



Memo vergelijking scenario's jachthaven Asselt

Van: Clusters Ontwikkeling Opgaven en Vergunning toezicht en handhaving

Datum: 20 maart 2024

Aanleiding

In aanvulling op de beschrijving van de 3 scenario's (memo 12 maart 2024) wordt in deze aanvullende memo nader ingegaan op de analyse en weging van de drie 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.

De drie scenario's worden op een aantal thema's beoordeeld en gewogen, waarbij wordt opgemerkt dat het één op één vergelijken van de drie scenario's lastig is omdat er wel sprake is van een rechtsgeldige vergunning waarmee scenario 3 onhaalbaar lijkt.

Ten aanzien van de vergelijking geldt ten slotte dat het dit document een ambtelijke analyse (quickscan) betreft op basis van kennis en ervaring, zodat het college en de raad een weloverwogen besluit kunnen nemen. .

Scenario 1: vigerende vergunning uit 2007 (365 ligplaatsen)

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). De bouwvergunning uit 2007 behelst een kwalitatief minder goed plan (qua beeldkwaliteit, materialisering, landschappelijke inpassing) dan nu is aangevraagd.

Thema	Inhoud	Score
Draagvlak omgeving	Het mag inmiddels bekend worden verondersteld dat er vanuit de omgeving weinig tot geen draagvlak is en veel weerstand bestaat tegenover een jachthaven op de locatie. Er mag echter worden aangenomen dat scenario 1 de weerstand tegen een jachthaven op de locatie niet (volledig) zal wegnemen.	-
Juridische haalbaarheid	Om scenario 1 te bereiken moet de vergunningaanvraag worden geweigerd. Indien de vergunningaanvraag wordt geweigerd zal initiatiefnemer waarschijnlijk beroep aantekenen. Risico is dat het weigeringsbesluit geen stand bij de rechter.	+/-
Planologisch	Op het perceel rust een bestemming waarbinnen een jachthaven is toegestaan (bestemmingsplan uit 1990, bestemmingsplan uit 2006, bouwvergunning uit 2007 en beheersverordening uit 2018). Aanvullende voorzieningen (hekken, technische ruimtes, etc.) zijn niet aangevraagd en dus nog niet beoordeeld. Wel is het mogelijk op basis van het planologisch regime om een havengebouw te realiseren. In de omgevingsvisie is de plas zelf aangeduid als "waterrijk" en daarmee passend voor recreatie. Omgeving van de plas is wel aangeduid als natuur.	+

Stedenbouw / cultuur	Asselt is aangeduid als beschermd stads en dorpsgezicht. De ontwikkeling vindt plaats buiten de kern, maar de verkeersaantrekkende werking heeft uitstraling op de kern.	-
Landschap	Dit scenario omvat 365 boten en een parkeerterrein van 400 parkeerplaatsen. Dit zijn verlengde parkeerplaatsen waar ook trailers/aanhangers op kunnen. Er ligt al een parkeerterrein welke niet is ingericht met landschappelijke elementen. In het originele plan zit beperkte landschappelijke inpassing/toevoeging van groen. Daarbij is het risico dat er vanwege lagere exploitatiebaarheid ten opzichte van de vergunningaanvraag uit 2022 extensiever beheer en toezicht plaatsvindt. De boten zijn kleiner dus wellicht minder opvallend.	-
Ecologie (flora, fauna, natuur, biodiversiteit)	Een jachthaven kan ook een negatief effect hebben op de Asseltse Plassen (onderdeel Natuurnetwerk Limburg). Boten die gebruik maken van de plassen zullen een verstorend effect hebben op de natuurwaarden van het gebied. NNL wordt beschermd door de Omgevingsverordening Limburg. Externe effecten op een gebied van het NNL hoeven, conform de Omgevingsverordening, niet beoordeeld te worden. Negatieve effecten op (beschermd) soorten in het gebied kunnen echter niet uitgesloten worden. Daarmee is het eveneens niet uitgesloten dat de provincie als bevoegd gezag een onderzoek voorschrijft in relatie tot die effecten. Ecologisch onderzoek voor de vergunning van 2007 is niet bekend. Wanneer op deze vergunning teruggevallen wordt, dan zal de ontwikkelaar in overleg met de Provincie moeten bepalen of alsnog onderzoek in het kader van de Omgevingswet Flora en Fauna activiteiten en/of Natura 2000-activiteiten uitgevoerd moet worden. De Provincie bepaalt of (nieuw) onderzoek naar beschermde soorten en/of gebieden (lees: Stikstof) noodzakelijk is.	-
Milieu	Voor de jachthaven is het meest bepalende milieuaspect geluid. Voor de vergunning uit 2007 is geen akoestisch onderzoek uitgevoerd, maar uit het akoestisch onderzoek bij de lopende aanvraag (voor de realisatie van 287 ligplaatsen) is een berekeningsaantal van 365 boten gehanteerd. Daaruit blijkt dat er bij 365 boten sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en kan worden voldaan aan de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit/ omgevingsplan Roermond.	+/-
Verkeer	Het plan uit 2007 leidt tot extra verkeersbewegingen op de wegen van en naar Asselt. In potentie zijn dit zelfs nog meer verkeersbewegingen dan de lopende aanvraag omdat er dan ook meer ligplaatsen gerealiseerd zullen worden. Uitgaande van 365 boten levert dit (volgens de CROW kentallen) een generatie op van 97 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Echter het aantal ligt in de zomermaanden hoger. Uitgaande van minimaal parkeernorm van 0,6 ppl per ligplaats moeten er 219 parkeerplaatsen worden aangelegd (ze realiseren meer parkeerplaatsen dan noodzakelijk). Uitgaande van 4 verkeersbewegingen per dag ligt de maximale verkeersgeneratie voor de jachthaven dan op 876 mvt/etm. Nu rijden er (volgens telling in 2023) op het drukste moment 1.062	-

	mvt/etm op het Eind. Dit betekent dat het autoverkeer op het Eind met ruim 50% toeneemt. Verkeerskundig gezien blijft de intensiteit ruim onze eigen vastgestelde norm van 4.500 mvt/etm op dit soort wegen. Echter in combinatie met een hoog aantal fietsers in de zomermaanden (+/-950 fietsers per dag) leidt dit ook hier op sommige plaatsen in en rond Asselt tot knelpunten. Eveneens is ter plaatse een hellingbaan voor het te waterlaten van boten. Dat betekent dat ook auto's met trailers door Asselt kunnen gaan rijden en vooral over de smalle wegen rond Asselt (zoals de Pastoor Pinckersstraat). Dit is geen wenselijk beeld. Indien initiatiefnemer het bouwplan uit 2007 realiseert, bestaat er geen enkele noodzaak of financiële verplichting om een bijdrage te leveren aan verkeerskundige maatregelen, die ook in die situatie noodzakelijk zullen zijn.	
Verkeersveiligheid op het water	De 365 ligplaatsen zorgen voor meer vaarbewegingen in het reeds drukke Maasplassengebied. Vanwege de afmetingen van de steigerboxen/ligplaatsen is het aannemelijk dat er een grote diversiteit aan boten en dus vormen van watersport komen te liggen. Over de lange termijn genomen is de vraag of het concept van enkel een haven met dergelijke omvang wenselijk en aantrekkelijk blijft vanwege de noodzaak voor het gebruiken van de sluis Roermond om te komen tot de voorzieningen op de stedelijke Maasplassen binnen het stuwpand Roermond. Dat kan een impact hebben op de type boten of recreanten die in deze haven hun onderkomen zullen kiezen.	-
Financieel	Proceskostenrisico voor weigering vergunning en aansprakelijkheidsrisico voor vertragingsschade en gedeelde winst. Een goede inschatting van een mogelijk schadebedrag is op dit moment niet te maken maar naar waarschijnlijk wel meerdere miljoenen.	--
Leefbaarheid	Weerstand vanuit de huidige inwoners van Asselt en omgeving tegen de aanleg van de jachthaven bestaat al sinds het eerste initiatief op tafel ligt. Ongeacht de omvang en het gekozen scenario zal polarisatie binnen het dorp kunnen optreden. De beleving van de leefbaarheid binnen het dorp verandert immers. Bij dit scenario is het zeer aannemelijk dat door het ontbreken van dagelijks toezicht (wie houdt toezicht en stuurt op mogelijke overlastsignalen) en de vele verkeersstromen de leefbaarheid van Asselt meer zal aantasten. Het planologisch regime staat nog een haven/clubgebouw op de locatie toe. Vanwege het op een later moment te realiseren haven/clubgebouw is het aannemelijk dat hierdoor nog meer druk op het gebied wordt gelegd. Meer toerisme kan leiden tot een hoger voorzieningenniveau, maar het valt te betwijfelen of de huidige inwoners van Asselt op dit moment hier wel behoefte aan hebben. Inwoners van Asselt, niet belast met de geschiedenis van deze ontwikkeling, zouden hier milder tegenover kunnen staan.	--

Scenario 2 (lopende aanvraag voor 287 ligplaatsen)

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.

Thema	Inhoud	Score
Draagvlak omgeving	Het mag inmiddels bekend worden verondersteld dat er vanuit de omgeving weinig tot geen draagvlak, en veel weerstand bestaat tegenover een jachthaven op de locatie.	--
Juridisch	Indien vergunningaanvraag wordt verleend zal de omgeving waarschijnlijk beroep aantekenen. Risico is dat de vergunning geen standhoudt bij de rechter. Het risico op een vernietiging van een eventuele omgevingsvergunning is echter klein, zeker omdat initiatiefnemer zich bereid heeft verklaard de kosten voor de noodzakelijke verkeerskundige maatregelen te betalen.	+
Planologisch	De vergunning is niet passend in planologisch regime, daarom loopt deze procedure (incl. alle aanvullende voorzieningen zoals hekken, technische ruimtes, etc.). Wel is volgens het bestemmingsplan uit 1990, 2006 en de beheersverordening uit 2018 een jachthaven qua gebruik toegestaan. In de omgevingsvisie is de plas zelf aangeduid als "waterrijk" en daarmee passend voor recreatie. Omgeving van de plas is wel aangeduid als natuur.	+/-
Stedenbouw / cultuur	Asselt is aangeduid als beschermd stads en dorpsgezicht. De ontwikkeling vindt plaats buiten de kern, maar de verkeersaantrekkende werking heeft uitstraling op de kern.	-
Landschap	Het plan omvat 287 boten en een parkeerterrein van 326 parkeerplaatsen. Dat zijn minder maar ook kleinere parkeerplaatsen dan de vigerende vergunning. Het plan voorziet ook in een uitgebreide landschappelijke inpassing van de haven. Er zullen veel begeleidende (soortenrijke) groenstructuren worden aangelegd. Nadeel is wel dat de boten groter zijn en daarmee dus een grotere uitstraling hebben. Bij goede landschappelijke inpassing kan dit effect deels teniet worden gedaan.	+/-
Ecologie (flora, fauna, natuur, biodiversiteit)	Een jachthaven kan ook een negatief effect hebben op de Asseltse Plassen (onderdeel Natuurnetwerk Limburg). Boten die gebruik maken van de plassen zullen een verstorend effect hebben op de natuurwaarden van het gebied. NNL wordt beschermd door de Omgevingsverordening Limburg. Externe effecten op een gebied van het NNL hoeven, conform de Omgevingsverordening, niet beoordeeld te worden. Negatieve effecten op (beschermd) soorten in het gebied kunnen echter niet uitgesloten worden. Daarmee is het eveneens niet uitgesloten dat de provincie als bevoegd gezag een onderzoek voorschrijft in relatie tot die effecten. Voor de ontwikkeling van de jachthaven zijn de noodzakelijke onderzoeken voor flora en fauna en Natura 2000-gebieden uitgevoerd. Uit het onderzoek naar (beschermd) flora en fauna	-

	kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de jachthaven niet voor overtreding van de Omgevingswet (voorheen Wet natuurbescherming) zorgt. Het onderzoek naar flora en fauna richt zich alleen op het plangebied. Uit het onderzoek naar stikstof is geconcludeerd dat de ontwikkeling en het gebruik van de jachthaven voor stikstofdepositie op Natura 2000 zorgt. Daarom wil de ontwikkelaar extern salderen toepassen. Hiervoor heeft de ontwikkelaar stikstofrechten aangekocht en een vergunning bij de Provincie aangevraagd.	
Milieu	Voor de jachthaven is het meest bepalende aspect geluid. Uit het akoestisch onderzoek bij de aanvraag blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en kan worden voldaan aan de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit/ omgevingsplan Roermond. De activiteit is meldingsplichtig (oude en nieuwe regelgeving), melding is ingediend bij de aanvraag.	+/-
Verkeer	Dit plan biedt plaats voor 287 boten. Dit betekent ook minder parkeerplaatsen en minder verkeersbewegingen. De CROW normering gaat uit van 26,6 mvt/100 ligplaatsen oftewel 77 extra verkeersbewegingen per dag. Echter het aantal ligt in de zomermaanden hoger. Uitgaande van minimaal parkeernorm van 0,6 ppl per ligplaats moeten er 172 parkeerplaatsen worden aangelegd (ze realiseren meer parkeerplaatsen dan noodzakelijk). Uitgaande van 4 verkeersbewegingen per dag ligt de maximale verkeersgeneratie voor de jachthaven op 688 mvt/etm. Nu rijden er (volgens telling in 2023) op het drukste moment 1.062 mvt/etm op het Eind. Dit betekent dat het autoverkeer op het Eind met ruim 50% toeneemt. Verkeerskundig gezien blijft de intensiteit ruim onze eigen vastgestelde norm van 4.500 mvt/etm op dit soort wegen. Echter in combinatie met een hoog aantal fietsers in de zomermaanden (+/-950 fietsers per dag) leidt dit ook hier op sommige plaatsen in en rond Asselt tot knelpunten. In deze plannen is geen hellingbaan meer, wat leidt tot minder auto's of minder aanhangers met boten die over de weg worden vervoerd. Hierdoor ontstaan er ook minder gevaarlijke verkeerssituaties. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over een financiële bijdrage om alle knelpunten die conform verkeerskundig onderzoek toerekenbaar zijn aan de jachthaven te betalen.	+
Verkeersveiligheid op het water	Boten van dergelijke omvang zullen minder snel uitvaren. Daardoor zullen de vaarbewegingen beperkt zijn en niet direct voor onveilige situaties zorgen op de Maasplassen. Mochten deze schepen wel veelvuldig varen zorgt het voor een extra vorm van recreatie op de Maasplassen. De vraag is hoe deze zich gaat mengen met zwemmers, roeiers en andere vormen van watersport. Wel is vanwege het overwegend minder gebruik van deze boten in de vaart toezicht in de haven eenvoudiger te organiseren en is het aannemelijk dat dit leidt tot minder vaarbewegingen en toeloop in een haven dan bij scenario 1.	-
Financieel	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. Hier is geen aansprakelijkheidsrisico.	
Leefbaarheid	Ook bij dit scenario zal de leefbaarheid van Asselt aangetast gaan worden, en bestaat het risico op polarisatie. Er worden weliswaar minder ligplaatsen voorzien, maar vanwege de op een later moment te realiseren haven/clubgebouw is het aannemelijk dat hierdoor nog meer druk op het gebied wordt gelegd. Meer toerisme kan leiden tot een hoger voorzieningenniveau, maar het valt te betwijfelen of de huidige inwoners van Asselt op dit moment hier wel behoefte aan hebben. Inwoners van Asselt, niet belast met de geschiedenis van deze ontwikkeling, zouden hier milder tegenover kunnen staan. Wel lijkt dit scenario meer 'eigenaarschap' uit te stralen bij booteigenaren, en daarmee minder gepaard zou gaan met overlast/leefbaarheidskwesties, dan bij scenario 1. Waarbij het bij het 1^e scenario aannemelijker is dat boten/ligplaatsen sneller van eigenaar verwisselen, en meer vaarbewegingen teweegbrengen (recreatief varen, visserij, uitlenen van boten).	+/-

Scenario 3 (geen ontwikkeling)

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. Indien dit scenario het gewenste eindresultaat is, dan zal deze lopende aanvraag in ieder geval moeten worden geweigerd (weigeringsbesluit) en de bouwvergunning uit 2007 moeten worden ingetrokken (bevoegdheid college). Daarnaast moet het planologisch regime worden gewijzigd (bevoegdheid raad). Daarmee zou zouden bestaande rechten van initiatiefnemer moeten worden aangetast. In deze context moet niet zozeer worden gesproken over risico's, maar over (on)mogelijkheden.

Thema	Inhoud	Score
Draagvlak omgeving	Het mag inmiddels bekend worden verondersteld dat er vanuit de omgeving weinig tot geen draagvlak, en veel weerstand bestaat tegenover een jachthaven op de locatie. Indien er geen jachthaven komt zal de omgeving dat overwegend positief vinden.	++
Juridische haalbaarheid	Om dit scenario te bereiken moet de aanvraag worden geweigerd, maar daarnaast ook de huidige vergunning worden ingetrokken. Indien vergunningaanvraag wordt geweigerd en bestaande vergunning wordt ingetrokken zal initiatiefnemer waarschijnlijk beroep aantekenen. Een juridisch succesvolle intrekking van de huidige vergunning lijkt niet haalbaar.	----
Planologisch	Om in toekomst een jachthaven uit te sluiten moet planologisch regime worden aangepast. Dat is een bevoegdheid van de raad. Indien echter intrekken van de vergunning geen standhoudt (zie juridisch) kan alsnog de vergunning uit 2007 worden gerealiseerd.	---
Stedenbouw / cultuur	Geen ontwikkeling heeft ook geen invloed op de uitstraling van Asselt. Daarmee kan deze "neutraal" worden gescoord. Echter vanuit de beleving vanuit de omgeving is ook voor te stellen dat deze hoger scoort ten opzichte van scenario 2 omdat er geen	+

	ontwikkeling plaatsvindt.	
Landschap	Geen ontwikkeling heeft ook geen invloed op de uitstraling van Asselt. Daarmee kan deze “neutraal” worden gescoord. Echter vanuit de beleving vanuit de omgeving is ook voor te stellen dat deze hoger scoort ten opzichte van scenario 2 omdat er geen ontwikkeling plaatsvindt.	++
Ecologie (flora, fauna, natuur, biodiversiteit)	Geen ontwikkeling heeft ook geen effect op ecologie. Vanuit ecologie is dit het meest gewenste scenario. Wanneer het planologisch regime aangepast wordt naar natuur, dan ontstaat een groter natuurgebied.	+
Milieu	Geen ontwikkeling heeft ook geen milieueffecten.	+/-
Verkeer	Bij geen ontwikkeling blijft de huidige verkeerssituatie zoals hij nu is. Dit levert alleen in de zomermaanden wat problemen op tussen fietsers en auto's, maar deze blijven over het algemeen beperkt.	+
Verkeersveiligheid op het water	Het niveau van 'vaardrukke' binnen het stuwpand Roermond blijft beheersbaar en op het niveau zoals dat nu is.	+
Financieel	Proceskosten voor weigering vergunning en aansprakelijkheid voor vertragingsschade en gederfde winst. Een goede inschatting van een mogelijk schadebedrag is op dit moment niet te maken maar naar waarschijnlijk wel meerdere miljoenen. Daarnaast kan aanpassen planologisch regime leiden tot planschade/nadeelcompensatie.	----
Leefbaarheid	Voor de leefbaarheid in Asselt op dit moment het meest positieve scenario. Geen ontwikkeling betekent ook geen invloed op de leefbaarheid.	+

Samenvatting

Thema	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Draagvlak omgeving	-	--	++
Juridische haalbaarheid	+/-	+	----
Planologisch	+	+/-	---
Stedenbouw / cultuur	-	-	+
Landschap	-	+/-	+
Ecologie (flora, fauna, natuur, biodiversiteit)	-	-	+
Milieu	+/-	+/-	+/-
Verkeer	-	+	+
Verkeersveiligheid op het water	-	-	+
Financieel	--	++	----
Leefbaarheid	--	+/-	+
Totaal	-----	-	---