



BIJLAGE 9 VAN DE TOELICHTING

BEOORDELING ZIENSWIJZE

Bestemmingsplan

Schippersdock Wessem

konijnenburg groep

Nota ter beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Schipperdock Wessem'

1. Procedure

Het ontwerp-bestemmingsplan 'Schipperdock Wessem' (NL.IMRO.1641.BPL075-ON01) met de daarbij behorende stukken heeft vanaf vrijdag 7 december 2018 tot en met donderdag 17 januari 2019 (dus gedurende zes weken) op basis van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een zienswijze ingediend door:

1. Stibbe, Advocaten en notarissen, Postbus 75640, 1070 AP Amsterdam, namens Filcom B.V., Noordhoek 7, 3351 LD Papendrecht, d.d. 17 januari 2019 (ontvangen d.d. 17 januari 2019; aangevuld in de brief d.d. 16 mei 2019 van Sibelco).

De ingekomen zienswijze is in de bijlage bij deze "Nota ter beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Schipperdock Wessem'" (hierna: Nota) opgenomen en wordt hierna zakelijk samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. De samenvatting van de zienswijze heeft overigens slechts tot doel de leesbaarheid van de Nota te vergroten. Dit betekent dus niet dat de onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling worden betrokken. De zienswijze is integraal bij de beoordeling betrokken.

2. Gemeentelijk standpunt

De zakelijke samenvatting van de zienswijze, gevolgd door het gemeentelijk standpunt ten aanzien daarvan, is onderstaand gegeven.

2.1 Zienswijze 1

1 - Stibbe namens Filcom B.V.

ingekomen d.d. 17 januari 2019

Ontvankelijkheid zienswijze

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft tot en met 17 januari 2019 ter inzage gelegen. De zienswijze van Stibbe is op 17 januari 2019 (via telefax) verzonden en op 17 januari 2019 ontvangen.

Vaste jurisprudentie is dat een zienswijze tijdig is ingediend, indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend, indien deze voor het einde van de termijn ter post is bezorgd alsmede niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

De onderhavige zienswijze is tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

De zienswijze kan als volgt (zakelijk) worden samengevat:

- a. Er wordt een toelichting gegeven op de vestiging van Filcom B.V. in Wessem (punten 1 - 5 in de zienswijze), gevolgd door een samenvatting van de bedenkingen (punten 6 - 8 in de zienswijze).
- b. De verenigbaarheid van de functies zandveredelingsbedrijf en jachthaven is onzeker en niet onderzocht (punten 9 - 18 in de zienswijze).
- c. De aanvaardbaarheid van de bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 op het perceel van Schippersdock is niet onderzocht (punten 19 - 23 in de zienswijze).
- d. De uitbreidingsmogelijkheden ten behoeve van Filcom B.V. zijn niet onderzocht (punt 24 in de zienswijze).
- e. De economische uitvoerbaarheid van het project 'Schippersdock' staat niet vast (punten 25 - 39 in de zienswijze).
- f. De omschrijving en visualisatie van het plangebied is onjuist (punten 40 - 41 in de zienswijze).
- g. Het aspect geluid is onvoldoende onderzocht (punten 42 - 43 in de zienswijze).
- h. Het aspect luchtkwaliteit en stofhinder is onvoldoende onderzocht (punt 44 in de zienswijze).
- i. De verkeersontsluiting en de bereikbaarheid zijn onvoldoende onderzocht (punten 45 - 47 in de zienswijze).
- j. Het aspect parkeren is onvoldoende vastgelegd en ondeugdelijk gemotiveerd (punten 48 - 52 in de zienswijze).
- k. Het aspect bodem is onvoldoende onderzocht (punten 53 - 54 in de zienswijze).
- l. Het aspect externe veiligheid is onvoldoende meegenomen (punten 55 - 56 in de zienswijze).

- m. Het achterwege laten van de landschappelijke inpassing en het achterwege laten van een bijdrage in het kader van het Gemeentelijke Kwaliteitsmenu is ondeugdelijk gemotiveerd (punt 57 in de zienswijze).
- n. De toets betreffende de Wet natuurbescherming is onvoldoende inzichtelijk (punten 58 - 61 in de zienswijze).
- o. De Ladder voor duurzame verstedelijking is onvoldoende gevolgd (punten 62 - 67 in de zienswijze).
- p. Het niet volgen van de Milieu-effectenrapportage-procedure dan wel het niet opstellen van een m.e.r.-aankomstnotitie is, gelet op het aantal ligplaatsen, onzorgvuldig en ondeugdelijk gemotiveerd (punten 68 - 69 in de zienswijze).

Standpunt gemeente

Gelet op de zienswijze wordt het wenselijk geacht om eerst een aantal algemene opmerkingen te maken. Daarna zal op alle afzonderlijke onderdelen van de zienswijze worden gereageerd.

2.2 Algemene opmerkingen

2.2.1 Vooraf

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd het project Schippersdock aan het Schippersveld 3 in Wessem ruimtelijk mogelijk te maken.

De ontwikkelingsruimte binnen de gemeente op de bedrijventerreinen is schaars. Er zijn weinig uitgifbare 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.

In dat kader is er noodzaak en daarmee de (bestuurlijke) wens en visie dat de Prins Mauritshaven van Wessem zich ontwikkelt tot de Nautische Boulevard Wessem. In die ontwikkeling zijn alle watersportservices voorzien die de pleziervaarder nodig heeft.

De wenselijkheid van de Nautische Boulevard wordt in diverse beleidsstukken onderkend. Hierover kan dan ook geen twijfel bestaan. Het project dat met het bestemmingsplan Schippersdock mogelijk wordt gemaakt, past binnen de ontwikkeling van de Nautische Boulevard. Het feit dat een zandveredelingsbedrijf gelegen is naast de ontwikkeling van een jachthaven, doet niets af aan de wenselijkheid van het project. De gemeente is zich bewust van milieutechnische wrijving, echter deze is onderzocht waarmee de mogelijkheid van de ontwikkeling is aangetoond.

Onder andere in de Structuurvisie Maasgouw 2030 komt de wenselijkheid van de Nautische Boulevard naar voren. Uit diverse hoofdstukken van de Structuurvisie Maasgouw 2030 blijkt dat een transformatie van minder industrieel en meer recreatief wenselijk is. Onderstaand enkele passages uit de Structuurvisie, die de wenselijkheid van het initiatief kenmerken:

- *In dit beleid past tevens het streven tot verbetering van de uitstraling van de Prins Mauritshaven bij Wessem (minder industrieel, meer recreatief karakter). (p.50).*
- *Verhoging van de attractiviteit van de Prins Mauritshaven en de Koeweide te Wessem. Van een sterk industriële haven tot een attractief verblijfsgebied voor de*

recreatieve comfortships en een hoogwaardige jacht- en passantenhaven. De watergerelateerde bedrijvigheid wordt ingepast. (p.54).

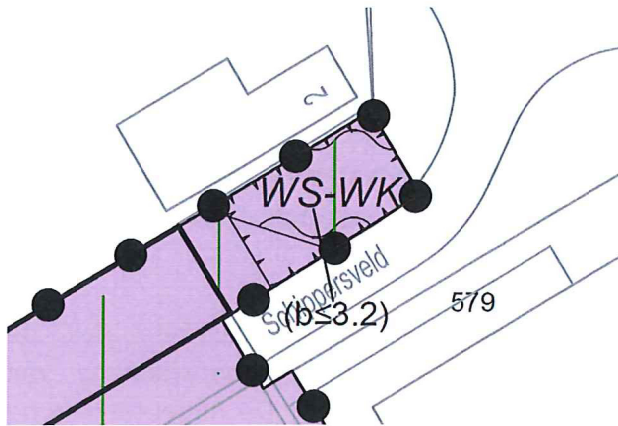
- *Maasgouw kan zich wel richten op het invullen van regionale niches in de sfeer van een “botenboulevard”, waar mogelijk gecombineerd met “vrije tijd”. Binnen de gemeente is hiervoor de Prins Mauritshaven nabij Wessem in beeld. Voor deze locatie houdt dit transformatie van een deel van het bedrijventerrein in. (p. 84).*
- *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.*

Het is dus de intentie om de Prins Mauritshaven om te vormen tot de Nautische Boulevard Wessem. Het realiseren van het project Schippersdock past binnen de genoemde visie. Er dient ruimte gecreëerd te worden voor het vestigen van nautische bedrijvigheid.

In het ontwerp-bestemmingsplan “Schippersdock Wessem” is in artikel 3.1, onder a., opgenomen dat de gronden ook zijn bestemd voor het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 1 tot en met 4.1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Deze regeling vloeit voort uit het nu geldende bestemmingsplan Land van Thorn. De regeling is, op verzoek van initiatiefnemer, overgenomen, aangezien initiatiefnemer de bestaande rechten op het perceel wilde handhaven.

Binnen het plangebied van Schippersdock is reeds zware bedrijvigheid toegestaan. Met de toevoeging van de nautische functies, die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, wordt een stap gezet in de thematisering van de haven. Met de ontwikkeling, die binnen het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is echter geen sprake van nieuwvestiging: het betreft slecht een toevoeging van functies. De bestaande mogelijkheden binnen het bestemmingsplan blijven deels behouden. Het doel van het bestemmingsplan is om nautische activiteiten ruimtelijk planologisch toe te laten en zo een eerste stap te zetten in de thematisering van de haven naar een Nautische Boulevard. Indien niet-nautische bedrijven binnen een zware milieucategorie zich vestigen op dit bedrijventerrein, is dit niet passend binnen de visie van de nautische boulevard. Geconstateerd moet worden dat enkele nautische activiteiten ook binnen milieucategorie 4.1 vallen. Daarom wordt milieucategorie 4.1 gehandhaafd en is dit daarmee planologische en beleidsmatig aanvaardbaar. Omdat milieucategorie 4.1 alleen vereist is voor het uitoefenen van enkele nautische activiteiten, worden in de regels bedrijfsmatige activiteiten in milieucategorie 4.1 geschrapt voor zover er geen sprake is van nautische activiteiten.

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 (maar wel tot en met milieucategorie 3.2). Zie hiertoe onderstaande afbeelding.



2.2.2 Milieuzonering

Het plan strekt niet tot vestigen van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. De nieuwe bedrijfsactiviteiten, die mogelijk worden gemaakt, passen binnen de aan de gronden toegekende milieucategorie. Opgemerkt wordt verder dat ongeacht de milieucategorie die toegekend is aan gronden, de bedrijfsactiviteit dient te voldoen aan de geluidvoorschriften die op basis van het Activiteitenbesluit gelden. Vanuit milieukundig perspectief is er hierom geen aanleiding om de op basis van een eerder besluit toegekende milieucategorieën aan te passen.

2.2.3 Aspect: ladder voor duurzame verstedelijking

Bij de beoordeling of de ladder voor duurzame verstedelijking moet worden toegepast, is bij de voorbereiding van het bestemmingsplan er zekerheidshalve van uitgegaan dat dit het geval is. De Afdeling hanteert bij de beantwoording van de vraag of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 3.1.6, tweede lid, en artikel 1.1.1, eerste lid en onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening) namelijk de beoordelingslijn, dat hiervan sprake is als het bestemmingsplan bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt en ten opzichte van het voorgaande planologische regime voorziet in een groter planologisch beslag op de ruimte en een functiewijziging (AbRvS 25 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2294). Het bestemmingsplan voorziet niet in een nieuwe planologisch ruimtebeslag maar wel in een wijziging van de functies. In dat geval is er in beginsel geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling tenzij de planologische functiewijziging een zodanige aard en omvang heeft dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (AbRvS 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1075). Van een dergelijke uitzonderingssituatie is in dit geval geen sprake. Daarmee is de aard en de omvang van de functiewijziging niet dusdanig dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Om die reden hoeft niet te worden voldaan aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

De Omgevingsverordening Limburg bevat in paragraaf 2.2 regels over de ladder voor duurzame verstedelijking. Ook voor de toepassing van deze paragraaf dient er sprake te zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zoals reeds uitgewerkt, is hiervan geen sprake. Daarmee hoeft het bestemmingsplan in de toelichting geen verantwoording te bevatten over de wijze waarop invulling is gegeven aan het herbenutten voor de nieuwe functies van monumenten of van beeldbepalende gebouwen in een beschermd stads- of dorpsgezicht.

Volgens de zienswijze (punten 63 en 64) zou de herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen, bijvoorbeeld om een deel van de functies van dit project in te huisvesten, niet zijn onderzocht. Ondanks dat er geen sprake meer is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling zullen de resultaten van het onderzoek naar de herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen in een separate paragraaf 3.1 worden toegevoegd aan de toelichting (nieuwe paragraaf: 3.1.3).

Motivering van de behoefte aan ruimtelijke ontwikkeling

In de structuurvisie (punt 2.1.12) komt de wenselijkheid en daarmee ook de (beleidsmatige) aanvaardbaarheid van het plan naar voren. De ontwikkeling van Schippersdock past binnen de (beleidsmatige) visie van het gebied. De milieutechnische wrijving tussen de functies is bekend, onderzocht en mogelijk bevonden. Omdat deze wrijving bekend is, is Filcom ook meegenomen in het proces tot het opstellen van het bestemmingsplan. Dit om eventuele wensen te kunnen verwerken in het bestemmingsplan. De opmerkingen die Filcom gedurende dit proces heeft gemaakt, zijn dan ook verwerkt. De verenigbaarheid van functies is acceptabel.

De motivering van de behoefte aan de ruimtelijke ontwikkeling in paragraaf 3.1.3 van de toelichting (wordt: 3.1.4) verdient completering en actualisering. Die behoefte hangt samen met de economische uitvoerbaarheid van het plan. Omdat het project Schippersdock in een stedelijk gebied ligt, kan volstaan worden met een *beschrijving*.

2.3 Reactie op de zienswijze

Hieronder volgt de reactie op de ingekomen zienswijze. Hierbij wordt de opsomming van de zakelijke samenvatting zoals opgenomen onder paragraaf 2.1 gevolgd.

Ad a.

De toelichting op de vestiging van Filcom B.V. in Wessem wordt voor kennisgeving aangenomen. Het standpunt van de gemeente over (de samenvatting van) de bedenkingen is vorenstaand (onder 2.2 *Algemene opmerkingen*) alsmede onderstaand (bij Ad b. tot en met Ad p.) gegeven. Korthedshalve wordt daarom naar dit standpunt verwezen.

Ad b.

In de zienswijze wordt naar voren gebracht dat de verenigbaarheid van de functies van een zandveredelingsbedrijf en jachthaven onzeker zijn en niet zijn onderzocht.

Hiertoe wordt onder meer in de zienswijze naar voren gebracht dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de geluidsemissie en de stofemissie in het kader van de ligplaatsen. In dat kader is relevant om vast te stellen dat de ligplaatsen in de jachthaven noch de boten geluidsgevoelige objecten zijn in de zin van de Wet geluidhinder of het Activiteitenbesluit. Dit wordt bevestigd in de zienswijze.

De Wet geluidhinder geldt voor woningen en ander geluidsgevoelige objecten. De definitie van woning is:

gebouw of gedeelte van een gebouw waar bewoning is toegestaan op grond van het bestemmingsplan, de beheersverordening, bedoeld in artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening, of, indien met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, van de

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening is afgeweken, de omgevingsvergunning, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van laatstgenoemde wet.

Daarvan is geen sprake bij een ligplaats noch bij een boot.

Dan blijven over de andere geluidsgevoelige objecten. In art. 1 Wet geluidhinder is de definitie van een ander geluidsgevoelig gebouw gegeven:

bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen gebouw, niet zijnde een woning, dat vanwege de bestemming daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft, waarbij wat betreft de bestemming wordt uitgegaan van het gebruik dat is toegestaan op grond van het bestemmingsplan, de beheersverordening, bedoeld in artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening, of, indien met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening is afgeweken, de omgevingsvergunning, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van laatstgenoemde wet.

Aangezien ligplaatsen en recreatieboten niet zijn opgenomen in het Besluit geluidhinder is er ook geen sprake van een ander geluidsgevoelig object. Daarmee wordt het wettelijke toetsingskader niet gevormd door de Wet geluidhinder.

Hetzelfde geldt voor het Activiteitenbesluit. In het Activiteitenbesluit 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 de definitie van gevoelige gebouwen en gevoelige terreinen wordt blijkens het Activiteitenbesluit aansluiting gezocht bij de definitie van andere gevoelige gebouwen van de Wet geluidhinder. Hiervoor is al geconcludeerd dat ligplaatsen en recreatieboten hier niet onder vallen. Dit betekent dus ook dat het wettelijke toetsingskader niet wordt gevormd door het Activiteitenbesluit.

Dan blijft het wettelijke kader van de goede ruimtelijke ordening over. Dit betekent dus dat de constatering in de zienswijze dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de geluidsemissie en de stofemissie uitsluitend in dat kader moet worden beoordeeld.

Uit jurisprudentie, zoals over recreatiewoningen, uitspraak ABRvS d.d. 29 februari 2012, nr. 201002029/1/T1/R2 blijkt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening, in situaties waarbij de Wet geluidhinder en / of het Activiteitenbesluit niet van toepassing zijn, voor bepaalde functies toch een zekere mate van bescherming tegen geluid nodig is. Elke situatie waarin met een zekere regelmaat en gedurende langere tijd personen zullen verblijven kan als geluidgevoelig worden beschouwd in een planologische afweging.

Voor de ligplaatsen in de jachthaven geldt dat alleen incidenteel overnachten is toegestaan. Gebruikers zullen het merendeel van de tijd varen met een boot op het open water. Alleen als zij op doorvaart zijn, zullen ze gebruik maken van de mogelijkheid om een gedeelte van een etmaal, waarschijnlijk overwegend in de nacht, op de ligplaats te verblijven. Het is hierom niet vergelijkbaar met verblijfsrecreatie.

Voor gebruikers die op doorvaart zijn, is er sowieso geen sprake van dat zij regelmatig zullen verblijven. Voor hen zal verblijf min of meer eenmalig zijn. Verder blijkt dat aan de zijde van de ligplaatsen het erf van Filcom deels wordt afgeschermd door een loods en voor het overige deel door een hoge keerwand. Als er werkzaamheden plaatsvinden voor de overslag, dan wordt de geluidproductie die hierbij veroorzaakt wordt hierdoor afgeschermd. Opgemerkt wordt dat het laden / lossen van schepen plaats zal vinden op het zuidoostelijk deel van het terrein, dus relatief ver verwijderd van het deel van het terrein waar ligplaatsen zijn gesitueerd. Gelet op de grootte van het wateroppervlak waar ligplaatsen mogelijk zijn, kunnen gebruikers van de jachthaven ook kiezen voor een ligplaats die op grotere afstand ligt van het bedrijf Filcom. Alleen bij bijna volledige bezetting, zal deze keuzemogelijkheid er niet zijn. Dat zal slechts voor een beperkt deel van het jaar het geval zijn.

Het vorenstaande in ogenschouw genomen, wordt het niet noodzakelijk geacht om door middel van akoestisch onderzoek de geluidssituatie nader te onderzoeken. Dit is niet in strijd met de goede ruimtelijke ordening alsmede het project en het niet nader onderzoeken van de geluidssituatie is ruimtelijke aanvaardbaar.

Ten aanzien van het beroep in de zienswijze op het goede woon- en leefklimaat geldt dat het project geen negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat van de nabijgelegen woningen. Dit is nader onderbouwd in de toelichting van het bestemmingsplan. De ligplaatsen zijn geen woonverblijven, waardoor voor de ligplaatsen zelf niet aangetoond hoeft te worden of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Zeker niet omdat er op de locatie niet langdurig wordt verbleven.

Gezien het feit dat de jachthaven met bijbehorende voorzieningen voldoet aan de richtafstanden zoals deze zijn opgenomen in de VNG-milieuzonering kan geconcludeerd worden dat hiermee is voldaan aan de goede ruimtelijke ordening en dat de toegelaten bedrijfsactiviteiten geen nadelig effect hebben op de nabij gelegen woningen waardoor dit aspect niet nader hoeft te worden onderzocht.

In de zienswijze is ook opgenomen dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar stof.

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

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.

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 (van 75 naar 160). 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 dat 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 23 (22,6) verkeersbewegingen. Daarnaast is er plaats voor 85 extra vaartuigen die iedere dag gemiddeld 2 verkeersbewegingen kunnen veroorzaken. Dit leidt tot een totaal aantal vaartuigbewegingen van 170. 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 23 verkeersbewegingen leidt tot een toename van de hoeveelheid stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). 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 voor luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk.

Gelet op het voorgaande zijn er geen belemmeringen om op de locatie een jachthaven te realiseren. Bij de ontwikkeling is initiatiefnemer zich bewust dat de locatie zicht bevindt, waar in de directe nabijheid zwaardere bedrijvigheid aanwezig is, waaronder een zandveredelingsbedrijf. Daarmee is de verenigbaarheid van de functies zandveredelingsbedrijf en jachthaven voldoende onderzocht. Dat het bedrijf Filcom geluid en stof produceert als gevolg van haar bedrijfsvoering is bij zowel de gemeente alsook bij initiatiefnemer bekend.

Indien booteigenaren er voor kiezen hun boten aan te meren in de desbetreffende jachthaven is men bewust van het naastgelegen bedrijf. Het is straks een bewuste keuze van een booteigenaar om zijn / haar boot aan te meren in de jachthaven van Schippersdock.

In de zienswijze, onder punt 14 en 15, wordt ingegaan op de mogelijkheid dat geluidhinder wordt ondervonden door gebruikers van de jachthaven en dat dit mogelijk leidt tot discussies en juridische procedures met die gebruikers en / of met de eigenaar / exploitant van de jachthaven. Ook zou Filcom te maken kunnen krijgen met onterechte handhaving van het bevoegd gezag voor de milieuaspecten van Filcom als gevolg van klachten van gebruikers of de eigenaar / exploitant van de jachthaven.

Hierover wordt opgemerkt dat de bedrijfsactiviteit van Filcom vanuit het perspectief van de milieubeoordeling, vanaf 1 januari 2016, volledig onder de voorschriften van het Activiteitenbesluit milieubeheer valt. Uit rapportages van toezichtcontrole waarvoor het college van burgemeester en wethouders van Maasgouw het bevoegd gezag is, blijkt dat het aspect geluidhinder hierin niet wordt vermeld (vanwege ontbrekende relevantie) en dat er ook niet op wordt gehandhaafd. Uit geregistreerde klantcontacten van het Servicecentrum-MER, voor milieu- en andere zaken gemandateerd door het college van burgemeester en wethouders, blijkt dat er door gebruikers van de jachthaven ten zuiden, westen en oosten van Filcom in het verleden klachten zijn geweest, bijvoorbeeld op 15 juli 2016. Voor deze jachthaven is wel verblijfsrecreatie toegestaan. De toezichthouder milieu van het Servicecentrum-MER heeft deze klacht behandeld en vervolgens afgewezen, omdat de ligplaatsen / boten als niet geluidgevoelig worden beschouwd.

Omdat bij Schippersdock alleen incidenteel overnachten is toegestaan (en verblijfsrecreatie niet), zullen ligplaatsen van Schippersdock ook als niet geluidgevoelige objecten dienen te worden beschouwd door het bevoegd gezag.

Zolang Filcom voldoet aan de gestelde regels in de voor haar geldende milieuvergunning hoeft er geen vrees te zijn dat een klacht van een booteigenaar of de exploitant van de jachthaven gegrond wordt verklaard. Er kan geen sprake zijn van onterechte handhaving in welke zin dan ook.

Filcom wordt, zolang Filcom blijft voldoen aan de gestelde eisen, niet belemmerd in haar huidige bedrijfsvoering. Uitbreiding van de bedrijfsactiviteit, binnen de aan de grond toegekende milieucategorieën, is in ieder geval mogelijk zolang het bedrijf daarbij voldoet aan de geluidvoorschriften van het Activiteitenbesluit (Filcom is een bedrijf type B); een planologische afweging waarbij het woon- en leefklimaat wordt afgewogen, is dan niet aan de orde vanwege het feit dat de ligplaatsen geen milieugevoelig objecten zijn. De ligplaatsen zullen dan ook niet als toetsingskader dienen. Als toetsingskader dienen de omliggende woningen.

De nieuwe activiteiten van de jachthaven hebben dus 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 uit maken van de 'inrichting' geldt de bovenstaande 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 zullen dus, bij de invulling van de werkstrook van de jachthaven, nadere afspraken gemaakt moeten worden, zodat beide bedrijven elkaar in de werkstrook niet in de weg gaan zitten. Dit zullen praktische werkafspraken zijn, aangezien ze elkaar milieutechnisch niet belemmeren.

De realisatie van het plan zorgt niet voor een beperking van de omgeving.

Ad c.

In de zienswijze wordt gesteld dat er onderzoek had moeten plaatsvinden vanwege het feit dat er bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 op het perceel wordt toegelaten.

Zoals hiervoor reeds opgenomen (onder 2.2 *Algemene opmerkingen*), worden in de regels bedrijfsmatige activiteiten in milieucategorie 4.1 geschrapt voor zover er geen sprake is van nautische activiteiten. Geconstateerd moet worden dat enkele nautische activiteiten ook binnen milieucategorie 4.1 vallen. Daarom wordt milieucategorie 4.1 gehandhaafd en is dit daarmee planologische en beleidsmatig aanvaardbaar. Omdat milieucategorie 4.1 alleen vereist is voor het uitoefenen van enkele nautische activiteiten, worden in de regels bedrijfsmatige activiteiten in milieucategorie 4.1 geschrapt voor zover er geen sprake is van nautische activiteiten.

Ad d.

In de zienswijze is gesteld dat de uitbreidingsmogelijkheden van Filcom niet zouden zijn onderzocht.

Er zijn in ieder geval een tweetal uitbreidingsmogelijkheden van Filcom duidelijk in beeld. De eerste is de uitbreidingsmogelijkheid in de fysieke zin, namelijk het vergroten van het bedrijfsperceel om zo de omvang van het bedrijf te vergroten en de tweede is een vergroting van productiecapaciteit.

Zoals bij het aspect milieugevoeligheid ligplaatsen (opgenomen onder Ad b.) al is aangegeven zijn ligplaatsen geen milieugevoelig object en zijn deze ligplaatsen niet maatgevend voor een mogelijke bedrijfsuitbreiding van Filcom.

De maatgevende woonfuncties bevinden zich op 100 meter (bedrijfswoning bij het tankstation), 200 meter (de woonschepen aan de Waage Naak) en 220 meter (de dichtstbijzijnde woning uit de kern Wessems).

Gezien de ligging van het bedrijf Filcom, op een landtong, bij de ingang van de Prins Maurithaven is er geen fysieke uitbreidingsmogelijkheid meer. Het perceel wordt aan drie zijden omgeven door water van de haven. De oostelijke grens van het bedrijf grenst aan de

toegangsweg van dit deel van het bedrijventerrein en de bijbehorende vrachtwagenparkeerplaats.

Een vergroting van het bedrijfsp perceel in deze richting is fysiek niet mogelijk, zonder structurele aanpassing van de infrastructuur. Daarnaast zou een vergroting van het bedrijfsp perceel in deze richting leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat van de historische kern Wessem.

De realisatie van het project Schippersdock neemt geen uitbreidingsmogelijkheden, wat betreft bedrijfsoppervlak, weg van Filcom.

Op het bedrijfsp perceel van Filcom zijn nog wel uitbreidingsmogelijkheden aanwezig. Het bouwvlak van het perceel mag voor 65% bebouwd worden. Op basis van het nu geldende bestemmingsplan mag op het perceel van Filcom om en nabij 10.000 m² aan bebouwing aanwezig zijn. Op dit moment bevindt zich op het perceel nog geen 4.000 m² aan bebouwing. Op het eigen terrein heeft Filcom genoeg uitbreidingsmogelijkheden.

Of er nog ruimte zit in extra productiecapaciteit (zowel op het gebied van tonnage alsook op het gebied van productietijd), is afhankelijk van hetgeen in de vergunning van Filcom is opgenomen.

Indien er nog ruimte op deze gebieden gevonden kan worden, zal door Filcom aangetoond moeten worden of dit geen milieubelemmeringen met zich mee brengt. Maar ook in dit geval zijn de ligplaatsen (en gebouwen) van Schippersdock niet maatgevend, aangezien deze niet aangemerkt zijn als milieugevoelig. De woningen in de kern Wessem zijn dan ook voor Filcom maatgevend.

Het bestemmingsplan zorgt niet voor een beperking van de uitbreidingsmogelijkheden van Filcom op zijn huidige locatie en bovendien zijn de uitbreidingsmogelijkheden van Filcom dus niet onvoldoende onderzocht.

Ad e.

In de punten 25 tot en met 39 van de zienswijze wordt opgevoerd dat het project niet economisch uitvoerbaar zou zijn.

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 euro 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 circa € 550.000 toegekend voor de transformatie van de Prins Mauritshaven naar een Nautische Boulevard. Dit is een relatief hoog 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 / segmentering wordt gestreefd naar een concentratie van de verkoop en het onderhoud van plezierboten in een zogenoemde 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 daadwerkelijke 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 euro, 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 meer door de website Nautische Boulevard;

- de entreemarkering en inrichting buitenruimte (vlaggen en banieren);
- de brochure voor bedrijven en de 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 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.

Conclusies zijn derhalve:

- inzake de kwantitatieve behoefte:
 - door het groeipotentieel en sluiting van 2 havens in de regio is er gegarandeerde vraag;
 - toevoeging van het concept 'Schipperdock' 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;
- inzake de kwalitatieve behoefte:
 - 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.

Daarenboven wordt nog aanvullend overwogen ten aanzien van de volgende punten.

Filcom plaats vraagteken bij de economische uitvoerbaarheid van het project Schipperdock. Ook stelt Filcom dat de gemeente moet inzien dat het plan niet kan worden uitgevoerd binnen een periode van in beginsel 10 jaar (zie punt 25 van de zienswijze). De argumentatie van Filcom berust voornamelijk op het raadsvoorstel van 16 februari 2017. In het raadsvoorstel van februari 2017 wordt gemeld dat ondanks de gunstige randvoorwaarden van de Nautische Boulevard er een aantal risico's bestaan voor het initiatief van Schipperdock. Ook is in het raadsbesluit opgenomen dat de provincie de Nautische Boulevard als primaire gebiedsontwikkeling heeft aangemerkt en Schipperdock een zeer majeure ontwikkeling is in de Maasplassen. Gedeputeerde Staten heeft ingestemd met een subsidie die hoger ligt dan de reguliere € 50.000.

Schipperdock is, met behulp van de gemeentelijke subsidie, voortvarend gestart met het realiseren van haar initiatief. Op dit moment zijn nagenoeg alle punten waarvoor subsidie

is verleend ook al daadwerkelijk uitgevoerd. Uit het onderzoek uit 2017 blijkt dat de kwantitatieve behoefte en het groeipotentieel aanwezig is.

Er is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd en de conclusie is dat planschade als gevolg van het project Schippersdock per saldo zeer beperkt is en niet boven het normaal maatschappelijk risico uitstijgt (Planschaderisicoanalyse Schippersveld 3 (JVO, 2017)).

Gelet op het feit dat in de zienswijze naar voren wordt gebracht dat de planlocatie niet aantrekkelijk is voor dagjesmensen, dient de volgende nuancering te worden vermeld. Het is een misverstand dat de Nautische Boulevard een trekpleister moet worden voor dagjesmensen. Het doel is een one-stop-shop, een thematisch bedrijventerrein voor de watersporter. Ook wordt gesteld dat omvorming van het havengebied niet realistisch is, waarbij de bedrijven Filcom en BLM als voorbeeld worden genoemd. Feit is echter dat de transformatie al voor een belangrijk deel heeft plaatsgevonden. Zo is Comfort Parc aan de zuidzijde gevestigd en zijn er al diverse nautische bedrijven gevestigd. De overige bedrijvigheid, met uitzondering van onder andere Filcom en BLM, worden de komende jaren getransformeerd naar nautisch door middel van een actief grondbeleid. Dit is in lijn met de lokale, regionale en provinciale ambitie op dit punt.

Daarbij komt dat het doel is om een thematisch bedrijventerrein voor de watersporter te ontwikkelen. Daarmee blijft er dus sprake van een bedrijventerrein. De marktstudie Nautische Boulevard Wesseme (2016) concludeert 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 bedrijven op deze locatie voor de hand liggend.

In de zienswijze is verder opgenomen dat er sprake is van -in feite- ongeoorloofde staatssteun. Gelet op de ongeoorloofde staatssteun zou het plan economisch niet uitvoerbaar zijn. Dit bezwaar stuit af op het relativiteitsvereiste, zoals vervat in artikel 8:69a Algemene wet bestuursrecht (Awb). Uit de uitspraak van de AbRvS d.d. 2 november 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2892) volgt dat belanghebbenden zich niet kunnen beroepen op artikel 108, derde lid, van het VWEU omdat die bepaling kennelijk niet strekt tot bescherming van hun belangen en evenmin dat belanghebbenden schending van artikel 108, derde lid VWEU aan hun betoog dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar zou zijn ten grondslag kunnen leggen (vergelijk de uitspraak van 15 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2015:75).

Uit het voorgaande volgt dat de uitvoerbaarheid van het plan niet ter discussie staat. Ook is er geen reden om aan te nemen dat het plan niet binnen de periode van 10 jaar gerealiseerd zou worden, zeker niet omdat het plan al grotendeels is uitgevoerd. Met name de grootste investeringen zijn al in deze eerste fase gerealiseerd.

Ad f.

In het bestemmingsplan is een beschrijving opgenomen van het project Schippersdock. Hierbij is een visualisatie gebruikt om het project Schippersdock te markeren (met rood). Bij de beschrijving van deze visualisatie is aangegeven dat het rood aangegeven deel ook het plangebied van het bestemmingsplan betrof. De opmerking van Filcom is correct. Ook

een deel van de werkstrook van Filcom maakt onderdeel uit van dit bestemmingsplan. De tekst bij de visualisatie zal worden aangepast. In de beschrijving van het plangebied zal het deel van het kadastrale perceel, waar de werkstrook van Filcom in ligt, ook expliciet worden benoemd.

Ad g.

In de zienswijze is opgenomen dat het aspect geluid onvoldoende zou zijn onderzocht.

Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar de reactie onder 'Ad b.' waaruit voldoende blijkt dat er geen separaat onderzoek nodig is naar het aspect geluid en dat dit aspect in het kader van de goede ruimtelijke ordening voldoende is geborgd.

Gezien het feit dat de jachthaven met bijbehorende voorzieningen voldoet aan de richtafstanden zoals deze zijn opgenomen in de VNG-milieuzonering kan geconcludeerd worden dat met deze bedrijfsactiviteiten is voldaan aan de goede ruimtelijke ordening en dat de toegelaten bedrijfsactiviteiten geen nadelig effect hebben op de nabij gelegen woningen waardoor dit aspect niet nader hoeft te worden onderzocht.

Voor het houden van incidentele evenementen is een separaat onderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat er geen onevenredige overlast is voor de nabije woon- en leefomgeving.

Het cumuleren van geluidsproductie van omliggende bedrijven is alleen van toepassing op een gezoneerd industrieterrein. De Prins Mauritshaven is geen gezoneerd industrieterrein, waardoor een cumulatieve berekening van de totale geluidsbelasting op het industrieterrein niet noodzakelijk is. Op het bedrijventerrein bevinden zich geen grote lawaaimakers (conform de Wet geluidhinder). Bovendien wordt de voorkeurswaarde van meer dan één bron zoals opgenomen in artikel 110f lid 1 Wet geluidhinder (Wgh) niet overschreden.

Met het plan wordt evenementengeluid als nieuwe geluidsbron geïntroduceerd maar de overige geluidbronnen die genoemd worden in punt 43 van de zienswijze, industrielawaai en verkeerslawaaï, zijn reeds aanwezig en dienen te voldoen aan vaste, wettelijke kaders. Het aantal dagen dat een evenement met een hoge geluidproductie is toegelaten, blijft beperkt tot 8 dagen per jaar (zie artikel 3.5.2 onder d van de planregels). Als een evenement met een hoge geluidproductie plaatsvindt, dan is dit bepalend voor de geluidhinder, omdat de andere geluidbronnen in het project duidelijk lagere geluidniveaus veroorzaken. In artikel 3.5.2 onder d van de planregels is opgenomen dat het geluidniveau bij woningen en ligplaatsen van woonschepen niet meer bedraagt dan 66 dB(A) met een eindtijd van 20.00 uur. Als er geen evenement plaatsvindt, dan is de geluidssituatie overeenkomstig hetgeen maximaal mogelijk was in het eerdere bestemmingsplan. Omdat het aantal dagen en de tijdsduur van evenementen zeer beperkt is ten opzichte van de andere geluidbronnen, industrielawaai en wegverkeer, wordt hierin geen noodzaak gezien om nader onderzoek te doen.

Ad h.

In de zienswijze is opgenomen dat het aspect luchtkwaliteit en stofhinder onvoldoende zijn onderzocht.

Als reactie hierop wordt verwezen naar hetgeen is opgenomen in het kader van 'Ad b.' en in het licht van artikel 5.16, lid 1, van de Wet milieubeheer en het feit dat de toegelaten bedrijfsactiviteiten zijn ingeperkt.

Uit de uitgevoerde berekening blijkt -kortweg- 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.

Ad i.

In de zienswijze wordt naar voren gebracht dat de verkeersontsluiting en de bereikbaarheid onvoldoende zijn onderzocht.

De weg is een erftoegangsweg gelegen binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km / uur. Volgens het verkeersmodel is de verkeersintensiteit op dit gedeelte van de Waage Naak erg gering: 134 mvt / etmaal. De hoogste verkeersgeneratie zal plaatsvinden tijdens evenementen. Volgens het ontwerp-bestemmingplan is het aantal bezoekers tijdens een evenement gemaximeerd op 1.000 bezoekers. Op pagina 40 van de toelichting van het ontwerp-bestemmingplan staat aangegeven dat per evenement 250 voertuigen zijn te verwachten. Dit genereert dus ± 500 voertuigbewegingen extra. Het totaal aan voertuigbewegingen op de Waage Naak van 634 motorvoertuigen / etmaal is nog steeds gering. Een Erftoegangsweg kan een verkeersgeneratie verwerken tot wel 5.000 motorvoertuigen per etmaal.

Op pagina 63 van de toelichting op het ontwerp-bestemmingplan is aangegeven dat het beleid van het verkeer is weergegeven in het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan, verkeersbeleid 2015 - 2025 (vastgesteld op 2 februari 2015). Ook staat op deze pagina aangegeven dat het plangebied een verblijfsgebied is en bereikbaar is via de Erftoegangswegen Schippersveld en Maasdijk. Verder staat hier aangegeven hoe de aan- en afvoerroutes van het terrein zoveel mogelijk dienen te geschieden. In het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan staat de Waage Naak ook geclassificeerd als Erftoegangsweg, gelegen binnen de bebouwde kom. De maximum snelheid van al de genoemde wegen is 30 km / uur.

Al de omliggende wegen voldoen aan de ontwerprichtlijnen van het CROW (Centrum voor regelgeving en onderzoek in de wegenbouw). Volgens het CROW heeft een Erftoegangsweg, gelegen binnen de bebouwde kom met een rijbaan geschikt voor gemengd verkeer met langsparkeren op de rijbaan, bereden in twee richtingen, een minimaal verhardingsprofiel van 4.80 meter en een ideaal profiel van 5.80 meter. Het profiel van bijvoorbeeld de Waage Naak bestaat ter hoogte van Schippersdock uit een asfaltverharding van 6.10 meter en aan twee zijden een berm. Hiermee voldoet ook deze weg ruimschoots aan de gestelde eisen.

Ad j.

In de zienswijze is opgenomen dat het aspect parkeren onvoldoende is vastgesteld en ondeugdelijk is gemotiveerd.

Het desbetreffende inrichtingsvoorstel wordt in de toelichting opgenomen.

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de parkeersituatie rond Schippersveld 3 in Wessem. Dit onderzoek is als bijlage bij de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan gevoegd. Het onderzoek behelst een inventarisatie van beschikbare parkeercapaciteit en parkeerdruk in de directe omgeving van Schippersveld 3 in het openbare gebied. Het onderzoek beperkt zich tot de beschikbare parkeercapaciteit binnen een loopafstand van 250 m tot Schippersdock. Zowel in schrift alsook op tekening staat hierin aangegeven waar binnen het onderzoeksgebied parkeercapaciteit aanwezig is. Door middel van tellingen is de bestaande parkeerdruk gemeten om zodoende te berekenen welke en hoeveel parkeerplaatsen nog beschikbaar zijn bij evenementen. Dit is vervolgens in tabellen weergegeven. Dit geeft voldoende inzicht in de aantallen vrije parkeerplaatsen en de plaats waar deze zijn gelegen. Overigens kan en mag in de omgeving op openbaar gebied overal geparkeerd worden waar dit binnen de Wegenverkeerswet is toegestaan.

Zoals aangegeven bij de beantwoording onder Ad i. zijn de wegen van voldoende breedte om de verschillende verkeerssoorten te kunnen afwikkelen. De gemeente heeft geen bedenkingen bij de genoemde parkeeroplossingen bij evenementen. Overwegend zullen de evenementen plaatsvinden in de zomermaanden en dan is meestal geen sprake van drassigheid van de bermen. Mocht dit onverhoopt wel zo zijn, dan kan er nog altijd in de bermen of op de weg geparkeerd worden. Omdat op de weg schuin parkeren niet mogelijk is, zal alleen de loopafstand van het parkeren tot het evenement iets groter worden. Dat er ten tijde van het parkeeronderzoek vrachtauto's of andere aanhangers zodanig hinderlijk geparkeerd stonden dat ze vrijwel de gehele parkeerplaats bezet hielden, is een zaak waar handhavend tegen opgetreden kan worden. Overeenkomstig de Wegenverkeerswet is hinderlijk parkeren niet toegestaan.

Met de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (per 1 november 2014) is een bepaling opgenomen, die het mogelijk maakt in de regels een koppeling te maken met beleidsregels. Een bestemmingsplan kan regels bevatten *“waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels”*.

De uitspraak ABRvS, 9 september 2015, nr. 201410585/1/1/R6 (r.o. 4.14) luidt als volgt:

“(…) De parkeerkwestie kan in zoverre met gebruikmaking van artikel 3.1.2, tweede lid, onder a, van het Bro, in het bestemmingsplan worden geregeld door in een bestemmingsplanregel neer te leggen dat bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen, de regel geldt dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen wordt gerealiseerd; dat voldoende betekent dat wordt voldaan aan de normen in de beleidsregels die zijn neergelegd in de "Nota Parkeernormen Fiets en Auto" die als bijlage 1 bij de parkeernota "Stallen en Parkeren 2013" hoort, en dat indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.”

Uit vaste rechtspraak van de AbRvS (zie onder meer de uitspraken van 9 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2837 en 8 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:607) blijkt dat een dynamische verwijzing naar beleidsregels is toegestaan mits duidelijk is naar welke beleidsregels wordt verwezen. De Afdeling overweegt dat duidelijk moet zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen in de planregels. Hoewel in de planregels van het facetbestemmingsplan de beleidsregels niet met naam en toenaam werden genoemd, overweegt de Afdeling in dit specifieke geval dat er in redelijkheid geen onduidelijkheid over kan bestaan.

In het voorliggende bestemmingsplan is een toegestane, dynamische verwijzing opgenomen. Immers, artikel 15.2.1 van de regels behorende bij het bestemmingsplan 'Schipperdock Wessem' luidt:

"Indien de omvang of de bestemming van een gebouw, dan wel bestemmingsvlak, daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of bewoning van het gebouw, dan wel bestemmingsvlak, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit alles ter beoordeling van de gemeente, waarbij de gemeente toetst aan het op het moment van het verlenen van een omgevingsvergunning geldende gemeentelijke parkeerbeleid (zijnde thans "Parkeernormen en parkeerbijdrageregeling gemeente Maasgouw")."

Het parkeren bij evenementen dient voorts te voldoen aan het gestelde in de Algemene Plaatselijke verordening (APV) hierover. Het reguleren van verkeersstromen, het parkeren of het inzetten van verkeersregelaars is afhankelijk van het soort evenement. Door de burgemeester kunnen nadere regels gesteld worden of kunnen deze in de vergunning voor een evenement opgenomen worden. Als het noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, dan treft de gemeente afzonderlijk voor elk evenement verkeersbesluiten om het verkeer hierbij in goede banen te leiden.

Ad k.

De bodemkwaliteit ter plaatse van de toekomstige watersport- en recreatieve functies zal Filcom noch in haar huidige bedrijfsvoering noch in haar toekomstige ontwikkeling, anders dan de actuele situatie is, belemmeren.

De Bodemfunctieklassenkaart Maasgouw (Bfkk) is volgens het generieke beleid opgesteld en geeft het gewenste of toekomstige bodemgebruik weer. Binnen de Bfkk wordt onderscheidt gemaakt in bodemfunctieklassen. Er zijn twee functieklassen te onderscheiden: wonen en industrie. Het overheersende gebruik van de bodem bepaalt de functie van het gebied.

De locatie is op de Bfkk aangemerkt als een gebied met de functie 'Industrie'. Bij de functie 'Industrie' moet worden gedacht aan bedrijfsterreinen. De voorgestane activiteiten betreffen watersport- en recreatieve functies. Langdurig verblijf, zoals in een woonsituatie het geval is, wordt hiermee niet mogelijk gemaakt. Dit betekent onder meer dat het bodemcontact, dienovereenkomstig, (zeer) gering zal zijn. De bodemkwaliteit 'Industrie' is

derhalve juist. Omdat de bodemfunctie niet zal wijzigen, wordt bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht.

Zowel binnen het gemeentelijke beleid alsook binnen het landelijke beleid is er voor gekozen de aanpak van de bodemverontreiniging te combineren met de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. De stedelijke dynamiek wordt aangegrepen om de bodemkwaliteit, daar waar nodig, te verbeteren en geschikt te maken voor het gewenste gebruik. In dit kader is de reikwijdte van de Nota bodembeheer Maas & Roer (gemeente Maasgouw) beperkt tot de zogenoemde situaties waarbij er een maatschappelijke ontwikkeling gepland is, die aanleiding geeft eisen te stellen aan de bodemkwaliteit. Het gaat hierbij om zogenoemde 'nieuwe situaties'. De bodemkwaliteit dient bepaald te worden bij een omgevingsvergunning voor het bouwen en / of voor het afwijken van bestemmingsplannen, grondverzet en in situaties waarbij gesaneerd moet worden. Door bij al deze procedures dezelfde bodemkwaliteitseisen te stellen, wordt invulling gegeven aan het meersporenbeleid. Dat er i.c. een ander gebruik zal plaatsvinden, staat vast. Dat dit ander gebruik tot een ander bodemcontact leidt echter niet. Immers, het verblijf van aanwezige recreanten zal niet langdurig en niet met regelmaat zijn. De klasse 'Industrie' is hiermee correct. De aanname dat ter plaatse van de (water)recreatieve functies, horeca en evenementen sprake is van 'plaatsen waar kinderen spelen' dan wel langdurig en met regelmaat zullen verblijven, wordt niet aannemelijk gemaakt. Er is daarom geen aanleiding de klasse 'Industrie' te wijzigen.

Ad I.

De gemeente heeft het groepsrisico verantwoord geacht en besloten de aanbevelingen van de Veiligheidsregio niet als harde eis te verbinden aan het bestemmingsplan, met de volgende overwegingen:

- Het bestemmingsplan voldoet aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.
- Het groepsrisico neemt door de iets hogere bezetting van het plangebied licht toe, maar blijft lager dan 10% van de oriëntatiewaarde.
- Het bestemmingsplan voldoet aan de voorwaarden uit de circulaire effectafstanden LPG-tankstations.
- Een tweede route loopt over het terrein van aangrenzende bedrijven en kan daarom niet in het voorliggende bestemmingsplan worden geregeld.
- Ten behoeve van het adequaat kunnen optreden bij een brand in het plangebied heeft de Veiligheidsregio een aantal bouwtechnische maatregelen aanbevolen. Daarnaast is een aantal voorzieningen voor de aansluiting op bluswatervoorzieningen gewenst. Deze aanbevelingen zullen in de fase van de bouwvergunning en de gebruiksvergunning of melding worden meegenomen in de toets aan de eisen voor brandveilig gebruik. Deze eisen zijn voor het grootste deel vastgelegd in het Bouwbesluit en in het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen.

Conclusie is derhalve dat de gemeente de risico's voor de externe veiligheid aanvaardbaar acht. Een ramp is echter nooit volledig te voorkomen en daarom zullen de door de Veiligheidsregio aanbevolen maatregelen in het verdere ontwerp worden meegegeven. Het is gezien de lage risico's niet nodig deze als strikte eis aan de inrichting van het gebied te verbinden.

Ten aanzien van de tweede vluchtroute via het naastgelegen perceel wordt het volgende opgemerkt. Het gaat hier om een vluchtroute uit de richting van het LPG-tankstation. Het advies van de Veiligheidsregio luidt een vluchtroute via het aan de noordzijde grenzende perceel te realiseren. Dit betreft dus niet het perceel van Filcom B.V.. Zoals vorenstaand al is opgemerkt is deze vluchtroute niet in het voorliggende bestemmingsplan te verankeren.

Ad m.

In de zienswijze wordt gesteld dat het niet hoeven voldoen aan de landschappelijke inpassing en achterwege laten van de bijdrage in het gemeentelijk kwaliteitsfonds, beiden gebaseerd op het Gemeentelijke kwaliteitsmenu, ondeugdelijk is gemotiveerd.

Zoals in de Structuurvisie Gemeentelijk Kwaliteitsmenu Maasgouw (GKM) is opgenomen hecht de gemeente Maasgouw 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.

Het GKM heeft als doelstelling om door de gemeente planologisch als wenselijk geachte ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied te combineren met een kwaliteitsverbetering van het buitengebied.

Het GKM richt zich dus op initiatieven in het buitengebied. Het GKM is van toepassing op (niet onaanvaardbare) ontwikkelingen buiten de, rond de plattelandskernen getrokken, contour die door middel van een bestemmingsplanherziening mogelijk worden gemaakt.

De essentie van het GKM is dat de beoogde ontwikkelingen gepaard moeten gaan met ruimtelijke en landschappelijke kwaliteitsverbetering in de vorm van bijvoorbeeld natuurontwikkeling en / of ontstening.

Het GKM richt zich dus op rode ontwikkelingen vanuit het initiatief die plaatsvinden in het buitengebied van de gemeente Maasgouw en niet mogelijk zijn op basis van het geldend bestemmingsplan voor dat buitengebied.

Voor elk initiatief geldt dat er te allen tijde een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing plaatsvindt. Vervolgens dient daar bovenop nog een kwaliteitsbijdrage plaats te vinden. Voor elke ontwikkeling geldt echter dat er een individuele afweging gemaakt wordt, die transparant en objectief is. De ervaring leert dat bij de beoordeling van de kwaliteit niet alles in regels vastgelegd kan worden. In de praktijk blijken initiatieven soms buiten regels te vallen.

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.

Zoals de bovenstaande passages uit de Structuurvisie Gemeentelijk Kwaliteitsmenu Maasgouw blijkt is het GKM bedoeld om waarden in het buitengebied te behouden, zodat deze niet verloren gaan.

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



Indien men kijkt naar de fysieke inrichting van de gehele Prins Maurits haven en de 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 gebied.

Daarnaast is het de intentie van het GKM om waardes die verloren gaan door een ontwikkeling te beschermen of te compenseren. De Prins Maurits haven was al voor de vaststelling van het GKM een industriehaven, waarbij veel activiteiten op het water zijn toegestaan, waaronder het bergen van scheepswrakken maar ook waren er al aanlegsteigers aanwezig. 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 nu geldende bestemmingsplan op de desbetreffende locatie ook de nodige bouwwerken toe, zijnde 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 geconcludeerd, 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.

Op basis van artikel 4:84 Awb is afgeweken van het GKM omdat de toepassing in onderhavig plan onevenredig is in verhouding tot het met de beleidsregel te dienen doel. Het doel is namelijk het compenseren van kwaliteitsverlies in het buitengebied. In onderhavige locatie is sprake van een industrieterrein, waar geen natuurlijke of landschappelijke kwaliteiten zoals in het GKM zijn bedoeld, aanwezig zijn. Vrijstelling van compensatie is daarom terecht. Het afwijken van het GKM is daarmee voldoende deugdelijk gemotiveerd.

Ad n.

In de zienswijze wordt gesteld dat het ontwerp-bestemmingsplan geen of althans een onvoldoende motivering en toets bevat aan de Wet natuurbescherming.

In reactie hierop wordt vastgesteld dat gelet op de aard van de ruimtelijke ontwikkeling (van havenindustrie naar jachthaven c.a.) er in de toelichting niet is ingegaan op de invloed van die ontwikkeling op nabij gelegen natuurgebieden. Evenmin heeft onderzoek naar beschermde dier- en plantsoorten in of nabij het plangebied plaatsgevonden.

Voor de volledigheid zal paragraaf 5.2 van de toelichting worden aangevuld worden met:

- een beschrijving van de nabij gelegen natuurgebieden (i.h.b. het Natura 2000-gebied “Grensmaas”) en de resultaten van een AERIUS-Calculator-berekening van de mate van stikstofdepositie;
- de resultaten van een Quick scan naar mogelijk aanwezige beschermde dier- en plantsoorten in en nabij het plangebied.

De AERIUS-Calculator berekent de emissie van stikstof als gevolg van economische activiteiten en de depositie daarvan in Natura 2000-gebieden. De resultaten kunnen onder de PAS worden gebruikt voor het aanvragen van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming of het doen van een melding.

Initiatiefnemers kunnen op basis van hun berekening met de AERIUS-Calculator (die via het internet beschikbaar is) met een beslisboom nagaan of zij een vergunning moeten aanvragen, meldingsplichtig zijn of niets hoeven te doen. Een melding van een activiteit die beneden de grenswaarde blijft, kan eenvoudig via de calculator zelf gedaan worden. Voor een activiteit boven de grenswaarde zal een vergunning op de grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk zijn.

De benodigde AERIUS-Calculator-berekening is niet uitgevoerd. Deze berekening wordt alsnog uitgevoerd en de resultaten daarvan worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Een Quick scan flora en fauna heeft als doel om in te schatten of er op de onderzoeklocatie planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens wordt beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, houtopstanden die

door middel van de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.

Vanwege de ligging van het plangebied en de inrichting van de omgeving is destijds besloten om een beschrijving van het Natuurloket op te nemen. Zoals Filcom al aangeeft, en ook in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, zijn er aannames gedaan over waar bepaalde diersoorten in het kilometervak aanwezig zijn, namelijk de Thornerbeek. Dit is uiteindelijk niet vastgesteld. Om zeker te stellen dat er geen beschermingswaardige flora en fauna op de planlocatie aanwezig zijn, zal alsnog een Quick scan uitgevoerd worden.

Een deel van de kades bevat inderdaad bosschages, welke mogelijk geschikt kan zijn voor het huisvesten van fauna. De aanwezige bebouwing is recent opgericht of verbouwd en bevatten geen kieren en openingen. De nieuwe / verbouwde gebouwen zijn naar alle waarschijnlijkheid ongeschikt voor het huisvesten van beschermingswaardige fauna.

Echter, dit betreffen aannames. Een definitieve vaststelling van dit feit kan past gesteld worden na het uitvoeren van een Quick scan flora en fauna.

Ad o.

Ten aanzien van het volgen van de ladder van duurzame verstedelijking wordt in de zienswijze naar voren gebracht dat de *motivering* onvoldoende is, maar die moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening een *beschrijving* zijn. In de inleidende opmerkingen (onder 2.2 *Algemene Opmerkingen*) is reeds opgenomen dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarmee hoeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook niet te worden gevolgd.

Ondanks het feit dat hiertoe geen verplichting bestaat, wordt nog wel het volgende naar voren gebracht. Logischerwijs kunnen de functies van het project Schippersdock niet worden ondergebracht in een leegstaand monumentaal of beeldbepalend gebouw, omdat een dergelijk gebouw op het terrein ontbreekt. Het terrein betreft immers een voormalig terrein van havenindustrie. Het is bovendien noodzakelijk dat het bedrijfsverzamelgebouw direct bij de beoogde jachthaven wordt gerealiseerd. Voor de volledigheid zal in de toelichting hieraan een alinea worden gewijd.

Ad p.

In de zienswijze wordt opgemerkt dat de motivering, dat een mer-aanmeldnotitie niet vereist is, ondeugdelijk is en wordt het onzorgvuldig geacht dat er 99 ligplaatsen zijn voorzien.

Het feit dat er 99 ligplaatsen zijn voorzien, is niet onzorgvuldig ook al ligt het maximaal aantal ligplaatsen dan (net) onder de drempelwaarde van kolom 2 van onderdeel D van de bijlage van het Besluit mer. Daarmee is voorbereiding van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan niet onzorgvuldig.

Wel is geconstateerd dat sinds 7 juli 2017 voor alle activiteiten in kolom 1 van onderdeel D (bijlage Besluit mer) een mer-beoordeling moet plaatsvinden, ongeacht de drempelwaarde

in kolom 2 van dat onderdeel en mits het besluit waarmee de activiteit wordt mogelijk gemaakt in kolom 4 is genoemd (dit is voor activiteit D.10 het geval: het bestemmingsplan). De mer-beoordeling vindt plaats op basis van een zogenoemde aanmeldingsnotitie. In die mer-beoordeling wordt beoordeeld of voor de activiteit, en dus voor het bestemmingsplan, een milieueffectrapportage moet plaatsvinden of niet. De mer-beoordeling heeft alsnog plaatsgevonden op basis van de aanmeldingsnotitie. Deze beoordeling heeft er toe geleid dat er geen milieueffectrapportage nodig is. Ondanks het feit dat de mer-beoordelingsbeslissing niet is opgenomen in het ontwerp en de aanmeldingsnotitie te laat is ingediend en daarmee de mer-beoordeling niet tijdig heeft plaatsgevonden, wordt er gelet op artikel 6:22 Awb vastgesteld dat belanghebbenden niet zijn benadeeld omdat is geconcludeerd dat er geen milieueffectrapportage nodig is en dat daarmee het plan kan worden vastgesteld.

Brief Sibelco d.d. 16 mei 2019

In de brief d.d. 16 mei 2019 van Sibelco aan de gemeenteraad wordt, samengevat, aangegeven dat:

1. nader onderzoek naar de aspecten geluid en stof nodig is;
2. overnachten en verblijfsrecreatie is toegestaan (en niet enkel incidenteel overnachten);
3. een terras van 500 m² niet passend is in de omgeving (vanwege de aspecten geluid en stof).

Hierover wordt van gemeentewege als volgt overwogen:

Ad 1. Zie allereerst het gestelde onder Ad b. (in paragraaf 2.3). Het plan strekt niet tot het vestigen van (milieu)gevoelige functies. Daarenboven wordt nog het volgende opgemerkt.

Noch de ligplaatsen in de jachthaven noch de boten zijn geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder of het Activiteitenbesluit. Een akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 (Luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer. Deze regels in dit hoofdstuk bevatten grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. In het Besluit niet in betekende 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. Uit berekening blijkt dat i.c. de toename "niet in betekende mate" van invloed is op de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Ad 2. Er is geen sprake van het toekennen van een verblijfsrecreatieve bestemming. Bovendien is het enkel toestaan van incidenteel nachtverblijf in de regels van het bestemmingsplan wel degelijk geborgd en wel via artikel 4 juncto:

- *artikel 1.26 'jachthaven': haven met daarbij behorende grond waar de gelegenheid wordt gegeven voor het aanleggen, afmeren of afgemeerd houden van pleziervaartuigen*

alsmede het uitvoeren van refit, reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan pleziervaartuigen voor zover deze onderdeel vormen van het normale bedrijfsproces;
- artikel 1.37 'recreatievaart': het gebruik van vaarwegen met een recreatief doel, waaronder begrepen incidenteel nachtverblijf op pleziervaartuigen;

Ad 3. Zie allereerst het gestelde onder Ad 1.. Zelfstandige horeca is niet toegestaan. In de regels van het bestemmingsplan is dit geborgd. Daarin zijn namelijk alleen horeca-activiteiten in categorie 2 toegestaan voor zover deze horeca ondergeschikt en ondersteunend is aan de bedrijfsvoering (artikel 3.1 lid j van de regels van het bestemmingsplan). Aanvullende onderzoeken voor ondergeschikte en ondersteunende activiteiten dan wel -functies zijn niet nodig, nu voor de hoofdactiviteiten dan wel -functies dergelijke onderzoeken al niet benodigd zijn.

De zienswijze wordt:

- *gegrond verklaard voor zover het betreft:*
 - 1) *op een klein deel van het bedrijfsperceel, en wel nabij de toegang van het bedrijf, worden bedrijfsactiviteiten van milieucategorie 4.1 niet toegestaan (maar wel tot en met milieucategorie 3.2);*
 - 2) *in de regels wordt het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten in milieucategorie 4.1 geschrapt voor zover er geen sprake is van nautische activiteiten;*
 - 3) *er wordt een passage toegevoegd aan paragraaf 3.1 van de toelichting (nieuwe paragraaf: 3.1.3) over de herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen;*
 - 4) *de motivering van de behoefte aan de ruimtelijke ontwikkeling in paragraaf 3.1.3 van de toelichting (wordt: 3.1.4) wordt gecompleteerd en geactualiseerd;*
 - 5) *het deel van de werkstrook van Filcom wordt opgenomen in de toelichting bij de visualisatie van het plangebied en in de beschrijving van het plangebied;*
 - 6) *het inrichtingsvoorstel, dat voorziet in de realisatie van in totaal 86 parkeerplaatsen op eigen terrein, wordt in de toelichting opgenomen;*
 - 7) *de toelichting wordt aangevuld met een Quick scan flora en fauna alsmede de resultaten van de AERIUS-Calculator;*
 - 8) *het mer-beoordelingsbesluit, met de daarbij behorende grondslag, wordt als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.*
- *voor het overige ongegrond verklaard.*

Het bestemmingsplan wordt dienovereenkomstig aangepast.

3. Raadsbesluit

Het raadsbesluit is als losse bijlage beschikbaar.

4. Bijlagen

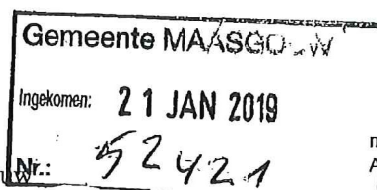
Als bijlage is toegevoegd de ontvangen zienswijze, te weten van:

1. Stibbe, Advocaten en notarissen, Postbus 75640, 1070 AP Amsterdam, namens Filcom B.V., Noordhoek 7, 3351 LD Papendrecht, d.d. 17 januari 2019 (ontvangen d.d. 17 januari 2019; aangevuld in de brief d.d. 16 mei 2019 van Sibelco).

Stibbe

Amsterdam Brussels Dubai London Luxembourg New York

Aangetekend
Gemeenteraad van de gemeente Maasgouw
Postbus 7000
6050 AA Maasbracht



Mr. A. Collignon
Advocaat

Advocaten en notarissen
Beethovenplein 10
Postbus 75640
1070 AP Amsterdam
Nederland
T +31 20 546 01 39
F +31 20 546 07 10
anna.collignon@stibbe.com
www.stibbe.com

Tevens per telefax (0475 46 61 84) en
e-mail (info@gemeentemaasgouw.nl)

Onze ref.
LB/CST/1034543/21206233

Uw ref.

Datum
17 januari 2019

ZIENSWIJZE inzake ontwerpbestemmingsplan Schippersdock Wessem

Geachte raad,

Hierbij breng ik als advocaat en gemachtigde tijdig een zienswijze naar voren namens:

Filcom B.V., statutair gevestigd te Papendrecht aan de Noordhoek 7 (3351 LD)

(hierna te noemen: "**Filcom**").

Filcom heeft kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan Schippersdock Wessem met identificatienummer NL.IMRO.1641.BPL075-ON01 ("**Ontwerpbestemmingsplan**"). Tot en met 17 januari 2019 ligt het Ontwerpbestemmingsplan ter inzage (*Stcrt.* 2018, 70276). De zienswijze is hierbij tijdig ingediend.

Het Ontwerpbestemmingsplan voorziet in de realisatie van een jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen op het adres Schippersveld 3 in Wessem ("**perceel Schippersdock**"). Filcom, een zandveredelingsbedrijf, heeft een vestiging direct naast het perceel Schippersdock. Voor Filcom staat de verenigbaarheid van de uitoefening van haar bedrijfsvoering met de realisatie van een jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen niet vast. Filcom vreest beperkingen voor haar bedrijfsvoering door de realisatie van de jachthaven. Zij kan zich dan ook niet verenigen met het Ontwerpbestemmingsplan.

Naast realisatie van een jachthaven voorziet het Ontwerpbestemmingsplan in een uitbreiding van de werkstrook in het water ten behoeve van eigen gebruik door Filcom. Deze werkstrook is met Filcom afgestemd. Hier heeft Filcom dan ook geen bedenkingen tegen.

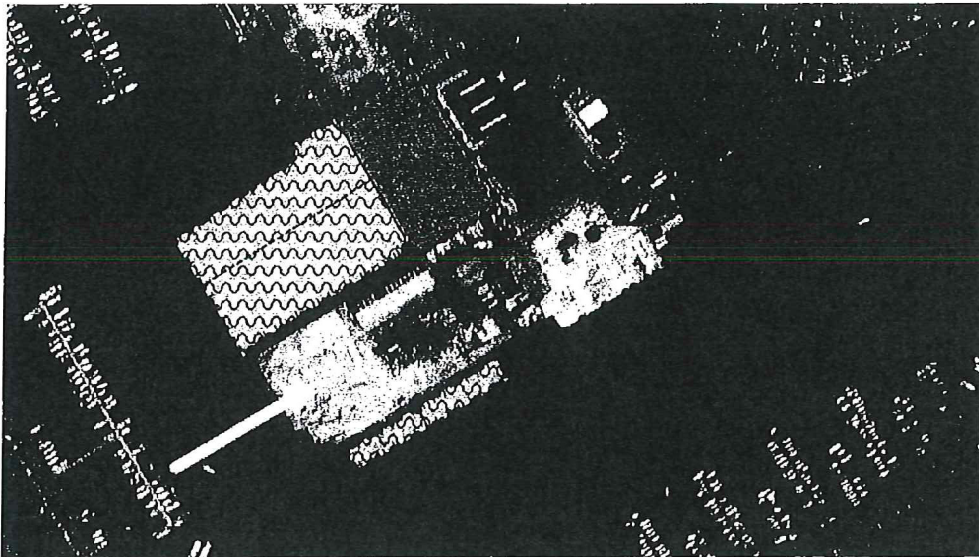
Hierna licht Filcom haar bedenkingen gericht op realisatie van de jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen toe. Allereerst volgt een toelichting op de vestiging van Filcom in Wessem. Filcom verzoekt u om rekening te houden met haar bedenkingen en het

Stibbe

bestemmingsplan Schippersdock Wessem gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het Ontwerpbestemmingsplan.

1. TOELICHTING OP VESTIGING FILCOM IN WESSEM

- (1) De vestiging van Filcom in Wessem ligt precies tussen het plangebied van het Ontwerpbestemmingsplan, zoals ook te zien is in Afbeelding 1. Ten noorden van Filcom bevindt zich het plangebied voor realisatie van de jachthaven met bijbehorende voorzieningen. De steigers en ligplaatsen ten behoeve van de boten van de jachthaven komen direct naast de open opslagplek van het zand op het terrein van Filcom. Ten zuiden van Filcom bevindt zich het plangebied bestaande uit de werkstrook in het water ten behoeve van eigen gebruik door Filcom.



Afbeelding 1: ligging Filcom in relatie tot plangebied ontwerpbestemmingsplan Schippersdock Wessem (bron: ruimtelijkeplannen.nl; gele pijl toegevoegd).

- (2) De vestiging van Filcom in Wessem betreft een zandveredelingsbedrijf. Bij Filcom vindt op- en overslag van zand plaats en processing van zand (drogen, zeven, mengen en verpakken).
- (3) De opslag van het zand vindt buiten plaats, op een deel van het terrein dat niet overdekt is. De aanvoer van het zand vindt plaats middels vrachtwagens over de weg en middels schepen over het water. Shovels brengen het zand naar de fabriek voor verwerking in de fabriek. De afvoer van het verpakte zand gebeurt met vrachtwagens.
- (4) Bij de op- en overslag en de processing van het zand is als neveneffecten mogelijk sprake van emissie van geluid en stof. De belangrijkste geluidsbronnen zijn de zeeftoren, ventilatoren en elevatoren, vrachtwagens en hefrucks. De stofemissie wordt veroorzaakt

Stibbe

door verwaaiing van zand. De werkzaamheden bij Filcom worden voornamelijk in de dagperiode uitgevoerd (van 7:00 – 19:00 uur), maar ook 's avonds (van 19:00 – 23:00 uur) en 's nachts (van 23.00 – 7:00 uur) vinden werkzaamheden plaats. Filcom voldoet bij de uitoefening van haar bedrijfsvoering aan de daarvoor geldende wettelijke normen.

- (5) Voor Filcom is het van het grootste belang dat zij niet in haar huidige en toekomstige bedrijfsvoering belemmerd wordt door nieuwe ontwikkelingen in haar directe nabijheid. Dit is echter wel wat nu dreigt te gebeuren door de realisatie van een jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen direct naast Filcom, zoals zij ook hierna zal toelichten.

2. **BEDENKINGEN**

- (6) Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt de realisatie van een jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen planologisch mogelijk gemaakt. Daarnaast blijft (zware) bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 – net als onder het huidige bestemmingsplan Land van Thorn (met identificatienummer NL.IMRO.1641.BPL046-OH01) – toegestaan. Het Ontwerpbestemmingsplan hinkt hiermee op twee gedachten.

- (7) Het is zeer de vraag of het wenselijk is om een nieuwe jachthaven van dusdanige omvang te faciliteren direct naast een zandveredelingsbedrijf. Op deze vraag wordt in de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan ten onrechte in het geheel niet ingegaan. Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar de verenigbaarheid van de functies zandveredelingsbedrijf en jachthaven met ligplaatsen. Er heeft ook geen onderzoek plaatsgevonden naar de aanvaardbaarheid van zware bedrijvigheid (tot en met milieucategorie 4.1) op het perceel Schippersdock. Vanwege het gebrek aan onderzoek is niet vastgesteld dat het Ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en dat bij de jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- (8) Filcom licht hierna haar bedenkingen tegen het Ontwerpbestemmingsplan toe.

2.1. **Verenigbaarheid functies zandveredelingsbedrijf en jachthaven onzeker en niet onderzocht**

- (9) Bij de voorbereiding van het Ontwerpbestemmingsplan is de verenigbaarheid van de functies zandveredelingsbedrijf en jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen niet onderzocht, terwijl Filcom direct naast het perceel Schippersdock gevestigd is en zonder twijfel effecten heeft op de te realiseren jachthaven en de toekomstige gebruikers daarvan.

- (10) Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar de geluidsemissie en de stofemissie van Filcom op de te realiseren jachthaven, waarbij in het bijzonder de effecten op de ligplaatsen onderzocht hadden moeten worden. Het is thans niet bekend hoe hoog de geluidswaarden zullen zijn ter hoogte van de boten op de (onoverdekte) ligplaatsen. Het is van belang om deze waarden te weten aangezien op de ligplaatsen personen kunnen verblijven en

Stibbe

overnachten (mits niet gestald in een boothuis), in tegenstelling tot de huidige situatie met open vaarwater. Hoewel de ligplaatsen in de jachthaven geen geluidsgevoelige objecten zijn in de zin van de Wet geluidshinder, dient wel beoordeeld te worden of bij de ligplaatsen qua geluid sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- (11) Het is thans ook niet bekend hoeveel stof zich zal vormen op de boten die aan een onoverdekte steiger aangemeerd liggen en of aan de wettelijke eisen voor de luchtkwaliteit met betrekking tot stof voldaan wordt.
- (12) Het bevoegd gezag had vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moeten onderzoeken of de realisatie van een jachthaven met ligplaatsen (waarbij bovendien overnachting 's nachts niet is uitgesloten) in overeenstemming is met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Nu de ruimtelijke gevolgen van de nieuwe ontwikkeling niet bekend zijn, en de ruimtelijke aanvaardbaarheid derhalve niet vast staat, had aan het perceel Schippersdock niet de bestemming Bedrijventerrein waarbij een jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen mogelijk gemaakt wordt, gegeven mogen worden.
- (13) Niet alleen is de verenigbaarheid van nabije functies zandveredelingsbedrijf en jachthaven niet onderzocht, in de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt zelfs in het geheel geen aandacht besteed aan de reeds bestaande industriële bedrijvigheid in de directe nabijheid van het perceel Schippersdock. Filcom wordt – afgezien van de uitbreiding van haar werkstrook – in het geheel niet genoemd in de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan. Er wordt dan ook in het geheel niet ingegaan op de gevolgen van de reeds bestaande industriële bedrijvigheid voor de realisatie van een jachthaven met ligplaatsen, terwijl deze er vanuit Filcom wel degelijk zijn. Recreanten en booteigenaren zullen onvermijdelijk te maken krijgen met de emissie van geluid en stof afkomstig van Filcom, ook wanneer Filcom binnen de grenzen van de wet haar bedrijfsvoering uitoefent.
- (14) Een jachthaven zal recreanten willen trekken die zich aangetrokken voelen tot de jachthaven vanwege een bepaalde prettige uitstraling. Mooie steigers waar de boten kunnen aanmeren, een rustige en schone omgeving om te vertoeven, zo mogelijk ook 's nachts. Recreanten zullen hun boot niet willen aanmeren bij een jachthaven waarbij zij geconfronteerd worden met geluidsproductie van het direct naastgelegen bedrijf. Zij wensen ook niet geconfronteerd te worden met zand dat tegen of in hun boot kan waaien. Dit is wel wat er nu dreigt te gebeuren.
- (15) Tegelijkertijd wenst Filcom niet geconfronteerd te worden met klachten van booteigenaren of de eigenaar/exploitant van de jachthaven over geluidsoverlast of stofoverlast, terwijl Filcom in overeenstemming met de geldende eisen haar bedrijfsvoering uitoefent. Voor Filcom is het van het grootste belang dat zij niet in haar huidige en toekomstige bedrijfsvoering belemmerd wordt door nieuwe ontwikkelingen in haar directe nabijheid. Filcom vreest echter beperkingen voor haar bedrijfsvoering door de realisatie van de jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen. Filcom vreest dat geluidhinder ondervonden door gebruikers van de jachthaven (zowel overdag als 's avonds als 's nachts) en stofhinder zullen leiden tot discussies en juridische procedures met die

Stibbe

gebruikers en/of met de eigenaar/exploitant van de jachthaven. Ook kan Filcom te maken krijgen met onterechte handhaving van het bevoegd gezag voor de milieuaspecten van Filcom als gevolg van klachten van de gebruikers of de eigenaar/exploitant van de jachthaven. Voorts zijn civiele claims van de eigenaren van de boten of van de eigenaar/exploitant van de jachthaven over schade aan boten door verwaaiing van zand niet uitgesloten. Dit is niet acceptabel voor Filcom.

- (16) Overigens onderkent de gemeente ook zelf dat voordat de ontwikkeling tot jachthaven mogelijk gemaakt kan worden moet zijn aangetoond dat de naastgelegen bedrijven niet beperkt worden in hun bedrijfsvoering. Zo heeft het college van burgemeester en wethouders van Maasgouw in haar vergadering van 18 oktober 2016 in het kader van de verlening van medewerking aan de realisatie van het project Schippersdock uitdrukkelijk overwogen – en in de openbare besluitenlijst vastgelegd – dat voor realisatie van dit plan *"aangetoond wordt dat er geen beperkingen ontstaan voor de omgeving"*. Duidelijk is dat dit momenteel niet is aangetoond.
- (17) Het is kortom van belang dat alle aspecten en mogelijke gevolgen van Filcom op de realisatie van een jachthaven grondig onderzocht worden, zodat er een volledige afweging gemaakt kan worden van alle relevante belangen. Voor de eigenaar/exploitant van de jachthaven en de toekomstige recreanten en booteigenaren dient duidelijk te zijn dat Filcom op het naastgelegen terrein gevestigd is met alle bijbehorende neveneffecten. Filcom wenst later in geen geval tegengeworpen te krijgen dat de effecten van haar bedrijfsvoering op een jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen niet bekend waren.
- (18) Filcom verzoekt u om – mede gelet op de vereisten van artikel 3:2 Awb – zorgvuldig onderzoek te doen naar de gevolgen van geluidsemissie en stofemissie van Filcom voor de jachthaven en in het bijzonder voor de ligplaatsen. Indien u vervolgens van oordeel zou zijn dat de realisatie van een jachthaven op deze specifieke locatie ruimtelijk aanvaardbaar en wenselijk is, verzoekt Filcom u om de verenigbaarheid van de functies zandveredelingsbedrijf en jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen deugdelijk te motiveren in het bestemmingsplan. Filcom gaat er hierbij vanuit dat u inzichtelijk maakt en expliciet benoemt wat de neveneffecten van de aanwezigheid van Filcom op de jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen zijn, zodat voor eenieder van meet af aan duidelijk is welke effecten de bedrijfsvoering van Filcom heeft op de directe omgeving.

2.2. Aanvaardbaarheid bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 op perceel Schippersdock niet onderzocht

- (19) In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan worden niet alleen Filcom en de bestaande industriële bedrijvigheid niet genoemd, ook de toegestane bedrijvigheid tot milieucategorie 4.1 op het perceel Schippersdock wordt in het geheel niet genoemd. De Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is volledig toegespitst op de realisatie van de jachthaven met bijbehorende voorzieningen. Alle onderzoeken zijn enkel op het aspect jachthaven gericht. Nu ook zware bedrijvigheid in het Ontwerpbestemmingsplan wordt toegestaan, had ook onderzoek naar de mogelijke (milieu)gevolgen hiervan verricht dienen

Stibbe

te worden.

- (20) Het feit dat zware bedrijvigheid ook onder het huidige bestemmingsplan Land van Thorn is toegestaan, maakt dit niet anders. Ook bij voortzetting van een bestemming in een bestemmingsplan dient onderzocht te worden of deze bestemming op basis van de huidige inzichten in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en of de beoogde bestemming ook daadwerkelijk wordt verwezenlijkt (zie bijvoorbeeld ABRvS 5 maart 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC5753). Dat is in dit geval niet gebeurd.
- (21) Het feit dat de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan zich enkel richt op de realisatie van de jachthaven zorgt ook voor andere onvolkomenheden. Zo wordt in de Toelichting (p. 36 en p. 37) enkel getoetst aan de afstanden van de jachthaven tot de dichtstbijzijnde woningbouw. Geconcludeerd wordt dat aan de minimale afstanden die gelden ingevolge de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering ("**VNG-brochure**") voldaan wordt. Voor een jachthaven geldt een minimum afstand van 50 meter tot woningbouw, terwijl de dichtstbijzijnde woningen zich op 185 meter bevinden en de woonschepen op 145 meter (p. 37). Er vindt echter in het geheel geen actuele toetsing plaats van de op basis van het Ontwerpbestemmingsplan toegestane bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 in relatie tot de huidige dichtstbijzijnde woningbouw. Indien dit wel gedaan was, zou de uitkomst geweest zijn dat niet aan de minimum afstand ingevolge de VNG-brochure voldaan zou worden. De genoemde afstand van 50 meter behoort conform de VNG-brochure bij een bedrijf met een milieucategorie van maximaal 3.1. Bij een bedrijf met een milieucategorie van 4.1 horen grotere richtafstanden, namelijk 200 meter. Aan deze richtafstand wordt niet voldaan. In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt derhalve uitgegaan van een onvolledige richtafstand, waarbij niet voldaan wordt aan de landelijke geaccepteerde richtafstand op basis van de maximaal planologische mogelijkheden. Het Ontwerpbestemmingsplan is daarmee op het punt van zonering onvoldoende gemotiveerd en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
- (22) Het tevens toestaan van de zware industrie is voorts in strijd met de Structuurvisie Maasgouw 2030 ("**Structuurvisie**"). Uit de Structuurvisie volgt dat het beoogd imago van de Nautische Boulevard betekent dat toekomstige bedrijfsvestigingen gelet op de aansluitende woningbouw zich alleen in de lichte milieucategorieën 2 en 3 mogen ontwikkelen (p. 18 Toelichting Ontwerpbestemmingsplan en p. 56 Structuurvisie). Met het Ontwerpbestemmingsplan wordt echter bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 toegestaan. Hiermee wordt zware industrie toegestaan. In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt niet gemotiveerd waarom wordt afgeweken van de Structuurvisie en waarom op het perceel Schippersdock ook zware industrie wordt toegestaan. Het Ontwerpbestemmingsplan is hiermee ondeugdelijk gemotiveerd.
- (23) De zware bedrijvigheid is bovendien niet gekoppeld aan watersport en/of waterrecreatie. In zijn algemeenheid wordt bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 toegestaan, zonder nadere beperkingen. Dit terwijl het project Schippersdock volgens de Toelichting (p. 13) *"in eerste instantie uit de ontwikkeling van een jachthaven"* bestaat, waarbij *"de locatie zal ingericht worden als een multifunctioneel facilitair centrum voor bootrecreanten en voor kleinere aan de watersport gerelateerde servicebedrijven."* Nu alle bedrijven tot en met

Stibbe

milieucategorie 4.1 zich op het perceel Schippersdock zouden mogen vestigen, mogen dus ook – ingevolge de Lijst van bedrijfsactiviteiten, zoals toegevoegd als Bijlage 1 bij de Regels, als milieucategorie 4.1 gekwalificeerde – visverwerkingsbedrijven, veevoerfabrieken houtconserveringsbedrijven, baksteen- en dakpannenfabrieken, metaalwarenfabrieken en composteerbedrijven zich op het perceel vestigen. Voor Filcom is volstrekt onduidelijk waarom het Ontwerpbestemmingsplan ook deze zware bedrijvigheid zonder enige beperkingen toestaat. Deze tegenstrijdigheid wordt in de Toelichting in het geheel niet toegelicht. Het Ontwerpbestemmingsplan is hiermee ondeugdelijk gemotiveerd.

2.3. Uitbreidingsmogelijkheden Filcom niet onderzocht

- (24) Bij de voorbereiding van het Ontwerpbestemmingsplan is niet onderzocht of Filcom door de realisatie van de jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder dusdanig veel ligplaatsen (te weten 99) nog wel uitbreidingsmogelijkheden behoudt. Bij een bestemmingsplanwijziging mogen bestaande bedrijven niet ingesnoerd worden. Bedrijven moeten redelijke uitbreidingsmogelijkheden houden (zie bijvoorbeeld ABRvS 27 februari 2002, ECLI:NL:RVS:2002:AD9752). Mede gezien de gunstige economische situatie en de grote behoefte aan woningbouw is te verwachten dat een uitbreiding van de bedrijfstijden van Filcom noodzakelijk zal zijn om te kunnen blijven voorzien in de marktvraag van klanten. In het Ontwerpbestemmingsplan is niet bezien of en in welke mate een dergelijke toekomstige ontwikkeling door de ontwikkeling van de jachthaven wordt belemmerd.

2.4. Economische uitvoerbaarheid project Schippersdock staat niet vast

- (25) Filcom plaatst vraagtekens bij de economische uitvoerbaarheid van het project Schippersdock. De te grote onzekerheid over die uitvoerbaarheid maakt dat de gemeente op voorhand in redelijkheid moet inzien dat het plan niet kan worden uitgevoerd binnen een periode van in beginsel tien jaar.
- (26) De Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan (par. 5.1) vermeldt ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid dat een anterieure exploitatieovereenkomst is gesloten, dat daarom geen noodzaak bestaat tot het vaststellen van een exploitatieplan en dat door de uitvoering van de bestemmingswijziging geen planschade zal ontstaan als gevolg van de inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan. Deze passages maken op geen enkele wijze duidelijk dat sprake is van een ook in financieel-economische zin uitvoerbaar plan. Dat wringt temeer omdat op dat punt behoorlijke twijfels bestaan.
- (27) De investeringen die nodig zijn voor de omvorming van het perceel Schippersdock, zijn – zo blijkt uit het raadsbesluit d.d. 16 februari 2017 (nummer R17.1099) – geraamd op € 1.000.000, waarbij het in de eerste fase gaat om een investeringsvolume van € 800.000. Daarbij wijst Filcom er op dat er een reëel risico op aanzienlijke planschade bestaat ten aanzien van haar perceel, waardoor de benodigde investeringen hoger zullen komen te liggen.
- (28) Uit het raadsbesluit d.d. 16 februari 2017 blijkt dat gemeentelijke en provinciale subsidiëring onmisbaar is bij de realisering van het project Schippersdock: "Het

Stibbe

binnenhalen van subsidies van de provincie en de gemeente is een absolute vereiste om de financiële haalbaarheid van het initiatief rond te krijgen. Vanwege de meerwaarde aan de ontwikkeling van de Nautische Boulevard is het voorstel het initiatief financieel te ondersteunen." Tegelijkertijd onderkent de gemeente dat het initiatief "tal van risico's" kent en ondanks de gunstige randvoorwaarden "geen garantie voor succes" biedt. In het raadsbesluit wordt een aantal grote twijfels geuit:

- De onderneming moet van de grond af aan opgebouwd worden;
- Er zijn geen inkomsten uit 'going concern'; het bedrijf wordt derhalve geconfronteerd met hoge aanloopkosten c.q. -verliezen;
- De haalbaarheid van het idee van de Nautische Boulevard moet zich nog bewijzen;
- Het initiatief is mede afhankelijk van het vinden van de juiste strategische partners in het businessmodel.

- (29) Filcom onderschrijft deze risico's en wijst er in dat verband op dat de planlocatie is omgeven door industriële bedrijvigheid en daarmee niet aantrekkelijk is voor dagjesmensen. Dat laatste wordt ook met zoveel woorden door de gemeente onderkend. De Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan vermeldt (p. 14): "*Zeker in de beginfase zal de aanwezige niet-nautische bedrijvigheid wat betreft werkzaamheden en uitstraling het gebied bepalen.*" Onduidelijk overigens is wat hier wordt bedoeld met de term 'beginfase'. Duidelijk is wel dat de omvorming van het havengebied niet realistisch is. De omliggende niet-nautische bedrijven – waaronder BLM Wegenbouw en Filcom – zijn immers in principe zeer levensvatbaar en goed op hun plaats. De bestemming van deze bedrijvigheid tot 'Bedrijventerrein' is in het vigerende bestemmingsplan Land van Thorn in 2014 bewust gecontinueerd vanwege het feit dat die bedrijvigheid zich lastig laat combineren met gevoelige functies (zie onder andere p. 10 e.v., p. 21 en p. 28 van de Toelichting op dat bestemmingsplan). Het vigerende bestemmingsplan voorziet uitdrukkelijk in ruimere bouwen daarmee uitbreidingsmogelijkheden dan bij de bestemming 'Bedrijf' het geval is (p. 61 Toelichting). Bovendien staat het onderhavige Ontwerpbestemmingsplan ook nog steeds de directe vestiging van niet-nautische bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 op de locatie Schippersdock toe (zie hierover ook paragraaf 2.2 van deze zienswijze).
- (30) De door de gemeente genoemde omvorming van een industrieel bedrijventerrein tot een 'Nautische Boulevard' staat kortom in schril contrast met de feitelijke en juridische realiteit van dit moment.
- (31) Voorts is van belang dat aan de (hierna verder te bespreken) gemeentelijke subsidie een aantal resultaatsverplichtingen is verbonden waarvan onduidelijk is of de naleving daarvan haalbaar is. Ook dat vormt een reden om te twijfelen aan de uitvoerbaarheid van het project Schippersdock. Het gaat daarbij om de realisatie van een portaalkraan met een hefvermogen van minimaal 30.000 kg als verbinding tussen land en water, de droge gestapelde stalling voor minimaal vijftien boten als try-out, de realisatie van minimaal 75 m steigers voor het afmeren van minimaal vijftig boten, in combinatie met minimaal vier drijvende boothuizen en de realisatie van een loods van minimaal 1.500 m² en van twee klusunits binnen de loods voor specialistische activiteiten en bedrijven.

Stibbe

- (32) Filcom stelt dan ook vast dat de levensvatbaarheid van de – binnen de planperiode te realiseren – beoogde ontwikkeling op z'n minst twijfelachtig te noemen is.
- (33) Daarbij komt dat de toegezegde en inmiddels toegekende gemeentelijke en provinciale financiële steun de geoorloofde staatssteungrens van € 200.000 te boven gaat, waardoor de rechtmatigheid daarvan in het geding is.
- (34) Als gezegd is het ontvangen van subsidie van zowel de provincie als de gemeente een absolute vereiste om het initiatief financieel kans van slagen te laten hebben. Blijkens het raadsbesluit d.d. 16 februari 2017 is sprake van een investeringsvolume van € 800.000, waarvan € 200.000 moet worden opgevangen door gemeentelijke en provinciale subsidies.
- (35) De gemeentelijke subsidie bedraagt € 80.000. Voorts worden de kosten voor het aanpassen van het bestemmingsplan Land van Thorn ad € 20.000 van gemeentewege gefinancierd en is initiatiefnemer vrijgesteld van het storten van een kwaliteitsbijdrage conform de module van het Gemeentelijke Kwaliteitsmenu, welk bedrag doorgaans behoorlijk oploopt.
- (36) Terzijde merkt Filcom op dat de subsidie kennelijk niet op de daarvoor bestemde regeling – de Subsidieregeling stimulering toerisme en recreatie 2017-2018 – is gebaseerd, maar gekenmerkt wordt als incidentele subsidie. Indien de subsidie zou zijn verleend op grond van voornoemde Subsidieregeling had evenwel de voorwaarde gegolden dat de te subsidiëren activiteiten voor 31 december 2018 hadden moeten zijn uitgevoerd.
- (37) Uit het Subsidieregister 4e kwartaal 2016 van de provincie Limburg blijkt verder dat bij besluit van 21 december 2016 een provinciale subsidie ter grootte van € 120.000 is toegekend ter bevordering van de economie en concurrentiekracht. De – ingevolge het Actieplan Waterrecreatie Midden- en Noord-Limburg – verstrekte subsidie bedraagt aanzienlijk meer dan de reguliere provinciale subsidie van € 50.000, zo meldt het raadsvoorstel voor de vergadering van 16 februari 2017.
- (38) Filcom constateert dan ook dat het totaal van de aan initiatiefnemer verleende (en te verlenen) steun de grenzen van de De minimisverordening (EU 1407/2013) van de Europese Commissie overschrijdt.
- (39) Bovenstaande elementen maken de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan zeer ongewis. Filcom meent dan ook dat het college en de raad op voorhand in redelijkheid moeten inzien dat het plan economisch niet uitvoerbaar is.

2.5. Overige gebreken Ontwerpbestemmingsplan

- (40) Naast de hiervoor genoemde punten is het Ontwerpbestemmingsplan ook op andere fronten in strijd met artikel 3:2 Awb onzorgvuldig voorbereid en in strijd met artikel 3:46 ondeugdelijk gemotiveerd. Filcom wijst op de volgende punten.

2.5.1. Omschrijving en visualisatie plangebied niet juist

Stibbe

- (41) In de Toelichting is bij de omschrijving van de begrenzing van het plangebied de werkstrook van Filcom niet benoemd (p. 10). De werkstrook is ook niet rood gekleurd in de afbeelding, terwijl deze werkstrook wel onderdeel uitmaakt van het Ontwerpbestemmingsplan. Filcom verzoekt u om een correcte omschrijving en visualisatie van het plangebied op te nemen in de Toelichting op het vast te stellen bestemmingsplan.

2.5.2. Aspect geluid onvoldoende onderzocht

- (42) Naar het aspect geluid is slechts summier onderzoek gedaan, namelijk alleen naar geluid afkomstig van evenementen. Geluid vanuit de reguliere activiteiten die uitgevoerd zullen worden op de jachthaven met bijbehorende voorzieningen en op basis van de maximale planologische mogelijkheden (inclusief de toegestane bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1) is in het geheel niet onderzocht. In paragraaf 3.8.2 van de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan wordt slechts verwezen naar paragraaf 3.3 van de Toelichting, over milieuzonering, die – zoals we in paragraaf 2.2 van deze zienswijze reeds aantoonen – bovendien onjuist is.
- (43) Cumulatie van industrielawaai, waarbij gedacht dient te worden aan de toegestane bedrijvigheid op het perceel Schippersdock en de omliggende bedrijven, geluid ten gevolge van evenementen en verkeerslawaaï is evenmin onderzocht.

2.5.3. Aspect luchtkwaliteit en stofhinder onvoldoende onderzocht

- (44) Naar het aspect luchtkwaliteit heeft geen onderzoek plaatsgevonden. De motivering in paragraaf 3.7 van de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan is veel te summier. Er wordt slechts gesteld dat het bestemmingsplan geen activiteiten mogelijk maakt die de luchtkwaliteit zouden kunnen verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Dit is onbegrijpelijk gelet op het feit dat nieuwe functies worden toegestaan op het perceel Schippersdock en tegelijkertijd ook nog steeds zware bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 wordt toegestaan.

2.5.4. Verkeersontsluiting en bereikbaarheid onvoldoende onderzocht

- (45) In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan (p. 55) wordt slechts gesteld dat het plangebied ontsloten wordt via de Waage Naak. Op geen enkele wijze wordt aandacht besteed aan de verkeersgeneratie die de realisatie van het project Schippersdock genereert en of die aantallen goed en veilig afgewikkeld kunnen worden op de bestaande infrastructuur. Hiermee is het Ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd.
- (46) Onduidelijk is ook welke wegkwalificatie de omliggende wegen zoals de Waage Naak en Maasdijk hebben. In de Structuurvisie Maasgouw 2030 wordt uitgebreid aandacht besteed aan de wegtypologieën, waaronder gebiedsontsluitingswegen en erftoegangsweg I en II. Juist vanwege de toegestane recreatieve functies en de evenementen had het in de rede gelegen aan dit aspect aandacht te besteden in de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan.

Stibbe

- (47) Het is ook maar de vraag of de fysieke inrichting van de wegen voldoende is voor de nu ingevolge het Ontwerpbestemmingsplan toegestane functies van recreatie en evenementen in combinatie met industriële bedrijvigheid. In de praktijk zullen op de wegen rondom het perceel Schippersdock en Filcom zowel vrachtverkeer, auto's met boottrailers, auto's en ook fietsers en wandelaar elkaar veelvuldig tegen gaan komen.

2.5.5. Aspect parkeren onvoldoende vastgelegd en ondeugdelijk gemotiveerd

- (48) Het Ontwerpbestemmingsplan (artikel 15.2.1 Regels) legt vast dat de parkeergelegenheid voldoende bemeten moet zijn en verwijst naar het gemeentelijk beleid zoals vastgelegd in het document Parkeernormen en parkeerbijdrageregeling gemeente Maasgouw.
- (49) In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan (p. 64) staat hierover slechts dat het parkeren voor het project Schippersdock op eigen terrein zal plaatsvinden en dat initiatiefnemer *"een inrichtingsvoorstel [heeft] gedaan voor het terrein dat voorziet in de realisatie van in totaal 86 parkeerplaatsen."* Dit inrichtingsvoorstel maakt geen deel uit van het Ontwerpbestemmingsplan en ligt ook niet ter inzage. Hierdoor is het onduidelijk of het eigen terrein daar ruimte voor biedt en hoe en waar dat parkeren dan plaats zal vinden.
- (50) In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan staat ook dat bij evenementen de parkeerplaatsen op het eigen terrein niet beschikbaar zijn (p. 40) en dat parkeren tevens zal plaatsvinden op de nabij gelegen parkeerplaats aan de Waage Naak (circa 100 meter) en omliggende wegen (p. 55). Daarnaast staat in de Toelichting (p. 64) *"dat hiervoor kan worden uitgeweken naar mogelijkheden om in de directe omgeving, op maximaal 250 meter loopafstand, in openbaar gebied te parkeren."* Onduidelijk blijft ook hier waar en hoe nu geparkeerd kan worden, aangezien een eenduidige omschrijving en deugdelijk kaartmateriaal ontbreekt.
- (51) De gemeente lijkt zelf op voorhand ook al bedenkingen te hebben bij de genoemde oplossing. Letterlijk staat er in de Toelichting (p. 65): *"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."* Filcom vreest dan ook last te zullen krijgen van het parkeren door recreanten en overige bezoekers van de jachthaven en bijbehorende voorzieningen, met name in het geval van evenementen. Zeker als vrachtverkeer, auto's met boottrailers, auto's en fietsers en wandelaar elkaar veelvuldig gaan tegen komen en in de berm van smalle wegen auto's geparkeerd staan.
- (52) De juridische borging – en daarmee de afdwingbaarheid en handhaafbaarheid – van het parkeren ontbreekt. Artikel 15.2.1. van Regels biedt onvoldoende rechtszekerheid dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zowel in een reguliere situatie als bij evenementen. Filcom vraagt zich af waarom de parkeernormen niet duidelijk in de Regels verankerd zijn en waarom in de Regels geen bepaling opgenomen is waar en hoe geparkeerd dient te worden tijdens evenementen. Ook vraagt Filcom zich af of de gemeente voornemens is om verkeersbesluiten (zoals parkeerverboden) te nemen om het verkeer in

Stibbe

goede banen te leiden.

2.5.6. Aspect bodem onvoldoende onderzocht

- (53) Het aspect bodem is ten onrechte niet onderzocht. In de Toelichting (p. 47) wordt gesteld dat voor realisatie van het project Schippersdock geen ruimtelijke ingrepen in de bodem noodzakelijk zijn en dat *"slechts de bestemming een transitie ondergaat"* waardoor een *"verkenkend bodemonderzoek naar de bodemkwaliteit achterwege kan blijven."* Dat er geen bodemingrepen noodzakelijk zijn, betekent niet dat een onderzoek achterwege kan blijven.
- (54) In het kader van het project Schippersdock worden er watersport- en recreatieve functies mogelijk gemaakt. Hierdoor is een andere functioneel gebruik aan de orde dan voorheen. Voorheen was bovendien sprake van bedrijvigheid/industrie en met dit Ontwerpbestemmingsplan worden ook andere, gevoeligere, functies mogelijk gemaakt. In de landelijke Regeling bodemkwaliteit wordt een onderscheid gemaakt in verschillende bodemfuncties. Zo worden 'plaatsen waar kinderen spelen' bijvoorbeeld apart genoemd (artikel 4.7.1 Regeling bodemkwaliteit) en gelden daar andere normen dan bij industrielocaties. Dit geldt ook als er niet gebouwd wordt. Gelet op de (water)recreatieve functies, horeca en evenementen die dit Ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt, is een bodemonderzoek noodzakelijk.

2.5.7. Aspect externe veiligheid onvoldoende meegenomen

- (55) Naar het aspect externe veiligheid is onderzoek gedaan. De Veiligheidsregio Noord-Limburg ("**Veiligheidsregio**") heeft geadviseerd. De Veiligheidsregio noemt een aantal aanvullende maatregelen die genomen moeten worden omtrent de realisatie van het project Schippersdock in relatie tot het aspect externe veiligheid (p. 50 Toelichting). De maatregelen zijn echter niet geborgd in de Regels van het Ontwerpbestemmingsplan. Juridisch zijn zij dus niet afdwingbaar. Het is de vraag of de maatregelen wel genomen worden en of er handhavend kan worden opgetreden wanneer dat niet gebeurt.
- (56) Eén van de maatregelen die de Veiligheidsregio noemt, is *"het gebied te voorzien van een extra ontsluiting via het perceel van het naastgelegen bedrijf (een ontsluiting van het LPG vulpunt af)"* (p. 50 Toelichting). Onduidelijk is of met 'naastgelegen bedrijf' Filcom bedoeld wordt. Tot op heden zijn hierover geen contacten geweest tussen de initiatiefnemer van het project Schippersdock en Filcom. De voorgestelde maatregelen van de Veiligheidsregio kunnen vooralsnog dus niet volledig gerealiseerd worden.

2.5.8. Landschappelijke inpassing en achterwege laten bijdrage Gemeentelijke Kwaliteitsmenu ondeugdelijk gemotiveerd

- (57) Ingevolge het Gemeentelijk Kwaliteitsmenu ("**GKM**") dient voor het natte deel van het plangebied dat wordt beschouwd als (beschermingswaardig) buitengebied voorzien te worden in een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing. In de Toelichting wordt gesteld dat landschappelijke inpassing niet mogelijk is omdat het water betreft (p. 22). Hiermee wordt voorbij gegaan aan het uitgangspunt van storting in het gemeentelijk

Stibbe

kwaliteitsfonds – de zogenoemde kwaliteitsbijdrage – waarmee kwaliteitsverbeteringen elders kunnen worden uitgevoerd. Concrete landschappelijke inpassing mag ingevolge het GKM ook nabij de locatie uitgevoerd worden (p. 7 GKM). Hierbij kan gedacht worden aan het 'droge' gedeelte van het plangebied. Het is onduidelijk waarom initiatiefnemer op geen enkele wijze aan de verplichtingen uit het GKM hoeft te voldoen, nu er voldoende mogelijkheden voor landschappelijke inpassing en het storten van een kwaliteitsbijdrage conform de module van het GKM zijn. Het Ontwerpbestemmingsplan is op dit punt ondeugdelijk gemotiveerd.

2.5.9. Toets Wet natuurbescherming onvoldoende inzichtelijk

- (58) Het Ontwerpbestemmingsplan bevat geen of althans een onvoldoende motivering en toets aan de Wet natuurbescherming. Dit geldt zowel voor de soortenbescherming als voor de gebiedsbescherming. Alleen al om deze reden is het Ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.
- (59) Het Natura 2000-gebied Grensmaas ligt op geringe afstand van het plangebied (circa 1 kilometer). Ook de Natura 2000-gebieden Leudal, Abdij Lilbosch & voormalig Klooster Mariahoop en de Belgische Natura 2000-gebieden Maasvallei en Noord-Oost Limburg liggen op relatief geringe afstanden. De effecten van dit Ontwerpbestemmingsplan op deze beschermde gebieden hadden beschouwd dienen te worden. De noodzakelijke berekening met de AERIUS Calculator ontbreekt. De AERIUS Calculator berekent de emissie van stikstof als gevolg van economische activiteiten en de depositie op Natura 2000-gebieden. AERIUS laat ook zien hoe groot de effecten op de stikstofgevoelige habitats zijn. De resultaten kunnen worden gebruikt voor het aanvragen van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming of het doen van een melding. Onduidelijk is of in dit geval een vergunning nodig is en of die zo nodig überhaupt afgegeven kan worden.
- (60) Onduidelijk is verder of er beschermde planten-en/of diersoorten in het plangebied aanwezig zijn. Bij de voorbereiding van het Ontwerpbestemmingsplan is alleen het Natuurloket geraadpleegd. Het Natuurloket werkt met zogenaamde kilometerhokken. Deze zijn groter dan het plangebied en bovendien is onduidelijk hoe actueel de gehanteerde gegevens zijn. In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan staat letterlijk *"de gesignaleerde diersoorten uit het natuurloket zijn naar alle waarschijnlijkheid waargenomen binnen het gebied rondom de Thornerbeek."* Filcom leidt hieruit af dat de Thornerbeek in hetzelfde kilometerhok ligt als het plangebied. De woorden 'naar alle waarschijnlijkheid' in de Toelichting impliceren dat er geen duidelijkheid is of er niet toch soorten in het plangebied zelf aanwezig zijn.
- (61) Gesteld wordt ook dat er zich in het gebied geen groenelementen bevinden. De kades echter bevatten groenelementen en ook gebouwen kunnen geschikt zijn voor (beschermde) diersoorten. Daarnaast is in de directe omgeving groen aanwezig. Een deugdelijke inventarisatie middels een veldonderzoek (quickscan flora en fauna) ontbreekt. Het is dan ook de vraag of het vast te stellen bestemmingsplan op deze wijze wel uitvoerbaar is. Niet uitgesloten kan worden dat er beschermde soorten in het plangebied zelf of de nabije omgeving aanwezig zijn waarmee rekening dient te worden gehouden of waarvoor een

Stibbe

vergunning op grond van de Wet natuurbescherming vereist is.

2.5.10. Ladder voor duurzame verstedelijking onvoldoende gevolgd

- (62) Op grond van artikel 2.2.2. van de Omgevingsverordening Limburg en artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening ("Bro") dient dit project een motivering inzake de ladder voor duurzame verstedelijking te bevatten. De motivering in het Ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende waardoor niet aan de provinciale Omgevingsverordening en niet aan het Bro wordt voldaan.
- (63) Volgens de Toelichting van het Ontwerpbestemmingsplan is voor het project Schippersdock sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (p. 33). Artikel 2.2.2 van de Omgevingsverordening Limburg bepaalt dan het volgende in lid 2 en 3:
- "2. Bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, worden tevens de mogelijkheden van herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen, zoals bedoeld in artikel 2.2.3, 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."*
- (64) De herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen, bijvoorbeeld om een deel van de functies van dit project in te huisvesten, is echter niet onderzocht waardoor het Ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de Omgevingsverordening Limburg.
- (65) Naast de strijdigheid met de Omgevingsverordening is de behoefte aan het project Schippersdock onvoldoende en met zeer gedateerde gegevens onderbouwd. De behoefteonderbouwing bestaat slechts uit een korte paragraaf in de Toelichting (par. 3.1.3) die niet is opgesteld door een gespecialiseerd bureau en uit een notitie uit 2017 die van de initiatiefnemer zelf afkomstig is. Inhoudelijk is de onderbouwing slechts gebaseerd op gegevens uit het Nautisch Programma van Eisen Maasplassen Limburg uit februari 2013 en het rapport Rabobank: Trends en Cijfers/Jachthavens uit 2016. Deze rapporten zijn inmiddels respectievelijk bijna zes jaar en drie jaar oud. De afgelopen drie tot zes jaren hebben er in Midden-Limburg vele ontwikkelingen plaatsgevonden waardoor de gebruikte gegevens achterhaald zijn. De rapporten maken bovendien geen deel uit van de Toelichting. Het rapport van de Rabobank waarnaar wordt verwezen is bovendien niet beschikbaar op internet. De kwantitatieve behoefte is hiermee onvoldoende onderbouwd.
- (66) In de Toelichting wordt gesteld dat het project Schippersdock de booteigenaar een nagenoeg compleet voorzieningenaanbod aanbiedt dat *"uniek en onderscheidend is van andere jachthavens in de Maasplassen"* (p. 33 en 34). Deze stelling wordt echter niet nader onderbouwd. Jachthavens in de omgeving, zoals Marina Oolderhuuske, Roermond City Marina, Stevensweert Marina en Helenawerf Roermond, bieden vergelijkbare voorzieningen. De kwalitatieve behoefte van het project Schippersdock is dan ook onvoldoende onderbouwd.

Stibbe

- (67) Naast een jachthaven worden veel verschillende andere functies toegestaan, waaronder de al eerder aangehaalde bedrijvigheid met milieucategorie 1 tot en met 4.1. De bestemming 'Bedrijventerrein' heeft een oppervlakte van circa 0,9 hectare hetgeen omvangrijk te noemen is. De behoefte aan deze functies is in het geheel niet onderbouwd in de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan en de bijlage bij de Toelichting.

2.5.11. Milieueffectrapportage: aantal ligplaatsen onzorgvuldig en ondeugdelijke motivering

- (68) Bij het project Schippersdock worden 99 ligplaatsen voor pleziervaartuigen mogelijk gemaakt (artikel 4.3.1 Regels Ontwerpbestemmingsplan). Er dient een milieueffectrapportage gemaakt te worden bij een ontwikkeling met minimaal 100 ligplaatsen (artikel D.10 Besluit m.e.r.). Filcom acht het onzorgvuldig dat er 99 plaatsen mogelijk gemaakt worden en niet 100 zodat hiermee het maken van een milieueffectrapportage achterwege kan blijven, terwijl de kans aannemelijk is dat er in de toekomst minimaal één ligplaats extra gerealiseerd zou worden.
- (69) Daarnaast is de motivering in de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan (p. 35) dat een m.e.r.-aanmeldnotitie niet vereist is ondeugdelijk. Naarmate de ontwikkeling van een project dichterbij de drempelwaarden uit Besluit m.e.r. komt, geldt een zwaardere motiveringsplicht waarom geen sprake zou zijn van significante effecten een waarom een m.e.r.-aanmeldnotitie niet noodzakelijk zou zijn. Aan deze zwaardere motiveringsplicht is niet voldaan in de Toelichting. In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan (p. 35) wordt slechts verwezen naar alle overige paragrafen van de Toelichting, waaruit zou blijken dat geen sprake zou zijn van significante aspecten. Hiervoor is reeds aangegeven dat de motivering per aspect ondeugdelijk is. Dit geldt dan ook voor de motivering ten aanzien van de beoordeling ten aanzien van de noodzaak tot het opstellen van de m.e.r.-aanmeldnotitie, nu dit slechts een verwijzing bevat naar de – zoals hiervoor reeds betoogde onjuiste en onvolledige – overige paragrafen van de Toelichting.

3. TOT SLOT

Het is zeer de vraag of het mogelijk en wenselijk is om een nieuwe jachthaven van dusdanige omvang te faciliteren direct naast Filcom. In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een motivering naar de verenigbaarheid van een zandveredelingsbedrijf naast een jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen. Er heeft ten onrechte in het geheel geen onderzoek plaatsgevonden naar de geluidsemissie en de stofemissie op de jachthaven afkomstig van Filcom. Vanwege het gebrek aan onderzoek is niet vastgesteld dat het Ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en dat bij de jachthaven met bijbehorende voorzieningen waaronder ligplaatsen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het lijkt daarbij alsof er nog geen definitieve keuze is gemaakt qua gewenste bestemming voor het perceel Schippersdock en dat met het Ontwerpbestemmingsplan nog op meerdere paarden wordt gewed. Van een verkleuring van deze bedrijfslocatie naar nautische recreatie is door het blijvend toestaan van industriële bedrijvigheid geen sprake, terwijl dit wel volgens de Toelichting op het

Stibbe

Ontwerpbestemmingsplan beoogd wordt.

Het Ontwerpbestemmingsplan is in strijd met artikel 3:2 Awb onzorgvuldig voorbereid en in strijd met artikel 3:46 Awb ondeugdelijk gemotiveerd.

Gelet op het vorenstaande verzoek ik u namens Filcom om het bestemmingsplan Schippersdock Wessem niet in de huidige vorm vast te stellen.

Graag licht Filcom haar zienswijze mondeling toe.



SIBELCO

Gemeente
MAASGOUW
Ingekomen voor de Raad

- 6 JUNI 2019

Ter afhandeling in handen college en
de afhandeling ter kennisname aan
de raad.
MR: R-2411
Nota VWA

AANGETEKEND

Gemeente Maasgouw
T.a.v. de Leden van de Raad- en Raadscommissie
Markt 36
6051 DZ MAASBRACHT

Betreft: bp Schippersdock, beantwoording zienswijze Filcom

Wessem, 16 mei 2019

Geachte Leden van de Raad- en Raadscommissie,

Met deze brief vragen wij uw aandacht voor het volgende. Het college heeft het bestemmingsplan 'Schippersdock Wessem' in routing gebracht ter vaststelling door uw raad. Op 21 mei 2019 wordt het bestemmingsplan in de voorbereidende raadscommissie behandeld waarna uw raad op 6 juni 2019 zal vergaderen over de vaststelling.

Stibbe heeft namens Filcom een zeer uitgebreide zienswijze ingediend op dit bestemmingsplan, welke het college deels gegrond verklaard heeft. Uit de Nota van zienswijzen die deel uitmaakt van de raadsstukken maakt Filcom op dat de bedoeling van het college weliswaar goed is, maar dat deze goede intenties juridisch (nog steeds) onvoldoende geborgd zijn.

Zoals waarschijnlijk bekend is Filcom reeds tientallen jaren gevestigd in de haven van Wessem. U zult begrijpen dat het voor Filcom vooral van belang is dat haar bedrijfsvoering ongehinderd – en dus zonder klachten vanuit de omgeving – kan worden voortgezet. De aspecten geluid en stof zijn daarvoor het meeste van belang.

De navolgende twee onderwerpen baren Filcom de meeste zorg, omdat deze in de toekomstige praktijk wel degelijk tot een belemmering van haar bedrijfsvoering kunnen leiden.

1. Nader onderzoek geluid/stof

Het college geeft in de Nota van zienswijzen (pagina 6 t/m 11) weliswaar een uitgebreide toelichting over de aspecten geluid en stof, maar heeft géén onderzoek gedaan. Er staat bijvoorbeeld: *"Zolang Filcom voldoet aan de gestelde regels in de voor haar geldende milieuvergunning hoeft er geen vrees te zijn dat een klacht van een booteigenaar of de exploitant van de jachthaven gegrond wordt verklaard. Er kan geen sprake zijn van onterechte handhaving in welke zin dan ook."*



Hoewel Filcom voldoet aan de milieuregelgeving had het in de rede gelegen dat ook vanuit de gemeente en initiatiefnemer onderzoek zou zijn gedaan. Naar Schippersdock in relatie tot de omliggende bedrijven waaronder Filcom is echter geen separaat onderzoek gedaan. Het is de vraag of de pagina's in de Nota van zienswijzen in de toekomst voldoende gewicht hebben op het moment dat er wél klachten ontstaan en er geen onderzoek is gedaan.

2. Overnachten en verblijfsrecreatie nog steeds toegestaan

Wat betreft overnachten en verblijfsrecreatie op het terrein van Schippersdock schrijft het college in de Nota van zienswijzen: *"Omdat bij Schippersdock alleen incidenteel overnachten is toegestaan (en verblijfsrecreatie niet), zullen ligplaatsen van Schippersdock ook als niet geluidgevoelige objecten dienen te worden beschouwd door het bevoegd gezag."*

In de regels van het bestemmingsplan is echter nog steeds een jachthaven (artikel 3.1 sub a en 4.1 sub c) toegestaan en is ook nachtverblijf buiten een boothuis (artikel 3.5.1 sub g en 4.3.2 sub e) toegestaan. Met andere woorden: gesteld wordt dat overnachten *incidenteel is* in de Nota van zienswijzen maar in de regels (het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan) zijn vervolgens geen beperkingen opgenomen. Waarom worden in de regels geen beperkingen aangebracht voor overnachten? En waarom wordt de locatie voor jachthaven op de verbeelding (plankaart) niet ingeperkt?

3. Terras van 500 m²

Tot slot is nog steeds een terras met een oppervlakte van 500 m² (artikel 3.1 sub k) rechtstreeks toegestaan terwijl een dergelijke functie naar de mening van Filcom niet passend is in deze omgeving waar stof en geluid van omliggende bedrijven al lange tijd een gegeven zijn. Ook hiervoor geldt dat de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan voor de relevante aspecten geluid en stof niet onderzocht zijn.

Juridisch zijn er voldoende argumenten om het bestemmingsplan in beroep aan te vechten. Dit heeft voor Filcom echter zeker niet de voorkeur.

Gelet hierop vindt Filcom het zinvol haar zorgen middels deze brief op voorhand kenbaar te maken aan uw raad, teneinde er zeker van te zijn dat uw raad zo goed mogelijk geïnformeerd is. Niet alleen van de zijde van het college en initiatiefnemers van Schippersdock, doch ook van de zijde van de direct belanghebbenden.

Uiteraard zal Filcom aanwezig zijn op de betreffende vergadering van uw raad om één en ander nader toe te lichten. Op voorhand uiten wij de hoop dat uw raad oog zal hebben voor onze zorgen en daarmee onze bedrijfsbelangen. De oorspronkelijke bestemming van Schippersdock binnen Nautische boulevard is "watersportservice". Thans zou "alles" mogelijk worden, van industrie cat. 4.1 t/m jachthaven met nachtverblijf, evenementen en horeca op een afstand van slechts enkele tientallen meters van ons bedrijf.



Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze brief, dan kunt u contact opnemen met bennard.vanhoeven@sibelco.com / tel nr 0475-569202 of piet.jaspers@sibelco.com / tel nr. 0162-586521.

Met vriendelijke groet,

namens SIBELCO Filcom B.V.,

