

Van: "[REDACTED]"
Verzonden: donderdag 15 februari 2024 15:32
Aan: "[REDACTED]" <[REDACTED]@hetoversticht.nl>
Onderwerp: FW: Stedenbouwkundige advisering ligplaatsen verblijfsrecreatie Mastenmakersstraat Zwartsluis
Bijlage(n): Ruimtelijke onderbouwing verblijfsrecreatie haven Zwartsluis.pdf

Geachte [REDACTED],

De vraag is wellicht al wel bekend door de mail van [REDACTED], maar voor de goede orde bij deze nog een keer.

Wij hebben een vergunningaanvraag ontvangen voor het wijzigen van de functie 'ligplaats recreatievaartuig voor commercieel gebruik' in de functie 'ligplaats verblijfsrecreatie'. Het gaat om de locatie achter Mastenmakersstraat 43 in Zwartsluis. In bijgevoegde ruimtelijke onderbouwing is ook een situatietekening en kaart opgenomen waarop de locatie staat.

In de aanvraag wordt gevraagd om zes plaatsen die tezamen als het ware een 'watercamping' vormen. De vaartuigen liggen soms om ter plaatse te functioneren (mensen varen er niet mee, maar gebruiken het als vakantiewoning), maar ook zal er geregeld met de vaartuigen worden gevaren (een varende vakantiewoning). **Graag ontvang ik vanuit stedenbouwkundig oogpunt input een toetsing van de aanvraag, dan wel input om mee te nemen als randvoorwaarden bij deze functiewijziging.**

Wellicht goed om te weten als achtergrondinformatie: de huidige vaartuigen zien er uit als een elk gemiddeld jacht ([Jachtcharter Panorama - Verhuurder van motorjachten in Zwartsluis \(charter-panorama.nl\)](#)). De wens van initiatiefnemer is om straks (ook) houseboats te mogen aanmeren ([House Boat Nederland - Unieke vakanties op het water](#)). In de huidige vergunning voor ligplaatsen voor recreatievaartuigen zijn die expliciet uitgesloten. Zoals gezegd gaat het in de aanvraag puur om wijziging gebruik en nog niet aanvraag van het 'bouwwerk'.

Zijn er vragen, dan hoor ik het natuurlijk graag. Alvast hartelijk dank!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsadviseur Fysieke Leefomgeving

Werkdagen: maandag, dinsdag en donderdag

Van: [REDACTED], [REDACTED] <[REDACTED]@hetoversticht.nl>
Verzonden: donderdag 15 februari 2024 14:58
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@zwartewaterland.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@hetoversticht.nl>
Onderwerp: RE: Stedenbouwkundige advisering ligplaatsen verblijfsrecreatie Mastenmakersstraat Zwartsluis

Dag [REDACTED],
Ik vertrek morgenochtend voor een heerlijke wintersport dus kan je niet zo snel helpen, maar aangezien je een stedenbouwkundig advies zoekt kun je sowieso beter contact opnemen met mijn collega [REDACTED]. Zij kan je vast en zeker verder helpen!
Groetjes, [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@zwartewaterland.nl>
Verzonden: donderdag 15 februari 2024 13:15
Aan: [REDACTED], [REDACTED] <[REDACTED]@hetoversticht.nl>
Onderwerp: Stedenbouwkundige advisering ligplaatsen verblijfsrecreatie Mastenmakersstraat Zwartsluis

Goedemiddag [REDACTED],

Kun jij mij verder helpen en deze mail doorzetten naar de juiste collega of zelf behandelen natuurlijk?

Wij hebben een vergunningaanvraag ontvangen voor het wijzigen van de functie 'ligplaats recreatievaartuig voor commercieel gebruik' in de functie 'ligplaats verblijfsrecreatie'. Het gaat om de locatie achter Mastenmakersstraat 43 in Zwartsluis. In bijgevoegde ruimtelijke onderbouwing is ook een situatietekening en kaart opgenomen waarop de locatie staat.

In de aanvraag wordt gevraagd om zes plaatsen die tezamen als het ware een 'watercamping' vormen. De vaartuigen liggen soms om ter plaatse te functioneren (mensen varen er niet mee, maar gebruiken het als vakantiewoning), maar ook zal er geregeld met de vaartuigen worden gevaren (een varende vakantiewoning). **Graag ontvang ik vanuit stedenbouwkundig oogpunt input een toetsing van de aanvraag, dan wel input om mee te nemen als randvoorwaarden bij deze functiewijziging.**

Wellicht goed om te weten als achtergrondinformatie: de huidige vaartuigen zien er uit als een elk gemiddeld jacht ([Jachtcharter Panorama - Verhuurder van motorjachten in Zwartsluis \(charter-panorama.nl\)](#)). De wens van initiatiefnemer is om straks (ook) houseboats te mogen aanmeren ([House Boat Nederland - Unieke vakanties op het water](#)). In de huidige vergunning voor ligplaatsen voor recreatievaartuigen zijn die expliciet uitgesloten. Zoals gezegd gaat het in de aanvraag puur om

wijziging gebruik en nog niet aanvraag van het 'bouwwerk'.

Ik hoop dat mijn vraag duidelijk is en er iemand een inhoudelijke reactie kan geven. Maar als er vragen zijn, dan hoor ik het natuurlijk graag. Alvast hartelijk dank!

Met vriendelijke groet,

 J
Beleidsadviseur Fysieke Leefomgeving
T: 14 038

@zwartewaterland.nl

Werkdagen: maandag, dinsdag en donderdag

Gemeente Zwartewaterland

Bezoekadres: Telvorenstraat 2, 8061 CB Hasselt

Postadres: Postbus 23, 8060 AA Hasselt

www.zwartewaterland.nl



LIGPLAATSEN VOOR VER- BLIJFSRECREATIE TE ZWART- SLUIS

Ruimtelijke onderbouwing

22 december 2023

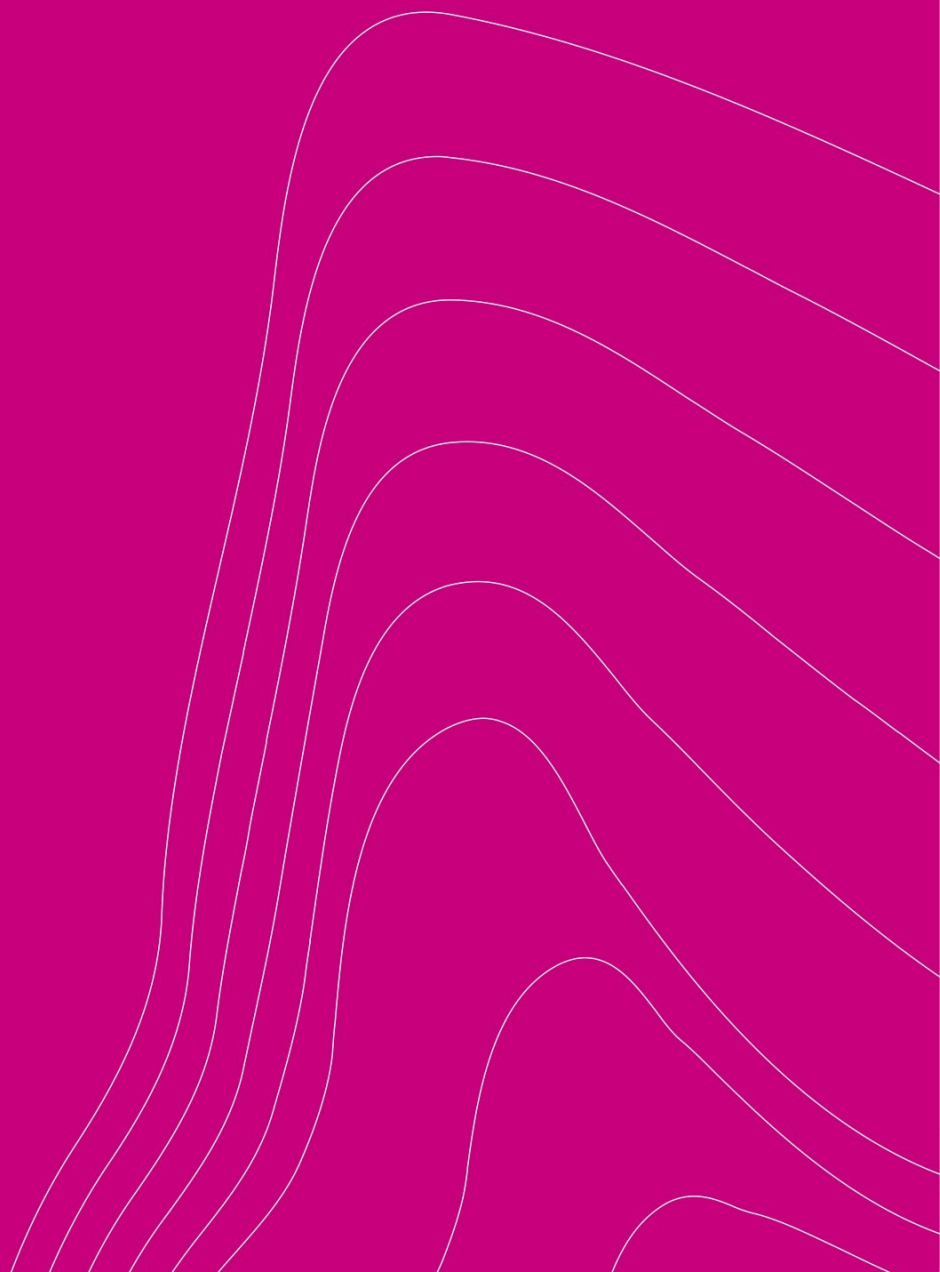
RHO ADVISEURS

DATUM 22 december 2023
KENMERK 20230825/127425/SWJD

PROJECT Principeverzoek haven Zwartsluis
PROJECTLEIDER 

OPDRACHTGEVER Allura B.V.
PROJECTNUMMER 20230825

AUTEUR 
STATUS Definitief





DISCLAIMER

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.

INHOUD

1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Ligging projectgebied	6
1.3 Planologische regeling	6
1.3.1 Algemeen	6
1.3.2 Conclusie	7
2. Projectbeschrijving	8
2.1 Huidige situatie	8
2.2 Beoogde ontwikkeling	8
3. Beleid	10
3.1 Algemeen	10
3.2 Rijksbeleid en provinciaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk beleid	10
3.3.1 Algemene plaatselijke verordening	10
3.3.2 Ligplaatsenbeleid	10
3.3.3 Omgevingsvisie Zwartewaterland	10
3.3.4 Conclusie gemeentelijk beleid	11
4. Toetsing aan milieu- en omgevingsaspecten	12
4.1 Verkeer en parkeren	12
4.1.1 Verkeer	12
4.1.2 Parkeren	12
4.1.3 Conclusie	13
4.2 Milieuzonering	13
4.2.1 Algemeen	13
4.2.2 Situatie projectgebied	14
4.2.3 Conclusie	14
4.3 Ecologie	14
4.3.1 Algemeen	14
4.3.2 Situatie projectgebied	14
4.3.3 Conclusie	15
4.4 Geluid	16
4.4.1 Algemeen	16
4.4.2 Situatie projectgebied	16
4.4.3 Conclusie	16
4.5 Bodemkwaliteit	16
4.5.1 Algemeen	16
4.5.2 Situatie projectgebied	16
4.5.3 Conclusie	16
4.6 Water	16

4.6.1	Algemeen	16
4.6.2	Situatie projectgebied	16
4.6.3	Conclusie	16
4.7	Archeologie	17
4.7.1	Algemeen	17
4.7.2	Situatie projectgebied	17
4.7.3	Conclusie	17
4.8	Cultuurhistorie	17
4.8.1	Algemeen	17
4.8.2	Situatie projectgebied	17
4.8.3	Conclusie	17
4.9	Luchtkwaliteit	18
4.9.1	Algemeen	18
4.9.2	Situatie projectgebied	18
4.9.3	Conclusie	18
4.10	Externe veiligheid	18
4.10.1	Algemeen	18
4.10.2	Situatie projectgebied	18
4.10.3	Conclusie	20
4.11	Kabels en leidingen	20
5.	Uitvoerbaarheid	21
5.1	Economische uitvoerbaarheid	21
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	21
6.	AFWEGING EN CONCLUSIE	24
6.1	Aanleiding	24
6.2	Afweging	24
6.3	Conclusie	24
Bijlage 1	Digitale watertoets	25
Bijlage 2	Presentielijst participatiebijeenkomst	25

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer, J J, is voornemens om bestaande ligplaatsen voor recreatievaartuigen te gebruiken als ligplaatsen voor verblijfsrecreatie. Het gaat in totaal om zes ligplaatsen waar vaartuigen kunnen worden aangelegd en waarbij verblijfsrecreatie op het vaartuig wordt toegestaan. Dit gebruik is op basis van het vigerende bestemmingsplan niet toegestaan, waardoor het planvoornemen niet mogelijk is op basis van dit bestemmingsplan.

Om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het afwijken van het bestemmingsplan. In dit geval wordt daarvoor gebruik gemaakt van de kruimelgevallenregeling, waardoor de reguliere voorbereidingsprocedure kan worden doorlopen. Voor de aanvraag van de omgevingsvergunning moet worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft gronden achter de Mastenmakersstraat 43 te Zwartsluis. Het gaat om (delen van) de percelen die kadastraal bekend staan als gemeente Zwartsluis, sectie D, perceel 3339 en 4526. De exacte begrenzing van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Weergave begrenzing projectgebied in rood (bron: KadastraleKaart.com)

1.3 Planologische regeling

1.3.1 Algemeen

Het projectgebied is gelegen binnen de begrenzing van het 'Bestemmingsplan Oud Zwartsluis'. Dit plan is vastgesteld op 22 november 2012 door de gemeenteraad van Zwartewaterland. De ligplaatsen zijn gelegen binnen de enkelbestemming 'Water' met de functieaanduiding 'ligplaats'. Dit betekent dat de gronden bestemd zijn voor - voor zover relevant - ligplaatsen en aanleggelegenheid voor recreatievaartuigen.

Op grond van het bestemmingsplan wordt onder recreatievaartuigen het volgende verstaan: *“een vaartuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt voor niet-bedrijfsmatige, dat wil zeggen sportieve en recreatieve doeleinden. Hieronder vallen ook roeiboten, kano's en daarmee gelijk te stellen vaartuigen”*.

Het gebruik van de gronden als ligplaats voor woonschepen is binnen het projectgebied verboden. Onder woonschepen wordt het volgende verstaan: *“elk vaar- of drijftuig, dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd als, of te oordelen naar zijn constructie en/of inrichting uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is tot, hoofdbewoning geldend dagen/of nachtverblijf van één of meerdere personen”*.

Gelet op het gewenste gebruik, namelijk verblijfsrecreatie op vaartuigen die kunnen aanleggen ter plaatse van de zes aangewezen ligplaatsen, kan op basis van de definitie van het begrip recreatievaartuig direct worden geconcludeerd dat de vaartuigen geen recreatievaartuigen in de zin van het vigerende bestemmingsplan zijn. Gelet op de inrichting en de vormgeving van de vaartuigen, zijn deze primair bedoeld om als recreatiewoning te gebruiken. Permanente bewoning is daarbij uitgesloten.

1.3.2 Conclusie

Omdat het gewenste gebruik (verblijfsrecreatie op vaartuigen) niet past binnen de begripsomschrijving van recreatievaartuig zoals dat is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, is sprake van strijd met dit bestemmingsplan. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in samenhang met artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, van de Wabo is het mogelijk om van het bestemmingsplan af te wijken zolang geen sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening. In voorliggend geval gaat het om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking op basis van de kruimelgevallenregeling zoals is opgenomen in artikel 4, onderdeel 9, van bijlage II, van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

Met toepassing van de kruimelgevallenregeling kan het met het bestemmingsplan strijdige gebruik van de bouwwerken (steigers) en aansluitend terrein (water) via een omgevingsvergunning worden vergund door het college van burgemeester en wethouders. Ten behoeve van de vergunningaanvraag moet worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

In figuur 1.2 is door middel van een luchtfoto inzichtelijk gemaakt om welke steigers en aangrenzende gronden het planvoornemen betrekking heeft.



Figuur 1.2: Weergave steigers en aangrenzende gronden

2. PROJECTBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn de gronden binnen het projectgebied reeds sinds jaar en dag in gebruik als ligplaats. Dit gaat om ligplaatsen voor recreatievaartuigen die ook bedrijfsmatig in gebruik zijn (ze worden verhuurd).

2.2 Beoogde ontwikkeling

De voorgenomen plannen bestaan uit een gebruikswijziging van in totaal zes ligplaatsen. Het is de bedoeling de ligplaatsen te gebruiken voor verblijfsrecreatie. Dit betekent dat de ligplaatsen in gebruik kunnen worden genomen door vaartuigen die op zodanige wijze zijn ingericht dat verblijfsrecreatie mogelijk is en waar daadwerkelijk verblijfsrecreatie plaatsvindt. De vaartuigen zijn dus eigenlijk ingericht en in gebruik als recreatiewoning. Deze vaartuigen worden dan bedrijfsmatig verhuurd, zodat toeristen vanaf deze vaartuigen Zwartsluis en omgeving kunnen verkennen. Permanente bewoning van deze vaartuigen is uitgesloten.

De locaties van de ligplaatsen zijn weergegeven in figuur 2.1. In deze figuur is de situatie van de hele haven weergegeven. Voor de beoogde ontwikkeling gaat het om de ligplaatsen die aangeduid zijn in geel.



Figuur 2.1 Weergave gewenste gebruik (rood)

De verkrijging van het eigendom maakt geen deel uit van deze vergunningsaanvraag.

In 2011 zijn er doorvaarttekeningen gemaakt door de gemeente en [redacted]. De maatvoeringen zijn ook opgenomen in het koopcontract tussen de gemeente en [redacted]. De doorvaart naar de sluis is gegarandeerd minimaal 7 meter breed en de ligplaatsen worden in principe jaarrond gebruikt.

Zowel overdag als in de avond is de exploitant aanwezig bij Mastenmakersstraat 43. Aankomst is vanaf 17:00 uur en vertrek is voor 12:00 uur. Omdat huurders op ongelijke tijden aankomen bij de haven, is de exploitant altijd aanwezig om huurders wegwijs te maken. Zo krijgen de huurders een algemene uitleg, een uitleg van de boot en hoe deze aangemeerd moet worden. Vervolgens worden de verbanddoos, reddingsvesten, branddeken en brandblusser aangewezen. Elke huurder krijgt ook het nummer van [redacted] die bereikbaar is in geval van nood.

Daarnaast is er cameratoezicht, waarbij het mogelijk is om een geluidsopname te maken. Huurders van de vaartuigen moeten zich houden aan de huisregels, die op het volgende neerkomen:

- voor terugkomst moet de huurder benzine hebben getankt;
- voor terugkomst moet de huurder vuil water hebben afgezogen;
- de huurder dient vuilnis op de boot te laten waarna het wordt afgevoerd door exploitant;
- er mag geen toiletpapier in het toilet terecht komen;
- er mag niet binnen worden gerookt;
- vanaf 22:00 uur is het stil.

Naast de huisregels zijn er waterkaarten en routes aanwezig zodat het navigeren over het water eenvoudig is. Indien gewenst kan een decibelalarm geïnstalleerd worden wat ervoor zorgt dat wanneer na 22:00 uur te veel geluid wordt veroorzaakt in de boot een alarm afgaat ter waarschuwing. Dit signaal komt ook binnen bij de beheerder, zodat hier toezicht op kan worden gehouden.

In geval van meerdaagse verhuur van de vaartuigen kunnen eventueel afspraken worden gemaakt over de maximale duur van het verblijf op het vaartuig. Elke vorm van huisvesting is hierbij verboden. Door middel van een nachregister kan dit worden bijgehouden en gecontroleerd.

3. BELEID

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het ruimtelijk beleid dat het kader vormt voor dit project. Hierbij komt het rijks-, provinciaal en het gemeentelijk beleid aan bod.

3.2 Rijksbeleid en provinciaal beleid

Het beoogde initiatief betreft een ontwikkeling van zeer beperkte omvang zonder strijdigheid met rijksbelangen of provinciale belangen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Algemene plaatselijke verordening

De Algemene plaatselijke verordening (hierna: APV) van de gemeente Zwartewaterland kent regels met betrekking tot ligplaatsen. Zo bepaalt artikel 5:25, eerste lid, onder a, van de APV dat het verboden is om zonder vergunning met een woonschip een ligplaats in te nemen of te hebben. In artikel 5:25, eerste lid, onder b, van de APV wordt bepaald een eenzelfde vergunningplicht opgelegd voor vaartuigen, geen woonschip zijnde. Beide bepalingen gelden voor zover het gaat om door het college aangewezen gedeelten van openbaar water.

In voorliggend geval is echter geen sprake van openbaar water. De betreffende gronden zijn in particulier eigendom en zijn niet zomaar toegankelijk. De APV is dus niet van toepassing.

3.3.2 Ligplaatsenbeleid

Naast de APV die regels stelt ten aanzien van ligplaatsen heeft de gemeente Zwartewaterland ook ligplaatsenbeleid. In het bijzonder gaat het om de *'Beleidsregels ten behoeve van het innemen van een ligplaats met een woonschip, een recreatievaartuig, of een historisch schip in wateren in beheer bij de gemeente Zwartewaterland'* (hierna: ligplaatsenbeleid), welke zijn vastgesteld op 7 februari 2012 door het college van burgemeester en wethouders. Het ligplaatsenbeleid is vastgesteld als nadere uitwerking van de APV. Het doel van het ligplaatsenbeleid is het reguleren van het innemen van ligplaats in wateren binnen de gemeente Zwartewaterland, waar de APV van toepassing is.

In de vorige subparagraaf is geconcludeerd dat het in het voorliggende geval gaat om wateren waar de APV niet van toepassing is. Dit betekent dat ook het ligplaatsenbeleid niet relevant is voor het planvoornemen.

3.3.3 Omgevingsvisie Zwartewaterland


De gemeente Zwartewaterland heeft een omgevingsvisie vastgesteld waarin de gemeentelijke ambities op uiteenlopende thema's zijn opgenomen. Het projectgebied ligt binnen de begrenzing van het gebied 'centrum Zwartsluis' waarvoor de volgende thema's van toepassing zijn:

- economie;
- toerisme;
- cultuur;
- verkeer.

Voor de gewenste ontwikkeling is met name het thema 'toerisme' van belang. Omdat de vaartuigen worden ingezet als recreatieobject voor toeristen.

Toerisme

Zwartsluis ligt in een echte watersportregio. Voor de vrijetijdsector zijn er in Zwartewaterland veel kansen en mogelijkheden. De gemeente ligt tussen het Nationaal Landschap IJsseldelta, het Zwarte Water en natuurgebieden Weerribben-Wieden en Oldematen.



Deze mooie gebieden zijn o.a. via het regionaal netwerk van wandel- en fietsroutes maar ook per boot te ervaren. Vooral het Zwarte Water wordt veel gebruikt voor de pleziervaart en omdat Zwartsluis op het kruispunt van een aantal belangrijke waterwegen ligt, is dit dé locatie om onder andere het Zwarte Water op te varen.

Om die reden wil de gemeente inzetten op extra mogelijkheden voor waterbeleving en varen. Het gaat daarbij om het mogelijk maken van de recreatie- en de beroepsvaart.

Met de gewenste ontwikkeling wordt tegemoetgekomen aan de ambitie van de gemeente om meer recreatievaart mogelijk te maken en de waterbeleving in Zwartsluis te stimuleren. Op die manier kan ook de verbinding worden gelegd tussen toerisme en horeca in het centrum van Zwartsluis. Het initiatief is dus in overeenstemming met de omgevingsvisie.

3.3.4 Conclusie gemeentelijk beleid

Het initiatief is in overeenstemming met het gemeentelijke beleid.

4. TOETSING AAN MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Om te beoordelen of het project uitvoerbaar is, moet deze worden getoetst aan de sectorale wetgeving op het gebied van de milieu- en omgevingsaspecten. Los van de sectorale wetgeving is het criterium van een 'goede ruimtelijke ordening' van belang.

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Verkeer

Het projectgebied wordt ontsloten via de Mastenmakersstraat. Als gevolg van de beoogde gebruikswijziging waarbij verblijfsrecreatie mogelijk wordt gemaakt op daartoe bestemde vaartuigen ontstaat er verkeersaantrekkende werking. Het is in de huidige situatie al toegestaan om recreatievaartuigen aan te leggen, waardoor al sprake is van verkeersbewegingen van en naar de ligplaatsen. Ook mogen deze recreatievaartuigen bedrijfsmatig worden verhuurd. Door de ligplaatsen te gebruiken voor het aanleggen van vaartuigen bestemd voor verblijfsrecreatie in plaats van recreatievaartuigen blijven de verkeersbewegingen in principe gelijk aan de verkeersbewegingen in de huidige situatie. De recreatievaartuigen worden in de huidige situatie immers ook al gebruikt en leveren verkeersbewegingen op.

In totaal zijn er zes ligplaatsen ten behoeve van de vaartuigen bestemd voor verblijfsrecreatie. Ervan uitgaande dat per vaartuig gemiddeld sprake is van 3 verkeersbewegingen (1,5 motorvoertuig heen en 1,5 motorvoertuig terug) zal het totaal aantal verkeersbewegingen op een dag neerkomen op 18 verkeersbewegingen. Dit is alleen het geval als elk vaartuig slechts één dag wordt verhuurd in plaats van meerdere dagen. Het gaat dus om een beperkt aantal verkeersbewegingen, die vrijwel gelijk opgaan in het heersende verkeersbeeld door de nabije ligging van de provinciale weg (N331).

Gelet op het feit dat geen sprake is van extra verkeersaantrekkende werking als gevolg van het beoogde initiatief, kan worden aangenomen dat het planvoornemen geen belemmering vormt voor de verkeersafwikkeling en -veiligheid.

4.1.2 Parkeren

In de huidige situatie zijn de ligplaatsen al in gebruik voor recreatievaartuigen en worden deze bedrijfsmatig verhuurd. Er is op eigen terrein ruim voldoende parkeergelegenheid voor de huidige huurders, waardoor wordt verwacht dat dit niet anders zal zijn als gevolg van het planvoornemen. Er hoeft dus niet op openbaar terrein geparkeerd te worden door de toekomstige huurders van de vaartuigen bestemd voor verblijfsrecreatie als gevolg van dit initiatief. De parkeerdruk wordt op eigen terrein opgevangen. In totaal zijn er negen parkeerplaatsen voor de huurders van de vaartuigen bestemd voor verblijfsrecreatie. Er blijft op het terrein nog voldoende ruimte over voor parkeren door huurders van de vaartuigen op de overige ligplaatsen. Voor deze bezoekers zijn vijftien parkeerplaatsen beschikbaar. Op figuur 4.1 zijn alle parkeerplaatsen ingetekend die aanwezig zijn op het terrein. Hiermee is ook inzichtelijk gemaakt welke parkeerplaatsen bij welke type ligplaats hoort. De parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling zijn weergegeven in rood.



Figuur 4.1: Weergave ligging parkeerplaatsen ten opzichte van de ligplaatsen (bron: Atelier Schraa)

4.1.3 Conclusie

Gelet op het feit dat geen sprake is van een toename in het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling worden er geen problemen met de verkeersafwikkeling verwacht. Op eigen terrein is voldoende ruimte om de parkeerdruk op te vangen. Ook is er ruimte om parkeerplaatsen die in de toekomst noodzakelijk blijken te realiseren.

4.2 Milieuzonering

4.2.1 Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat overheden bij het vaststellen van bestemmingsplannen moeten aantonen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening (Wro artikel 3.1 lid 1). Onderdeel hiervan is het zorgen voor een goede milieuzonering: de overheid dient erop toe te zien dat er voldoende afstand in acht wordt genomen tussen enerzijds functies die hinder of gevaar veroorzaken (bijvoorbeeld bedrijven), en anderzijds functies die daar last van hebben (bijvoorbeeld woningen). Die afstand moet ook weer niet onnodig groot zijn, omwille van een efficiënt ruimtegebruik. Bij het toestaan van nieuwe bedrijven of andere milieubelastende functies dient rekening gehouden te worden met de milieuruimte die in de toekomst nodig is en dient beoordeeld te worden of ter plaatse van in de nabijheid gelegen gevoelige functies, zoals woningen sprake blijft van een adequaat woon- en leefmilieu. Bij het bepalen hiervan kunnen de richtlijnen in de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009 worden gehanteerd. Deze handreiking beveelt per standaard bedrijfstype een afstand aan tot woningen of andere 'kwetsbare' functies. De afstand hangt onder meer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gebied waar al enige hinder is van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied).

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt getoetst conform:

- VNG handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009);
- Wet milieubeheer.

Een richtafstand uit de VNG handreiking kan worden beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten. In geval van een gemengd gebied kan worden gewerkt met een verkleinde richtafstand.

4.2.2 Situatie projectgebied

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit een gebruikswijziging. Met deze gebruikswijziging wordt het mogelijk om zes ligplaatsen te gebruiken voor het aanleggen van vaartuigen voor verblijfsrecreatie en het verblijf op deze vaartuigen ten behoeve van verblijfsrecreatie. Het gaat hier dus niet om een gevoelige functie, maar het is wel een functie die mogelijk overlast kan veroorzaken op omliggende gevoelige functies. Gelet op de ligging van het projectgebied met uiteenlopende functies in de nabije omgeving, kan worden uitgegaan van een gemengd gebied. Er wordt een verkleinde richtafstand gehanteerd.

De dichtstbijzijnde gevoelige functies zijn de woningen aan de Mastenmakersstraat. Deze woningen liggen ten zuiden van het projectgebied op circa 20 tot 30 meter afstand. Overige gevoelige functies liggen op grotere afstand van het projectgebied.

In de huidige situatie is al sprake van het komen en gaan van recreatievaartuigen. Dit kan worden ingedeeld in milieucategorie 2. Met de beoogde ontwikkeling mogen vaartuigen die bedoeld zijn voor verblijfsrecreatie gebruik maken van deze ligplaatsen. Deze vorm van verblijfsrecreatie wordt doorgaans ook ingedeeld in ten hoogste milieucategorie 2. Voor deze milieucategorie geldt in een gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Deze richtafstand wordt niet overschreden. Ook verandert de milieucategorie ten opzichte van de huidige situatie niet. Er is geen sprake van een toename aan eventuele overlast op de omliggende gevoelige functies.

Verder worden de omliggende bedrijven niet belemmerd in hun bedrijfsvoering en vormen deze bedrijven geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

4.2.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden aangenomen dat er geen sprake is van een belemmering in de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden en dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor omliggende gevoelige functies.

4.3 Ecologie

4.3.1 Algemeen

Bij elk ruimtelijk plan dient met het oog op de natuurbescherming rekening te worden gehouden met de gebiedsbescherming en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 zijn beide aspecten geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Hierbij dient te worden aangetoond dat als gevolg van de geplande activiteiten de gunstige staat van instandhouding van waardevolle dier- en plantensoorten niet in het geding komt.

4.3.2 Situatie projectgebied

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd. Het projectgebied bevindt zich op een afstand van circa 190 meter afstand van het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht', circa 1,3 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied 'De Wieden' en circa 1,4 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied 'Olde Maten & Veerslootslanden'. Deze Natura 2000-gebieden zijn alle drie stikstofgevoelig.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlands natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het projectgebied ligt niet in, of direct naast het NNN. Gronden die tot het NNN behoren liggen op ruim 350 meter afstand van het projectgebied. Gezien de afstand van het projectgebied tot de NNN en de aard en omvang van het voornemen wordt geconcludeerd dat er geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN.

Stikstof

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 met betrekking tot het Programma Aanpak Stikstof wordt bij vrijwel ieder plan stilgestaan bij de mogelijke stikstofemissie en het effect daarvan op Natura 2000-gebieden.

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn)

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de bouwvrijstelling in relatie met stikstofdepositie die per 1 juli 2022 via de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) en het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) in werking is getreden. De Wsn en de Bsn regelden een vrijstelling voor de vergunningsplicht van artikel 2.7 lid 2 Wnb voor de aanlegfase van bouwwerkzaamheden. Met de uitspraak van 2 november 2022 komt deze bouwvrijstelling (de zogenaamde vrijstelling voor de aanlegfase) te vervallen. Voor ruimtelijke plannen en projecten dient daarom de aanleg en exploitatiefase meegenomen te worden om te bepalen of er een stikstofdepositie is.

In het geval van de beoogde ontwikkeling is enkel sprake van een gebruikswijziging en vinden er geen bouw- of aanlegwerkzaamheden plaats. Het is derhalve niet nodig om een stikstofberekening uit te voeren voor de aanlegfase. De beoogde gebruikswijziging van de steigers en aangrenzende gronden maakt het aanleggen en verblijven (verblijfsrecreatie) op een vaartuig ter plaatse van zes bestaande ligplaatsen mogelijk. In de huidige situatie liggen er al recreatievaartuigen op de daartoe bestemde ligplaatsen en worden deze recreatievaartuigen al gebruikt, waardoor er geen extra vaartuigen worden toegevoegd. Er wordt al met de bestaande recreatievaartuigen gevaren en dit is ook toegestaan.

Het aantal verkeersbewegingen in de richting van het projectgebied zal ook niet wijzigen. In de huidige situatie zijn deze verkeersbewegingen namelijk al aanwezig. Als gevolg van dit initiatief ontstaan geen extra vaar- of voertuigbewegingen die stikstofdepositie tot gevolg kunnen hebben. Ook voor de exploitatiefase is het daarom niet nodig om een stikstofdepositieberekening uit te voeren. Er kan op voorhand worden uitgesloten dat er als gevolg van de gebruikswijziging een toename van stikstofdepositie plaatsvindt.

Soortenbescherming

Ten aanzien van de soortenbescherming gelden onder andere algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort.

De beoogde gebruikswijziging van de steigers en aangrenzende gronden maakt het gebruiken en verblijven op vaartuigen mogelijk ter plaatse van zes bestaande ligplaatsen. In de huidige situatie liggen er al recreatievaartuigen op de daartoe bestemde ligplaatsen en worden deze recreatievaartuigen al gebruikt. Van nadelige effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling is daarom geen sprake.

4.3.3 Conclusie

De Wet natuurbescherming staat niet in de weg aan de beoogde ontwikkeling.

4.4 Geluid

4.4.1 Algemeen

Op grond van de Wet geluidhinder geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die "in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken", een geluidzone. Bij ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones of bij bepaalde veranderingen aan de weg zelf (zoals het verhogen van de maximumsnelheid of het uitbreiden van het aantal rijstroken) moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd.

4.4.2 Situatie projectgebied

In voorliggend geval is enkel sprake van een gebruikswijziging. Er worden geen geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. De Wet geluidhinder is derhalve niet van toepassing.

4.4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de Wet geluidhinder geen belemmering vormt voor dit project.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Algemeen

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient ingeval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Hierbij is van belang of een nieuw te realiseren functie kan worden aangemerkt als bodemgevoelige functie.

4.5.2 Situatie projectgebied

Met het planvoornemen wordt geen nieuwe bodemgevoelige functie mogelijk gemaakt. Voor de beoogde ontwikkeling is dan ook geen bodemonderzoek vereist.

4.5.3 Conclusie

Het aspect 'bodem' staat niet in de weg aan het planvoornemen.

4.6 Water

4.6.1 Algemeen

Een belangrijk onderdeel van de planvorming is de watertoets. Sinds 1 november 2003 is de watertoets voor alle ruimtelijke plannen verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, Provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten. Via de digitale watertoets (bijlage 1) is beoordeeld of en welke waterbelangen voor het plan relevant zijn.

4.6.2 Situatie projectgebied

Het projectgebied is gelegen in het beheergebied van waterschap Drents Overijsselse Delta. Het waterschap is verantwoordelijk voor het watersysteem en het zuiveren van het aangeboden stedelijk afvalwater.

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit een gebruikswijziging, waardoor geen sprake is van bodemingrepen of bouwactiviteiten die van invloed kunnen zijn op het watersysteem.

Op basis van de digitale watertoets geeft het waterschap Drents Overijsselse Delta aan dat geen sprake is van een waterschapsbelang en dat het waterschap daarom akkoord gaat met het plan.

4.6.3 Conclusie

Vanuit de waterhuishouding bezien, worden er geen bezwaren verwacht tegen onderhavig initiatief.

4.7 Archeologie

4.7.1 Algemeen

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed:

1. Monumentenwet 1988;
2. Wet verzelfstandiging rijksmuseumse diensten;
3. Wet tot behoud van cultuurbezit;
4. Wet tot teruggave cultuurgoederen uit bezet gebied;
5. Uitvoeringswet UNESCO -verdrag 1970;
6. Regeling materieel beheer museale voorwerpen.

De Erfgoedwet hanteert de beschermingsniveaus zoals die in de oude regelingen golden. Voor de vergunningverlening van een beschermd archeologisch monument, het verbod op beschadigen of vernielen van een rijksmonument en de bescherming van stads- en dorpsgezichten geldt dat de huidige situatie in de Monumentenwet 1988 van kracht blijft tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Deze regels blijven dus gelden en zijn ongewijzigd overgenomen in de Erfgoedwet.

Doelstelling van de wetten is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren (behoud in situ);
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Gemeenten zijn verplicht om bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

4.7.2 Situatie projectgebied

Voor een klein deel van het projectgebied geldt een dubbelbestemming met betrekking tot archeologie. Omdat enkel sprake is van een gebruikwijziging zonder dat daarbij bodemingrepen plaatsvinden. Er kan daarom worden uitgesloten dat aanwezige archeologische waarden worden aangetast als gevolg van dit initiatief.

4.7.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een aantasting van archeologische waarden, waardoor geen belemmering ontstaat voor het planvoornemen.

4.8 Cultuurhistorie

4.8.1 Algemeen

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijk plan een beschrijving opgenomen moet worden van de manier waarop met de aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

4.8.2 Situatie projectgebied

Het projectgebied zelf kent op basis van het bestemmingsplan geen dubbelbestemming ter bescherming van cultuurhistorische waarden. In de directe nabijheid van het projectgebied bevinden zich geen rijks- of gemeentelijke monumenten. Er is in voorliggend geval sprake van een perceelsgebonden ontwikkeling die de cultuurhistorische waarden van het gebied niet aantasten. Het plan is dan ook uitvoerbaar vanuit cultuurhistorisch oogpunt.

4.8.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van onaanvaardbare negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Algemeen

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. Het doel van de wet is om mens en milieubescherming te bieden tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Voor de gezondheid van de mens is een goede luchtkwaliteit van groot belang. Daarom zijn in de Wet milieubeheer grenswaarden opgenomen voor een aantal stoffen die als verontreiniging in de lucht voorkomen. In de praktijk richt de aandacht zich vooral op de stoffen stikstofdioxide en fijnstof. Van deze stoffen komen in Nederland concentraties voor die in de buurt van de grenswaarde liggen. Voor de overige stoffen genoemd in de Wet milieubeheer komen de concentraties niet in de buurt van de grenswaarde.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

Daarnaast worden er bestemmingen benoemd die extra gevoelig zijn voor luchtvervuiling, de zogenaamde gevoelige bestemmingen. Uiteraard moet niet alleen bij gevoelige bestemmingen, maar bij alle projecten sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Vanuit dit oogpunt moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.9.2 Situatie projectgebied

De ontwikkeling kan, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een project dat niet in betekenende mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor niet noodzakelijk. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

4.9.3 Conclusie

Aanvullend onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is niet noodzakelijk nu het onderhavige initiatief kan worden aangemerkt als NIBM-project. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor het initiatief.

4.10 Externe veiligheid

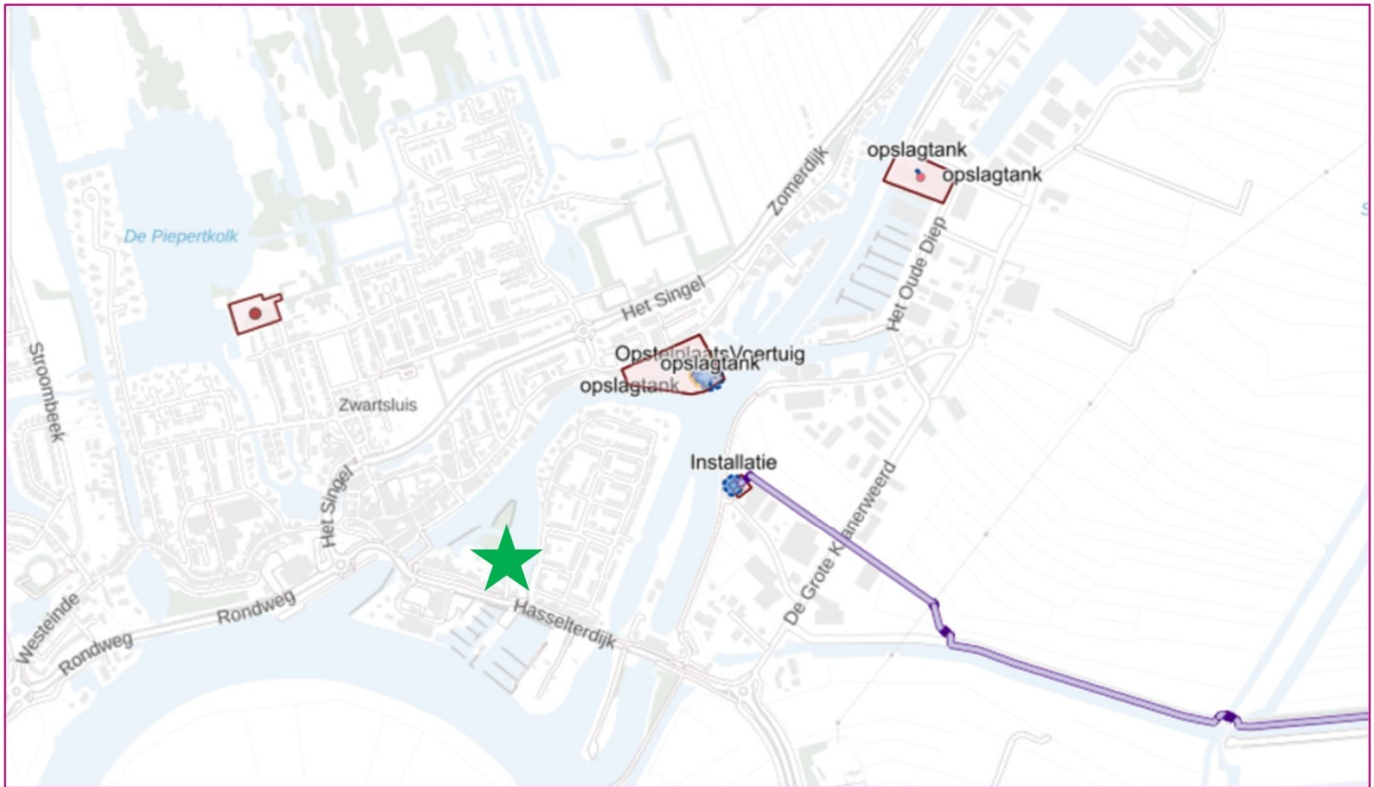
4.10.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. De normen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in onder andere het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Er wordt getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten, geldt deze norm als streefwaarde. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

4.10.2 Situatie projectgebied

In het kader van het aspect externe veiligheid is de Atlas van de Leefomgeving geraadpleegd. Figuur 4.2 toont een uitsnede van de risicokaart.



Figuur 4.2: Uitsnede risicokaart met aanduiding projectgebied in groen (bron: Atlas Leefomgeving)

Met de beoogde ontwikkeling wordt een gebruikswijziging bewerkstelligd. Met de gebruikswijziging wordt het mogelijk om bestaande ligplaatsen voor recreatievaartuigen te gebruiken als ligplaatsen voor vaartuigen waarbij verblijfsrecreatie plaatsvindt. Het gaat in totaal om zes ligplaatsen. Op grond van het Bevi kunnen recreatierterreinen alleen worden aangemerkt als kwetsbaar object als het terrein is bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen. Dit is in de beoogde situatie niet het geval. Wel kan het terrein worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar object op grond van het Bevi.

Risico relevante inrichtingen

Binnen een straal van 400 meter rond het projectgebied bevinden zich geen risico relevante inrichtingen. De dichtstbijzijnde inrichting bevindt ten noordoosten van het projectgebied op een afstand van ongeveer 415 meter. Gelet op deze afstand, wordt aangenomen dat deze inrichtingen geen belemmering vormen voor het beoogde initiatief.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Op de risicokaart worden geen transportroutes aangegeven waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Buisleidingen

Op de risicokaart zijn ook buisleidingen aangegeven. Het gaat om een aardgasleiding van Gasunie, die op circa 450 meter afstand van het projectgebied is gelegen. Gelet op de grote afstand tot het projectgebied kan worden aangenomen dat deze transportroute geen belemmering vormt voor het beoogde initiatief.

Magneetveldzones

Tot slot loopt op circa 760 meter afstand van het projectgebied een bovengrondse hoogspanningslijn van TenneT. Voor deze hoogspanningslijn geldt een indicatieve magneetveldzone van 45 meter aan beide kanten van de hoogspanningslijn. Het projectgebied is gelegen buiten deze indicatieve magneetveldzone. Er is geen sprake van een belemmering ten aanzien van het beoogde initiatief.

4.10.3 Conclusie

Gelet op het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling in overeenstemming is met wet- en regelgeving met betrekking tot van externe veiligheid.

4.11 Kabels en leidingen

Bij de uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van elektriciteit- en communicatiekabels en nutsleidingen in de grond. Hier gelden beperkingen voor ingrepen in de bodem. Daarnaast zijn zones, bijvoorbeeld rondom hoogspanningsverbindingen, straalpaden en radarsystemen van belang. Deze vragen vaak om het beperken van gevoelige functies of van de hoogte van bouwwerken. Voor ruimtelijke plannen zijn alleen de hoofdleidingen van belang. De kleinere, lokale leidingen worden bij bodemingrepen door middel van een Klic-melding in kaart gebracht.

In of nabij het projectgebied liggen geen relevante kabels of leidingen. Daarnaast is geen sprake van bodemingrepen of bouwwerkzaamheden die eventueel gevolgen kunnen hebben voor kabels of leidingen.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De economische uitvoerbaarheid van een plan wordt in eerste instantie bepaald door de financiële haalbaarheid ervan. Daarnaast is de grondexploitatie­regeling uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van belang. Deze regeling bepaalt dat de gemeente de door haar gemaakte kosten kan verhalen. Het kostenverhaal heeft dus ook invloed op de haalbaarheid van het plan.

Financiële haalbaarheid

Voor de uitvoerbaarheid van het plan is het van belang te weten of het economisch uitvoerbaar is. De ontwikkeling betreft een particulier initiatief, waarmee de gemeente geen directe financiële bemoeienis heeft. De ontwikkeling vindt plaats voor rekening en risico van de initiatiefnemer en kent derhalve geen financiële risico's voor de gemeente. De kosten die verbonden zijn aan het doorlopen van de procedure worden verhaald op de initiatiefnemer op basis van de legesverordening. Mogelijke planschadekosten zijn eveneens voor rekening van de initiatiefnemer, hiervoor is een overeenkomst met de gemeente opgesteld.

Grondexploitatie


Doel van de in de Wro opgenomen grondexploitatie­regeling is het bieden van ruimere mogelijkheden voor het kostenverhaal en het creëren van meer sturingsmogelijkheden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden, woningbouw­categorieën en fasering. Bij de privaatrechtelijke weg worden dergelijke afspraken in een (anterieure) overeenkomst vastgelegd.

De gemeente moet, volgens de grondexploitatie­regeling in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), de gemaakte gemeentelijke kosten verhalen op de initiatiefnemers van de ontwikkeling. Dit geldt overigens alleen wanneer sprake is van bouwplannen, zoals opgenomen in het Bro. Met het voorliggend plan wordt geen bouwplan mogelijk gemaakt als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Het opstellen van een exploitatieplan of -overeenkomst is niet aan de orde.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt de reguliere voorbereidingsprocedure doorlopen. Binnen deze procedure zijn er mogelijkheden voor het indienen van bezwaar, beroep en hoger beroep.

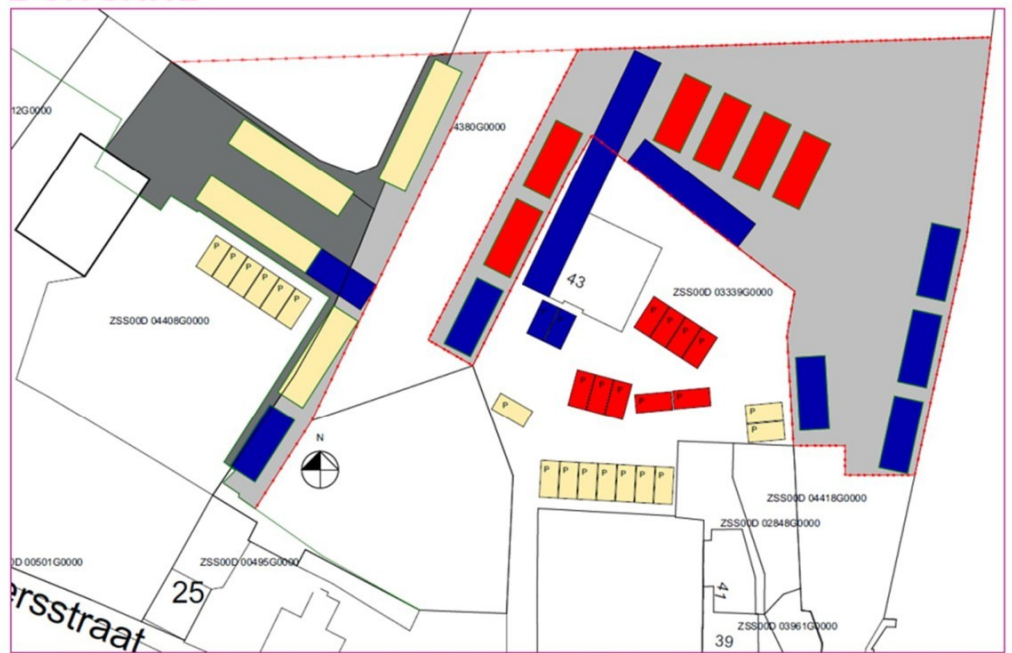
Overleg met omwonenden

 heeft omwonenden tijdens een bijeenkomst op 21 december ingelicht over het voornemen. De bijeenkomst vond plaats om 19:00 uur in hotel Zwartewater in Zwartsluis. De presentielijst is opgenomen in bijlage 2.

De avond begon met een korte uitleg van het initiatief. Er is ingegaan op het geldende bestemmingsplan en er is toegelicht waarom het initiatief niet binnen de geldende regels past. Daarnaast is kort uiteengezet dat de vergunningaanvraag voor het afwijken van het bestemmingsplan na de participatiebijeenkomst, maar voor 1 januari 2024 zal worden ingediend. Het planvoornemen is toegelicht aan de hand van de tekening die is opgenomen in figuur 5.1. Hierbij is ook de keuze van de situering toegelicht, omdat op deze manier het beste tegemoet kon worden gekomen aan wensen vanuit omwonenden. Door de ligplaatsen voor verblijfsrecreatie te centreren rond het boothuis aan de Mastenmakersstraat 43, komen deze ligplaatsen zo ver mogelijk weg te liggen van omwonenden. Dit zorgt voor de minste overlast op de omgeving.

WEERGAVE GEWENSTE SITUATIE

- Ligplaatsen waar het om gaat zijn weergegeven in rood



Figuur 5.1: Getoonde tekening van het initiatief (bron: Atelier Schraa)

Nadat het initiatief is toegelicht is de aanwezigheden de gelegenheid geboden om vragen te stellen of te reageren op het initiatief.

Allereerst geven twee bewoners aan dat er geen rekening met hem wordt gehouden door de ligplaatsen voor verblijfsrecreatie op deze wijze te situeren. De ligplaatsen komen op korte afstand van zijn eigen woning te liggen, wat onder andere zou leiden tot een verminderd uitzicht. [J] [J] reageert hierop door aan te geven dat zo veel als mogelijk geprobeerd is rekening te houden met omwonenden ten aanzien van parkeren en uitzicht. Daarnaast geeft hij aan dat het uitzicht niet verslechtert omdat in de huidige situatie ook al vaartuigen mogen worden aangelegd op dezelfde locatie. Vervolgens wordt een foto aan de zaal getoond door bewoners om te laten zien wat hun uitzicht is.

Verder wordt opgemerkt dat ter plaatse van de ligplaatsen die niet in de vergunningaanvraag worden opgenomen in theorie wel verblijfsrecreatie kan plaatsvinden. Er is aangegeven dat dit zo veel mogelijk wordt ingeperkt met vergunningvoorschriften. Dit is niet relevant voor de vergunningaanvraag.

Een andere bewoonster geeft aan dat ze voorstander is van het initiatief omdat ze het gezellig vindt om allemaal mensen in de haven te zien verblijven. Er wordt aangegeven dat dit een gezellige sfeer creëert. Wel wordt gevraagd hoe om wordt gegaan met afvalwater van toiletten in verband met zwemmen in de haven. [J] [J] geeft aan dat het afvalwater van het toilet wordt opgevangen in een vuilwatertank. De vuilwatertank moet vervolgens worden afgezogen, zodat het afvalwater dus niet in de haven terecht komt.

Vervolgens wordt een vraag gesteld over een eventuele nieuwe steiger en of daar al meer over bekend is. [J] [J] [J] geeft aan dat nog niet te weten en dat hij eerst de uitkomst van de vergunningaanvraag wil afwachten.

Ook wordt vanuit deze bewoner nog gereageerd op de eerdere opmerking ten aanzien van overlast. De bewoner geeft aan dat het er in verhouding juist rustiger wordt en dat de overlast afneemt. Ook geeft bewoner aan een goede ervaring te hebben met [J] [J]. Als je belt om overlast te melden, dan wordt er direct wat mee gedaan is de ervaring. Bewoner geeft aan het negatieve beeld wat wordt geschetst door de twee andere bewoners niet te herkennen.

In aanvulling op de vorige bijdrage wordt door een bewoner gevraagd hoe overlast van tevoren beperkt wordt. [REDACTED] [REDACTED] geeft aan dat het vanaf 22:00 uur stil moet zijn. Daarnaast worden meerdere telefoonnummers beschikbaar gesteld die omwonenden kunnen gebruiken om overlast te melden. Op die manier kunnen de huurders van de vaartuigen benaderd worden met het verzoek de overlast te staken.

Ook vraagt een bewoner zich af wie de eigenaar van het water is. Vanuit de zaal wordt al aangegeven dat dit gepacht wordt van Rijkswaterstaat en dat het niet mogelijk is het water in eigendom te krijgen.

Dan wordt nog een vraag gesteld over een handhavingsverzoek die geen relatie heeft met de vergunningaanvraag. Doordat dit niet relevant is, wordt dit verder niet opgenomen in het verslag.

Tot slot wordt afgesloten door een bewoner die aangeeft het een goed initiatief te vinden. Ook door deze bewoner wordt benadrukt dat het de haven juist gezellig maakt en dat als er toch overlast is, dit altijd snel wordt opgelost wanneer het wordt doorgegeven.

6. AFWEGING EN CONCLUSIE

Zoals beschreven in paragraaf 1.3 kan ten behoeve van dit initiatief gebruik worden gemaakt van de kruimelgevallenregeling op grond van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 2, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in samenhang met artikel 4, onder 9, van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht. Daarmee is de reguliere voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

6.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in samenhang met artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, van de Wabo. In voorliggend geval gaat het om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking op basis van de kruimelgevallenregeling zoals is opgenomen in artikel 4, onderdeel 9, van bijlage II, van het Besluit omgevingsrecht waarmee de gebruikswijziging van de steigers en aangrenzende gronden ten behoeve van het aanleggen en gebruiken van vaartuigen voor verblijfsrecreatie ter plaatse van zes ligplaatsen kan worden gerealiseerd.

6.2 Afweging

De afwijking van het bestemmingsplan betreft het aanleggen en gebruiken van vaartuigen voor verblijfsrecreatie. Het gaat in totaal om zes ligplaatsen. De ontwikkeling is in overeenstemming met de relevante beleidsuitgangspunten op alle niveaus en veroorzaakt geen conflicten met de sectorale wet- en regelgeving.

6.3 Conclusie

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het project is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.



Bijlage 1 Digitale watertoets

Bijlage 2 Presentielijst participatiebijeenkomst