



BESTEMMINGSPLAN

Schippersdock Wessem

Bestemmingsplan voor de realisatie van het project Schippersdock op de locatie Schippersveld 3 in de kern
Wessem van de gemeente Maasgouw



Opdrachtgever: gemeente Maasgouw
Projectnummer: 239 [SCD]
Identificatienummer: NL.IMRO.1641.BPL075-VG01
Datum en versie: 6 juni 2019, vastgesteld

Inhoud bestemmingsplan

TOELICHTING	10
HOOFDSTUK I INLEIDING	11
1.1 Juridische basis	11
1.2 Ontwikkeling Schippersdock	11
1.3 Begrenzing van het plangebied	13
1.4 Voorheen geldende ruimtelijke planregimes	13
1.5 Leeswijzer	13
2.1 Gebiedsvisie	15
2.1.1 Project Nautische Boulevard Wessem	15
2.1.2 Project Schippersdock	16
2.1.3 Stedenbouwkundige visie	17
2.1.3.1 Visie algemeen	17
2.1.3.2 Visie in relatie tot het water	18
2.1.3.3 Visie in relatie tot het land	18
2.1.3.4 Visie ten aanzien van de jachthaven	19
2.1.4 Welstandsbeoordeling	19
2.2 Gemeentelijk en regionaal beleidskader	20
2.2.1 Structuurvisie Maasgouw 2030	20
2.2.1.1 Wettelijk kader	20
2.2.1.2 Inhoud algemeen	20
2.2.1.3 Land van Thorn	21
2.2.1.4 Conclusie	22
2.2.2 Gemeentelijk Kwaliteitsmenu (Maasgouw)	22
2.2.2.1 Algemeen	22
2.2.2.2 Toepassing op het bestemmingsplan	23



2.2.3	Recreatief-toeristische visies en nota's	26
2.2.3.1	Maasplassen	26
2.2.3.2	Doelgroepen	26
2.3	Beleidskader Rijksoverheid	27
2.3.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	27
2.3.1.1	Wettelijk kader	27
2.3.1.2	Inhoud	27
2.3.1.3	Toepassing op het bestemmingsplan	28
2.3.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	28
2.3.2.1	Wettelijk kader	28
2.3.2.2	Inhoud	28
2.3.2.3	Toepassing op het bestemmingsplan	29
2.3.3	Nationaal Waterplan 2016 – 2021	29
2.3.3.1	Wettelijk kader	29
2.3.3.2	Inhoud	29
2.3.3.3	Toepassing op het bestemmingsplan	29
2.4	Provinciaal beleidskader	30
2.4.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014	30
2.4.1.1	Wettelijk kader	30
2.4.1.2	Inhoud algemeen	30
2.4.1.3	Profiel Midden-Limburg	31
2.4.1.4	Landelijk gebied Maasvallei	31
2.4.1.5	Vrijetijdseconomie	31
2.4.1.6	Toepassing op het bestemmingsplan	32
2.4.2	Omgevingsverordening Limburg 2014	32
2.4.2.1	Wettelijk kader	32
2.4.2.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	32
2.4.2.3	Vrijetijdseconomie	33
2.4.2.4	Milieubeschermingsgebieden	33
2.5	Beleidskader Waterschap Limburg	34



2.5.1	Waterbeheerplan (Limburg) 2016 – 2021	34
2.5.1.1	Algemeen	35
2.5.1.2	Toepassing op het bestemmingsplan	35
HOOFDSTUK III ONDERZOEK		36
3.1	Ladder voor duurzame verstedelijking	36
3.1.1	Wettelijk kader	36
3.1.2	Preliminaire toets	36
3.1.3	Herbenuttingsregel in Omgevingsverordening Limburg 2014	37
3.1.4	Beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling project Schippersdock	38
3.1.4.1	Kader: Nautische Boulevard	38
3.1.4.2	Kwantitatieve behoefte	40
3.1.4.3	Kwalitatieve behoefte	40
3.1.4.4	Ondersteunende documenten	40
3.2	Beoordelingsprocedure milieueffectrapportage	40
3.2.1	Wettelijk kader	40
3.2.2	Preliminaire toets	41
3.2.3	Beoordeling	42
3.3	Bedrijven en milieuzonering	42
3.3.1	Wettelijk kader	42
3.3.2	Verkennd onderzoek	42
3.3.2.1	Jachthaven met diverse voorzieningen	42
3.3.2.2	Bedrijfs categorieën	43
3.3.2.3	Conclusie	45
3.3.3	Activiteitenbesluit milieubeheer	45
3.4	Evenementen	45
3.4.1	Wettelijk kader	45
3.4.2	Verkennd onderzoek	46
3.4.2.1	Toetsingskader	46
3.4.2.2	Indirecte hinder	47
3.4.2.3	Uitgangspunten	47



3.4.2.4	Overdrachtsmodel	48
3.4.2.5	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau.....	48
3.4.2.6	Indirecte hinder	49
3.4.2.7	Ruimtelijke afweging	49
3.4.2.8	Conclusie.....	49
3.5	Water	50
3.5.1	Wettelijk kader	50
3.5.2	Verkennend onderzoek.....	50
3.5.2.1	Watertoets.....	50
3.5.2.2	Afvalwater.....	51
3.5.2.3	Regenwater.....	52
3.6	Grondwaterbescherming	52
3.6.1	Wettelijk kader	52
3.6.2	Verkennend onderzoek.....	53
3.7	Luchtkwaliteit.....	53
3.7.1	Wettelijk kader	53
3.7.2	Verkennend onderzoek.....	53
3.8	Geluidskwaliteit	55
3.8.1	Wettelijk kader	55
3.8.2	Verkennend onderzoek.....	55
3.9	Bodemkwaliteit	56
3.9.1	Wettelijk kader	56
3.9.2	Verkennend onderzoek.....	56
3.10	Externe veiligheid.....	56
3.10.1	Wettelijk kader	56
3.10.2	Verkennend onderzoek.....	57
3.10.2.1	Externe veiligheid inrichtingen	57
3.10.2.2	Externe veiligheid buisleidingen	58
3.10.2.3	Transport gevaarlijke stoffen over de weg	58
3.10.2.4	Transport gevaarlijke stoffen over het water	58



3.10.2.5	Advies Veiligheidsregio Noord-Limburg	58
3.11	EM-velden hoogspanningsleidingen	59
3.11.1	Wettelijk kader	59
3.11.2	Verkennd onderzoek.....	59
3.12	Archeologie.....	59
3.12.1	Wettelijk kader	59
3.12.2	Verkennd onderzoek.....	60
HOOFDSTUK IV	FUNCTIES EN BESTEMMINGSREGELING	62
4.1	Inventarisatie van bestaande functies	62
4.1.1	Bedrijventerrein.....	62
4.1.2	Omliggende bedrijven.....	62
4.1.3	Water	64
4.1.4	Verkeersontsluiting en bereikbaarheid	64
4.1.5	Parkeren.....	64
4.1.6	Overige functies	64
4.2	Inventarisatie van waarden in het plangebied	65
4.2.1	Archeologische waarden.....	65
4.2.2	Grondwaterbescherming.....	65
4.3	Bestemmingsregeling algemeen.....	65
4.3.1	Ondergronds bouwen	65
4.3.2	Antennebeleid	65
4.4	Bestemmingen, functieaanduidingen en bouwaanduidingen	66
4.4.1	Bedrijventerrein.....	66
4.4.2	Water – Riviergebonden.....	66
4.5	Dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen	67
4.5.1	Bescherming van waterstaatswerk.....	67
4.5.2	Bescherming van grondwaterwinning	67
4.6	Juridische verantwoording	68
4.6.1	Wettelijk voorgeschreven standaardisering.....	68
4.6.2	Aanvulling RO-standaarden	68

HOOFDSTUK V	UITVOERBAARHEID	69
5.1	Economische uitvoerbaarheid	69
5.1.1	Grondexploitatie	69
5.1.1.1	Wettelijk kader	69
5.1.1.2	Exploitatieovereenkomst	69
5.1.2	Planschade	70
5.1.2.1	Wettelijk kader	70
5.1.2.2	Planschadevergoeding	70
5.2	Ecologische uitvoerbaarheid	70
5.2.1	Wettelijk kader	70
5.2.2	Natuurgebieden	71
5.2.2.1	Natura 2000-gebieden	71
5.2.2.2	Bijzondere nationale natuurgebieden	71
5.2.3	Programmatistische aanpak stikstofdepositie	72
5.2.4	Beschermde dier- en plantsoorten	72
5.3	Verkeerskundige uitvoerbaarheid	73
5.3.1	Beleid	73
5.3.2	Parkeren	74
5.4	Bestuurlijke en maatschappelijke uitvoerbaarheid	76
5.4.1	Bestuurlijk overleg	76
5.4.2	Vooraankondiging van eerdere betrokkenheid	76
5.4.3	Zienswijzen	76
5.4.3.1	Procedure	76
BIJLAGEN VAN DE TOELICHTING		77
BIJLAGE 1		78
	Positionering van Schippersdock in het aanbod van jachthavens binnen het Maasplassengebied [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 2		78
	Economische en maatschappelijke effecten Nautische Boulevard [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 3		78



Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 4	78
Geluidsonderzoek evenementen [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 5	78
Onderzoek externe veiligheid [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 6	78
Quickscan Wet natuurbescherming [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 7	78
AERIUS-berekening stikstofdepositie [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 8	78
Parkeeronderzoek [zie apart boekwerk]	78
BIJLAGE 9	78
Beoordeling zienswijze [zie apart boekwerk]	78



TOELICHTING

HOOFDSTUK I INLEIDING

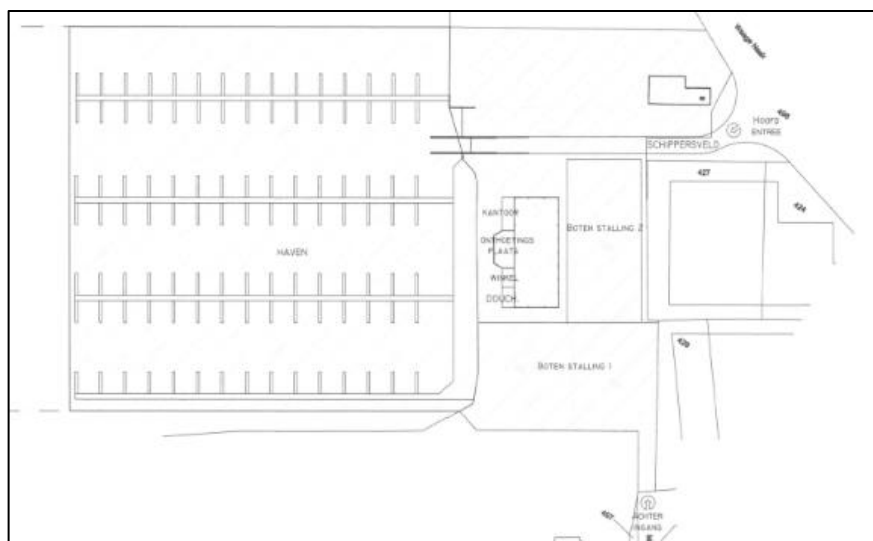
Inleiding

1.1 Juridische basis

De juridische aanleiding voor het vaststellen van dit bestemmingsplan is het wijzigen dan wel aanvullen van de regels van de bestemmingen ten behoeve van de ontwikkeling van het project Schippersdock aan het Schippersveld 3 in Wessem. De gemeente Maasgouw heeft gekozen voor een nieuw planologisch-juridisch regime op die gronden in de vorm van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

1.2 Ontwikkeling Schippersdock

Op 4 juli 2016 heeft de initiatiefnemer van het project Schippersdock het ontwikkelingsplan aan de gemeente ter beoordeling voorgelegd (principeverzoek). Op 18 oktober 2016 hebben burgemeester en wethouders van Maasgouw besloten om aan dit plan te zullen meewerken.



Figuur 1 – Indeling project Schippersdock



Figuur 2 – Luchtfoto plangebied

Met dit bestemmingsplan wordt op de gronden van de locatie de regels van de bestaande bestemmingen “Bedrijventerrein” en “Water – Riviergebonden” gewijzigd dan wel aangevuld. Zie verder paragrafen 2.1 tot en met 2.4 (gebiedsvisie) en paragrafen 4.3 tot en met 4.5 (bestemmingslegging) van deze toelichting.

Naast de realisatie van het project Schippersdock wordt ook de werkstrook van het naastgelegen zandveredelingsbedrijf aangepast. Deze werkstrook is gelegen bij de ingang van de Prins Mauritshaven.



Figuur 3 – Huidige ligging van het plangebied

1.3 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan betreft de locatie Schippersveld 3 in de kern Wessem. De locatie is kadastraal bekend gemeente Wessem, sectie C, nummers 390, 395, 430, 438, 566 en 578. Op de locatie was het bedrijf Stukstette Staalconstructiebedrijf B.V. gevestigd.

Binnen het plangebied is ook de werkstrook van het naastgelegen zandveredelingsbedrijf opgenomen. Deze locatie is kadastraal bekend gemeente Wessem, sectie C, nummer 577.

1.4 Voorheen geldende ruimtelijke planregimes

Binnen het plangebied waren voor het van kracht worden van dit bestemmingsplan de volgende planregimes van kracht:

Bestemmingsplan:	Vastgesteld op:
Kern Wessem	7 juli 2011
Land van Thorn	22 mei 2014

Tabel 1 – Voorheen geldende planregimes

1.5 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is als volgt opgebouwd.

In Hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt eerst de gebiedsvisie van de beoogde ontwikkeling uiteengezet. Vervolgens wordt het beleid samengevat weergegeven dat aan dit bestemmingsplan ten grondslag ligt. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op het gemeentelijk en regionaal beleid, het Rijksbeleid, het provinciale beleid en het waterschapbeleid. Naast toetsing aan dat beleid vindt in dit hoofdstuk ook de toetsing aan de Omgevingsverordening Limburg 2014 en aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening plaats.

In Hoofdstuk 3 worden de resultaten van het verkennend onderzoek weergegeven. Het betreft het onderzoek dat op grond van de toepasselijke wetgeving moet worden verricht ter voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan. Verder is ook de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking in dit hoofdstuk opgenomen.



In Hoofdstuk 4 worden eerst de bestaande functies in het plangebied en de nieuwe functies, die met de gebiedsontwikkeling zijn beoogd, in beeld gebracht. Vervolgens wordt de wijze van bestemmen gemotiveerd.

In Hoofdstuk 5, tot slot, wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Als onderdelen van de bestuurlijke en maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn in dit hoofdstuk ook de resultaten van bestuurlijk overleg en de verdere resultaten van de voorbereidingsprocedure voor dit bestemmingsplan weergegeven.

HOOFDSTUK II GEBIEDSVISIE EN BELEIDSKADERS

Gebiedsvisie en beleidskaders

2.1 Gebiedsvisie

2.1.1 Project Nautische Boulevard Wessem

De gemeente Maasgouw heeft negen bedrijventerreinen op haar grondgebied. Deze zijn grootschalig maar ook kleinschalig. De ontwikkelingsruimte binnen de gemeente is schaars: er zijn weinig uitgeefbare kavels en mede daardoor hebben bestaande bedrijven weinig ruimte om door te groeien. Dat geldt zeker voor bedrijven aan het water. Ook in regionaal opzicht zijn de natte kavels schaars.

Om de ruimte optimaal te kunnen benutten heeft de gemeente samen met de Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg de visie “Herstructurering Natte Bedrijventerreinen Maasgouw 2013–2018” opgesteld. Deze visie omvat zowel revitalisatie van bedrijventerreinen als wel ruilverkaveling of transformatie.

In dat kader zal de Prins Mauritshaven van Wessem zich moeten ontwikkelen tot de Nautische Boulevard Wessem. In die ontwikkeling zijn alle watersportservices voorzien die de pleziervaarder nodig heeft.

De provincie Limburg en de gemeenten in en rondom de Maasplassen willen deze potentie verder verzilveren. Zij hebben de bevordering van de watersport en de oeverrecreatie uitgeroepen tot speerpunt in de ontwikkeling van de regionale economie. Er wordt door overheid en bedrijfsleven fors geïnvesteerd in diverse projecten. Gezamenlijk hebben zij in 2013 een ambitieus Nautisch Programma van Eisen voor de Maasplassen opgesteld, dat nu wordt uitgevoerd en bedoeld is om de belevingswaarde van het water en haar oevers te vergroten. In het voorjaar van 2016 is een aanvullend Actieplan Waterrecreatie Midden- en Noord-Limburg uitgewerkt dat de komende jaren leidraad zal zijn voor verdere ontwikkeling. De Nautische Boulevard wordt aangeduid als één van de gebiedsontwikkelingen.



De op de Nautische Boulevard gevestigde ondernemers hebben hun krachten gebundeld in de Bedrijvenvereniging Nautische Boulevard/Prins Mauritshaven Wessem. De ondernemers, de gemeente Maasgouw en de provincie Limburg slaan de handen ineen bij de verdere invulling van dit servicecentrum voor de watersporter. Gezamenlijk hebben zij een Maatregelenplan Nautische Boulevard ontwikkeld dat volop in uitvoering is.

Er is geïnvesteerd in nieuwe entrees met een maritieme uitstraling en een fraaie aankleding van de Nautische Boulevard Wessem. De ontsluitingsweg op het bedrijventerrein wordt opnieuw ingericht. Er vindt een herverkaveling van de bedrijfsruimten plaats zodat er ruimte vrijkomt voor nieuwe nautische bedrijvigheid.

2.1.2 Project Schippersdock

Het project Schippersdock bestaat in eerste instantie uit de ontwikkeling van een jachthaven. Onderdeel van het project vormt een bedrijfsverzamelgebouw dat bestaat uit verschillende units die verhuurd zullen worden aan gespecialiseerde kleinschalige en aan de watersport gerelateerde servicebedrijven. Deze bedrijven zullen de locatie van het Schippersdock aan het Schippersveld hanteren als uitvalsbasis om elders in de Maasplassen en langs de Maas booteigenaren van service te voorzien.

De locatie zal ingericht worden als een multifunctioneel facilitair centrum voor bootrecreanten en voor kleinere aan de watersport gerelateerde servicebedrijven. Het beoogde multifunctionele servicecentrum wil zich manifesteren als een ontmoetingsplaats voor de (potentiële) watersporter. Op het terrein zal derhalve ook een ondersteunende ontmoetingsruimte annex horecavoorziening gerealiseerd worden, die tevens dienst doet als “captains bar” voor de ligplaatshouders van de te realiseren jachthaven.

Ter plekke zullen in ieder geval de volgende activiteiten uitgeoefend gaan worden:

- het commercieel en recreatief exploiteren van een jachthaven;
- de reparatie, de *refit* en het onderhoud van pleziervaartuigen, inclusief botenlift;
- het bieden van ruimte voor stalling van pleziervaartuigen, al of niet overdekt en al of niet in het water, inclusief botenhuisen;
- de makelaardij in pleziervaartuigen;
- de verkoop en verhuur van pleziervaartuigen;
- aan watersport gerelateerde detailhandel (maximaal 50 m² bedrijfsvloeroppervlak) alsmede daaraan gerelateerde volumineuze detailhandel;
- het bieden van een ondersteunende horecafunctie inclusief cursusruimte (maximaal 150 m² bedrijfsvloeroppervlak) ten behoeve van de booteigenaren, die gebruik kunnen maken

van de ter plekke aangeboden diensten (er zullen alcoholische dranken geschonken worden);

- het organiseren van cursussen, trainingen en evenementen.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken zal er op de kade en het aanpalende water een botenlift gebouwd worden en zullen er ook ligplaatsen op het water gerealiseerd worden.

Ten behoeve van de activiteiten van Schippersdock zal er ook meer water binnen de aanpalende werkstrook van de gemeente gepacht gaan worden dan nu het geval is. In erfpacht zal door de gemeente in ieder geval worden uitgegeven het water, kadastraal bekend als gemeente Wessem, sectie C, nummers 567 en 577, ter grootte van circa 12.500 m².

Naast de ontwikkeling van het project Schippersdock wordt door middel van dit bestemmingsplan de werkstrook van het naastgelegen bedrijf Sibelco/Filcom verlegd.

Op de onderstaande afbeelding is de locatie van de verlegde werkstrook van het zandveredelingsbedrijf aangegeven.



Figuur 4 – Locatie verlegde werkstrook Filcom

2.1.3 Stedenbouwkundige visie

2.1.3.1 Visie algemeen

De realisatie van het project Schippersdock past binnen de gemeentelijke ambitie om van de Prins Mauritshaven de Nautische Boulevard Wessem te maken. Dergelijke omvorming van de haven zal geleidelijk plaatsvinden. Zeker in de beginfase zal de aanwezige niet-nautische bedrijvigheid wat betreft werkzaamheden en uitstraling het gebied bepalen. Door ontwikkelingen gericht op het omvormen van de nautische boulevard zal dit beeld geleidelijk veranderen. Voorkomen dient te worden dat, zeker gezien vanaf de oude kern van Wessem, de nautische bedrijven (blijvend) worden afgeschermd door niet-nautische bedrijven dan wel door bedrijfsgebouwen zonder enige nautische uitstraling.



Figuur 5 – Bedrijfsgebouwen Schippersdock

In het project Schippersdock is de verbouwing van een bestaand bedrijfspand tot een voorziening met diverse functies voorzien, waaronder de verhuur van bedrijfsunits aan kleinschalige nautische bedrijven. Deze omvorming past binnen de gewenste omvorming van de Prins Mauritshaven. Nu heeft het gebouw nog een industriële uitstraling. Voor deze omvorming is het van belang dat het project Schippersdock een nautische uitstraling heeft die past bij de gewenste omvorming van de haven.

2.1.3.2 Visie in relatie tot het water

Het project Schippersdock is georiënteerd richting het water. Gezien de functie daarvan is dit logisch. Hiermee wordt de verbinding met het water versterkt. Uitgangspunt is dat de inrichting van het terrein zodanig is dat de nautische bedrijvigheid niet alleen vanaf het water maar ook van af het land (zicht over de haven) beleeft. Dit kan ook worden bereikt door invulling van de buitenruimte.

Een terras aan de voorzijde zal de verbinding nog meer versterken.

Het is aan de ondernemer om hier vorm aan te geven.

2.1.3.3 Visie in relatie tot het land

Het centrale gebouw wordt omringd door twee botenstallingen waardoor het, kijkend vanuit de kern Wessem, als het ware klem komt te liggen. De centrale voorziening wordt vanuit de hoofdentree door botenstalling 2 afgeschermd en is (komend) vanuit de kern Wessem niet waarneembaar. Omdat het centrale gebouw wordt gevestigd in een bestaande bebouwing is het herinrichten van het terrein voor de initiatiefnemer naar alle waarschijnlijk niet wenselijk. Er is dan ook gekeken naar de mogelijkheden om het centrale gebouw meer zichtbaar te maken op basis van de gewenste bedrijfsindeling.

Om toch een verbinding te leggen tussen de hoofdentree en het water wordt botenstalling 2 kleiner uitgevoerd dan oorspronkelijk gedacht, zodat het centrale gebouw vanuit de

hoofdentree (weliswaar beperkt) zichtbaar is. Hierdoor ontstaat ook meer ruimte rond het centrale gebouw. Daarnaast ontstaat verbinding van het land naar het water.

De entree van het terrein en de ingang van het Schippersdock worden voorzien van een beeldbepalend accent waardoor de aanwezigheid van de nieuwe jachthaven, ook vanuit de Waage Naak, benadrukt wordt.

2.1.3.4 Visie ten aanzien van de jachthaven

Naast de realisatie van een centraal gebouw en botenstalling ziet het project Schippersdock ook op het aanleggen en exploiteren van een jachthaven. Ook deze ontwikkeling past binnen de gemeentelijke ambitie om van de Prins Mauritshaven een nautische boulevard te maken. Ook hier geldt dat sprake is van een geleidelijke ontwikkeling waar niet-nautische bedrijven geleidelijk aan plaatsmaken voor nautische bedrijven. In de Prins Mauritshaven zijn al diverse steigers voor plezierjachten aanwezig. In die zin passen de gewenste steigers in het gebied.



Figuur 6 – Steigers in jachthaven Schippersdock

2.1.4 Welstandsbeoordeling

Op 1 juli 2017 is de gewijzigde Welstandsnota in werking getreden. Het zogenaamde welstandvrije gebied binnen het gemeentelijk grondgebied is vergroot. Welstandsbeoordeling richt zich sindsdien in eerste instantie op gebieden met specifieke waarden (b.v. beschermd dorpsgezicht). In tweede instantie blijft de welstandsbeoordeling bestaan voor nieuwe ontwikkelingen die planologisch-juridisch mogelijk zijn op grond van een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning waarmee (buitenplans) van een bestemmingsplan kan worden afgeweken.



Voor de ontwikkeling van het project Schippersdock blijven de eisen van welstand dus van kracht. Bij de behandeling van aanvragen van omgevingsvergunning(en) voor het bouwen zal dan ook tevens worden getoetst aan de beleidsregels van de Welstandsnota.

2.2 Gemeentelijk en regionaal beleidskader

2.2.1 Structuurvisie Maasgouw 2030

2.2.1.1 Wettelijk kader

De raad van Maasgouw heeft op 5 juli 2012 de Structuurvisie Maasgouw 2030 vastgesteld, een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De structuurvisie is in essentie een ruimtelijk plan, maar geeft ook de samenhang met economisch, ecologisch of sociaal-maatschappelijk beleid aan.

2.2.1.2 Inhoud algemeen

De structuurvisie schetst het beeld van hoe de gemeente Maasgouw er op lange termijn, namelijk in 2030, uitziet. Dit toekomstbeeld wordt in de huidige situatie door de huidige samenleving bepaald. Er is daarbij een zelfde spanningsveld ten opzichte van het verleden. We leven in gebouwen en gebruiken plekken die lang geleden voor een andere economie en een andere samenleving zijn gebouwd. Gebouwen en plekken die vaak niet aan eisen en wensen van de huidige samenleving beantwoorden. Dit betekent, dat bij het bepalen van dit toekomstbeeld, de onzekerheid en dynamiek van de huidige economie en samenleving niet leidend zijn. Een helder toekomstbeeld stimuleert nieuwe investeringen en beperkt de gevolgen van de krimp van de bevolking.

In de structuurvisie is Maasgouw verdeeld in de volgende deelgebieden:

- Bosrijk (Panheel, Heel en Beegden);
- Land van Thorn (Thorn, Wessem);
- Eiland in de Maas (Stevensweert, Ohé en Laak);
- Maasbracht en omgeving (Maasbracht, Brachterbeek en Linne).

Voor de deelgebieden is een aantal doelen opgesteld, die met een doorkijk tot 2030 op de agenda staan. Daarin worden vier onderdelen onderscheiden: duurzame structuur, economie, leefbaarheid en – als laatste punt – de bereikbaarheid en structuur van de kernen.

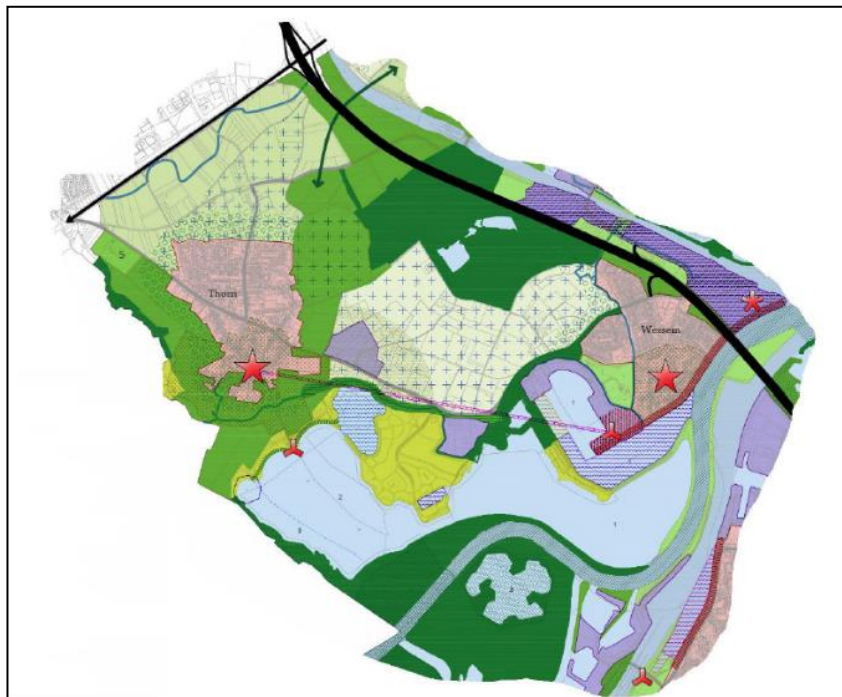


2.2.1.3 Land van Thorn

Het plangebied van dit bestemmingsplan maakt deel uit van het deelgebied Land van Thorn, als onderdeel van de Structuurvisie Maasgouw 2030. Voor het deelgebied van het Land van Thorn is een aantal doelen opgesteld, dat met een doorkijk tot 2030 op de agenda staat. In die doelen worden vier onderdelen onderscheiden, namelijk: duurzame structuur, economie, leefbaarheid en – als laatste punt – de bereikbaarheid en structuur van de kernen.

De Prins Mauritshaven vormt het bedrijventerrein van de kern Wessem. De gemeente Maasgouw kiest hier voor de volgende hoofdlijnen van beleid:

1. integratie van de Prins Mauritshaven in structuur van de kern onder meer door de bouw van een oeververbinding tussen de pier van de haven Koeweide en de Maasboulevard van Wessem; dit verbindt de aanwezige verblijfsrecreatie rechtstreeks met de Maasboulevard;
2. behoud van de opstaptelek van de rondvaartboot al dan niet in combinatie met een drijvend restaurant op de centrale locatie aan de Maasboulevard;
3. functionele en ruimtelijke versterking van de Maasboulevard;
4. vanuit de blauwe visie uit de regionale structuurvisie Maasplassen wordt gesproken over een eventueel noodzakelijk beperkte verhoging van de kademuur langs de Maasboulevard in Wessem. Wordt deze verhoging daadwerkelijk gerealiseerd, dan is een evenwichtige inpassing in het beeld van de boulevard noodzakelijk; immers het aantrekkelijk zicht op de rivier dient te allen tijde behouden te blijven; omvorming van het noordelijke deel van de jachthaven naar ligplaatsen voor varende recreatieve woningen (maximaal 250 *comfort ships*);
5. creëren van een beschut klimaat en een hoogwaardige omgevingskwaliteit in de haven door verdere vergroening van de buitenschil;
6. behoud van de ligplaatsen voor woonboten aan de zuidwestzijde van de haven, waarbij rekening gehouden moet worden met een kwaliteitsslag voor deze gehele locatie;
7. vergroten van de attractiviteit door het verwijderen van de opslag van oude binnenvaartschepen;
8. revitalisering en thematisering van de resterende bedrijven (botenboulevard). Een botenboulevard sluit namelijk goed aan op het beoogde imago voor deze haven; de bedrijfsvestigingen zullen, gelet op de aansluitende woningbouw zich alleen in de lichte milieucategorieën (2 en 3) mogen ontwikkelen;
9. realisering van een directe aansluiting van de "Waagse Naak" op de Paardenbeemd/Thornerweg waarmee vooral de verblijfsaccommodatie ruimtelijk wordt "los"-gekoppeld van het bedrijventerrein.



Figuur 7 – Kaart uitwerkingsvoorstel Land van Thorn uit Structuurvisie Maasgouw 2030, met daarin de stedelijke drager duidelijk zichtbaar

2.2.1.4 Conclusie

Het project Schippersdock dat met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, past in het beleid van de Structuurvisie Maasgouw 2030.

2.2.2 Gemeentelijk Kwaliteitsmenu (Maasgouw)

2.2.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2012 heeft de raad van Maasgouw, als uitwerking van het Limburgs Kwaliteitsmenu (LKM), het Gemeentelijk Kwaliteitsmenu (GKM) vastgesteld. Hierin wordt een balans gezocht tussen de instandhouding en het verbeteren van de kwaliteiten van het buitengebied enerzijds en de mogelijkheden voor ontwikkeling in het buitengebied anderzijds. Het LKM is gebaseerd op de gedachte dat bebouwingsontwikkelingen in het buitengebied leiden tot verlies van omgevingskwaliteit; dit wordt dan op een kwalitatieve manier gecompenseerd. Het GKM komt voort uit het bestuursakkoord “afsprakenkaders Limburgs Kwaliteitsmenu” tussen de provincie en de gemeente.

In het document wordt uitgegaan van ontwikkelingen in het buitengebied die kwalitatief bijdragen aan het imago van het buitengebied. Daarnaast wordt gesteld dat door middel van het contourenbeleid wordt gestreefd naar ontwikkeling van woningbouw binnen de rode stedelijke



contour. Tevens wordt aangegeven dat een bestemmingsplanherziening voor woningen alleen mogelijk is op locaties binnen de bestaande bebouwingslinten of bebouwingsclusters.

2.2.2.2 Toepassing op het bestemmingsplan

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014) wordt het “droge deel” van het plangebied aangeduid als stedelijk (bebouwd) gebied, liggend binnen de rode contour, en niet als landelijk buitengebied. Hierdoor zijn de kwaliteitseisen van het GKM niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

Voor het “natte deel”, namelijk de gronden waarop volgens het voorheen geldende bestemmingsplan de bestemming “Water – Riviergebonden” lag, is het GKM wel van toepassing is.

De gemeente Maasgouw hecht veel waarde aan haar buitengebied. De gemeente streeft er naar de kwaliteiten van het buitengebied te beschermen en te verbeteren en kwaliteitsverlies van het buitengebied tegen te gaan. Een totaalverbod op bouwen en gebruik in het buitengebied is echter niet wenselijk. De gemeente beoogt daarom met haar kwaliteitsbeleid een balans te vinden tussen de instandhouding en verbetering van de kwaliteiten van het buitengebied enerzijds en de mogelijkheden voor ontwikkelingen anderzijds.

Aangezien de ontwikkeling op het water de realisatie van een jachthaven betreft sluit deze het beste aan bij een recreatieve ontwikkeling. Hierdoor is de module Recreatie en toerisme (module 3) van toepassing.

MODULE 3: RECREATIE EN TOERISME

Onder recreatie en toerisme wordt verstaan voorzieningen die gebruik maken van het buitengebied en die bij voorkeur niet in een kern ontwikkeld kunnen worden. Het buitengebied is een onderdeel van de toeristische en/ of recreatieve waarde van de voorziening.

De gemeente Maasgouw wil de verdere ontwikkeling naar een recreatieve gemeente onder meer bewerkstelligen door in het buitengebied meer recreatie en toerisme toe te staan.

Op deze manier ontstaat er een gevarieerd en aantrekkelijk buitengebied voor de bewoner en de recreant. In Maasgouw zijn de afgelopen jaren verschillende (kleinschalige) toeristische initiatieven ontwikkeld. Voor recreatiewoningengeldt dat deze deel dienen uit te maken van een voorziening in het buitengebied (bv. agrarisch bedrijf of recreatiepark).

Voor recreatieve en toeristische voorzieningen in het buitengebied staat de inpassing en de (verbetering van de) kwaliteit op de locatie en de directe omgeving van de ontwikkeling zelf voorop. Er moet een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing geleverd worden. Het gaat

hier dan om voorzieningen die afhankelijk zijn van een ligging in het buitengebied en die worden ontwikkeld met een groene inrichting. Hierbij dient een ruime parkachtige setting te worden gecreëerd, die kan bijdragen aan de kwaliteit van het buitengebied. Om te borgen dat deze projecten een voldoende groen karakter hebben wordt de toepassing van een minimumverhouding groen ten opzichte van rood door de gemeente geëist.

Bij de ontwikkeling van recreatie en toerisme in het buitengebied dient er niet alleen een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing plaats te vinden, maar ook een specifieke kwaliteitverbeterende maatregel te worden geleverd. Dit ter compensatie van de inbreuk die door de ontwikkelingen wordt gedaan op het buitengebied.

Bij voorkeur vindt de compensatie met groen plaats binnen de ontwikkeling of in de directe omgeving van de betreffende ontwikkeling.

De module is van toepassing op het buitengebied van de gemeente Maasgouw.

Module:	Ontwikkelingsmogelijkheden:	Kwaliteitsbijdrage:	Kwaliteitverbeterende maatregelen:
3	Recreatie en toerisme	€ 15 per m ² verharding en € 30 per m ² gebouwen	oppervlakte factor 5 inrichten met groen

Tabel 2 – Kwaliteitseisen module 3 van GKM

Voor elke ontwikkeling geldt echter dat er een individuele afweging gemaakt wordt, die transparant en objectief is.

De waarden die door de nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied verloren gaan, worden gecompenseerd door de verbetering van de kwaliteit van het buitengebied. Op de eerste plaats dient in de gemeente Maasgouw ter plaatse van de beoogde ontwikkeling kwaliteit te worden geleverd in de vorm van een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing.

Daarnaast is in de meeste gevallen een (extra) kwaliteitsbijdrage verplicht in de vorm van een financiële bijdrage voor of rechtstreeks in de vorm van een verbetering van de landschappelijke kwaliteit, natuurontwikkeling en/of ontstening van het buitengebied. De hoogte/grootte van de gevraagde kwaliteitsverbetering is afhankelijk van de ingreep.

De gemeente Maasgouw hecht veel waarde aan haar buitengebied. De gemeente streeft ernaar de kwaliteiten van het buitengebied te beschermen en te verbeteren en kwaliteitsverlies van het buitengebied tegen te gaan. Echter is het initiatief gelegen op de Prins Mauritshaven. Het bedrijventerrein is weliswaar gelegen binnen de rode contour, maar het water niet. Het water in de haven wordt dus beschouwd als (beschermingswaardig) buitengebied.



De aan te leggen jachthaven zou volgens de systematiek van het gemeentelijk kwaliteitsmenu gecompenseerd moeten worden. Onder compensatie wordt in ieder geval verstaan het landschappelijk inpassen van een initiatief.

Het buitengebied in het GKM is destijds gekoppeld aan de door de provincie vastgestelde rode contouren. Door die directe koppeling is het natte gedeelte van het bestemmingsplan in het buitengebied komen te liggen, zoals dat in het GKM is opgenomen. De contouren zijn in 2006 vastgesteld door de Provincie.

Op basis de fysieke inrichting van de gehele Prins Mauritshaven en de huidige invulling van de term *stedelijk gebied* kan geconcludeerd worden dat er met de huidige begripsdefinities geen sprake is van een buitengebied maar van een stedelijk omgeving.

Daarnaast is het de intentie van het GKM om waardes die verloren gaan door een ontwikkeling te beschermen of te compenseren. De Prins Mauritshaven was al voor de vaststelling van het GKM een industriehaven, waarbij veel activiteiten op het water zijn toegestaan, waaronder het bergen van scheepswrakken. Met de inrichting van het buitengebied op die locatie (zijnde het water in de haven) is er geen enkele sprake van beschermingswaardige waarden in het buitengebied. Met de ontwikkeling gaan derhalve ook geen waardes verloren.

Daarnaast laat het voorheen geldende bestemmingsplan op de desbetreffende locatie ook de nodige bouwwerken toe, zoals bakens, aanlegsteigers, pontons, botenhuizen ter reparatie, hellingbanen, hefbokken, beschoeiingen, damwanden en doorvaartconstructies.

Aan deze bebouwing is geen maximaal te bebouwen oppervlak gekoppeld, waardoor het gehele deel van dat, door het GKM benoemde, buitengebied voorzien kan worden van diverse bouwwerken. In feite vindt er planologisch gezien geen toename van bebouwing in het desbetreffende gebied plaats.

Op basis van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht kan een bestuursorgaan gemotiveerd besluiten om af te wijken van hetgeen is opgenomen in – de beleidsregels van – een structuurvisie.

Op basis van de bovenstaande argumentatie heeft het bevoegd gezag 18 oktober 2016 besloten, dat de ontwikkeling op basis van het GKM niet gecompenseerd hoeft te worden. Dit zou een onevenredige zware belasting van het project zijn, die de doelstelling van de structuurvisie voorbij schiet en niet tot doel heeft de beschermingswaardige waarden in het buitengebied te behouden voor ongewenste verstening van het daadwerkelijke buitengebied.



Het landschappelijk inpassen van de jachthaven is echter niet mogelijk. Het initiatief is gelegen op het water. Het deel aan de landzijde is gelegen (binnen de contour en) op het bedrijventerrein prins Mauritshaven. Landschaps-compensatie zou dus op het water moeten plaatsvinden.

Het is niet mogelijk het initiatief landschappelijk in te passen. Daarnaast is de ligging van de rode contour in het havengebied discutabel en kunnen er geen landschappelijke waarden verloren gaan.

Om die reden heeft de gemeente op 18 oktober 2016, op basis van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht, besloten dat de ontwikkeling niet gecompenseerd hoeft te worden via de systematiek van het Gemeentelijk Kwaliteitsmenu.

2.2.3 Recreatief-toeristische visies en nota's

2.2.3.1 Maasplassen

In de recreatief-toeristische visies en nota's van de gemeente Maasgouw, de regionale netwerkorganisatie "Samenwerking Midden-Limburg" en de provincie Limburg wordt het benutten van de kracht en potentie van de Maasplassen aangehaald als een speerpunt. Met het project Schippersdock wordt ingespeeld op deze gewenste ontwikkeling en kan vanuit het recreatief en toeristisch-perspectief daarom rekenen op een positieve grondhouding.

Op dit moment is de gemeente Maasgouw samen met de gemeente Roermond aan de slag met plannen om de Maasplassen beter op de kaart te zetten. In dat kader kan een dergelijk fysiek "Maasplassen-loket", dat bestaande en nieuwe watersport-gerelateerde functies clustert en daarmee de mogelijkheden van waterrecreatie toegankelijker maakt voor verschillende doelgroepen, absoluut meerwaarde opleveren.

2.2.3.2 Doelgroepen

De beoogde doelgroepenverbreding is een interessant aspect. Het concept is namelijk niet alleen gericht op het beter faciliteren van de bestaande waterrecreant, maar probeert ook nieuwe (jonge) doelgroepen aan het water te binden. Hiervoor worden evenementen, cursussen en trainingen ingezet.

De ontmoetingsfunctie (inclusief horeca) faciliteert hierin. Bovendien is men voornemens om informatie te ontsluiten via een virtueel Maasplassen-loket (website).



2.3 Beleidskader Rijksoverheid

2.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

2.3.1.1 Wettelijk kader

Het Rijk heeft uitvoering gegeven aan artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening door middel van het besluiten tot een Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

2.3.1.2 Inhoud

Een actualisering van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig om de nieuwe aanpak vorm te geven. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd als gevolg van nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen die onder andere ontstaan omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ("decentraal, tenzij..."). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Alleen in de stedelijke regio's rondom de *mainports* Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a. zal het Rijk afspraken maken met de decentrale overheden over de programmering van de verstedelijking.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en Rijksbetrokkenheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal en doeltreffend aan te pakken.

Wanneer Rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit om een heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Deze afspraken maakt het Rijk met de regio integraal voor alle ruimtelijke en mobiliteits-onderwerpen



in de bestuurlijke overleggen MIRT aan de hand van de gebiedsagenda's van Rijk en regio. Ook met kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties vormt het Rijk indien nodig gerichte allianties.

Een Rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- a. een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de *mainports*, *brainport* en *greenports*;
- b. over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan, bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed;
- c. een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is, bijvoorbeeld het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, waterveiligheid en de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend bij de in deze structuurvisie benoemde Rijksdoelen en bijbehorende nationale belangen. In de realisatieparagraaf is aangegeven wat het Rijk ter realisatie doet ("je gaat er over of niet").

Het Rijk beschermt de primaire waterkeringen en het kustfundament. Ook stelt het rijk de normen voor de primaire waterkeringen, ook zij die in beheer zijn bij waterschappen. Hiermee borgt het Rijk dat het rivierensysteem ruimte houdt om water over Rijnakken en Maas af te voeren, ook op de lange termijn. Hiermee wordt de aanzet gegeven tot de bescherming van de Rijn- en Maasmonding. Verdere uitwerking van dit thema vindt plaats in het – het hierna volgend te bespreken – Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

2.3.1.3 Toepassing op het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is niet in strijd met de Rijksdoelen zoals verwoord in de structuurvisie.

2.3.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

2.3.2.1 Wettelijk kader

Het Rijk heeft uitvoering gegeven aan artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening door middel van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna afgekort als: Barro).

2.3.2.2 Inhoud

Het Barro omvat alle ruimtelijke nationale belangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de



bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. In de gemeente Maasgouw zijn als nationale belangen vooral de Rijkswaardwegen, de grote rivieren, hoofdwegen en landelijke spoorwegen, en elektriciteitsvoorziening aanwezig.

2.3.2.3 Toepassing op het bestemmingsplan

Het Barro bevat regels over grote rivieren. In het plangebied liggen een stroomvoerend en een waterbergend rivierbed. In de regels van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met deze nationale belangen.

2.3.3 Nationaal Waterplan 2016 – 2021

2.3.3.1 Wettelijk kader

Het Rijk heeft uitvoering gegeven aan de Waterwet door middel van het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 (hierna afgekort als: NWP). Het NWP is het formele plan van het Rijk voor het nationale waterbeleid en aspecten van het ruimtelijk beleid die daartoe behoren en vormt tevens een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.

2.3.3.2 Inhoud

Het plan omvat de stroomgebied-beheersplannen die zijn opgesteld op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW is een Europese richtlijn waarin wordt voorgeschreven dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2021 aan bepaalde eisen moet voldoen. De Nederlandse regering heeft de richtlijn vertaald in landelijke beleidsuitgangspunten, kaders en instrumenten. Het stroomgebied van de Maasdelta is één van de vier stroomgebieden in Nederland, naast die van de Eems, de Rijn en de Schelde, waarop de richtlijn van toepassing is en waarvoor een stroomgebied-beheersplan is opgesteld.

2.3.3.3 Toepassing op het bestemmingsplan

Omdat ook voor de volgende generaties Nederland als veilig en welvarend waterland veilig gesteld moet worden, moet een antwoord worden gevonden op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie, economie en een duurzaam waterbeheer. Gemeenten en provincies worden gevraagd het generieke beleid lokaal en regionaal te vertalen en vast te leggen in structuurvisies, bestemmingsplannen en waterplannen. Bij de planuitwerking van dit bestemmingsplan dient dan ook rekening te worden gehouden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn, gericht op duurzaam waterbeheer. Deze uitwerking is verwoord in paragraaf 3.5 van deze toelichting.



2.4 Provinciaal beleidskader

2.4.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

2.4.1.1 Wettelijk kader

Op 16 januari 2015 is het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 ("Voor de Kwaliteit van Limburg"), samen met de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014, in werking getreden. Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (hierna afgekort met: POL2014) is een structuurvisie op grond van artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening. Daarnaast vormt deze, onder meer, een milieubeleidsplan op grond van de Wet milieubeheer en een regionaal waterplan op grond van de Waterwet.

2.4.1.2 Inhoud algemeen

Het POL2014 is een visie waarin centraal staat wat er nodig is om de kwaliteit van onze fysieke omgeving te verbeteren, die vooral kijkt naar de komende 10 jaar. Samen met de inspanningen op andere terreinen moet dat leiden tot een leef- en vestigingsklimaat van voortreffelijke kwaliteit. Een visie waarin uitnodiging en inspiratie centraal staan.

De centrale ambitie van de provincie komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg; om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL2014 staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, het versnellen van de energietransitie, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op klimaatverandering.

Belangrijke principes komen tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Daarnaast staat uitnodigen centraal. Dit gaat inhoudelijk over de manier waarop we samen met onze partners dat voortreffelijke leef- en vestigingsklimaat willen realiseren: met instrumenten op maat en ruimte om te experimenteren. De provincie wil hierbij selectief zijn; het POL2014 richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt toe doen en vragen om regionale oplossingen.



2.4.1.3 Profiel Midden-Limburg

Midden-Limburg is een compact, aantrekkelijk, veelzijdig leef, woon- en werkgebied. Het is een regio met een strategisch gunstige ligging tussen de Randstad, Antwerpen en het technologisch centrum Eindhoven enerzijds en het Europees achterland anderzijds.

De economische focus van Midden-Limburg ligt op een aantal sectoren waarin de regio traditioneel sterk is: de maakindustrie, logistiek en agribusiness. Daarnaast zijn Leisure & Retail en Zorg benoemd als economische speerpunten binnen Keyport 2020. Deze sectoren zijn belangrijk voor de werkgelegenheidsfunctie in (een deel van) de regio en bovendien belangrijk in termen van identiteit van (een deel van) de regio. De triple helixorganisatie Keyport 2020 is één van de samenwerkingspartners binnen Brainport 2020 Zuidoost-Nederland en heeft als doel om de economische structuur van de regio duurzaam te versterken en het vestigingsklimaat te verbeteren.

De demografische transitie heeft op termijn ook grote invloed op de voorzieningen op gemeentelijk en regionaal niveau. Om inzicht te krijgen in de *mismatching* tussen behoefte en aanbod en de optimalisatie mogelijkheden met de daarbij te hanteren criteria en waarden is de regio gestart met het samenstellen van een “Transitieatlas voorzieningen”. Deze omvat de thema’s onderwijs, sport, zorg en welzijn en cultuur.

2.4.1.4 Landelijk gebied Maasvallei

Het plangebied ligt tevens in het provinciaal landelijk gebied Maasvallei. Volgens het POL2014 is dit gebied aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied met een hoogwaterbescherming die voldoet aan de wettelijke eisen, ook op de lange termijn, rekening houdend met klimaatverandering en mogelijke herijking van normen voor hoogwaterveiligheid.

Als opgave geldt het bereiken van het wettelijk veiligheidsniveau van (een kans op overschrijding van) 1:250 per jaar. Bij gebiedsontwikkelingen in de Maasvallei moet rekening gehouden worden met de hoofdfuncties van de rivier (afvoer van water en ijs, scheepvaart, drinkwatervoorziening, waterrecreatie en aquatische ecologie) en ook de hoofdfuncties van het gebied (agrarisch, natuur, wonen, werken, oeverrecreatie e.d.).

2.4.1.5 Vrijtijdseconomie

De Limburgse ambitie uit zich door te duidelijk te benoemen dat een gezonde vrijetijdseconomie voor Limburg behouden, versterkt en benut moet worden. Deze economie dient zowel bewoners als gasten een uitgebreid, aantrekkelijk en gevarieerd aanbod aan verblijfsaccommodaties, voorzieningen, een samenhangende recreatieve infrastructuur, evenementen en recreatief-toeristische concepten aan te bieden. Binnensteden dienen daarbij aantrekkelijk te zijn voor consumenten uit de regio en van ver daarbuiten. Stadscentra moeten worden versterkt en



vernieuwd en functies gekoppeld. Krachten tussen overheid, ondernemers en belangenorganisaties moeten daarvoor worden gebundeld en gebiedskwaliteiten moeten worden benut.

2.4.1.6 Toepassing op het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de provinciale doelen als verwoord in het POL2014.

2.4.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

2.4.2.1 Wettelijk kader

Op 16 januari 2015 is de Omgevingsverordening Limburg 2014 (hierna afgekort met: OvL2014), samen met het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014, in werking getreden. De OvL2014 is laatstelijk gewijzigd op 22 januari 2019.

De OvL2014 is, onder andere, een verordening zoals bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening en stelt regels voor bestemmingsplannen. De provinciale regels zijn ingedeeld in hoofdzakelijk de categorieën ruimte (w.o. duurzame verstedelijking en wonen), natuur, milieubeschermingsgebieden, water en ontgrondingen.

Op dit bestemmingsplan zijn de volgende regels van toepassing.

2.4.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 2.2.2 van de OvL2014 is de landelijke Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen die op provinciaal niveau als volgt is aangevuld:

1. een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, houdt rekening met het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening;
2. bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, worden tevens de mogelijkheden van herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen onderzocht;
3. de toelichting bij het ruimtelijk plan bevat een verantwoording over de wijze waarop invulling is gegeven aan het bepaalde in het eerste en tweede lid.

In artikel 2.2.1 van de OvL2014 is als definitie voor stedelijke ontwikkeling gegeven: de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.



In het eerste lid van deze provinciale regel wordt verwezen naar artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit artikel is met ingang van 1 juli 2017 gewijzigd.

Over de herbenutting van leegstaande monumenten en beeldbepalende gebouwen is in artikel 2.2.3 van de OvL2014 het volgende bepaald:

1. een ruimtelijk plan dat voorziet in het toestaan van nieuwe functies(s) betreft daarbij tevens de mogelijkheid om deze functies(s) in leegstaande monumentale gebouwen onder te brengen;
2. wanneer herbenutting van leegstaande monumentale gebouwen zoals bedoeld in het eerste lid niet mogelijk blijkt, wordt bij de beoordeling van het toestaan van nieuwe functie(s) ook de mogelijkheid van herbenutting van leegstaande beeldbepalende gebouwen betrokken;
3. de toelichting bij het ruimtelijk plan bevat een verantwoording over de wijze waarop invulling is gegeven aan het bepaalde in het eerste en tweede lid.

In paragraaf 3.1.4 van deze toelichting is de beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling gegeven en tevens is daarin verder getoetst aan bovenvermelde regels van de OvL2014.

2.4.2.3 Vrijetijdseconomie

In artikel 2.4.6, tweede lid, van de OvL2014 is de volgende regel omtrent vrijetijdseconomie opgenomen:

een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Midden-Limburg voorziet niet in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor voorzieningen voor vrijetijdseconomie aan de bestaande voorraad vrijetijdseconomie alsmede aan de bestaande planvoorraad vrijetijdseconomie anders dan in overeenstemming met de opgaven en algemene principes van het POL2014 en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Midden-Limburg.

De ontwikkeling van Schippersdock is in overeenstemming met het POL2014 en de daaromtrent gemaakte bestuursafspraken.

2.4.2.4 Milieubeschermingsgebieden

Als onderdeel van de milieubeschermingsgebieden van de provincie worden in paragraaf 4.4 van de OvL2014 regels gesteld ten aanzien van boringsvrije zones. Voor de boringsvrije zone Roerdalslenk, waarin het plangebied is gelegen, is in artikel 4.4.1 het volgende bepaald:



1. het is in het gebied verboden:
 - a. een boorput of een bodemenergiesysteem te maken of hebben of de grond te roeren, dieper dan de bovenkant van de Bovenste Brunssumklei;
 - b. werken op of in de bodem uit te voeren of te doen uitvoeren waarbij ingrepen worden verricht of stoffen worden gebruikt die de beschermende werking van de Bovenste Brunssumklei kunnen aantasten;
2. het voornemen tot het maken van een boorput, het aanleggen van een bodemenergiesysteem of het roeren van grond in de Roerdalslenk dieper dan 20 meter beneden het maaiveld in zone I, 30 meter in zone II of 80 meter in zone III tot aan de Bovenste Brunssumklei en ieder voornemen in zone IV, wordt vier weken tevoren schriftelijk gemeld aan Gedeputeerde Staten;
3. bij het maken en sluiten van een boorput wordt de Beoordelingsrichtlijn Mechanisch boren BRL SIKB 2100, als bedoeld in de Regeling bodemkwaliteit in acht genomen.

Uitzonderingen op deze verbodsbepalingen zijn:

- a. werkzaamheden ten behoeve van grondwateronttrekking met het oog op openbare drinkwaterproductie;
- b. andere onttrekkingen, mits bestemd voor uitsluitend menselijke consumptie;
- c. boorputten ten behoeve van het grondwaterbeheer overeenkomstig de Wet bodembescherming en de Waterwet;
- d. het saneren van de bodem en het verrichten van handelingen ten gevolge waarvan een bodemverontreiniging wordt verminderd of verplaatst, indien dat gebeurt overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens de Wet bodembescherming;
- e. bodemonderzoeken die door de wet zijn voorgeschreven;
- f. voor zover Gedeputeerde Staten voor de verboden handelingen algemene regels krachtens hebben vastgesteld en gehandeld wordt in overeenstemming met die regels.

Het plangebied ligt in de boringsvrije zone Roerdalslenk III. In de regels van dit bestemmingsplan zijn de beschermingsregels van de OvL2014 voor deze milieubeschermingsgebieden overgenomen (zie verder paragraaf 4.5.2 van deze toelichting).

2.5 Beleidskader Waterschap Limburg

2.5.1 Waterbeheerplan (Limburg) 2016 – 2021



2.5.1.1 Algemeen

Het waterbeleid van het Waterschap Limburg is neergelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021 (“Water in beweging”) dat op 22 december 2015 in werking is getreden. Dit plan betreft een gezamenlijk beheerplan van de twee voormalige waterschappen in de provincie Limburg, namelijk het Waterschap Roer en Overmaas en het Waterschap Peel en Maasvallei. Op 1 januari 2017 zijn beide waterschappen gefuseerd.

Met het waterbeheerplan geeft het waterschap aan hoe zij in de komende vijf jaren zullen omgaan met de bescherming tegen hoogwater in de Maas, het beheer van het watersysteem, de (afval-)waterketen en crisisbeheersing. Het plan is gebaseerd op Europese, nationale en provinciale regelgeving, zoals de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Het hoogwaterveiligheidsbeleid Maas sluit aan op het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Primair gaat het om de versterking van de dijken langs de Maas.

2.5.1.2 Toepassing op het bestemmingsplan

Het waterbeheerplan is niet van toepassing op het plan omdat de hoogwaterbescherming in de vorm van dijken langs de Maas (ver) buiten het plangebied liggen.



HOOFDSTUK III ONDERZOEK

Onderzoek

3.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

3.1.1 Wettelijk kader

In deze paragraaf is het bestemmingsplan getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking als neergelegd in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en als aangevuld in artikel 2.2.2 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 (zie paragraaf 2.4.2.2 van deze toelichting).

De ladder voor duurzame verstedelijking is op 1 juli 2017 vereenvoudigd. Op grond van het nieuwe artikel 3.1.6, tweede lid, moet in de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de behoefte aan die ontwikkeling worden beschreven. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dan moet de behoefte op grond van een goede ruimtelijke ordening worden gemotiveerd.

De provincies mogen deze wettelijke regel aanvullen. Deze aanvulling mag echter niet in strijd zijn met het doel van de regel, namelijk vereenvoudiging van de ladder zoals die vóór 1 juli 2017 luidde en daarmee het loslaten van de norm “actuele regionale” behoefte en de drie treden van de ladder. De provinciale regeling in artikel 2.2.2 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 vormt een in dat licht toegestane aanvulling.

3.1.2 Preliminare toets

Bij de beoordeling of de ladder voor duurzame verstedelijking moet worden toegepast, moet de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt worden getoetst aan de definitie van het begrip “stedelijke ontwikkeling”. Deze is gegeven in artikel 1.1.1, eerste lid en onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening: “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of



zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”.

In artikel 3.1.6, tweede lid, van dat besluit is bepaald, dat de ladder moet worden toegepast indien de stedelijke ontwikkeling een *nieuwe* ontwikkeling is.

Aan dit wettelijke begrip is gaandeweg door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verder invulling gegeven. Volgens de huidige stand van de jurisprudentie beoordeelt de Afdeling de vraag of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling door in onderlinge samenhang te beoordelen welke planologisch beslag op de ruimte het voorliggende plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande plan en in hoeverre het plan in vergelijking met het voorgaande plan voorziet in een functiewijziging (uitspraak ABRvS van 6 april 2016, nr. 201505759/1/R1).

De ontwikkeling in het kader van het project Schippersdock zal geen extra ruimtebeslag veroorzaken maar betreft wel een functiewijziging. Er is dus sprake van een *nieuwe* stedelijke ontwikkeling.

De ontwikkeling ligt in bestaand stedelijk gebied, namelijk dat van de kern Wessem. Zowel in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 als in de Structuurvisie Maasgouw 2030 is de locatie Mauritshaven als zodanig aangegeven. Dit betekent dat in deze toelichting slechts een *beschrijving* – en niet een *motivering* – van de behoefte aan die ontwikkeling hoeft te worden aangegeven.

3.1.3 Herbenuttingsregel in Omgevingsverordening Limburg 2014

Volgens artikel 2.2.3 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 moet worden verantwoord waarom de functies van de ruimtelijke ontwikkeling (niet) in een leegstaand monument of een leegstaand beeldbepalend gebouw kunnen worden uitgeoefend (zie ook paragraaf 2.4.2.2 van deze toelichting). Uit het onderzoek is naar voren gekomen, dat de jachthavenfuncties daarin niet kunnen worden uitgeoefend omdat zulke gebouwen op het terrein van Schippersdock ontbreken. Het terrein betreft immers een voormalig terrein van havenindustrie. Bovendien kunnen de functies niet buiten het terrein in eventueel nabijgelegen leegstaande monumenten of beeldbepalende gebouwen in de kern Wessem plaatsvinden omdat die functies moeten worden uitgeoefend direct aan het water van de jachthaven.



3.1.4 Beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling project Schippersdock

3.1.4.1 Kader: Nautische Boulevard

Het project Schippersdock maakt deel uit van het meer omvattende project Nautische Boulevard voor de herontwikkeling van de Prins Mauritshaven in Wessem (zie ook paragrafen 2.1.1 en 2.2.1.3 van deze toelichting).

Met de Maas als snoer en de Maasplassen als parels heeft de Provincie Limburg een juweel van een waterrecreatiegebied in huis. De Provincie wil de ontwikkelkansen die het gebied kent volop de ruimte bieden. Daarom heeft de provincie 3,3 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van het Actieplan Waterrecreatie. Dit budget komt uit het Investeringsprogramma Toerisme en Recreatie 2016-2019 dat Provinciale Staten op 18 maart 2016 hebben vastgesteld.

In het kader van dit Actieplan Waterrecreatie heeft de provincie een subsidie van ca. €550.000 toegekend voor de transformatie van de Prins Mauritshaven naar een Nautische Boulevard. Dit is een relatief groot bedrag waarmee de provincie het belang van de Nautische Boulevard voor de verdere ontwikkeling van de Maasplassen aangeeft. De doelstellingen van de Nautische Boulevard zijn ook verankerd in het Actieplan Waterrecreatie Midden- en Noord-Limburg van de provincie (2016), waarin de Nautische Boulevard is aangeduid als een prioritaire gebiedsontwikkeling.

De ontwikkeling van de Nautische Boulevard is al in een vroeg stadium in de Structuurvisie van de gemeente Maasgouw (Structuurvisie Maasgouw 2030, 2012) opgenomen. In het kader van de profilering cq segmentering wordt gestreefd naar een concentratie van de verkoop en onderhoud van plezierboten in een zogenaamde regionale 'botenboulevard'. Dit wordt bereikt door revitalisering en thematisering van de resterende bedrijven tot botenboulevard. Een botenboulevard sluit namelijk goed aan op het beoogde imago voor deze haven. Dit vormt ook een onderdeel van de herstructureringsagenda (Visiedocument Herstructureringsaanpak Natte Bedrijventerreinen Maasgouw 2013-2018).

Ook regionaal wordt het project erkend en ondersteund. Zo staat het project Nautische Boulevard hoog op de Regionale economische agenda (Strategische investeringsagenda (SIA)) en neemt het project Nautische Boulevard een prominente plaats in, in het ondernemingsplan van Ontwikkelingsmaatschappij Midden Limburg (majeur project).

In aanloop naar de daadwerkelijk transformatie van de Prins Mauritshaven naar een Nautische Boulevard zijn diverse onderzoeken uitgevoerd.

In 2016 is een marktstudie (Marktstudie Nautische Boulevard Wessem, 2016) uitgevoerd die onder meer zicht geeft op de omvang van het groeipotentieel en soort bedrijven die passen in het concept van de one stop shop van de Nautische Boulevard. In het rapport wordt geconcludeerd



dat de Nautische Boulevard kansen heeft voor verdere uitbouw in de watersportservicemarkt. De marktomvang van de vloot is aanzienlijk en het bestaande aanbod laat ruimte voor verdere uitbouw. Bovendien past concentratie van watersportservice in de tijdsgeest waar specialisten in nieuwe samenwerkingsvormen een totaalproduct leveren. Er zijn potentiële groeimarkten (sloepen, Limburgers, Duitsers, refit) die goed bediend kunnen worden. De kansen voor Wessem worden nog groter door uitplaatsing van de bedrijvigheid in Roermond (Steelhaven en Helenawerf). Ook wordt in het rapport geconcludeerd dat de Nautische Boulevard de enige potentiële vestigingslocatie vormt voor deze activiteiten aan het water die op korte termijn beschikbaar is. Dat, in combinatie met marktpotentieel, maakt vestiging van nieuwe en bestaande nautische bedrijven op deze locatie voor de hand liggend.

In 2017 zijn de economische en maatschappelijke effecten van de realisatie van de Nautische Boulevard bepaald (Economische en maatschappelijke effecten Nautische Boulevard Wessem (Ecorys, 2017)). De belangrijkste conclusies van dit rapport zijn:

- tijdelijke werkgelegenheid is eenmalig circa 50 arbeidsjaren;
- structurele werkgelegenheid (indirect en direct): 70 FTE;
- de baten worden geschat op € 1,65 miljoen, voornamelijk als gevolg van de toename van de aantrekkelijkheid van de haven.

Vanaf 2015 zijn diverse concrete acties uitgevoerd in het kader van het Maatregelenplan Nautische Boulevard waarvan onder meer het realiseren van:

- een eigen huisstijl;
- de marktbenadering Watersportsector, onder andere door website Nautische Boulevard;
- de entreemarkering en inrichting buitenruimte (vlaggen en banieren);
- de brochure voor bedrijven en brochure voor de watersporter.

In 2017 is gestart met de opzet van de Business case Nautische Boulevard welke in 2018 verder is verfijnd. Het doel van de business case is de transformatie van de Prins Mauritshaven naar een Nautische Boulevard door middel van een actief grondbeleid. De business case heeft een focus op het voorterrein, het gebied in de directe omgeving van de Maasdijk. De uitvoering van de business case heeft tot doel het transformeren van de niet nautische bedrijfslocaties tot watersport gerelateerde bedrijvigheid. Dit met uitzondering van een klein aantal bedrijven zoals bijvoorbeeld Filcom en BLM. Hiervoor wordt een periode van maximaal 10 jaar uitgetrokken met het zwaartepunt in de eerste 4 jaar.

In het kader van de business case vinden gesprekken plaats met nagenoeg alle ondernemers op de Nautische Boulevard en is met Dekker/Verheggen een intentieovereenkomst gesloten over de verplaatsing van Dekker. Met de gesprekken met de ondernemers, de intentieovereenkomst met



Dekker/Verheggen en met de verwerving van Maasdijk 3 (juli 2017) geeft de gemeente Maasgouw actieve invulling aan de transformatie.

3.1.4.2 Kwantitatieve behoefte

Aan de ruimtelijke ontwikkeling Schippersdock bestaat een kwantitatieve behoefte om de volgende redenen:

- door het groeipotentieel en sluiting van 2 havens in de regio is er gegarandeerde vraag;
- toevoeging van het concept “Schippersdock” op de Nautische Boulevard is gewenst naast de reeds aanwezige reguliere jachthavens: het biedt aanvullende diensten en services waar de klanten van de jachthavens behoefte aan hebben en gebruik van kunnen maken.

3.1.4.3 Kwalitatieve behoefte

Aan de ruimtelijke ontwikkeling Schippersdock bestaat een kwalitatieve behoefte om de volgende redenen:

- realisatie van het concept is nergens meer gewenst dan op een nautisch bedrijventerrein: in een omgeving waar bootrecreanten komen genieten van natuurschoon en cultureel erfgoed is het wenselijk dat ze voor diensten en services naar een duidelijk herkenbaar nautisch bedrijventerrein kunnen.

3.1.4.4 Ondersteunende documenten

Ter aanvulling van bovenstaande beschrijving is in Bijlage 1 van deze toelichting de behoefteonderbouwing van het project Schippersdock opgenomen die door de initiatiefnemer zelf is opgesteld.

In Bijlage 2 van deze toelichting is het onderzoek naar de economische en maatschappelijke effecten van het project Nautische Boulevard opgenomen dat op 8 augustus 2017 door het bureau Ecorys is verricht.

3.2 Beoordelingsprocedure milieueffectrapportage

3.2.1 Wettelijk kader

Op 7 juli 2017 is een nieuwe regeling van kracht geworden voor de toets van besluiten – waaronder dat ter vaststelling van een bestemmingsplan – aan de criteria voor wel of niet een milieueffectrapportage maken. Deze wijziging van de tot dan geldende wetgeving is ingegeven



door een wijziging van de EU-richtlijn 2011/92/EU inzake milieueffectrapportage (hierna: mer-richtlijn) en heeft de zogenaamde vormvrije mer-beoordeling vervangen.

Sinds genoemde datum zijn de zogeheten mer-aanmeldingsnotitie en het besluit daarover, namelijk het zogeheten mer-beoordelingsbesluit, obligatoir geworden voor alle besluiten van de overheid die een ruimtelijke ontwikkeling betreffen die in onderdeel D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit mer) is genoemd. Dus ook als deze ontwikkeling qua specificering onder de drempelwaarde van kolom 2 van voornoemd onderdeel D ligt. Ook in dat geval moet een beoordelingsbesluit worden genomen en moet, als het bevoegd gezag niet zelf de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling is, een meldingsnotitie door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag worden overlegd. Alleen de procedurele waarborgen (tervisielegging en publicatie) van artikel 7.17, leden 5 en 6, van de Wet milieubeheer, zijn in dat geval niet van toepassing.

In de mer-aanmeldingsnotitie moet systematisch worden aangegeven welke – eventuele – *belangrijke nadelige* gevolgen de ontwikkeling heeft voor het milieu. Met het mer-beoordelingsbesluit wordt vervolgens geoordeeld of voor de ruimtelijke ontwikkeling een milieueffectrapportage moet worden gemaakt of niet.

3.2.2 Preliminare toets

Het bestemmingsplan maakt een jachthaven met bijbehorende voorzieningen met maximaal 99 ligplaatsen mogelijk. De jachthaven wordt niet als activiteit of geval in onderdeel C van de bijlage van het Besluit mer genoemd zodat er geen rechtstreekse verplichting geldt om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. De jachthaven, als onderdeel van de categorie toerisme en recreatie, wordt wel genoemd in onderdeel D van genoemde bijlage en wel als activiteit D.10.

Dit bestemmingsplan vormt niet het kader van de ruimtelijke ontwikkeling (de activiteit jachthaven) maar maakt die ontwikkeling rechtstreeks mogelijk, zonder wijziging of uitwerking van het bestemmingsplan. Het is dus niet kaderstellend zoals bedoeld in artikel 7.2, lid 2, van de Wet milieubeheer. Wel vormt het bestemmingsplan het (bestuursrechtelijk) besluit als genoemd in kolom 4 van voornoemd onderdeel D op grond waarvan de ontwikkeling kan plaatsvinden.

Voor dit bestemmingsplan geldt derhalve een mer-beoordelingsplicht en moet de procedure worden gevolgd als geregeld in artikelen 7.16 tot en met 7.20a van de Wet milieubeheer en als geregeld in artikel 2, lid 5, van het Besluit mer.



3.2.3 Beoordeling

Op basis van de gegevens van de initiatiefnemer Stukstette B.V., van de onderzoeken die in het kader van dit bestemmingsplan zijn verricht en van nader bureauonderzoek, heeft de raad van Maasgouw besloten, dat voor dit bestemmingsplan geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld.

Dit mer-beoordelingsbesluit is samen met de motivering van dat besluit vervat in een mer-beoordelingsnotitie. Deze is opgenomen in Bijlage 3 van deze toelichting.

3.3 Bedrijven en milieuzonering

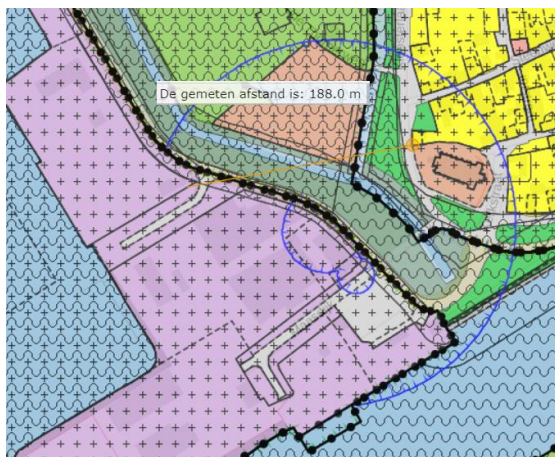
3.3.1 Wettelijk kader

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Het is aan de ene kant zaak om te voorkomen dat er hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen ontstaat en aan de andere kant dient aan bedrijven voldoende zekerheid te worden geboden dat zij niet in hun activiteiten worden beperkt door nieuwe gevoelige functies. Om te bepalen of tussen de milieubelastende activiteiten en de gevoelige functies voldoende afstand in acht wordt genomen, is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” uit 2009.

3.3.2 Verkennend onderzoek

3.3.2.1 Jachthaven met diverse voorzieningen

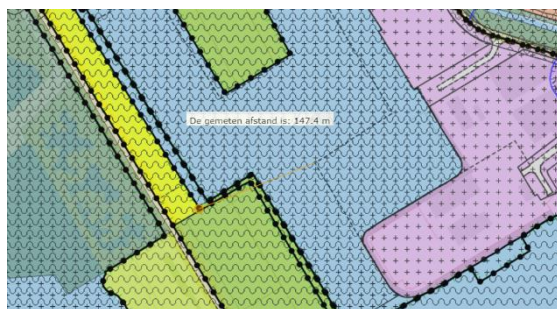
De toekomstige functies van het plangebied zijn volgens de VNG-milieuzonering aan te wijzen als “Jachthavens met diverse voorzieningen” (SBI-codes 9262.g). Het terrein heeft daaruit volgend een afstandsmaat van 50 meter tot aan de dichtstbijzijnde woonbestemming.



Figuur 8 – Afstand bedrijventerrein tot dichtstbijzijnde woningen

De dichtstbijzijnde woningen liggen op een afstand van ongeveer 185 meter van het plangebied. Hiermee voldoet het plan aan de VNG-richtafstanden.

Aan de overzijde van het water bevinden zich aan de Waage Naak een elftal woonschepen. Deze zijn gelegen op een afstand van ongeveer 145 meter van het plangebied. Hiermee voldoet het plan aan de VNG-richtafstanden.



Figuur 9 – Afstand bedrijventerrein tot woonschepen Waage Naak

3.3.2.2 Bedrijfscategorieën

In het voorheen geldende bestemmingsplan “Land van Thorn” waren de bedrijfspercelen voorzien van de bestemming “Bedrijventerrein”. De voor die bestemming gronden zijn bestemd voor het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 1 tot en met 4.1 van Bijlage 1 van de regels (Lijst van bedrijfsactiviteiten). Op basis de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” dient hiervoor een minimale afstand van 200 meter tot aan gevoelige bestemmingen gehanteerd te worden.

De dichtstbij gelegen woning bevindt zich op een afstand van 200 meter tot aan de bedrijfslocatie.

Een klein deel van het bedrijfsperceel, en wel nabij de toegang van het bedrijf, bevindt zich op een kortere afstand. Op dat deel van het bedrijfsperceel worden bedrijfsactiviteiten van milieucategorie 4.1 niet toegestaan.



Figuur 10 – Afstand bedrijventerrein tot dichtstbij gelegen woning

Op het bedrijventerrein, boven het tankstation, bevindt zich een bedrijfswoning (van een derde). Deze woning is gelegen in een gebied wat aangemerkt kan worden als een gemengd gebied. De woning is namelijk gelegen op een bedrijventerrein, met daarop verschillende bedrijfstypen, zowel nautisch als niet nautisch. Daarnaast bevindt zich op zeer korte afstand een park en is de woonkern op korte afstand gelegen.

Aangezien er sprake is van een gemengd gebied mag er met één afstandstap worden afgeweken van de richtafstanden. Hierdoor bedraagt de minimale afstand van woningen in een gemengd gebied voor milieucategorie 4.1, 100 meter. De bedrijfswoning is gelegen op een afstand van 100 meter. Ook voor de bedrijfswoning wordt voldaan aan de gestelde minimale afstanden zoals genoemd in de VNG-publicatie.



Figuur 11 – Afstand bedrijventerrein tot bedrijfswoning



De woonschepen zijn gelegen op een afstand van meer dan 300 meter tot aan de bedrijfsbestemming. Ook deze woonbestemmingen vormen geen belemmering voor de maximaal toegestane milieucategorie.

3.3.2.3 Conclusie

De met dit bestemmingsplan beoogde functiewijziging voldoet aan de milieuzonering die met een goede ruimtelijke ordening is geboden. Daarnaast past de beoogde functie van jachthaven binnen de opgenomen milieuzonering van het voorheen geldende bestemmingsplan "Land van Thorn".

Ook het handhaven van de bestaande milieuzonering voldoet aan de gestelde kader van een goede ruimtelijke ordening.

3.3.3 Activiteitenbesluit milieubeheer

Voor alle activiteiten (de jachthaven, het multifunctioneel centrum, horeca, evenementen en andere) dient een melding ingediend te worden in het kader van het Activiteitenbesluit milieubeheer op www.aimonline.nl. De verkeersaantrekkende werking is een aandachtspunt dat bij de melding goed onderbouwd moet worden. Als deze onderbouwing niet voldoende is, kan op grond van artikel 11.5 van het Activiteitenbesluit om een geluidsrapportage verzocht worden.

3.4 Evenementen

3.4.1 Wettelijk kader

Er worden steeds meer evenementen georganiseerd in Nederland. Dat zijn soms kleine evenementen zoals een straatfeest. Maar het kunnen ook meerdaagse evenementen zijn. Een klein evenement heeft geen invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Meerdaagse evenementen kunnen dat wel hebben. Wanneer er significante invloed is op de ruimtelijke kwaliteit zullen dergelijke evenementen in een ruimtelijk besluit beoordeeld en geborgd moeten worden.

Voor het bepalen of een evenement ruimtelijk relevant is kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende situaties:

1. incidenteel, kortdurend, maximaal een paar keer per jaar (verschillende) evenementen;
2. op jaarbasis incidenteel, maar wel terugkerend, meerdere evenementen;
3. regulier grote evenementen.



De eerste categorie evenementen zal weinig effect hebben op de leefomgeving. De beide andere categorieën zijn wel ruimtelijk relevant. Daarbij is overigens ook de locatie van belang (in een woonomgeving zijn eerder negatieve effecten te verwachten dan in een centrumgebied of bedrijventerrein).

Reguliere evenementen kunnen in het bestemmingsplan geregeld worden. Als een evenement voorzien is op een locatie waar evenementen volgens het bestemmingsplan niet mogelijk zijn, moet ook beoordeeld worden of het evenement ruimtelijk relevant is. Bij deze beoordeling zullen eventuele andere evenementen op die locatie die op een anders tijdstip in het jaar plaatsvinden betrokken moeten worden. Is dit het geval, dan is naast de evenementenvergunning ook een omgevingsvergunning afwijken nodig.

In de ruimtelijke ordening is er een onderscheid tussen:

- evenementen behorende bij een inrichting;
- evenementen in de openbare ruimte.

In beide gevallen kunnen evenementen ruimtelijk relevant zijn.

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet er een afweging plaatsvinden over de aanvaardbaarheid van die evenementen ten opzichte van de omgeving.

3.4.2 Verkennend onderzoek

Op 26 oktober 2018 heeft Econsultancy nader onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het houden van evenementen op het terrein van Schippersdock. De volledige onderzoekresultaten zijn opgenomen in Bijlage 4 van deze toelichting.

Het gaat hierbij in het algemeen om evenementen bij een horecagelegenheid of bij *leisure* (specifieke evenementenlocatie). Voor deze functies wordt in het bestemmingsplan een afweging gemaakt of deze passend zijn in de omgeving. Geluid en verkeersaantrekkende werking zijn hierbij vaak de maatgevende aspecten.

3.4.2.1 Toetsingskader

Het onderzoek heeft direct betrekking op het houden van evenementen binnen de grenzen van de inrichting in het kader van de ruimtelijke onderbouwing. Wat betreft de overige (reguliere) activiteiten is reeds vastgesteld dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009). Daarom wordt direct gerelateerd aan de relevante wetten en regelgeving.



3.4.2.2 Indirecte hinder

Aan het verkeer van en naar de inrichting (de indirecte hinder) wordt in de genoemde VNG-publicatie aangesloten bij de grenswaarden uit de Circulaire “Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting” (circulaire VROM van 29 februari 1996). Op basis van deze circulaire bedraagt de grenswaarde voor indirecte hinder in stap 2 van de afweging 50 dB(A). Volgens stap 3 is een grenswaarde van 65 dB(A) toelaatbaar.

De reikwijdte van de indirecte hinder is afhankelijk van een aantal lokale aspecten en blijft beperkt tot een gebied waarin het verkeer:

- nog in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de inrichting wat betreft bestemming;
- voor het gehoor nog herkenbaar is ten opzichte van overig voertuigen op de openbare weg;
- nog niet is opgenomen in het heersende verkeersbeeld, bijvoorbeeld tot de eerste kruising of een afstand van 250 meter tot de toegang van de inrichting;
- akoestisch herkenbaar is ten opzichte van het heersend verkeer (2 dB-criterium, zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast);
- nog niet op een voor meerdere bedrijven functionerende ontsluitingsroute rijdt.

3.4.2.3 Uitgangspunten

In de bestemmingsplanregels is opgenomen dat op het bedrijfsterrein evenementen kunnen worden gehouden. Deze evenementen moeten gelieerd en ondergeschikt zijn aan watersport of –recreatie en zullen niet meer dan 4x per jaar worden gehouden. Een evenement mag ten hoogste 5 aaneengesloten dagen duren, inclusief opbouw en afbouw. Als eindtijd van een evenement met een luidruchtig karakter wordt 20.00 uur aangehouden.

Kijkend naar de mogelijkheden van de evenementen en de verkeersberekening uit het parkeeronderzoek, wordt het aantal bezoekers gemaximeerd tot 1.000 bezoekers.

Verder wordt voor het equivalent geluidsniveau wordt aangesloten bij de ‘nadere eisen’ uit de APV.

De initiatiefnemer geeft aan dat de te verwachten evenementen een duidelijke binding zullen hebben met de jachthaven, zoals een botenshow. Het is denkbaar dat tijdens evenementen ondersteunende podiumkunst aanwezig is, zoals elektronisch versterkte muziek. In de praktijk zal per evenement sprake zijn van hooguit 2 dagen waarop muziek ten gehore wordt gebracht. De geluidsemmissie als gevolg van het op- en afbouwen van het evenement is verwaarloosbaar te noemen ten opzichte van de reguliere bedrijfsmatige activiteiten, zowel van de inrichting zelfs als van omliggende bedrijvigheid.

Als eindtijd van een evenement met een luidruchtig karakter wordt 20.00 uur aangehouden. In het onderzoek zal in eerste instantie worden uitgegaan van een geluidsniveau van circa 93 dB(A) met dancemuziekspectrum op het gehele bedrijfsterrein. Daarmee wordt aangesloten bij het



GGD-advies. Vervolgens zal een bovengrens worden gezocht waarbij nog aan de grenswaarde kan worden voldaan.

Het publiek voor evenementen op Schippersdock zal veelal afkomstig zijn van buiten Wessem. Vanaf de A2 zijn twee hoofdroutes aanwezig richting de inrichting. Uit noordelijke richting zal het verkeer vanaf afrit 41 via Thorn over de Thornerweg rijden. Uit zuidelijke richting komt het verkeer via afrit 42 via de Panheelderweg, Lange Beemdens en Paardenbeemd. Beide stromen gaan vervolgens via de Verbindingsweg en Waage Naak. Op het eigen terrein zijn 86 parkeerplaatsen aanwezig. Tijdens een evenement zullen die echter niet beschikbaar zijn. Het parkeerterrein aan de Maasdijk biedt ruimte aan 76 voertuigen. Langs de openbare weg is binnen 250 meter afstand tot de inrichting ruimte voor circa 80 voertuigen. Daarbuiten zullen nog eens circa 90 voertuigen een parkeerplaats moeten zoeken of naar een daarvoor aangewezen terrein worden geleid. In totaal worden per evenement 250 voertuigen verwacht. Hiervan zal 75% komen en gaan in de dagperiode, de overige 25% komt en gaat in de avondperiode. Het aantal aanwezige bezoekers en het bijbehorende stemgeluid is niet relevant voor de bepaling van de geluidsbelasting.

3.4.2.4 Overdrachtsmodel

De in de vorige paragraaf omschreven uitgangspunten zijn vertaald naar een akoestisch overdrachtsmodel.

De berekeningen zijn uitgevoerd conform methode II.8 van de “Handleiding meten en rekenen Industrielawaai” (VROM, 1999) met behulp van het softwarepakket Geomilieu (versie 4.41). In het model is de inrichting en de directe omgeving opgebouwd door middel van gebouwen, bodemgebieden, geluidsbronnen en toetspunten.

De meest nabijgelegen geluidgevoelige bestemming is de woning boven het tankstation aan de Maasdijk 1a op circa 85 meter afstand ten oosten van Schippersdock. Verder oostelijk zijn woningen

op 190 meter afstand en meer rond de kerk. Op 250 meter in noordelijke richting is nog een woonbestemming aanwezig aan de Waage Naak 8.

De gehanteerde bronvermogens zijn gebaseerd op beschikbare kentallen. Voor de emissie van muziekgeluid is uitgegaan van een fictieve doos met een binnenniveau van 93 dB(A) en open zijden.

3.4.2.5 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Bij toetsing van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau aan de grenswaarden uit de VNG-publicatie moet in geval van elektronisch versterkte muziek een toeslag van 10 dB worden toegepast. Voor muziekgeluid mag geen bedrijfsduurcorrectie worden toegepast. Dit leidt tot een geluidsbelasting van 76 dB(A) in zowel de dag- als de avondperiode ter plaatse van de ligplaatsen aan de Waage Naak, aan de overzijde van de haven. De grenswaarden uit de VNG-publicatie worden overschreden.



Bij toetsing aan de Nadere regels voor A-evenementen hoeft geen toeslag voor muziekgeluid te worden toegepast. Dit leidt tot een hoogste geluidsbelasting van 66 dB(A) in zowel de dag- als avondperiode ter plaatse van de eerder genoemde ligplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde volgens de Nadere regels.

Uit de resultaten wordt geconcludeerd dat bij een gemiddeld geluidsniveau van 97 dB(A) eveneens kan worden voldaan aan de grenswaarde volgens de Nadere regels. De organisatie wordt dan echter gevraagd de bezoekers te informeren over mogelijke gehoorschade en waar mogelijk maatregelen te treffen.

3.4.2.6 Indirecte hinder

Op wegen tussen de Thornerweg en de inrichting zullen de meeste auto's passeren. De woning Waage Naak 8 ondervindt de hoogste geluidsbelasting à 43 dB(A) in zowel de dag- als de avondperiode.

Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde uit de VNG-publicatie. Hoewel er qua geluidsbelasting nog enige marge is, geldt dat niet voor de parkeercapaciteit. Daarom wordt bij een te verwachten aantal van meer dan 250 voertuigen geadviseerd gebruik te maken van verkeersregelaars.

3.4.2.7 Ruimtelijke afweging

Tijdens een evenement waarbij elektronisch versterkte muziek ten gehore wordt gebracht, worden de grenswaarden uit de VNG-publicatie overschreden. De publicatie wordt echter niet geschikt geacht als afwegingskader voor een incidentele activiteit. Daarom wordt aansluiting gezocht bij de gemeentelijke Nadere regels voor A-evenementen. Aan deze grenswaarden kan wel worden voldaan. Het aantal dagen met een hoge geluidsproductie vanwege evenementen blijft beperkt tot ten hoogste 8 per jaar. Omdat dit aantal minder is dan 12x per jaar, wordt geoordeeld dat sprake is van een incidentele situatie die ruimtelijk inpasbaar is.

3.4.2.8 Conclusie

Op het terrein van Schippersdock worden per jaar ten hoogste 4 A-evenementen gehouden. De geluidsbelasting afkomstig van deze evenementen is hoger dan de grenswaarden uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009), maar voldoet aan de in de Nadere regels voor A-evenementen gestelde grenswaarden. Het aantal dagen per jaar met een verhoogde geluidsbelasting als gevolg van elektronisch versterkte muziek is minder dan 12. Er is tijdens deze evenementen sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende woningen. Ook op jaarbasis is de impact van de evenementen acceptabel.



Voor het houden van B- en C-evenementen moet bij bevoegd gezag een vergunning worden aangevraagd.

3.5 Water

3.5.1 Wettelijk kader

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening moet voor alle ruimtelijke plannen een “watertoets” worden uitgevoerd. Dit is bepaald in artikel 3.1.6, eerste lid onder b., van het Besluit ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces dat als doel heeft om waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing te nemen. Dit proces is verplicht bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De werkzaamheid ervan is afhankelijk van een proactieve opstelling van initiatiefnemers en waterbeheerders in de initiatiefase van een ruimtelijk plan. Voorafgaand aan de besluitvorming dient gemotiveerd te worden aangegeven op welke manier rekening is gehouden met het advies van de waterbeheerder. De initiatiefnemer verantwoordt zodoende de ruimtelijke keuzes ten aanzien van het aspect water.

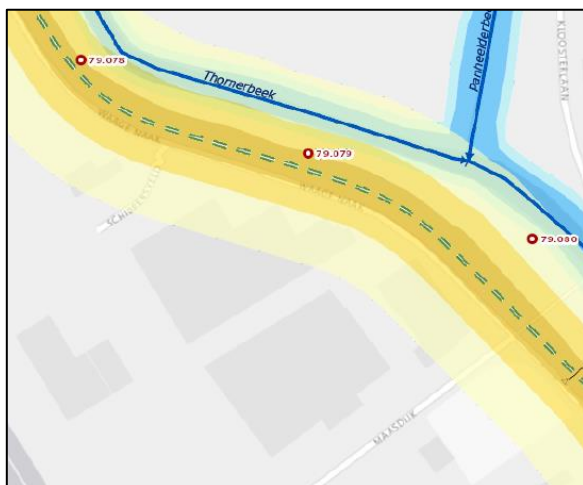
3.5.2 Verkennend onderzoek

3.5.2.1 Watertoets

Omdat in dit bestemmingsplan geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die het waterbeheer beïnvloeden, hoeft er geen ruimtelijke afweging ten opzichte van de waterhuishoudkundige doelstellingen plaats te vinden.

Onder de Waage Naak is een primaire waterkering gelegen. De beschermingszone van deze waterkering is voor een deel gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. De zone is voorzien van de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering.

De exacte ligging van de waterkering (en de bijbehorende beschermingszones) is weergegeven in de onderstaande afbeelding.



Figuur 12 – Ligging primaire waterkering

In de volgende paragraaf wordt wel ingegaan op grondwaterbescherming waarmee in de regels van dit bestemmingsplan rekening moet worden gehouden.

3.5.2.2 Afvalwater

De riolering in de Waage Naak en Maasdijk is aangelegd in 1974 en betreft een deels gescheiden stelsel. Het afvalwater van de gehele ontwikkeling dient te worden afgevoerd naar de aanwezige dwa-leiding ter hoogte van de inrit aan Schippersveld.

Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- het afvalwater uit de bedrijfsruimtes, winkelruimte en horeca- gelegenheid dient afzonderlijk te worden ingezameld en afgevoerd naar een te maken ontvangstput;
- op basis van het Activiteitenbesluit milieubeheer kunnen aanvullende eisen worden gesteld aan de afvoer, zoals het plaatsen van een vetvangput, olie afscheider en/of zandvang;
- wanneer een innamepunt wordt aangelegd voor het lozen van afvalwater vanaf boten, stelt de gemeente afhankelijk van de aard en omvang van het te lozen afvalwater aanvullende eisen aan de kwaliteit en kwantiteit van het afvalwater dat via de ontvangstput mag worden afgevoerd naar het gemeentelijk stelsel;
- de ontvangstput dient tevens als overnamepunt van particuliere riolering naar de gemeentelijke riolering en moet worden voorzien van een controlevoorziening (monstername-putje);
- de gemeente zorgt voor aansluiting vanaf controleput naar haar DWA-stelsel (bij overeenkomst wordt geregeld dat de kosten daarvan voor aanvrager zijn);
- de ontvangstput inrichten als toegankelijke controleput conform de richtlijnen van de gemeente Maasgouw;



- afhankelijk van de verwachte aard en omvang van het afvalwater kunnen er aanvullende eisen gesteld worden aan de afvoer (zoals maximale afvoer per uur, etc.).

De ontwerper/bouwer dient een uitgewerkt rioleringsplan als bijlage bij de omgevingsvergunningaanvraag in te dienen.

Geadviseerd wordt om tijdens de ontwerpfase van de omgevingsvergunning met medewerker Rioolbeheer Maasgouw overleg te voeren over de uitwerking van het rioleringsplan.

Wanneer bijzondere afvalwaterstromen worden aangeboden (afvalwater van boten, water vanuit een "wasstraat" of werkplaats etc.), is vooraf overleg met de medewerker rioolbeheer van de gemeente Maasgouw verplicht.

3.5.2.3 Regenwater

Voor het regenwater van terreinen en gebouwen geldt dat dit tot een regenbui van 30mm/m² geborgen moet worden op eigen terrein. Het opgevangen regenwater moet geïnfiltreerd dan wel hergebruikt worden.

Als de ondergrond het niet op een doelmatige wijze toe laat om regenwater te infiltreren, dan kan er in overleg met de oppervlaktewaterbeheerder eventueel gekozen worden voor een regenwaterlozing op het oppervlaktewater.

Dit laatste dient in overleg met de gemeente en Rijkswaterstaat, als oppervlaktewaterbeheerder, plaats te vinden.

Buien met een omvang groter dan 30mm dienen via een overstortvoorziening vanuit de bergingsvoorziening te worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Wanneer op het terrein vervuiling van regenwater plaatsvindt door de daar aanwezige activiteiten (wassen, reparatie etc.) moeten er aanvullende voorzieningen aangebracht worden om vervuiling van bodem en oppervlakte water te voorkomen.

Afvoeren van hemelwater via het gemeentelijk stelsel is niet toegestaan.

3.6 Grondwaterbescherming

3.6.1 Wettelijk kader

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 (OvL2014) zijn voor het provinciaal grondgebied milieubeschermingsgebieden aangewezen waaronder die voor de bescherming van grondwater en de waterwinning (zie paragraaf 2..2.4 van deze toelichting).



3.6.2 Verkennend onderzoek

Volgens de OvL2014 ligt het plandeelgebied binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk III. De in deze zone aanwezige afschermende (klei)lagen bieden geologische bescherming van de diepe grondwatervoorraden. Boringen dieper dan 80 meter beneden maaiveld (o.a. ten behoeve van het slaan van waterputten) zijn binnen deze zone, ter bescherming van de strategische grondwatervoorraad, in principe alleen toegestaan tot aan het Bovenste Brunssumklei en met een ontheffing op grond van de Omgevingsverordening. In bepaalde gevallen kan met een melding worden volstaan.

Op de verbeelding en in de regels van dit bestemmingsplan is ter bescherming van de boringsvrije zone de gebiedsaanduiding “milieuzone – roerdalslenk 3” opgenomen.

3.7 Luchtkwaliteit

3.7.1 Wettelijk kader

Sinds 15 november 2007 zijn de huidige luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer van kracht. Deze eisen zien op de kwaliteit van de lucht die wij inademen en daarmee op het voorkomen van verslechtering van die lucht als gevolg van diverse luchtverontreinigende stoffen zoals fijn stof en stikstofdioxide (NO₂). Met deze wet moet rekening worden gehouden met het ontwikkelen en realiseren van ruimtelijke plannen. Het principe daarbij is dat de lucht niet boven een bepaalde grenswaarde mag verslechteren ten gevolge van die plannen, tenzij die verslechtering elders in de nabijheid – of in het plangebied – wordt gecompenseerd (de projectsaldering).

De wet kent een minimumdrempel voor gevallen die niet in betekende mate bijdragen aan concentratie in de buitenlucht van bijvoorbeeld fijn stof. In de daartoe opgestelde Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) wordt een aantal soorten projecten genoemd die nauwelijks van invloed zijn op de luchtkwaliteit.

Volgens artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moet in een bestemmingsplan dat geen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, eveneens gemotiveerd worden dat met dat bestemmingsplan de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht zijn genomen.

3.7.2 Verkennend onderzoek

In artikel 5.16, lid 1, van de Wet milieubeheer is geregeld, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van



de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een project draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 (Luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer. De regels in dat hoofdstuk bevatten grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit is bijvoorbeeld het geval indien een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde.

De verkeersgeneratie is bepaald op basis van de uitgangspunten van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen (naar 99). De CROW-normen uit publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” zijn leidend voor de berekening. De kencijfers zijn gekenmerkt als: aantal motorvoertuigbewegingen per jaargemiddelde weekdagemaal. De verkeersgeneratie bestaat uit het aantal extra verkeersbewegingen die door de uitbreiding ten opzichte van het originele plan worden gegenereerd.

Volgens de berekeningen van CROW wordt een toename van de verkeersgeneratie verwacht van 26,6 verkeersbewegingen per 100 ligplaatsen. Voor de uitbreiding is er dan sprake van een toename van 27 (22,6) verkeersbewegingen. Daarnaast is er plaats voor 99 extra vaartuigen die iedere dag gemiddeld 2 verkeersbewegingen kunnen veroorzaken. Dit leidt tot een totaal aantal vaartuigbewegingen van 198. In de praktijk zal het aantal voertuigbewegingen lager zal zijn aangezien de aanlegsteigers niet het gehele jaar volledig bezet zullen zijn en boten ook niet iedere dag zullen verplaatsen.

De theoretische (worst-case) toename van 27 verkeersbewegingen leidt tot een toename van de hoeveelheid stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM₂₅). Door middel van de NIBM-tool kan worden berekend of deze toename al dan niet in betekende mate van invloed is op de luchtkwaliteit.



Uit de berekening blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen “niet in betekende mate” van invloed is op de luchtkwaliteit. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit als gevolg van de realisatie van het project Schippersdock is daarom niet noodzakelijk.

Het bestemmingsplan maakt, ook met het afwijken van de planregels en het stellen van nadere eisen, geen activiteiten mogelijk die de luchtkwaliteit zouden kunnen verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Een verkennend onderzoek naar de luchtkwaliteit kan achterwege blijven.

De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoering van het woningbouwplan, zoals is vastgelegd in artikel 5.16, lid 1, onder c., van de Wet milieubeheer.

3.8 Geluidskwaliteit

3.8.1 Wettelijk kader

Met de Wet geluidhinder wordt, vanuit een goed milieubeheer, een aantal specifieke geluidsgevoelige bestemmingen beschermd zoals woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen. De geluidszonering die door deze wet wordt voorgeschreven, ligt rondom bedrijventerreinen, langs wegen voor wegverkeer, langs spoor-, tram- en metrowegen en rondom of langs andere geluidsoverlast veroorzakende objecten. Aan de geluidsbelasting op de (gevels van de) geluidsgevoelige objecten worden grenzen gesteld ter wille van het woon- en leefklimaat.

In het algemeen is een geluidsbelasting op de gevel van een bestaande woning tot een maximum van 55 dB(A) toegestaan. Op andere geluidsgevoelige objecten kan die norm anders zijn. De wet kent de aanname dat het gebruik van een autoweg, waarvoor als verkeersmaatregel een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, geen ongeoorloofde geluidsbelasting teweegbrengt.

In een bestemmingsplan dat voorziet in ruimtelijke ontwikkeling, moet verantwoord zijn dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is op grond van toelaatbare geluidhinder ten opzichte van geluidsgevoelige objecten.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met de zogeheten geluidszonering.

3.8.2 Verkennend onderzoek

Ten westen van de locatie, op ongeveer 300 meter van de perceelsgrens met de vaste wal en op ongeveer 150 meter van de aangegeven grens op het water, is er een ligplaats voor woonschepen



(Waage Naak 20 t/m 31) gelegen. Ten noordoosten, op ongeveer 200 meter van de perceelsgrens, zijn woningen gelegen.

Met de functiewijziging wijzigt de geluidskwaliteit van het plangebied ten opzichte van de omliggende gronden. Omdat met dit bestemmingsplan voldaan wordt aan de milieuzonering (zie paragraaf 3.3 van deze toelichting) behoeft echter geen akoestisch onderzoek plaats te vinden.

De geluidskwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ruimtelijke ordening die met dit bestemmingsplan is geboden.

3.9 Bodemkwaliteit

3.9.1 Wettelijk kader

De Wet bodembescherming ziet, vanuit een goed milieubeheer, op de bodembescherming en bodemsanering. Met deze wet moet rekening worden gehouden met het ontwikkelen en realiseren van ruimtelijke plannen. In een bestemmingsplan dat voorziet in ruimtelijke ontwikkeling, moet verantwoord zijn dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is op grond van de bodemkwaliteit voor die ruimtelijke ontwikkeling.

3.9.2 Verkennend onderzoek

Het bestemmingsplan maakt, ook met het afwijken van de planregels en het stellen van nadere eisen, geen ruimtelijke ingrepen in de bodem noodzakelijk. Slechts de bestemming ondergaat een transitie. Een verkennend onderzoek naar de bodemkwaliteit kan achterwege blijven.

De bodemkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ruimtelijke ordening die met dit bestemmingsplan is geboden.

3.10 Externe veiligheid

3.10.1 Wettelijk kader

Externe veiligheid is een begrip in het milieurecht en gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer over de weg, water en spoor en door buisleidingen van gevaarlijke stoffen. Als gevaarlijke stoffen kunnen worden genoemd vuurwerk, LPG en



munitie. Het beleid en de wetgeving zijn erop gericht om maatregelen te treffen om de risico's van deze risicovolle activiteiten te reguleren.

Voor dit bestemmingsplan is toetsing aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid buisleidingen en het Besluit externe veiligheid transportroutes van belang.

Door de gemeente Maasgouw is geen routing vastgesteld. Het routeren is alleen noodzakelijk als de basisregels uit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen niet leiden tot voldoende bescherming.

Om de externe veiligheidsaspecten binnen de plangebieden in kaart te brengen, is een verkennend bureauonderzoek verricht.

3.10.2 Verkennend onderzoek

3.10.2.1 Externe veiligheid inrichtingen

Ten oosten van het plangebied ligt een LPG-tankstation met ondergrondse tank en vulpunt. Het invloedgebied van het station bedraagt 150 meter vanuit het vulpunt en de ondergrondse tank. De afstand tot het LPG-tankstation bedraagt circa 100 meter. Volgens vergunning bedraagt de doorzet 990 m³ per jaar.

De plaatsgebonden risicocontour valt niet over het plangebied. De groepsrisicocontour wel, waardoor een risicoberekening moet plaatsvinden en waardoor het berekende groepsrisico moet zijn verantwoord.

Op 15 mei 2017 is door het bureau Econsultancy het groepsrisico van het LPG-vulpunt berekend. Dit rapport is op 30 juni 2017 aangevuld. Dit onderzoek heeft het volgende resultaat opgeleverd.

Het berekend groepsrisico is zowel in de huidige als toekomstige situatie lager dan de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie, uitgaande van een tankwagen zonder hitte-werende coating, bedraagt het maximaal aantal slachtoffers 27, zijnde een toename van 4 ten opzichte van de bestaande situatie.

Het treffen van maatregelen aan de bron heeft slechts beperkt effect op het groepsrisico in het plangebied. Omdat wat betreft de bron sprake is van een bestaande situatie, moet worden verondersteld dat de voorzieningen ter bestrijding van calamiteiten op orde zijn. Voor de inrichting van het plangebied worden aanbevelingen gedaan om het risico op slachtoffers te verkleinen. In overleg met de eigenaar/gebruiker van het noordelijk gelegen aansluitend perceel moet een alternatieve vluchtroute worden vastgelegd. Het bestemmingsplan is aan de Veiligheidsregio Limburg-Noord ter beoordeling voorgelegd.



De volledige onderzoekresultaten zijn opgenomen in Bijlage 5 van deze toelichting. Eveneens is in die bijlage de verantwoording van het berekende groepsrisico opgenomen.

3.10.2.2 Externe veiligheid buisleidingen

In of nabij het plangebied liggen geen buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen kunnen worden getransporteerd zodat in dit bestemmingsplan niet hoeft te worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

3.10.2.3 Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Op ongeveer 1 kilometer afstand van het plangebied ligt de autosnelweg A2. Op grond van genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Basisnet weg zijn deze wegen aangewezen als wegverkeersverbindingen waarop vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden (basisnetroute). Vanwege de ligging op ruime afstand van het plangebied hoeft in dit bestemmingsplan niet te worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid transportroutes.

3.10.2.4 Transport gevaarlijke stoffen over het water

Op ongeveer 800 meter afstand van het plangebied ligt het Julianakanaal. Op grond van genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Basisnet water is het Julianakanaal aangewezen als waterweg waarop vervoer van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden (basisnetroute). Vanwege de ligging op ruime afstand van het plangebied hoeft in dit bestemmingsplan niet te worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid transportroutes.

3.10.2.5 Advies Veiligheidsregio Noord-Limburg

Op 7 juni 2018 heeft de Veiligheidsregio Noord-Limburg een advies uitgebracht omtrent de realisatie van het project Schippersdock.

De veiligheidsregio ziet geen belemmeringen voor de realisatie van het project. Wel dienen er bij de definitieve inrichting van de locatie een aantal aanvullende maatregelen genomen te worden, namelijk:

1. de gebouwen met de meeste aanwezigen dienen zo ver mogelijk aan de westzijde van het plangebied gerealiseerd te worden;
2. alle in- en uitgangen van de gebouwen moeten van het nabij gelegen LPG-vulpunt afgericht worden;
3. de oostgevel van de gebouwen moet uitgevoerd worden met een zo klein mogelijk glasoppervlak;
4. er dient scherfwerende beglazing (klasse P2A conform EN356) geplaatst te worden in een kitsponning;



5. bij nieuwbouw van gebouwen dient rekening te worden gehouden met het realiseren van een centraal af te schakelen ventilatievoorziening, welke zich op een makkelijk te bereiken plaats bevindt;
6. in verband met de ontluchting van personen is geadviseerd het gebied te voorzien van een extra ontsluiting via het perceel van het naastgelegen bedrijf (een ontsluiting van het LPG-vulpunt af).

3.11 EM-velden hoogspanningsleidingen

3.11.1 Wettelijk kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de gemeente op grond van artikel 3.1.6, eerste lid onder d., van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht onderzoek te verrichten, zoals naar de aanwezigheid van elektromagnetische (EM) velden die schadelijk kunnen zijn voor langdurig verblijf van de mens binnen die velden. De toenmalig minister van VROM heeft op 3 oktober 2005 de gemeenten bij circulaire geadviseerd over de besluitvorming over bestemmingsplannen in de buurt van hoogspanningsleidingen en van tracés van zulke leidingen in de buurt van woningen. De minister heeft op 4 november 2008 dit advies in een circulaire verduidelijkt.

De Rijksoverheid adviseert gemeenten om zo weinig mogelijk nieuwe situaties te creëren waarbij kinderen langdurig in de nabijheid van hoogspanningslijnen verblijven. Degelijke situaties worden aangemerkt als gevoelige bestemmingen. Het betreft woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen. De term “in de nabijheid van” wordt ingevuld aan de hand van de sterkte van de magnetische velden rond de hoogspanningslijnen.

De Netkaart van het RIVM geeft duidelijkheid over de zonebreedtes (indicatieve zone) per leiding. Voor de aanwezige verbindingen is dat 110 meter aan weerszijde (de zogenaamde Tesla-zone).

3.11.2 Verkennend onderzoek

In of nabij het plangebied liggen geen hoogspanningsverbindingen die invloed op de ruimtelijke ordening kunnen hebben.

3.12 Archeologie

3.12.1 Wettelijk kader



Volgens het Verdrag van Valletta van 1992 moeten de archeologische waarden in de grond zoveel mogelijk op de locatie zelf worden bewaard. Verder is in het verdrag overeengekomen dat in een zo vroeg mogelijk stadium van ruimtelijke ordening al rekening wordt gehouden met die waarden.

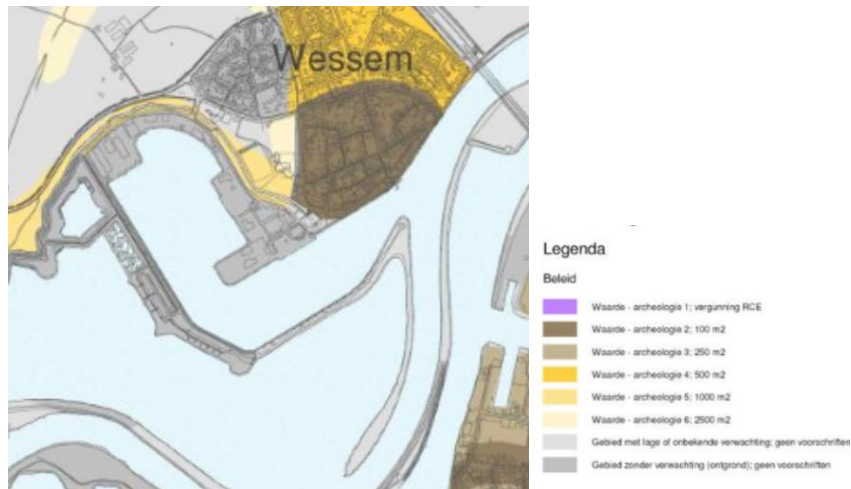
Het verdrag is met de Wet archeologische monumentenzorg in de Nederlandse wetgeving van kracht geworden en het daarin bepaalde vormt nu een onderdeel van de Monumentenwet 1988. Volgens artikel 38a van die wet moet bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden en verwachtingen. In het bestemmingsplan moet worden aangegeven welke gevolgen worden verbonden aan de aanwezigheid van archeologische waarden of verwachtingen.

Voor de, onder andere, archeologische werkzaamheden is sinds 1 juli 2016 de Erfgoedwet van kracht. De hiervoor vermelde bepalingen van de Monumentenwet 1988 blijven echter volgens het overgangsrecht van de Erfgoedwet van kracht tot de dag waarop de Omgevingswet in werking treedt.

De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van omgevingsvergunningen voor bouw- en aanlegactiviteiten in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Deze planregels kunnen betrekking hebben op archeologisch vooronderzoek dat de aanvrager van de vergunning moet laten uitvoeren. Aan de vergunning zelf kunnen voorwaarden worden verbonden, met als uiterste de verplichting tot planaanpassing of het laten verrichten van een opgraving.

3.12.2 Verkennend onderzoek

De Archeologische waardenkaart van de gemeente geeft de archeologische verwachting weer voor de binnen de gemeente gelegen gronden. Het plangebied is gelegen in een gebied, dat op de archeologische waardenkaart staat aangeduid als verstoord/ontgraven. Hier gelden geen archeologische restricties.



Figuur 13 – Archeologische waardenkaart gemeente Maasgouw: indicatieve ligging plangebied rood omcirkeld

Een archeologisch onderzoek is hier, ongeacht de mate van bodemverstoring, niet aan de orde. Wel geldt hier onverkort, dat mocht er gestuit worden op archeologische resten of sporen, dan dient hiervan melding te worden gedaan aan het Rijk, de provincie of de gemeente.



HOOFDSTUK IV FUNCTIES EN BESTEMMINGSREGELING

Functies en bestemmingsregeling

4.1 Inventarisatie van bestaande functies

4.1.1 Bedrijventerrein

Op het bedrijventerrein dat het plangebied omvat was het bedrijf Stukstette Staalconstructiebedrijf B.V. gevestigd. Dit bedrijf was sterk gericht op de toelevering aan de zand- en grindwinningindustrie. De eigenares van dat bedrijf, Stukstette Beheer B.V., is de initiatiefneemster van het project Schippersdock.

Binnen de kaders van het bestemmingsplan Land van Thorn is inmiddels een tweetal omgevingsvergunningen voor het gebied verleend.

Op 21 augustus 2017 is een omgevingsvergunning (kenmerk Z/17/1154406) verleend voor het bouwen van een stallingsruimte en het verplaatsen van een bestaand bedrijfsgebouw.

Voor het plaatsen van een damwand, het realiseren van een botenlift en het bouwen van aanlegsteigers met 99 ligplaatsen ten behoeve van het onderhoud aan schepen, is op 5 september 2017 een omgevingsvergunning verleend (kenmerk Z/17/1159604). Het gebruik van een deel van de ligplaatsen als jachthaven wordt pas met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Evenementen zijn ook rechtstreeks toegelaten, evenwel onder voorwaarden.

4.1.2 Omliggende bedrijven

Naast het plangebied zijn zowel nautische als niet-nautische bedrijven aanwezig. Met deze bedrijven hoeft in dit bestemmingsplan niet specifiek rekening worden gehouden omdat dit bestemmingsplan niet de realisatie van een woonwijk of gemengd gebied betreft.



Figuur 14 – Functies in haven van Wessem

In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn voorschriften opgenomen die bescherming bieden tegen hinder van inrichtingen die onder het Besluit vallen. Deze bescherming wordt geboden aan gevoelige objecten (gevoelige gebouwen en gevoelige terreinen), voor zover deze niet bij de betreffende inrichting behoren.

Bij gevoelige gebouwen gaat het op basis van artikel 1.1 om woningen en andere gevoelige gebouwen. Daaronder worden volgens artikel 1.2 van het Besluit geluidshinder onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven verstaan. In of in de directe omgeving van het plangebied komen deze niet voor.

Gevoelige terreinen zijn op basis van artikel 1.2 van het Besluit geluidshinder woonwagendstandplaatsen en bestemde ligplaatsen voor woonschepen. Ook deze zijn in of in de directe omgeving van het plangebied niet aanwezig.

Aangezien de jachthaven ook niet bestemd is voor bewoning, maar vergelijkbaar met een vakantiewoning (waar nachtverblijf wel mogelijk is), is de jachthaven geen gevoelig object in het kader van de Wet milieubeheer. Incidenteel nachtverblijf is dus mogelijk.

De nieuwe activiteiten van de jachthaven hebben geen invloed op de gebruiksmogelijkheden van de omliggende bedrijven en de gebruiksmogelijkheden van de omliggende bedrijven hebben geen invloed op de gebruiksmogelijkheden van de jachthaven. Aangezien de werkstroken van de omliggende bedrijven onderdeel uitmaken van de “inrichting” geldt dezelfde conclusie ook voor de onderlinge verhoudingen in de werkstroken.



De werkstroken van het bedrijf Filcom zijn gelegen aan de andere zijde van het perceel. Daardoor zal de jachthaven in de praktijk (vaarbewegingen) ook geen invloed hebben op het gebruik van de werkstrook van Filcom.

De werkstrook van “Van den Biggelaar” grenst direct aan de jachthaven van Schippersdock.

De werkstroken zijn in eigendom van de gemeente Maasgouw, maar worden verpacht aan de aanpalende bedrijven. Er worden, bij de invulling van de werkstrook van de jachthaven, nadere afspraken gemaakt zodat beide bedrijven elkaar in de werkstrook niet in de weg gaan zitten.

Dit zullen praktische werkafspraken zijn, aangezien ze elkaar milieutechnisch niet belemmeren.

4.1.3 Water

Een deel van het plangebied wordt gevormd door de Prins Mauritshaven voor zover deze haven zal worden benut voor het project Schippersdock. Een ander, klein deel van die haven zal worden benut voor een nieuwe werkstrook. Deze werkstrook wordt opgenomen ten behoeve van de bedrijfsactiviteiten van het nabijgelegen bedrijf Filcom/Sibelco.

4.1.4 Verkeersontsluiting en bereikbaarheid

Het plangebied wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Waage Naak. Die weg behoort niet tot het plangebied.

Het langzaam verkeer wordt via dezelfde weg ontsloten.

Het plangebied is middels het openbaar vervoer bereikbaar met de buslijnen 73 (Weert-Roermond) en 76 (Maasbracht-Grathem-Weert). De afstand vanaf het plangebied naar deze buslijn bedraagt ongeveer 700 meter.

4.1.5 Parkeren

Het parkeren ten behoeve van project Schippersdock zal op eigen terrein plaatsvinden.

Bij evenementen zal het parkeren tevens plaatsvinden op de nabij gelegen (circa 100 meter) parkeerplaats aan de Waage Naak en de omliggende wegen.

4.1.6 Overige functies

Het woongebied van de kern Wessem ligt ongeveer 150 meter van het plangebied.



De autosnelweg A2 en het Julianakanaal liggen ongeveer 1 km respectievelijk 800 meter van het plangebied.

4.2 Inventarisatie van waarden in het plangebied

4.2.1 Archeologische waarden

In het plangebied liggen geen gronden met een verwachtingswaarde voor archeologische vondsten in de bodem (zie paragraaf 3.12 van deze toelichting).

4.2.2 Grondwaterbescherming

Het plangebied ligt geheel in de boringsvrije zone Roerdalslenk III (zie paragraaf 3.6 van deze toelichting).

4.3 Bestemmingsregeling algemeen

4.3.1 Ondergronds bouwen

Ondergronds bouwen wordt rechtstreeks toegestaan binnen het bouwvlak tot een diepte van 3 meter onder peil. Hiermee wordt inwoners de mogelijkheid geboden om bijvoorbeeld kelders en zwembaden aan te leggen. Bouwen tot een diepte van maximaal 6,60 meter is mogelijk via een afwijkingsbevoegdheid. De voorwaarden daarbij zijn, dat de waterhuishoudkundige situatie niet wordt verstoord en dat geen afbreuk wordt gedaan aan archeologische waarden.

4.3.2 Antennebeleid

De gemeente Maasgouw is niet voornemens een specifieke regeling ten aanzien van antennes op te stellen. Derhalve vallen deze bouwwerken onder de reguliere bouwregels van de diverse bestemmingen en onder de algemene bouwregels. Bovenal is de bouw van antennes mogelijk via een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan.



4.4 Bestemmingen, functieaanduidingen en bouwaanduidingen

Aan de bestaande en toekomstige ruimtelijke functies in het plangebied zijn in dit bestemmingsplan de volgende bestemmingen, aanduidingen en maatvoeringen toegekend.

4.4.1 Bedrijventerrein

Op de gronden waarop het project Schippersdock zal worden gerealiseerd is de bestemming “Bedrijventerrein” (BT) behouden maar de regels daarvan zijn zodanig vorm gegeven dat de ontwikkeling binnen die bestemming kan plaatsvinden. Het maximale bebouwingspercentage van 80 voor de bebouwing van het bouwperceel (bouwvlak) is behouden omdat het nieuwe hoofdbouw in deze norm passend is. Op één locatie wordt een nieuw bouwvlak toegevoegd. Dat bouwvlak mag volledig worden bebouwd.

Volgens deze bestemming is toegestaan het exploiteren van een jachthaven met boothuizen, een bootlift, de uitoefening van aan watersport gerelateerde detailhandel, de verkoop en het verhuren van pleziervaartuigen (inclusief de makelaardij daarin), het houden van aan watersport gerelateerde cursussen en trainingen en volumineuze detailhandel.

Voor het houden van evenementen op het terrein zijn in de specifieke gebruiksregels extra aanvullende eisen opgenomen. Deze hebben met name betrekking op het aantal evenementen, de tijdsduur (en eindtijd) van evenementen en het maximale aantal dB wat het evenement mag produceren.

Naast het uitoefenen van deze activiteiten is de aanwezigheid van een ondergeschikt kantoor, een ondergeschikte horeca-activiteit, tuinen, erven, terreinen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, (ondergrondse) waterhuishoudkundige voorzieningen, waterlopen en waterpartijen toegestaan.

Buiten de bovenstaande nautische bedrijfsactiviteiten blijven de andere bedrijfsactiviteiten, die mogelijk waren binnen het voorheen geldende bestemmingsplan “Land van Thorn”, ook nog steeds mogelijk.

4.4.2 Water – Riviergebonden

De gronden waarop het water van de Prins Mauritshaven is gelegen hebben in dit bestemmingsplan de bestemming “Water” met specificatie “Riviergebonden” (WA-B) gekregen.



Daarnaast zijn op deze gronden ten behoeve van het project Schippersdock de functieaanduidingen jachthaven en boothuis neergelegd.

Ten behoeve van de realisering van een nieuwe werkstrook voor het naastliggende bedrijf is de functieaanduiding voor de werkstrook neergelegd.

4.5 Dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen

De gebiedsgerichte waarden in het plangebied, als bedoeld in artikel 3.1.6, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening, hebben in de planregels de volgende dubbelbestemmingen of gebiedsaanduidingen gekregen.

4.5.1 Bescherming van waterstaatswerk

De gronden waarop het waterstaatswerk is gelegen zijn in het bestemmingsplan bestemd als dubbelbestemming “Waterstaat” met specificatie “Waterbergend rivierbed” (WS-WBR), voor zover gelegen aan het terrein waarop de bouwwerken van project Schippersdock worden gerealiseerd. Aan deze dubbelbestemming is een aanlegstelsel verbonden.

Op de gronden waarop de nieuwe werkstrook zal worden gerealiseerd is de dubbelbestemming “Waterstaat” met specificatie “Stroomvoerend rivierbed” (WS-SVR) gelegd.

De beschermingszones van de nabijgelegen primaire waterkering, welke voor een deel binnen het plangebied zijn gelegen, zijn voorzien van de dubbelbestemming “Waterstaat” met specificatie “Waterkering” (WS-WK).

4.5.2 Bescherming van grondwaterwinning

Het hele plangebied ligt in een freatisch grondwaterbeschermingsgebied. De boringsvrije zone “Roerdalslenk III” in dat gebied is in het bestemmingsplan aangeduid met de gebiedsaanduiding “milieuzone – roerdalslenk 3”. De voor deze gebiedsaanduidingen gestelde regels zijn identiek aan die welke voor deze gebieden zijn gesteld in artikel 4.4.1 van de Omgevingsverordening Limburg 2014.

4.6 Juridische verantwoording

4.6.1 Wettelijk voorgeschreven standaardisering

De planregels en de planverbeelding van dit bestemmingsplan zijn opgesteld overeenkomstig de RO-standaarden 2012, versie 1.3.1, zoals wettelijk voorgeschreven in de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 (Staatscourant 2012, nr. 14821, Staatscourant 2013, nr. 33375 en Staatscourant 2014, nr. 29124).

Daarnaast zijn in de planregels de standaardregels opgenomen als geboden in artikelen 3.2.1, 3.2.2 en 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Voor uitleg van die planregels wordt verwezen naar de toelichting op het Besluit ruimtelijke ordening en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012, in samenhang met de jurisprudentie over die uitleg.

Voorts is voor de gehanteerde begrippen aangesloten bij de voor dit bestemmingplan relevante begrippen uit de Wet basisregistraties adressen en gebouwen, een en ander als mogelijk gemaakt in de RO-standaarden 2012.

4.6.2 Aanvulling RO-standaarden

De planregels en planverbeelding van dit bestemmingsplan zijn toegesneden op de specifieke behoefte aan planregulering voor het gegeven plangebied. In het bestemmingsplan is de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012 aangevuld of is van de SVBP geoorloofd afgeweken ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

In de planregels is gebruik gemaakt van het SVBP-onderdeel "Overige regels". Hierin zijn opgenomen de onderlinge rangorde tussen dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen in het geval dat die op bepaalde gronden samenvallen, de regeling voor parkeren en voor laden en lossen, een bepaling over de geldigheid van de wettelijke regelingen ten tijde van het van kracht worden van het bestemmingsplan en een verwijzing naar de strafbaarheid in de Wet op de economische delicten.



HOOFDSTUK V UITVOERBAARHEID

Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

5.1.1 Grondexploitatie

5.1.1.1 Wettelijk kader

Het exploitatieplan, als publiekrechtelijk instrument op basis van de Wet ruimtelijke ordening, biedt de grondslag voor het publiekrechtelijk kostenverhaal. In artikel 6.12, eerste en tweede lid, van die wet is bepaald, in welke situatie een exploitatieplan gemaakt moet worden. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening worden de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. Een exploitatieplan wordt gelijktijdig vastgesteld met het ruimtelijk plan (in dit geval een bestemmingsplan) of besluit waarop het betrekking heeft.

De regeling van Afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening heeft mede betrekking op de bouwmogelijkheden die in vorige bestemmingsplannen nog niet benut waren. Wanneer voor bestaande, nog onbenutte bouwmogelijkheden nog sprake is van de noodzaak van locatie-eisen of kostenverhaal, kan dat in het nieuwe bestemmingsplan ook worden meegenomen.

5.1.1.2 Exploitatieovereenkomst

Voor de ontwikkeling van het project Schippersdock is op 12 september 2018 een anterieure exploitatieovereenkomst afgesloten tussen de gemeente enerzijds en de ontwikkelaar anderzijds.

Omdat het kostenverhaal is geregeld middels een anterieure exploitatieovereenkomst is er geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan.



5.1.2 Planschade

5.1.2.1 Wettelijk kader

Op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening kan als gevolg van een ruimtelijk besluit, zoals dit bestemmingsplan, planschadevergoeding moeten worden toegekend aan door dat besluit gedupeerden. Burgemeester en wethouders kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een in het tweede lid genoemde oorzaak, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

5.1.2.2 Planschadevergoeding

Op 28 april 2017 is er door de Johan van Oldenbarnevelt Stichting een planschade-risicoanalyse uitgevoerd.

Als gevolg van de bestemmingswijzigingen die in dit bestemmingsplan zijn voorzien treden er voor omliggende bedrijven mogelijk een zeer beperkte vermindering van mogelijkheden op. Deze planschade wordt als licht gekwalificeerd (tot 2%). De mogelijke schade blijft daarmee onder het normaal maatschappelijk risico.

Door het uitvoeren van de bestemmingswijziging wordt er vanuit gegaan dat er geen planschade, welke boven het normaal maatschappelijk risico uitkomt, zal ontstaan als gevolg van de inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan.

5.2 Ecologische uitvoerbaarheid

5.2.1 Wettelijk kader

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden, waarmee de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet zijn vervangen. Op basis van deze nieuwe wet moet het bestemmingsplan een uiteenzetting bevatten over de gevolgen van dat bestemmingsplan voor natuurgebieden (met inbegrip van stikstofdepositie) en voor beschermde dier- en plantsoorten.

Voor dit bestemmingsplan heeft het Bureau Meervelt op 18 maart 2019 een Quicksan op basis van de Wet natuurbescherming verricht. Een samenvatting van de resultaten daarvan zijn



hieronder gegeven. De volledige onderzoekresultaten zijn opgenomen in Bijlage 6 van deze toelichting.

Voor de bepaling van de mate van stikstofdepositie op het nabij gelegen Natura 2000-gebied “Grensmaas” heeft het bureau Econsultancy op 5 april 2019 een AERIUS-berekening verricht. De conclusie daarvan is hieronder gegeven. De volledige resultaten van die berekening zijn opgenomen in Bijlage 7 van deze toelichting.

5.2.2 Natuurgebieden

5.2.2.1 Natura 2000-gebieden

Op ruim 900 meter van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied “Grensmaas”. Over de grens, in België, ligt een deel van het Natura 2000-gebied “Uiterwaarden langs de Limburgse Maas”.

Vanwege de afstand van het Natura 2000-gebied zijn er als gevolg van de activiteiten van Schippersdock geen directe effecten op dit gebied, want er is geen sprake van oppervlakteverlies, versnippering, verzoeting, verzilting, verontreiniging, verdroging of vernatting, mechanische effecten, verandering van stroomsnelheid of dynamiek substraat en er vinden geen veranderingen plaats in populatiedynamiek of soortensamenstelling. Ook door die afstand kunnen effecten door geluid, licht, trilling en optische verstoring als gevolg van die activiteiten op voorhand worden uitgesloten.

Tijdens grootschalige evenementen kan het geluid wel hoorbaar zijn in het meest nabijgelegen deelgebied van Grensmaas, maar een effect met het oog op de instandhoudingsdoelstellingen voor de *bever* en de kwalificerende vissoorten, kan op voorhand uitgesloten worden gezien de afstand.

De ontwikkelingen hebben een verkeer aantrekkende werking, ook leidt de ontwikkeling van een jachthaven tot een toename aan vaarbewegingen op het korte traject vanaf de Maas tot de haven. Eveneens vanwege de afstand tot de Natura 2000-gebieden geldt voor de vaaractiviteiten eveneens dat effecten in het licht van de instandhoudingsdoelen op voorhand kunnen worden uitgesloten, met uitzondering van effecten door uitstoot van NO_x. Uitlaatgassen van auto's en boten kunnen een vermestend en verzurend effect hebben op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden in Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied. Om deze redenen is een AERIUS-berekening uitgevoerd (zie verder paragraaf 5.2.3 hierna).

5.2.2.2 Bijzondere nationale natuurgebieden

In de nabije omgeving van het plangebied ligt een Nationaal Natuur Netwerk en wel in de vorm van een Goudgroene natuurzone op grond van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 en de Omgevingsverordening Limburg 2014.



Het zuidelijke deel van het plangebied ligt wel in de Bronsgroene landschapszone. Hier wordt voorzien in een aanlegsteiger, als uitbreiding van de jachthaven. De kernkwaliteiten in de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf. Aangezien de locatie in de Bronsgroene landschapszone een volledig kunstmatige omgeving betreft en er geen cultuurhistorisch erfgoed aanwezig is, worden genoemde kernkwaliteiten ter plekke niet aangetast door de voorgenomen ontwikkelingen.

5.2.3 Programmatische aanpak stikstofdepositie

Op grond van de Wet natuurbescherming en volgens de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie moet de mate van (eventuele) stikstofdepositie op het natuurgebied ten gevolge van project Schippersdock worden berekend. Hiertoe staat de AERIUS-rekentool ter beschikking.

De AERIUS-berekening heeft erin geresulteerd, dat geen van de berekende emissies boven de drempelwaarde van 0,1 mol/ha/jaar uitkomen. Een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming hoeft dus niet te worden aangevraagd.

De toegepaste emissiebronnen zijn de verkeersbewegingen op het land en op het water, het gasverbruik van de panden op het terrein en het gebruik van mobiele voertuigen op het terrein (botenlift en heftrucks).

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar Bijlage 7 van deze toelichting van het bestemmingsplan.

5.2.4 Beschermde dier- en plantsoorten

In februari 2019 is een oriënterend veldbezoek aan het plangebied gebracht. Tijdens het veldbezoek waren geen beschermde natuurwaarden aanwezig. Het terrein is op een waterrandje na geheel verhard. Geschikt leefgebied voor beschermde soorten ontbreekt; de opstallen zijn zo afgewerkt dat geschikte (invliegopeningen naar) verblijfplaatsen voor broedvogels of vleermuizen ontbreken. Ook de directe (bebouwde) omgeving is ongeschikt als leefgebied voor beschermde soorten (bedrijventerrein). De met vegetatie begroeide waterrand kan dienen als vestigingslocatie voor een van de watervogels. De kans op vestiging is door de activiteiten aan deze oever zeer klein.

In 2016 heeft een vlakdekkende broedvogelkartering plaatsgevonden in dit deel van Limburg. In dat jaar werden in het plangebied zelf geen broedvogels vastgesteld, wel werden drie territoria vastgesteld tussen de twee deelgebieden die het plangebied vormen. Het betrof territoria van de



knobbelzwaan, de fuut en de meerkoet. In de omgeving zijn veel territoria vastgesteld op de smalle landtong langs de weg Waage Naak en op de noordoever van de Maas.

Behalve algemeen voorkomende zoogdieren (*haas, konijn, egel, mol* en *ree*) zijn in de ruime omgeving van het plangebied sporen van de *bever* waargenomen. De dichtstbijzijnde waarnemingen komen uit de Thornerbeek die ten noorden van het industrieterreintje loopt, de meeste sporen zijn waargenomen langs de Maas.

Geconcludeerd kan worden dat het plangebied zelf grotendeels ongeschikt als leefgebied voor beschermde soorten. Vestiging van broedvogels aan de oever en langs de kades is evenwel mogelijk. Alle broedende vogels en in gebruik zijnde nesten zijn strikt beschermd tijdens de broedperiode en zo lang de jongen afhankelijk zijn van het nest. Geadviseerd wordt werkzaamheden op deze locaties buiten het broedseizoen uit te voeren. Een andere mogelijkheid is om voorafgaand aan het broedseizoen te starten met de werkzaamheden en deze te laten doorlopen tot in het broedseizoen. Een indicatie voor het broedseizoen is de periode 15 maart tot en met juli.

Nader onderzoek of een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming (voor soorten) is niet nodig, mits rekening gehouden wordt met aanwezige broedvogels.

5.3 Verkeerskundige uitvoerbaarheid

5.3.1 Beleid

Het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid is hoofdzakelijk weergegeven in het “Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan, verkeersbeleid 2015-2025” (GVVP) dat is vastgesteld op 2 februari 2015. In het GVVP worden de doelstellingen omschreven op het gebied van verkeer en vervoer. De hoofddoelstelling is een bijdrage te leveren aan het bevorderen van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en (verkeers-)leefbaarheid in de gemeente Maasgouw. Specifieke aandacht gaat hierbij uit naar de thema’s verkeersveiligheid, autoverkeer, goederenvervoer, langzaam verkeer, parkeren en openbaar vervoer. Het GVVP is tevens het toetsingskader voor toekomstige reconstructie- en nieuwbouwplannen.

Het plangebied is een verblijfsgebied en bereikbaar via de erftoegangswegen Schippersveld en Maasdijk. Wel dienen de aan- en afvoerroutes van het terrein zo veel mogelijk via de huidige route (Paardenbeemd, Verbindingsweg en Waage Naak) te lopen. Laden en lossen dient te geschieden op eigen terrein.



5.3.2 Parkeren

Parkeren dient te voldoen aan het gemeentelijk beleid "Parkeernormen en parkeerbijdrageregeling gemeente Maasgouw". In eerste instantie dient de aanvrager zorg te dragen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Aangegeven dient te worden hoe voldaan gaat worden aan het gemeentelijk parkeerbeleid en hoeveel parkeerplaatsen waar gemaakt gaan worden.

Volgens de parkeernormering is het terrein gelegen in een niet stedelijk gebied, rest bebouwde kom.

Een deel van de bedrijfsactiviteiten die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt betreffen functies die op basis van het bestemmingsplan Land van Thorn ook al mogelijk waren.

Dit betreffen de bedrijfsfunctie, de ondergeschikte detailhandel en de kantoorfunctie.

De jachthaven en de horeca-activiteiten betreffen nieuwe functies. Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van de onderstaande verdeling:

Functie:	Oppervlakte:	Parkeernorm:	Aantal parkeerplaatsen:
Horeca	150 m ²	8 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo	12 parkeerplaatsen
Jachthaven	99 ligplaatsen	0,8 parkeerplaats per ligplaats	79,2 parkeerplaatsen
Kantoor	500 m ²	3,5 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo	17,5 parkeerplaatsen
Detailhandel	50 m ²	3,5 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo	1,75 parkeerplaatsen
Totaal			98,45 parkeerplaatsen

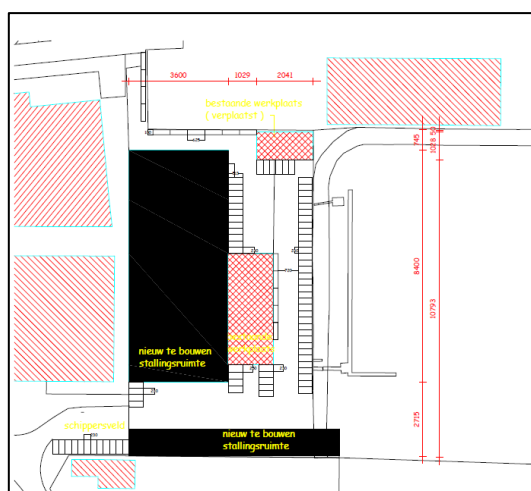
Tabel 3 – Parkeernormen voor het bestemmingsplan

Wanneer minimaal twee functies van dezelfde parkeervoorziening gebruik maken kan een reductie worden toegepast op de som van de parkeervraag. Deze reductie is overeenkomstig

de in de parkeernota aangegeven aanwezigheidspercentages van de verschillende periodes van de dag/week. Het hoogste aantal is dan bepalend voor de hoogte van de parkeervraag.

Voor het project Schippersdock zullen dus 60 nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Deze komen bovenop de 26 parkeerplaatsen die volgens de op 21 augustus 2017 verleende omgevingsvergunning voor het uitbreiden en verplaatsen van een bestaand bedrijfsgebouw (kenmerk Z/17/1159604) gerealiseerd gaan worden.

Stukstette Beheer B.V. heeft een inrichtingsvoorstel gedaan voor het terrein, dat voorziet in de realisatie van in totaal 86 parkeerplaatsen. Hiermee zou het mogelijk zijn om het parkeren geheel op eigen terrein af te wikkelen.



Figuur 15 – Inrichtingsplan parkeerplaatsen op het terrein van Schippersdock

De aanleg van de nieuwe parkeervoorziening mag niet ten koste gaan van de bestaande parkeervoorziening. Bij het indienen van de omgevingsvergunning zal e.e.a. aan het gemeentelijk beleid nogmaals getoetst worden.

Ten tijde van evenementen, zoals een botenshow, kan extra parkeergelegenheid noodzakelijk zijn. Het parkeeronderzoek (uitgevoerd in januari 2018) heeft uitgewezen dat hiervoor kan worden uitgeweken naar mogelijkheden om in de directe omgeving, op maximaal 250 meter loopafstand, in openbaar gebied te parkeren. De volledige resultaten van het parkeeronderzoek zijn opgenomen in Bijlage 8 van deze toelichting.

In de bermen langs de openbare weg is ruimte om een tachtigtal auto's te parkeren. Daarnaast zijn op de parkeerplaats aan de Maasdijk 76 parkeerplaatsen voorhanden.

Kanttekeningen hierbij zijn dat parkeren in de bermen bij slecht weer door drassigheid en plasvorming geen aantrekkelijke optie is en dat ten tijde van het parkeeronderzoek op de



parkeerplaats enkele vrachtwagens en aanhangers op een dusdanige manier geparkeerd waren, dat ze vrijwel de gehele parkeerplaats bezet hielden.

5.4 Bestuurlijke en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.4.1 Bestuurlijk overleg

In juni 2018 was het bestuurlijk overleg over het voorontwerp van dit bestemmingsplan, als geboden in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, geopend en de benaderde instanties konden hun reactie op het voorontwerp indienen.

De volgende instanties hebben gereageerd:

- Waterschap Limburg;
- Provincie Limburg;
- Rijkswaterstaat;

De uitkomsten van het overleg, als bedoeld in artikel 3.1.6, eerste lid, onder c., van het Besluit ruimtelijke ordening, hebben geleid tot bijstelling van het plan. Alle opmerkingen zijn in het plan verwerkt.

5.4.2 Vooraankondiging van eerdere betrokkenheid

Op 5 juli 2018 is publiekelijk kennis gegeven van het voornemen het bestemmingsplan voor te bereiden, een en ander als voorgeschreven in artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

5.4.3 Zienswijzen

5.4.3.1 Procedure

Van 7 december 2018 tot en met 17 januari 2019 heeft het ontwerp van dit bestemmingsplan ter visie gelegen voor het indienen van zienswijzen, als bedoeld in artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening in verbintenis met Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Gedurende deze periode is er één zienswijze ingediend die deels heeft geleid tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. De beoordeling van deze zienswijze is opgenomen in Bijlage 9 van deze toelichting.



BIJLAGEN VAN DE TOELICHTING



BIJLAGE 1

Positionering van Schippersdock in het aanbod van jachthavens binnen het Maasplassengebied [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 2

Economische en maatschappelijke effecten Nautische Boulevard [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 3

Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 4

Geluidsonderzoek evenementen [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 5

Onderzoek externe veiligheid [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 6

Quickscan Wet natuurbescherming [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 7

AERIUS-berekening stikstofdepositie [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 8

Parkeeronderzoek [zie apart boekwerk]

BIJLAGE 9

Beoordeling zienswijze [zie apart boekwerk]