede lid, van het Bor voor de in artikel 2 van bijlage II vermelde categorieën gevallen geldt dat, voor zover wordt voldaan aan de in die bepaling gestelde eisen, bouwwerken zijn uitgezonderd van de vergunningplicht voor de activiteit bouwen als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, en van de vergunningplicht voor de activiteit gebruiken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo, kunnen zodanige bouwwerken niet worden getoetst aan het bestemmingsplan. De door [appellant sub 2] bedoelde planregels zijn voor die bouwwerken niet van toepassing, omdat ze ingevolge artikel 2.3, tweede lid, van het Bor vergunningvrij zijn, ongeacht wat in de

planregels is bepaald.

Voor de in artikel 3 van bijlage II van het Bor vermelde categorieën gevallen geldt dat, voor zover wordt voldaan aan de in die bepaling gestelde eisen, bouwwerken alleen zijn uitgezonderd van de vergunningplicht voor de activiteit bouwen als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo en niet van de vergunningplicht voor de activiteit gebruiken als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dit brengt mee dat zodanige bouwwerken wel dienen te worden getoetst aan het bestemmingsplan en de daarin opgenomen regels, zodat de regels uit het bestemmingsplan in zoverre wel betekenis toekomt.

Ten slotte bestaat in die gevallen waarin bijgebouwen niet op grond van het Bor vergunningvrij kunnen worden gebouwd de mogelijkheid om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aan te vragen.

Anders dan [appellant sub 2] veronderstelt, bevat het Bor dus geen allesomvattende regeling voor bijgebouwen. Gelet op de regel dat niet meer dan 50% van de gronden achter de achtergevelrooilijn - met een maximum van 80 m² - mag worden bebouwd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de bestreden regeling voor bijgebouwen met het oog op een goede ruimtelijke ordening niet in redelijkheid in het plan heeft kunnen opnemen.

Het betoog faalt.

De bestemming "Agrarisch met waarden"

41. In de omgeving van de woning van [appellant sub 2] is aan gronden de bestemming "Agrarisch met waarden" toegekend. Deze gronden zijn onder meer bestemd voor de instandhouding en verbetering van de aanwezige natuurlijke, cultuurhistorische en/of landschappelijke waarden. [appellant sub 2] kan zich niet met deze planregel verenigen. Hij wijst op de beperkte omvang van de agrarische gronden en de omstandigheid dat in het verleden al een parkeerterrein en twee recreatieterreinen op de gronden met deze bestemming zijn gerealiseerd, waardoor de oppervlakte van deze gronden verder is beperkt. Bij het toestaan van deze ontwikkelingen is de betekenis van de landschappelijke en natuurlijke waarden van de gronden marginaal gebleken. Daarnaast voert hij aan dat er tevens een archeologische dubbelbestemming aan de gronden is toegekend en dat cultuurhistorische waarden verder ontbreken. Hij concludeert dat de raad beter had moeten onderzoeken wat nog de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarde van de gronden is.

41.1. Artikel 3.1, aanhef en onder m, van de planregels luidt:

"De voor "Agrarisch met waarden" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

m. instandhouding en verbetering van de aanwezige natuurlijke, cultuurhistorische en/of landschappelijke waarden."

41.2. De Afdeling stelt vast dat op de gronden met de bestemming "Agrarisch met waarden" de door [appellant sub 2] bestreden instandhouding en verbetering van de aanwezige natuurlijke, cultuurhistorische en/of landschappelijke waarden slechts één van de toegelaten functies is. [appellant sub 2] heeft de bouw- en gebruiksregels van deze bestemming niet bestreden. Als de bestreden planregel zou worden vernietigd, dan leidt dat dus niet tot andere bouw- en gebruiksmogelijkheden in de woon- en leefomgeving van [appellant sub 2]. Verder blijkt niet dat de bestreden functie, als die zou worden gerealiseerd, nadelige

gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat op het perceel van [appellant sub 2]. Gelet hierop geeft het betoog van [appellant sub 2] geen aanleiding voor het oordeel dat de raad deze functie niet in redelijkheid aan de gronden met de bestemming "Agrarisch met waarden" heeft kunnen toekennen.

Het betoog faalt.

De bestemming "Recreatie"

42. [appellant sub 2] verzet zich tegen de planregeling voor de camperplaats aan de Bosscherweg 35 en de kampeerboerderij aan de Oud Smeermaeserweg 4. Volgens hem maakt het plan op deze locaties meer mogelijk dan in de hiervoor verleende omgevingsvergunningen is toegestaan.

43. Voor de camperplaats is bij besluit van 24 april 2015 door het college van burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan verleend. De camperplaats ligt op ongeveer 200 meter van de woning van [appellant sub 2].

Voor de kampeerboerderij is bij besluit van 3 december 2015 door het college een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan verleend. De kampeerboerderij ligt op een afstand van meer dan 600 meter van de woning van [appellant sub 2].

43.1. Over de voor de camperplaats verleende omgevingsvergunning heeft [appellant sub 2] een procedure gevoerd. De Afdeling heeft in die procedure bij uitspraak van 6 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3323, geoordeeld dat de rechtbank het beroep van [appellant sub 2] terecht niet-ontvankelijk heeft verklaard omdat hij geen belanghebbende is bij het bestreden besluit.

43.2. Bij uitspraak van 4 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:953 onder 4.3 tot en met 4.8, heeft de Afdeling - tegen de achtergrond van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 14 januari 2021, Stichting Varkens in Nood, ECLI:EU:C:2021:7 - overwogen dat aan degene die bij een besluit geen belanghebbende is, maar die wel een zienswijze heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit op basis van de in het nationale omgevingsrecht gegeven mogelijkheid daartoe, in beroep niet zal worden tegengeworpen dat hij geen belanghebbende is. Omdat [appellant sub 2] een zienswijze over deze plandelen heeft ingediend, is zijn beroep in deze procedure wel ontvankelijk.

43.3. Met de aan de camperplaats en de kampeerboerderij toegekende bestemming is bestaand legaal gebruik en bestaande legale bebouwing als zodanig bestemd. Wat [appellant sub 2] heeft aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad hiertoe uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening niet heeft kunnen besluiten. Voor zover [appellant sub 2] betoogt dat er in het plan meer gebruik en bebouwing is toegelaten dan er is vergund, geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van [appellant sub 2] door dit meerdere niet verslechtert. Hierbij betreft de Afdeling dat de afstand tussen het perceel van [appellant sub 2] en de camperplaats 200 meter is en de kampeerboerderij op meer dan 600 meter staat.

Het betoog faalt.

De bestemming "Verkeer"

44. [appellant sub 2] betoogt dat in het plan nader geregeld had moeten worden dat de Bosscherweg niet langer een gebiedsontsluitingsweg is, maar inmiddels een

erftoegangsweg is geworden. Volgens hem had de raad daarom de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" aan de Bosscherweg moeten toekennen.

44.1. Aan de Bosscherweg is de bestemming "Verkeer" toegekend. Deze gronden zijn ingevolge artikel 12.1, van de planregels onder meer bestemd voor wegverkeer.

44.2. De Afdeling stelt vast dat de Bosscherweg feitelijk in gebruik is als doorgaande weg en dat deze weg een verkeersfunctie heeft. De raad heeft daarom in redelijkheid de bestemming "Verkeer" aan de Bosscherweg kunnen toekennen. In een bestemmingsplan wordt verder niet de categorisering van een weg geregeld.

Het betoog faalt.

De dubbelbestemming "Waarde - Maastrichts Erfgoed"

45. Aan de gronden van [appellant sub 2] is tevens de dubbelbestemming "Waarde - Maastrichts Erfgoed" toegekend. Hij betoogt dat niet is gemotiveerd om welke reden aan zijn pand deze dubbelbestemming is toegekend. Volgens hem zijn er ter plaatse geen archeologische vindplaatsen aanwezig.

45.1. De raad wijst op het gemeentelijk beleid en bijlage 2 bij de plantoelichting, waarin is onderbouwd op welke wijze het gemeentebestuur de archeologische waarden beschermt. Het pand van [appellant sub 2] ligt in zone c. Voor deze zone is het uitgangspunt dat reeds zodanig is vergraven dat de verwachtingswaarde kan worden teruggebracht naar de laagste categorie, zodat pas bij grootschalige vergravingen archeologisch onderzoek wordt verlangd.

45.2. Aan de gronden van [appellant sub 2] is de bestemming "Waarde - Maastrichts Erfgoed" en de aanduiding "specifieke vorm van waarde - archeologische zone c" toegekend.

Artikel 19.2.2.1, van de planregels luidt:

"Op de gronden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone a', 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone b' en 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c' mag slechts worden gebouwd indien:

- a. bebouwing mogelijk is krachtens de onderliggende bestemming, en;
- b. de bouwwerken en bouwwerkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen hiervan aantoonbaar niet leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

Het gestelde in dit artikellid is niet van toepassing indien de verstoringsoppervlakte dan wel het projectgebied kleiner is dan 250 m² ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone b' of kleiner is dan 2.500 m² ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologische zone c'."

45.3. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een archeologisch rapport opgesteld waarin de archeologische zonering in het bestemmingsplan is gemotiveerd (Bijlage 2 bij de planregels). Het aangevoerde geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de planregeling met het archeologisch rapport niet toereikend is gemotiveerd. Bovendien heeft de raad in het belang van [appellant sub 2] in redelijkheid geen aanleiding hoeven zien om de aanduiding niet op te nemen. Op grond van de planregeling is een omgevingsvergunning immers pas nodig op het moment dat het verstoringsoppervlak meer bedraagt dan 2.500 m², zodat [appellant sub 2] hierdoor niet in de bouw- en gebruiksmogelijkheden op zijn perceel wordt beperkt.

Het betoog faalt.

De dubbelbestemming "Waterstaat - Beschermingszone waterkering"

46. Aan de dijk aan de achterzijde van het pand van [appellant sub 2] is de dubbelbestemming "Waterstaat - Beschermingszone waterkering" toegekend. [appellant sub 2] betoogt dat in het plan een maximumhoogte van de waterkering had moeten worden opgenomen met het oog op zijn woon- en leefklimaat.

46.1. De door [appellant sub 2] bedoelde waterkering is een primaire waterkering. De raad heeft er daarom in redelijkheid van kunnen afzien om de hoogte van de waterkering in het plan te maximaliseren met het oog op het door [appellant sub 2] gewenste behoud van het uitzicht vanaf de verdiepingen van zijn woning. Daarbij is van belang dat een eventuele verhoging van de waterkering in een projectplanprocedure op grond van de Waterwet aan de orde dient te komen.

Het betoog faalt.

De bestemming "Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed"

47. Aan onder meer de woning van [appellant sub 2] en de camperplaats en kampeerboerderij is de dubbelbestemming "Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed" toegekend. [appellant sub 2] betoogt dat de camperplaats en de kampeerboerderij een feitelijke belemmering voor de afvoercapaciteit van de Maas vormen.

47.1. Artikel 22.1, van de planregels luidt: "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."

47.2. De Afdeling stelt vast dat het betoog van [appellant sub 2] niet zozeer is gericht tegen de dubbelbestemming, als wel tegen de planologische mogelijkheid om binnen deze zone een camperplaats en een kampeerboerderij te hebben. De planologische regeling voor de camperplaats en de kampeerboerderij is hiervoor al beoordeeld. Het betoog geeft daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de dubbelbestemming niet in redelijkheid heeft kunnen toekennen.

Het betoog faalt.

Algemene bouwregels

48. [appellant sub 2] betoogt dat het voor hem niet mogelijk is om op eigen terrein te parkeren omdat zijn achtererf niet aansluit op de openbare weg en in het voorerf een boom staat. Hij is daarom aangewezen op parkeerplaatsen in openbaar gebied. Op grond van het plan dient hij echter op eigen terrein te parkeren.

48.1. De raad stelt dat het plan geen verandering brengt ten aanzien van het parkeren ten behoeve van het pand van [appellant sub 2], omdat de woning reeds als zodanig wordt gebruikt.

48.2. Artikel 27.2 (Parkeerregels) luidt:

"a. Bij de oprichting van nieuwe functies en/of gebouwen die zijn toegestaan op basis van de regels van dit bestemmingsplan dient te worden voldaan aan de parkeernormen van de gemeente Maastricht, zoals opgenomen in bijlage 3 van deze regels, mits in deze regels

expliciet anders is bepaald;

b. Burgemeester en Wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder a. ten behoeve van het afwijken van de parkeernormen in verband met een beperktere parkeerbehoefte vanwege realisering van een combinatie van functies, met dien verstande dat:

1. geen toename mag ontstaan van parkeerdruk in het openbaar gebied;
2. geen belemmering mag ontstaan op de normale afwikkeling van het verkeer;
3. de verkeersveiligheid dient te worden gegarandeerd.

27.2.1 Parkeerregel bij bouwen en gebruikswijzigingen

De in het plangebied aanwezige gronden mogen slechts worden bebouwd en/of in gebruik worden genomen en/of het gebruik van deze gronden mag enkel worden gewijzigd onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en/of in stand gehouden.

27.2.2 Voldoende parkeergelegenheid

Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen)beleid van het college van burgemeester en wethouders, getiteld 'Parkeernormen Maastricht 2017', zoals laatstelijk gewijzigd d.d. 11 juli 2017, met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, is sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan dit gewijzigde beleid wordt voldaan."

48.3. De Afdeling stelt vast dat de parkeerregeling in het plan alleen van toepassing is op nieuwe situaties. Voor dergelijke nieuwe situaties is het niet onredelijk dat de raad het uitgangspunt hanteert dat op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. De vrees van [appellant sub 2] dat hij op grond van het plan gehouden is om voortaan zijn auto op eigen terrein te parkeren, is ongegrond.

Het betoog faalt.

Procedurele aspecten

49. [appellant sub 2] wijst erop dat in de kennisgeving van terinzagelegging van het ontwerpplan staat dat het plangebied is gelegen tussen het Julianakanaal en de Maas. Dit is een onjuiste weergave omdat zijn pand ten westen van de Maas ligt.

49.1. In de publicatie staat: "Het plangebied omvat het gebied tussen het Julianakanaal en de Maas met dien verstande dat, als gevolg van de nieuwe brug Itteren, ook gronden aan de Klipperweg in het bestemmingsplan zijn opgenomen. De kernen Borgharen en Itteren, de recreatievijver ten zuiden van Itteren en het bedrijfsterrein Sibelco Ankerpoort NV (gelegen langs het Julianakanaal) zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan Grensmaas 2018. Het ontwerpbestemmingsplan 'Grensmaas 2018' heeft betrekking op het vervangen van het thans geldende bestemmingsplan 'Grensmaas'. Met deze vervanging is het mogelijk om het Grensmaasproject af te ronden en oude regelgeving te vervangen in nieuwe en moderne regelgeving. Het plan kent, behoudens de nieuwe brug Itteren, geen nieuwe ontwikkelingen en wordt gezien als een conserverend bestemmingsplan c.q. beheersplan. "

49.2. Ingevolge artikel 3:12, eerste lid, van de Awb, voor zover hier van belang, geeft het bestuursorgaan kennis van het ontwerp en kan daarbij worden volstaan met het vermelden van de zakelijke inhoud. In de kennisgeving van terinzagelegging van het ontwerpplan is

onder meer vermeld dat het plan het vorige plan "Grensmaas" vervangt. Uit deze beschrijving van het ter inzage gelegde ontwerpplan kan de globale ligging van het plangebied worden afgeleid. Voor [appellant sub 2] is deze kennisgeving kennelijk ook reden geweest om zich te informeren over het ontwerpplan en daarover een zienswijze naar voren te brengen. Gelet hierop is naar het oordeel van de Afdeling in de kennisgeving van terinzagelegging van het ontwerpplan in overeenstemming met artikel 3:12, eerste lid, van de Awb de zakelijke inhoud van het ontwerpplan vermeld.

Het betoog faalt.

50. [appellant sub 2] betoogt dat ten onrechte geen inspraak heeft plaatsgevonden. Daarnaast is het ontwerpplan in de zomerperiode ter inzage gelegd.

50.1. Het bieden van inspraak voorafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan maakt geen onderdeel uit van de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geregelde bestemmingsplanprocedure. Het niet bieden van inspraak in deze fase heeft daarom geen gevolgen voor de rechtmatigheid van de bestemmingsplanprocedure en het bestemmingsplan. Over het betoog van [appellant sub 2] dat het ontwerpplan ten onrechte in een vakantieperiode ter inzage heeft gelegen, overweegt de Afdeling dat noch de Wet ruimtelijke ordening noch de Algemene wet bestuursrecht zich tegen die handelwijze verzet.

Het betoog faalt.

Conclusie

51. Het beroep van [appellant sub 2] is ongegrond.

EINDCONCLUSIE EN PROCESKOSTEN

52. Het beroep van [appellant sub 2] is ongegrond. Ten aanzien van hem is dit een einduitspraak.

53. De beroepen van de Vereniging en anderen en [appellant sub 3] leiden tot de conclusie dat het vaststellingsbesluit niet in stand kan blijven. Met het oog op finale beslechting van het geschil zal de Afdeling de raad opdragen om binnen twintig weken na verzending van deze uitspraak en met inachtneming van wat in deze uitspraak is overwogen, de onder 37. geconstateerde gebreken te herstellen. Ten aanzien van de Vereniging en anderen en [appellant sub 3] is dit dus een tussenuitspraak.

De raad moet de Afdeling en de Vereniging en anderen en [appellant sub 3] de uitkomst medelen en een eventueel gewijzigd of nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendmaken en medelen. Afdeling 3.4 van de Awb hoeft bij de voorbereiding van een gewijzigd of nieuw besluit niet opnieuw te worden toegepast.

54. De raad hoeft de proceskosten van [appellant sub 2] niet te vergoeden.

55. Ten aanzien van de Vereniging en anderen en [appellant sub 3] zal in de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 2] ongegrond.

II. draagt de raad van de gemeente Maastricht op:

- om binnen 20 weken na de verzending van deze (tussen)uitspraak de onder 37. van de overwegingen genoemde gebreken te herstellen met inachtneming van wat in deze uitspraak is overwogen; en

- de Afdeling en de betrokken partijen de uitkomst mede te delen en een eventueel gewijzigd besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. [REDACTED], voorzitter, en mr. [REDACTED] en mr. [REDACTED], leden, in tegenwoordigheid van mr. [REDACTED] griffier.

De voorzitter is verhinderd de uitspraak te ondertekenen

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen

Uitgesproken in het openbaar op 22 december 2021

745.



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 18-12-2018, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2018-40283;

gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening.

BESLUIT:

1. De ingediende zienswijzen 1 t/m 7 voor "Grensmaas 2018" ontvankelijk te verklaren; de zienswijzen 2 en 4 ongegrond te verklaren, de zienswijzen 1, 3 en 5 tot en met 7 deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.
2. Het bestemmingsplan "Grensmaas 2018" gewijzigd vast te stellen ten opzicht van het ontwerp e.e.a. conform de in de zienswijzenrapportage opgenomen Lijst van wijzigingen.
3. Te bepalen dat voor het bestemmingsplan "Grensmaas 2018" het digitale bestand o_NL.IMRO.0935.bpGrensmaas2018-vg01.dwg als ondergrond wordt gebruikt (art. 1.2.4 lid 1 Bro).
4. Te bepalen dat de zienswijzenrapportage onderdeel is van het raadsbesluit.
5. Het bestemmingsplan "Grensmaas 2018" op de gebruikelijke wijze bekend te maken.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 29 januari 2019

de griffier,

de voorzitter,