gemeente **Roermond**

Memo beschrijving scenario's jachthaven Asselt met bijbehorende risico's

Van: Clusters Vergunning toezicht en handhaving en Ontwikkeling Opgaven
Datum: 20 maart 2024

Aanleiding
Op 22 januari 2022 is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor een steigerplan met bijbehorende voorzieningen ter plaatse van de jachthaven aan het Eind te Asselt. Op de aanvraag moét een besluit worden genomen. Dat betekent dat de aanvraag moet worden vergund of geweigerd. De enige situatie waarin niet op de aanvraag hoeft te worden besloten, is wanneer de aanvrager zijn aanvraag zou intrekken, hetgeen op dit moment geen reële optie is.

De eerste stap in het besluitvormingsproces, is het voorleggen van een voorstel aan de raad omtrent het al dan niet verlenen van een ontwerp-VVGB. Ter voorbereiding van deze besluitvorming is verzocht om een nadere duiding / uitwerking van een drietal scenario's:
1. ontwikkeling van de jachthaven op basis van de huidige vergunning uit 2007 (365 ligplaatsen);
2. ontwikkeling van de jachthaven op basis van de lopende aanvraag (287 ligplaatsen);
3. geen enkele ontwikkeling van een jachthaven, en dus ook geen ligplaatsen.
Gevraagd is om aan te geven wat de (financiële) risico's van elk scenario zijn.

Uitgangspunten
Bij het beschouwen van de scenario's hanteren wij de volgende uitgangspunten:
- Sinds 1990 is er sprake van een planologische titel waarmee de locatie mag worden ingericht als jachthaven. Deze is door de raad van de voormalige gemeente Swalmen opgenomen in het toenmalige bestemmingsplan 'Buitengebied'. Deze planologische titel is door de raad van de gemeente Swalmen in 2006 gecontinueerd door de vaststelling van het opvolgende bestemmingplan 'Buitengebied'. Na de samenvoeging met de gemeente Roermond in 2007, heeft de raad van de gemeente Roermond de planologische titel in 2018 voortgezet in de beheersverordening 'Maas en Maasplassen'.
- Op 15 oktober 2007 is door het college van B&W van Roermond een bouwvergunning verleend voor de bouw van een jachthaven op de locatie. De vergunning uit 2007 voorziet in de bouw van 6 aanlegsteigers. Deze aanlegsteigers zouden in noordwestelijke richting dwars in het water gelegd worden. In totaal biedt dit steigerplan plaats aan 365 boxen voor boten met een minimale een lengte van 9 meter.
- Op 9 januari 2022 is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor een nieuw steigerplan. De aanvraag die nu voorligt ziet op het realiseren van een steigerplan, met bijbehorende voorzieningen. Het steigerplan bestaat uit 5 aanlegsteigers met 147 boxen voor maximaal 287 ligplaatsen. De steigers zijn met de wal verbonden door in totaal 6 steigerbruggen.
- Met de term scenario wordt gedoeld op een (gewenst) eindresultaat. Bij de beschrijving van de scenario's worden dus ook de stappen beschreven om tot dat resultaat te komen.
- Er is bij de beschouwing van de scenario's geen sprake van een 'blanco' situatie, waarbij de jachthaven kan worden beschouwd als ware het een volledig nieuwe ontwikkeling.
- De inschatting van de risico's is (noodzakelijkerwijs) met aannames en onzekerheden omgeven.

Scenario 1
Scenario 1 betreft de ontwikkeling van de jachthaven op basis van de bestaande vergunning uit 2007 (365 ligplaatsen). Indien dit het gewenste eindresultaat is, dan moet de lopende aanvraag worden geweigerd (weigeringsbesluit). Om te beginnen zou dan de raad moeten worden voorgesteld om geen ontwerp-VVGB te verlenen.

De bouwvergunning uit 2007 behelst een kwalitatief minder goed plan (qua beeldkwaliteit, materialisering, landschappelijke inpassing) dan nu is aangevraagd. Indien gekozen zou worden voor dit plan/scenario, geldt in deze analyse die mindere ruimtelijke kwaliteit niet als risico, maar als een gegeven.

Risico 1: een weigeringsbesluit houdt geen stand bij de bestuursrechter:
De beslissing op de aanvraag omgevingsvergunning is een appellabel besluit. Het is waarschijnlijk, dat initiatiefnemer beroep zal aantekenen tegen een weigeringsbesluit. Dit betekent dat er een risico bestaat, dat de bestuursrechter het weigeringsbesluit vernietigt. In het deskundigenadvies van Hekkelman Advocaten van 12 januari 2024 (hierna: het deskundigenadvies) is op pagina 8 e.v. hierover het volgende aangegeven:

> *'Voor zover burgemeester en wethouders de omgevingsvergunning zouden willen weigeren, is het niet zo dat daarvoor geen ruimte bestaat als de aanvraag aan alle geldende wet- en regelgeving voldoet. Ook in dat geval brengt de beleidsruimte waarover burgemeester en wethouders beschikken met zich mee dat het vrijwel altijd mogelijk is een houdbare motivering op te tuigen om een aangevraagde omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik te weigeren. Als het burgemeester en wethouders bijvoorbeeld meer gewicht zouden toekennen aan het behoud van de openheid van het water en het omliggende landschap, dan aan de verwezenlijking van het nieuwe plan voor de jachthaven dat de initiatiefnemer heeft laten opstellen, zal de omgevingsvergunning om die reden in beginsel geweigerd mogen worden.'*

In het aanvullend deskundigenadvies d.d. 24 februari 2024 (hierna: het aanvullende deskundigenadvies) is hierover het volgende aangegeven:

> *'Overigens is mijn inschatting dat het risico dat een weigeringsbesluit geen stand zal houden, beperkt is. Dat hangt samen met de beleidsruimte die toekomt aan burgemeester en wethouders bij de beoordeling of een bepaalde ontwikkeling in overeenstemming is met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Uiteraard is dan wel belang dat de weigeringsgronden goed gekozen worden en zorgvuldig gemotiveerd worden.'*

Het risico op een juridisch onhoudbaar weigeringsbesluit is volgens de deskundige klein.

Daarbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat wij deze stelligheid van dit onderdeel van het advies lastig kunnen onderschrijven. De onherroepelijke bouwvergunning uit 2007 vormt daarvoor de belangrijkste reden.
- Indien bijvoorbeeld het argument zou worden gebruikt dat meer gewicht wordt toegekend aan behoud van openheid van het water en het omliggende landschap, zal initiatiefnemer daar tegenover stellen dat de realisering van de bouwvergunning uit 2007 eveneens een verstoring van de openheid en het omliggende landschap tot gevolg zal hebben. De vergelijking die dan gemaakt moet worden, is dat de lopende aanvraag meerdere bebouwingselementen kent dan de bouwvergunning uit 2007, zoals erfafscheidingen, vlaggenmasten en nutsvoorzieningen. Het is de vraag hoe verstorend deze elementen nog zijn, indien er plaats is voor 365 boten.

- Ook voor een verkeerskundig argument geldt bijvoorbeeld dat het bouwplan uit 2007 na realisatie verkeer zal genereren. Omdat er dan plaats is voor meer boten, is dit wellicht zelfs meer verkeer dan de nu aangevraagde omgevingsvergunning zal generen.

Daar komt bij dat bij een weigering van de aangevraagde vergunning feitelijk betekent dat de bestemming van het perceel niet verwezenlijkt kan worden. Dat zou een zeer verstrekkende consequentie zijn. Het risico dat een weigeringsbesluit bij de rechter geen stand houdt, is wellicht groter dan de deskundige schetst.

Risico 2: indien het weigeringsbesluit geen stand houdt bij de bestuursrechter, loopt de gemeente een financieel proceskostenrisico en aansprakelijkheidsrisico:

Het is gebruikelijk dat indien een besluit van een bestuursorgaan door de bestuursrechter wordt vernietigd, ook een proceskostenvergoeding wordt toegekend aan degene die tegen het besluit is opgekomen (mits die partij daarom heeft verzocht). De hoogte van een proceskostenvergoeding wordt gebaseerd op het puntensysteem zoals opgenomen in het Besluit proceskosten bestuursrecht, en ligt doorgaans tussen de €2.000,-- en €2.500,-- wanneer een partij professionele rechtsbijstand heeft ingeschakeld.

Indien de bestuursrechter een weigeringsbesluit vernietigd vanwege een gebrek dat niet hersteld kan worden (met andere woorden: de weigering kan niet in stand blijven, en de vergunning moet alsnog worden verleend), bestaat er een aansprakelijkheidsrisico.

In dat scenario kan de initiatiefnemer de aangevraagde jachthaven alsnog realiseren. Daarbij is het denkbaar dat de initiatiefnemer op dat moment wordt geconfronteerd met hogere bouw- en aanlegkosten. Die hogere kosten zijn dan het gevolg van het onrechtmatig handelen van de gemeente en komen in beginsel voor vergoeding in aanmerking. Datzelfde geldt voor de schade die de initiatiefnemer lijdt doordat de exploitatie van de jachthaven door het aanvankelijke weigeringsbesluit en de bestuursrechtelijke procedure daarover is vertraagd. Het kan dan gaan om gederfde winst. Het grootste risico loopt de gemeente als de initiatiefnemer de jachthaven niet meer kan realiseren op basis van een na rechterlijke tussenkomst verleende omgevingsvergunning, terwijl hij dat wel had gekund als de omgevingsvergunning direct was verleend. Zijn schade staat dan gelijk aan de gekapitaliseerde winstderving over een periode van (in beginsel) 10 jaar. De initiatiefnemer zal de (omvang van de) winstderving aannemelijk moet maken.

Een goede inschatting van een mogelijk schadebedrag is op dit moment niet te maken. Enerzijds omdat geen schatting gemaakt kan worden van een eventuele winstderving, en anderzijds omdat eventuele vertragingsschade afhankelijk is van (mogelijke) stijging van bouwkosten, en de duur van de vertraging. In het aanvullend deskundigenadvies is ter illustratie wel een rekenvoorbeeld opgenomen van de tweede schadecomponent (vertragingsschade):

> *'Doordat bestuursrechtelijke procedures lang duren, kan het lang duren voordat er duidelijkheid ontstaat over de vraag of de omgevingsvergunning terecht is geweigerd. Gelet op de belangen die er op het spel staan, is het reëel om te veronderstellen dat er tot de Afdeling bestuursrechtspraak wordt geprocedeerd. De doorlooptijd van een bestuursrechtelijke procedure in twee instanties beloopt 3 tot 4 jaar. Stel dat het weigeringsbesluit vernietigd wordt en de vergunning daarna alsnog verleend wordt dan staat vast de er over een periode van 3 tot 4 jaar vertragingsschade geclaimd kan worden. Stel dat blijkt dat over deze periode de bouwkosten met*

3 tot 5% per jaar gestegen zijn, dan beloopt de vertragingsschade bij een bouwsom van € 5.000.000,00 tussen € 150.000,00 en € 250.000,00 per jaar.'

Hierbij geldt de kanttekening dat op basis van de ontwikkeling van de bouwkosten van de afgelopen jaren, een stijging van minimaal 5% per jaar realistisch. In rekenvoorbeeld van de deskundige zou echter het schadebedrag tussen de € 450.000,--, € 1.000.0000,--, bedragen. Dat is dus nog exclusief gederfde winst, die in beginsel wordt berekend over een periode van 10 jaar.

Kanttekening:
Ten aanzien van de hiervoor geschetste risico's moet een belangrijke kanttekening worden geplaatst. In zijn advies van 12 januari 2024 schrijft de deskundige op pagina 7 e.v. het volgende:

'Uit de tekeningen blijkt dat de door mij onderstreepte voorzieningen niet binnen het op de plankaart aangeduide bouwvlak gerealiseerd zullen worden. Dat betekent dat de initiatiefnemer deze voorzieningen - los van de bouwmogelijkheden binnen het beperkte bouwvlak - uitsluitend met gebruikmaking van de bouwvergunning uit 2007 zal kunnen realiseren als deze voorzieningen destijds zijn aangevraagd en vergund. Uit de tekeningen en overige informatie die bij de bouwaanvraag uit 2007 is gevoegd, volgt dat uitsluitend een steigerconstructie is aangevraagd. Het is de vraag of het mogelijk is een jachthaven te exploiteren zonder de voorzieningen die in het bovenstaande citaat worden genoemd.'

Wanneer die redenering zou worden gevolgd, dan zou gelden dat het bouwplan uit 2007 waarschijnlijk nooit zal worden gerealiseerd, ongeacht de beslissing op de nu ingediende aanvraag (zie hierna ook scenario 3). Hier staat tegenover dat initiatiefnemer nadrukkelijk en meermaals heeft aangegeven wel degelijk het bouwplan uit 2007 te zullen realiseren, wanneer de nu aangevraagde omgevingsvergunning wordt geweigerd.

Wij kunnen en durven geen inschatting (te) geven van de waarschijnlijkheid van het één ten opzichte van het ander.

Scenario 2
Scenario 2 betreft de ontwikkeling van de jachthaven op basis van de lopende aanvraag (287 ligplaatsen). Indien dit het gewenste eindresultaat is, dan moet de lopende aanvraag worden vergund. Om te beginnen zou dan de raad moeten worden voorgesteld om een ontwerp-VVGB te verlenen.

Het voornemen met het bijbehorende bouwplan om een moderne jachthaven op de locatie te realiseren kent weinig draagvlak in de omgeving, en stuit op veel weerstand. Indien gekozen zou worden voor dit plan/scenario, geldt in deze analyse die maatschappelijke context niet als een risico, maar als een gegeven.

Risico 1: een omgevingsvergunning houdt geen stand bij de bestuursrechter
De beslissing op de aanvraag omgevingsvergunning is zoals al aangegeven een appellabel besluit. Het is waarschijnlijk, dat omwonenden en andere belanghebbenden beroep zullen aantekenen tegen een verleende omgevingsvergunning. Dit betekent dat er een risico bestaat, dat de bestuursrechter de omgevingsvergunning vernietigd. In het deskundigenadvies van 12 januari 2024 (hierna: het deskundigenadvies) is op pagina 7 e.v. hierover het volgende aangegeven:

'Het argument dat de initiatiefnemer beschikt over een bouwvergunning voor de bouw van een steiger kan in positieve zin een rol spelen bij de afweging van de ruimtelijk relevante belangen. In

de motivering van het besluit om de omgevingsvergunning te verlenen kan worden aangegeven dat de initiatiefnemer over een bouwvergunning beschikt die het al mogelijk maakt om bebouwing in het water te realiseren. Ten opzichte van de situatie die door middel van de bouwvergunning is vergund, is de ruimtelijke impact van het project dat de initiatiefnemer wil realiseren, kleiner dan ten opzichte van de gebruiksmogelijkheden die de beheersverordening biedt.'

En:

'Volgens de ruimtelijke onderbouwing van de initiatiefnemer voldoet zijn bouwplan aan alle geldende wet- en regelgeving. Op basis van een eerste quick scan is dat voor de meeste aspecten die in het kader van een goede ruimtelijke ordening een rol spelen, het geval. Ik signaleer in dit advies één aspect dat in ieder geval aandacht verdient. Dat betreft het aspect stikstof.

…

Indien stikstofdepositie op Natura 2000 niet uitgesloten is, zal aan gedeputeerde staten om een verklaring van geen bedenkingen verzocht moeten worden. Dat ligt anders als initiatiefnemer voornemens is de aanvraag natuurvergunning die eerder bij gedeputeerde staten is ingediend, door te zetten. In dat geval zal de ruimtelijke onderbouwing daarop aangepast moeten worden.'

De aanvraag is op dit punt inmiddels aangepast en aangevuld. De aanvraag voldoet aan de daarvoor geldende kaders.

Het risico op een vernietiging van een eventuele omgevingsvergunning is daarom klein, zeker ook omdat initiatiefnemer zich bereid heeft verklaard de kosten voor de noodzakelijke verkeerskundige maatregelen op zich te nemen.

Risico 2: indien de omgevingsvergunning geen stand houdt bij de bestuursrechter, loopt de gemeente een financieel proceskostenrisico.
Ook in dit scenario geldt, dat het gebruikelijk is dat indien een besluit van een bestuursorgaan door de bestuursrechter wordt vernietigd, een proceskostenvergoeding wordt toegekend aan degene die tegen het besluit is opgekomen. Anders dan bij scenario 1, loopt de gemeente in dit scenario geen aansprakelijkheidsrisico.

Scenario 3
De beoogde uitkomst van scenario 3 is dat op de locatie geen jachthaven tot ontwikkeling komt: dus niet de bouwvergunning uit 2007, en niet de aanvraag die momenteel in behandeling is.

Ten aanzien van dit scenario geldt in de eerste plaats dat momenteel een aanvraag omgevingsvergunning in behandeling is, waarop moet worden beslist. Indien dit scenario het gewenste eindresultaat is, dan zal deze lopende aanvraag in ieder geval moeten worden geweigerd (weigeringsbesluit). Om te beginnen zou dan de raad moeten worden voorgesteld om geen ontwerp-VVGB te verlenen. De risico's hiervoor zijn beschreven onder Scenario 1 en gelden dus ook bij dit scenario.

In aanvulling op de weigering van de nu aangevraagde omgevingsvergunning, zou om dit scenario te verwezenlijken de bouwvergunning uit 2007 moeten worden ingetrokken (bevoegdheid van het college). Daarnaast zou het planologisch regime moeten worden gewijzigd (bevoegdheid van de raad). Daarmee zouden bestaande rechten van initiatiefnemer moeten worden aangetast.

In deze context moet niet zozeer worden gesproken over risico's, maar over (on)mogelijkheden.

De mogelijkheden en (on)mogelijkheden ten opzichte van bestaande rechten

Initiatiefnemer beschikt over een bouwvergunning uit 2007 om een steigerplan te mogen realiseren. Deze vergunning is onherroepelijk, en heeft rechtskracht. De wet biedt mogelijkheden om een verleende vergunning in te trekken, maar daarbij zal voordat tot intrekking wordt overgegaan eerst de mogelijkheid aan initiatiefnemer moeten worden geboden om zijn vergunning alsnog te effectueren. Het is meer dan aannemelijk dat initiatiefnemer van de vergunning gebruik zal maken, wanneer een voornemen tot intrekking bekend wordt gemaakt. Op dat moment mag de bouwvergunning niet meer worden ingetrokken. Het succesvol intrekken van de bouwvergunning uit 2007 is daarmee geen realistisch scenario.

Naast de bouwvergunning uit 2007, ligt op de locatie een planologische titel om de locatie te mogen gebruiken als jachthaven. Dit is beschreven onder het kopje ‘Geldend planologisch regime’ van het voorstel. Ook deze planologische titel vormt een bestaand recht. Dit bestaande recht is niet tot in de eeuwigheid onaantastbaar, maar kan ook niet zonder meer van de eigenaar van de locatie worden afgenomen. Zouden daartoe stappen worden ondernomen, dan moet het omgevingsplan voor de betreffende locatie worden gewijzigd.

Los van het feit dat dit praktische consequenties heeft (het wijzigen van het omgevingsplan is technisch en organisatorisch complex, en wij als organisatie zijn nog druk doende dit in te richten, e.e.a. conform de door de raad op 21 december 2023 Nota van uitgangspunten omgevingsplan), moet in dit scenario rekening worden gehouden met een claim tot nadeelcompensatie van initiatiefnemer. Voor wat betreft het deel van de bestemming waar de steigers worden beoogd is dit risico waarschijnlijk laag, omdat de planologische titel om te mogen bouwen hier ontbreekt. Ter plaatse van het bouwvlak in de bestemming is het risico op uit te keren nadeelcompensatie reëel. De hoogte daarvan is op dit moment niet bekend.

Vooruitlopend op een omgevingsplanwijziging, zou de raad of het college de planologische situatie ter plaatse van de locatie kunnen bevriezen door middel van een zogenaamd voorbereidingsbesluit. Ook hier geldt dat de uiteindelijke omgevingsplanwijziging kan leiden tot nadeelcompensatie.

Belangrijker echter, is dat het wijzigen van het planologisch regime géén gevolgen heeft voor de rechtskracht van de in 2007 verleende bouwvergunning. Die blijft namelijk gewoon van kracht. Dus ook na wijziging van het planologisch regime behoudt initiatiefnemer het recht om de bouwvergunning uit 2007 ten uitvoer te brengen, en een jachthaven op de locatie te realiseren.

Wellicht ten overvloede: het aanpassen van het planologisch regime en het intrekken van de bouwvergunning zijn beide appellabele besluiten, waartegen rechtsbescherming voor initiatiefnemer openstaat. Ook hier gelden dus de financiële proceskosten en aansprakelijkheidsrisico’s zoals beschreven onder Scenario 1, indien dergelijke besluiten geen stand zouden houden bij de bestuursrechter.

Hoewel het dus onwaarschijnlijk is dat Scenario 3 door middel van bestuursrechtelijke, appellabele besluiten kan worden afgedwongen, zijn er potentieel wel twee alternatieve routes. Beide kennen echter nadrukkelijke kanttekeningen en onzekerheden.

Route 1:
De eerste route is een afgeleide van Scenario 1: concreet betekent dit dat Scenario 1 gevolgd moet worden, hetgeen dus start met het voorbereiden van een weigering van de lopende aanvraag omgevingsvergunning.

De hoop/verwachting is dan echter dat, anders dan de uitkomst van Scenario 1 (de bouw van een jachthaven met 365 ligplaatsen), initiatiefnemer uiteindelijk afziet van realiseren van het bouwplan. Dit omdat het onvoldoende exploitabel zou zijn, een en ander zoals opgemerkt door de deskundige in zijn advies van 12 januari 2024, en zoals ook beschreven onder Scenario 1.

Indien een weigeringsbesluit van de gemeente op de lopende aanvraag in rechte standhoudt, en initiatiefnemer inderdaad feitelijk afziet van het realiseren van het bouwplan uit 2007, kan dit een (financieel) gunstig scenario zijn: doordat bestaande rechten niet actief door de gemeente worden aangetast, bestaat er ten aanzien van deze aspecten geen juridisch- of financieel risico, anders dan de financiële en juridische risico's die al geschetst waren onder Scenario 1.

De kanttekening bij dit alternatief mag ook duidelijk zijn: indien initiatiefnemer besluit toch zijn bouwvergunning uit 2007 te effectueren, dan staat niets hem daarin in de weg. Daarbij geldt dat initiatiefnemer dus een aantal keer duidelijk heeft aangegeven bij de een weigering van de lopende aanvraag het bouwplan uit 2007 te zullen realiseren.

Wanneer voor deze route gekozen zou worden, moet dus nadrukkelijk rekening gehouden worden met de optie dat het bouwplan uit 2007 wel degelijk wordt gerealiseerd. Zoals aangegeven onder Scenario 1, kunnen en durven wij geen inschatting (te) geven van de waarschijnlijkheid van het één ten opzichte van het ander. Ook gelden voor deze route dus dezelfde kanttekeningen en risico's die al zijn benoemd bij scenario 1.

Route 2: er wordt gezocht naar een minnelijke oplossing
Een alternatief is dat er gezocht wordt naar een minnelijke in plaats van een juridische oplossing. Hiervoor zou gekozen kunnen worden indien bestuurlijk het standpunt wordt ingenomen dat het in onderhavige situatie, gelet op de geschiedenis van de locatie en de positie en de bestaande rechten van initiatiefnemer, het op voorhand billijk is om hem (financieel) tegemoet te komen. Uiteraard zouden hiermee ook potentieel lang slepende juridische procedures kunnen worden voorkomen. De gemeente zou dan de locatie van initiatiefnemer kunnen proberen te verwerven.

De kanttekening bij deze mogelijkheid, is dat het voor de hand ligt dat initiatiefnemer ruim financieel gecompenseerd zal willen worden wanneer hij geen jachthaven meer kan exploiteren. De onderhandelingspositie van de gemeente lijkt op voorhand zwak. Een inschatting van de kosten is op dit moment niet te maken, maar in totaal zullen hier vele miljoenen euro's mee gemoeid zijn:

Uit het gegevens van het kadaster blijkt dat de locatie door initiatiefnemer is verworven voor € 1.750.000,--. Naast dit aankoopbedrag is er al meerdere jaren sprake van project-, advies-, beheer- en onderhoudskosten, en waarschijnlijk ook een rentelast. Daarnaast zal er, wanneer in het geheel geen jachthaven op de locatie wordt gerealiseerd, wederom sprake zijn van een aanzienlijke winstderving.

Ten behoeve van een minnelijke oplossing zullen door de raad dus middelen moeten worden gereserveerd in de begroting.

Tot slot
De wettelijke beslistermijn op de aanvraag (in dit geval een termijn van orde) is reeds geruime tijd verstreken. Deze bedroeg 26 weken. Dit betekent dat, wanneer het college in gebreke wordt gesteld, binnen twee weken besloten moet worden. Daarna worden automatisch dwangsommen verbeurd, tot een maximum van € 1.442,-- na 42 dagen. Na de ingebrekestelling kan aanvrager ok via de bestuursrechter een beslissing op de aanvraag afdwingen. Ook de bestuursrechter kan daarbij aanvullende dwangsommen opleggen. Dergelijke dwangsommen zijn niet aan een wettelijk maximum verbonden. Indien aan de raad in de komende vergadercyclus geen voorstel wordt voorgelegd over het al dan niet verlenen van een VVGB, dan is het aannemelijk dat initiatiefnemer de gemeente in gebreke gaat stellen vanwege niet tijdig beslissen. Het is derhalve, onafhankelijk van de gewenste richting, belangrijk dat het besluitvormingsproces in gang wordt gezet.