gemeente **Roermond**

uw nummer

uw datum

AAN
de leden van de commissie RU

ons nummer	10719-2022
onze datum	25 april 2024
verzonden	25 APR. 2024
inlichtingen bij	K. Tielen
cluster	Vergunning toezicht en handhaving
doorkiesnr.	0475 - 359 470
bijlage(n)	3
betreffende	commissie-informatiebrief inzake mondelinge commissievragen Jachthaven Asselt

Geachte leden,

Tijdens de vergadering van de commissie Ruimte van 10 april 2024, zijn over het agendapunt 7: Ontwerp-verklaring van geen bedenkingen jachthaven Asselt vele vragen gesteld. Vanwege hun vaak technische aard, heb ik tijdens de commissievergadering niet alle vragen kunnen beantwoorden.

Ik heb toegezegd de nog openstaande vragen te beantwoorden via een commissie-informatiebrief. Dit is in lijn met de werkwijze rondom de commissie-informatiebrief over dit dossier van 2 februari 2023.

De nog openstaande vragen zijn door de fracties aangeleverd bij de griffie, die de vragen heeft gebundeld. In de bijlage treft u de gebundelde vragen met beantwoording aan.

Naar aanleiding van de commissiebehandeling heb ik contact opgenomen met initiatiefnemer. Hierop heeft initiatiefnemer op 22 april 2024 een schriftelijke reactie aan het college van burgemeester en wethouders verstuurd. Die schriftelijke reactie is met instemming van initiatiefnemer eveneens als bijlage bij deze commissie-informatiebrief opgenomen.

Tot slot heb ik, gelet op de gestelde vragen, ook de door de raad vastgestelde lijst van het bindend adviesrecht bij buitenplanse omgevingsplanactiviteiten als bijlage opgenomen.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

de wethouder voor economie, stedelijke ontwikkeling en financiën

D.W.H. (Dirk) Franssen

Overzicht onbeantwoorde vragen
inzake 'Ontwerp-verklaring van geen bedenkingen Jachthaven Asselt'

Nr.	Fractie	Vraag
1	LVR	Vervolgvraag nav ingediende technische vraag: In het antwoord staat: *Afhankelijk van het bouwwerk / gebruik dat met een omgevingsvergunning wordt aangevraagd (en waarvoor een afwijkingsbesluit moet worden genomen), moet aan de hand van de lijst van 17 februari 2022 worden bepaald of er sprake is van een bindend adviesrecht. Kleinschalige bouwwerken e.d. vallen niet onder deze lijst.* Als de initiatiefnemer, behoudens het steigerplan, dezelfde voorzieningen wil gaan gebruiken bij de vergunning 2007 als hij heeft aangevraagd bij de vergunning 2022, dient hij die aanvullend aan te vragen als ik het goed begrijp. Dat betreft lantaarnpalen, vlaggenmasten, technische ruimte, sanitairboot voor zover ik nu helder heb. Is voor deze zaken een vvgb nodig of niet? Ik begrijp uit de reactie van Hekkelman mbt het wel nodig zijn van de vvgb dat de categorie f alleen van toepassing is op al bestaande gebouwen. Nu het hier gaat om voorzieningen gaat zou ook bij de aanvullende aanvraag op de vergunning van 2007 een vvgb voor deze zaken nodig zijn. Kan hieromtrent duidelijkheid worden verschaft? *Antwoord:* In de eerste plaats is het van belang om scherp te hebben dat de Verklaring van geen bedenkingen (VVGB) een juridische figuur was onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De Wabo is met de inwerkingtreding van de Omgevingswet komen te vervallen. Omdat de huidige aanvraag voor de jachthaven voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet is ingediend, moet die ook volledig via de Wabo worden behandeld. Dat is ook de reden dat de raad wordt voorgesteld een besluit te nemen over een ontwerp-VVGB. De juridische figuur van de VVGB bestaat voor nieuwe aanvragen dus niet meer. Onder de Omgevingswet heeft de raad een nieuw instrument gekregen, het bindend adviesrecht. In het raadsvoorstel 'Bindend adviesrecht raad bij buitenplanse omgevingsplanactiviteiten' d.d. 1 januari 2022 is hierover het volgende beschreven: *'Op grond van artikel 16.15a lid b onder 1 Omgevingswet kan de raad aangeven, in welke gevallen een bindend raadsadvies voorafgaand aan een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (ook wel afgekort tot 'buitenplanse opa' of 'bopa') benodigd is. Wijst de raad geen gevallen aan, dan heeft de raad geen adviesrecht. De bestaande VVGB komt te vervallen.* *Onder de Omgevingswet wordt met het bindend adviesrecht het huidige VVGB-systeem (op grond van de Wabo) dus <u>omgedraaid</u>:* • *in de huidige situatie is uw raad in principe altijd in positie om een VVGB te verlenen, behalve in de gevallen die door uw raad zelf zijn uitgezonderd.* • *onder de Omgevingswet heeft uw raad alleen een bindend adviesrecht, in de gevallen die van te voren door uw raad zijn aangewezen. Het advies dat in die gevallen gegeve wordt, is bindend voor ons college.'*

		De lijst waarop de gevallen die onder het bindend adviesrecht vallen, is door de raad vastgesteld op 17 februari 2022. De lijst is opgenomen als bijlage bij deze beantwoording. Indien voor de in de lijst genoemde gevallen een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, dan heeft de raad dus een bindend adviesrecht. Andersom, indien een plan niet onder deze lijst valt, dan heeft de raad geen bindend adviesrecht. Uiteraard kunnen wij e.e.a. pas definitief bepalen wanneer een concrete aanvraag zou worden ingediend. Zoals het nu kan worden ingeschat, zal een dergelijke aanvraag vanwege de (relatief) beperkte omvang van nieuwe bouwwerken niet onder de lijst van het bindend adviesrecht vallen.
2	LVR	Als de initiatiefnemer de vergunning 2007 gaat gebruiken, is hij dan ook verplicht de materialen die in deze vergunning genoemd zijn te gebruiken? Meer specifiek, moet hij de steigers dan aanleggen zoals te zien op het fotomateriaal en de technische specificaties die bij de vergunning van 2007 gevoegd zijn of mag hij ook de steigers uit het nieuwe plan op de wijze van het oude steigerplan aanleggen? *Antwoord:* Het wijzigen van de materialisatie van onderdelen van de steiger kan zonder omgevingsvergunning - bouwactiviteit (omgevingsplan) - worden uitgevoerd MITS er geen uitbreiding van het bebouwde oppervlak en bouwvolume plaatsvind (op basis van artikel 22.27 lid i van het Omgevingsplan gemeente Roermond). Voor een wijziging van de materialisering dient men wel een bouwmelding in te dienen (die voldoet aan de Wet Kwaliteitsborging voor het bouwen) (op basis van 2.27 lid 1 sub b onder 1 Besluit bouwwerken leefomgeving (een steiger bestaat voornamelijk uit een draagconstructie)).
3	D66	In het Conceptbesluit staat: 'besluit : een ontwerp-verklaring van geen bedenkingen (VVGB) af te geven ten aanzien van de aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van een jachthaven inhoudende aanlegsteigers met aanhorigheden aan het Eind te Asselt.' Klopt de aanname dat deze VVGB alleen slaat op de huidige vergunningaanvraag voor het realiseren van een jachthaven conform de vergunningaanvraag uit 2022 (Scenario 2). Het is daarmee dus een ja/nee keuze voor scenario 2 waarbij vanzelfsprekend wel de motivatie nog geschreven moet worden indien het nee zou zijn. *Antwoord:* Dat klopt. De formele vraag die voorligt, is of het college de thans aangevraagde omgevingsvergunning (ingediend in 2022) kan verlenen. Daarvoor is in de eerste plaats een VVGB van de raad benodigd. De overige scenario's zijn een afgeleide daarvan.
4	D66	Voor scenario 1 of scenario 3 liggen op dit moment geen besluiten voor. Er hoeft dus ook niets opgesteld te worden /niets besloten te worden dat daar betrekking op heeft. Dat komt pas aan de orde als er bijvoorbeeld een nieuwe aanvraag zou komen voor een (kleine) afwijking van de vergunning uit 2007, of als de raad zou willen dat de huidige vergunning uit 2007 in zijn geheel zou worden ingetrokken om tot scenario 3 te komen. Klopt deze redenering?

		Antwoord: De redenering klopt grotendeels. Formeel ziet het voorgestelde besluit in het raadsvoorstel op scenario 2. Er is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor scenario 2. Daarop moet worden beslist. Het college mag de omgevingsvergunning slechts verlenen, indien de raad een VVGB verleend. Verleent de raad de VVGB niet, dan moet de vergunning worden geweigerd. Dat zou dan 'automatisch' resulteren in scenario 1. Daarom is bij het antwoord onder 3 ook al aangegeven, dat scenario's 1 en 3 een afgeleide zijn. In het antwoord op vraag 1 is aangegeven dat het niet waarschijnlijk is dat de raad een bindend adviesrecht heeft indien aanvullingen op het bouwplan zoals vergund in 2007 zouden worden aangevraagd. Een en ander is echter afhankelijk van een concreet bouwplan dat op dat moment wordt aangevraagd Indien de raad zou wensen dat de vergunning uit 2007 zou worden ingetrokken, kan hij daar het college slechts toe oproepen. De raad is echter niet het bestuursorgaan dat beslist over vergunningaanvragen, en heeft daarmee ook geen eigen intrekkingsbevoegdheid. In de memo 'Beschrijving scenario's jachthaven Asselt met bijhorende risico's' (bijlage 2 bij het raadsvoorstel) is aangegeven, dat de kans op een juridisch succesvol intrekkingsbesluit klein is. Voordat een vergunning mag worden ingetrokken, moet aan een vergunninghouder namelijk altijd alsnog een laatste mogelijkheid geboden worden om een vergunning te effectueren binnen een redelijke termijn. Daarom achten wij scenario 3 via een juridisch traject niet realistisch.
5	D66	Tijdens de vergadering is toegelicht dat een clubhuis dat past binnen het bestaande bouwblok in de vergunning van 2007 gebouwd zou mogen worden als het voldoet aan de geldende eisen op die locatie. Aan welke eisen moet een gebouw op die locatie voldoen? *Antwoord:* - Op grond van artikel 7.2.1 van het bestemmingsplan 'Buitengebied Swalmen' (dat via de Beheersverordening Maas en Maasplassen van rechtswege onderdeel uitmaakt van het Omgevingsplan van de gemeente Roermond) moet het gebouw worden opgericht binnen het bouwvlak, en bedraagt het bebouwd oppervlak maximaal 350 m2. - Op grond van artikel 7.2.5 van het bestemmingsplan 'Buitengebied Swalmen' is binnen deze bouwmassa één bedrijfswoning toegestaan. - Op grond van artikel 22.29 van het Omgevingsplan van de gemeente Roermond (de zogenaamde bruidsschat) moet het bouwplan voldoen aan de redelijke eisen van welstand. - Het bouwplan moet voldoen aan de bouwtechnische regels uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Als de aanvraag voldoet aan de gestelde eisen is er sprake van een gebonden beschikking en moet de vergunning verleend worden.

6	GL	Draagvlak omgeving: Als we kijken naar de Omgevingswet, zijn omgevingsdialoog en maatschappelijk draagvlak belangrijke peilers voor ruimtelijk beleid. Zou de Omgevingswet als vigerend beleid een van de kaders kunnen zijn om deze VvGB aan te toetsen? *Antwoord:* De vergunningaanvraag is ingediend in 2022, en daarmee voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Dat betekent dat de vergunning op basis van de oude wetgeving getoetst moet worden. Vanuit juridisch oogpunt heeft de omgevingsdialoog dus onverplicht plaatsgevonden. Overigens is ook onder de Omgevingswet draagvlak géén criterium waarmee bij de beslissing op een aanvraag omgevingsvergunning rekening moet worden gehouden. Draagvlak kan het resultaat van een omgevingsdialoog zijn, maar is niet het doel. Dit is vastgelegd in de door de raad op 17 februari 2022 vastgestelde Beleidsnota omgevingsdialoog Gemeente Roermond.
7	GL	Juridische haalbaarheid: Wat betekent precies de vergunning van scenario 1? Is het gebruik van de steigers vergund? Of slechts de steigers? Zo ja, waar kunnen wij dit terugvinden? Is er destijds een gebruikersvergunning voor de steigers aangevraagd? *Antwoord:* Het toegestane gebruik van de locatie is vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied Swalmen'. Op grond van dit bestemmingsplan is ter plaatse, op grond van artikel 7.2.1 van de bestemmingsregels, een jachthaven toegestaan. Voor het gebruik van de locatie als jachthaven, is dus géén vergunning benodigd. Op basis van de vergunning uit 2007 mag ter plaatse een steigerplan worden gebouwd. De in 2022 aangevraagde vergunning ziet eveneens op het mogen bouwen van een steigerplan. In de aanvraag uit 2022 zijn, in vergelijking met de vergunning uit 2007, meer bebouwde voorzieningen opgenomen (zie ook de vraagstelling onder 1). Ook hiervoor geldt dus, dat geen toestemming wordt gevraagd voor het gebruik van de locatie als jachthaven. Die toestemming bestaat op grond van het bestemmingsplan al.
8	GL	Landschap: In de 'Memo vergelijking scenario's jachthaven Asselt', staat bij scenario 1, regel 'landschap': 'dat boten die kleiner zijn dus wellicht minder opvallen' en bij scenario 2: 'bij goede landschappelijke inpassing kan dit effect deels teniet worden gedaan'. Waarop zijn de aannames gebaseerd die zorgen voor de weging in de meest rechtse kolom 'score'? *Antwoord:* Scenario 1 bevat meer en kleinere boten. De huidige terreininrichting, die omstreeks 1998 is aangelegd, wijzigt echter niet In scenario 2 zijn er minder boten, maar de aanwezige boten zijn wel groter. Dat heeft grotere impact, maar in dit plan is er wel fors meer groenaanplant voorzien. Die bestaat uit extra bomen, hagen, plantvakken, en oevervegetatie. Een en ander is opgenomen in bijlage 7 bij het raadsvoorstel, vanaf pagina 44 e.v.

9	GL	Ecologie: a. Graag ziet GroenLinks nader onderzocht wat de ecologische effecten zijn respectievelijk van scenario 1: 365 boten tot 9 meter en scenario 2: 256 boten met een lengte van maximaal 15,6 meter + 31 grotere jachten. *Antwoord:* Voor zover dat mogelijk is, komt de beantwoording van deze vraag hierna bij de diverse deelvragen aan de orde. Voor de goede orde wordt wel opgemerkt dat het steigerplan uit 2007 niet slechts voorziet in boten tot 9 meter lang. De onderlinge verdeling in bootlengtes is als volgt: Verg. 2007: Aantal ligplaatsen — Huidige aanvraag: Aantal ligplaatsen tot 9 meter 94 — tot 15,60 meter 254 tot 11 meter 165 — tot 17,50 meter 20 tot 12 meter 39 — tot 18,50 meter 10 tot 14 meter 37 — tot 22 meter 1 tot 17 meter 30 — tot 30 meter 2 Totaal *365* *287* b. Wat is het totale oppervlak steiger in scenario 1 vergeleken met scenario 2? *Antwoord:* - Het totale oppervlak steigers scenario 1 (vergunning 2007) bedraagt ca. 8.172 m2 - Het totale oppervlak steigers scenario 2 (huidige aanvraag) bedraagt ca. 6.096 m2 c. Wat is de te verwachten totale oppervlakte van het nat profiel van alle boten bij elkaar in scenario 1 vergeleken met alle boten bij elkaar in scenario 2? Een klein schot voor de boeg: het nat profiel van een boot is het stuk dat onder water ligt, oftewel 0,50 of 0,75 (afhankelijk van de diepgang van de boot) x lengte waterlijn x (breedte + diepte). Deze vraag is niet op dit detailniveau te beantwoorden. Afgaand op de lengte van de ligplaatsen in de beide steigerplannen (de totale 'bootlengte' bedraagt in scenario 1 4.146 meter, en in scenario 2 4.579,4 meter), en de mogelijke massa van de boten, zal het totale natte profiel in scenario 2 groter zijn dan in scenario 1. Deze vraag zou eventueel kunnen worden doorgeleid naar de deskundige die de raad zelf inzake het dossier inschakelt, zoals ook voorgesteld door de portefeuillehouder in de commissievergadering. d. Wat zijn de effecten van de diverse afmetingen van het nat profiel van een boot op de ecologie? In de publicatie 'Ecologische effecten van de beroepsscheepvaart' (door vraagstelster aangeleverd) is over de diepgang van boten onder andere het volgende aangegeven (p. 40): *'Evenals bij de beroepsscheepvaart is het verlies van habitatoppervlak en habitatkwaliteit door scheepvaartbewegingen, aanmeren, aanleg en uitbreiding van*

		scheepvaartvoorzieningen ook bij recreatievaart een belangrijk negatief effect. Het grote verschil is echter dat de recreatievaart een meer diffuse verspreiding dan de beroepsscheepvaart heeft en door de kleinere diepgang dichter in de buurt kan komen van de oeverzone en kwetsbare natuurgebieden (bijvoorbeeld kranswiervelden en moerasgebieden). Afhankelijk van de intensiteit en type van de recreatievaart (bootdichtheid, -afmetingen, vaarsnelheden, lengte van het recreatieseizoen) kan de recreatievaart een grotere invloed hebben op kwetsbare natuurwaarden dan de beroepsscheepvaart.' In de betreffende studie wordt geen vergelijking gemaakt tussen diverse typen recreatievaart. Echter, met dat voorbehoud zou uit bovenstaande wel afgeleid kunnen worden dat minder boten, maar met een groter nat profiel, een gunstiger effect hebben op de ecologische waarden in de omgeving van meer boten met een kleiner nat profiel. In de publicatie 'Effecten recreatieve en commerciële binnenvaart op ecologie' wordt niet specifiek ingegaan op het effect van verschil in diepgang tussen boten. Ook een eigen quickscan binnen overige openbare bronnen (onderzoeksgegevens / vakliteratuur) heeft niet tot een ander inzicht geleid. e. Is de verwachting dat de boten in de winter in de haven zullen blijven liggen, scenario 1 vergelijkend met scenario 2? Veel boten in havens van Roermond en omstreken gaan in de winterstalling. Is er gekeken naar effecten op ecologie als boten uit het water gehaald worden in de winterperiode, in positieve zin voor natuurherstel en in negatieve zin voor extra verkeersbelasting (auto met boottrailer die aan en afrijden)? *Antwoord:* De verwachting is dat het overgrote deel van de boten in beide scenario's in de winter niet in de jachthaven zal blijven liggen, en in winterstalling zal gaan. Er is niet specifiek en in vergelijkende zin gekeken naar bovengenoemde aspecten, in relatie tot de scenario's. Uit de door vragenstelster aangeleverde publicatie 'Effecten recreatieve en commerciële binnenvaart op ecologie' volgt dat iedere vorm van binnenvaart in principe een negatief effect heeft op de waterecologie. De inschatting is echter dat op dit punt de verschillen tussen de scenario's minimaal zullen zijn. Dit omdat zoals aangegeven in beide gevallen de boten voor het overgrote deel naar een winterstalling zullen worden overgebracht. In scenario 1 zullen de boten zich hoofdzakelijk, en in scenario 2 volledig over het water verplaatsen. In openbare bronnen hebben wij geen aanleiding gevonden voor het vermoeden / de aanname dat er op dit punt een wezenlijk verschil tussen beide scenario's bestaat. Dit natuurlijk afgezien van het feit dat scenario 1 door het grotere aantal boten en het feit dat deze doorgaans allen de winterstalling in gaan, tot iets meer vaarbewegingen zal leiden. f. Aanvullende reactie in termijn 2: g. Boten uit water in winter, vraag gesteld omdat dat voor ons een indicatie geeft over de impact op ecologie. Hellingbaan kunnen dit formaat boten sowieso niet uit de haven.

		Antwoord: In de aangeleverde publicaties, of in zelf geraadpleegde open bronnen, zijn geen aanknopingspunten gevonden om te veronderstellen dat het ene scenario op dit punt een wezenlijk beter scenario is voor de waterecologie ten opzichte van het andere. h. Wat is de impact op vogels? De bouw mag niet plaatsvinden in het broedseizoen, maar het broedseizoen valt wel ongeveer gelijk met de start van het vaarseizoen. Wat is het effect van de jachthaven in scenario 1 op vogels, wat is het effect van de jachthaven in scenario 2 op vogels? En dus niet alleen de bouw, maar ook het operationeel zijn van de haven. *Antwoord:* Uit een quickscan van openbare bronnen volgt dat voor het effect van boten op vogels, de verstoringsafstand en vluchtafstand belangrijke begrippen zijn. De publicatie 'Verstoring van vogels door recreatie, literatuurstudie van verstoringsgevoeligheid en overzicht van maatregelen' van de Vogelbescherming, bevat hier informatie over. Op pagina 62 van deel 1 staan grafieken van deze vluchtafstanden. Voor verstoring vanaf water ligt de gemiddelde afstand tussen 150 en 200 meter. Eenden en meerkoeten hebben de grootste vluchtafstand van ongeveer 250 meter. Een zoekopdracht in de Nationale Databank Flora en Fauna levert het resultaat dat eenden en meerkoeten veel worden waargenomen op de Asseltse Plassen. In hetzelfde rapport staat: op het water is de verstoring door snel varende vaartuigen die veel lawaai maken in het algemeen groter dan door motorboten die langzamer varen en stiller zijn, en deze is weer groter dan die door stille zeilboten. Dit is echter niet generiek Verstoringsafstanden zijn doorgaans groot op het open water met verre zichtlijnen, en ook de verstoringsduur is groot. Daarbij geldt overigens, dat varende boten niet alleen effect kunnen hebben op een broedplaats, maar ook op het functioneren van het Maasplassengebied als leef- en foerageergebied. Voor beide scenario's geldt dat er sprake zal zijn van invloed op dit leefgebied. De inschatting is dat de kans op verstoring in scenario 2 marginaal kleiner zal zijn dan in scenario 1, Dit geringe verschil heeft te maken met de te verwachten lagere vaarfrequentie van grotere boten, zoals hiervoor ook al beschreven.
10	GL	Milieu: In de rapporten is er bij luchtkwaliteit alleen gekeken naar extra voertuigbewegingen, klopt het dat dit alleen auto's zijn? En dat er dus niet is gekeken naar de effecten van de uitstoot van de boten op de luchtkwaliteit? Zoals bij Ecologie ook al aangehaald: GroenLinks ziet graag nader onderzocht wat de milieu effecten zijn van respectievelijk scenario 1: 365 boten tot 9 meter en scenario 2: 256 boten met een lengte van maximaal 15,6 meter + 31 grotere jachten. *Antwoord:*

		Nee, voor het effect van het plan op de luchtkwaliteit is niet slechts gekeken naar auto's, maar ook naar vrachtverkeer. Het klopt echter, dat het effect van boten op de luchtkwaliteit niet specifiek berekend is. Dat leidt ook niet tot een relevant onderscheid tussen de beide scenario's: voor het bepalen van een project op de luchtkwaliteit wordt specifiek gekeken naar de stoffen stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10). Een toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig als een project of activiteit maar weinig bijdraagt aan luchtverontreiniging. In juridische termen heet dat: niet in betekenende mate (NIBM). Indien een project niet leidt tot een toename van meer dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO2 en PM10 (= 1,2 microgram per m3 (µg/m³)), draagt dat project niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. In de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de aanvraag (bijlage 7 bij het raadsvoorstel), is in paragraaf 4.7 ingegaan op het aspect luchtkwaliteit, waarbij gebruik is gemaakt van de NIBM-rekentool van Infomil. Uit de rekenresultaten blijkt dat de gezamelijke bijdrage op de luchtverontreiniging van de huidige aanvraag als gevolg van N02 en PM10 0,15 µg/m³ bedraagt. Indien naast de berekende emissie als gevolg van wegverkeer, tevens rekening wordt gehouden met 15 vaarbewegingen per dag (en de emissie hiervan volledig wordt gelijkgesteld met die van vrachtverkeer), dan bedraagt de totale bijdrage op de luchtverontreiniging 0,34 µg/m³. Dit is dus nog steeds ruim onder de grens van 1,2 µg/m³. De emissie als gevolg van scenario 1 kan hier enkele tienden van een microgram boven of onder liggen, maar ook dit zal niet leiden tot een overschrijding van de richtwaarde van 1,2 µg/m³. Tot slot, indien de richtwaarde van 1,2 µg/m³ wordt overschreden, dan betekent dit nog niet dat een project geen doorgang mag vinden. Wel zal dan het effect op de luchtkwaliteit meer locatiespecifiek moeten worden berekend.
11	GL	Verkeer: a. Is initiatiefnemer ook voornemens om de kosten voor de verkeersmaatregelen op zich te nemen bij het uitvoeren van scenario 1? *Antwoord:* Conform zijn toezegging heeft de portefeuillehouder deze vraag gesteld aan initiatiefnemer. In reactie daarop heeft initiatiefnemer op 22 april 2024 schriftelijk medegedeeld vast te houden aan de oorspronkelijke plannen en financiële afspraken die gemaakt zijn. Concreet betekent dit dat initiatiefnemer in het geval van scenario 1 niet voornemens is deze kosten te dragen. De brief van initiatiefnemer is als bijlage bij deze beantwoording opgenomen. b. Als er boten verhuurd zouden gaan worden, zullen er meer auto verkeersbewegingen plaatsvinden, is hierin in de berekeningen rekening mee gehouden?

		Antwoord: De verwachte verkeersgeneratie van de jachthaven is in eerste instantie gebaseerd op de landelijk gangbare verkeerskencijfers, zoals deze gepubliceerd zijn door het CROW. Dit is een kennisplatform ten aanzien van alle aspecten met betrekking tot verkeer en parkeren. Ten aanzien van een jachthaven geldt het kengetal 26,6 verkeersbewegingen per 100 ligplaatsen. Dit resulteert in een verkeersgeneratie van (287/100 * 26,6 =) 77 verkeersbewegingen per etmaal. Hierbij maakt het CROW geen onderscheid tussen koop- en of huurboten. Omdat deze berekening een gemiddelde per jaar weergeeft, is er voor het hoogseizoen rekening gehouden met piekmomenten door het toepassen van een factor 8,3. Dit komt voor de jachthaven op basis van de nu voorliggende aanvraag neer op een maximale piekintensiteit van 640 motorvoertuigen per etmaal. Een aantal van 640 motorvoertuigen per etmaal, betekent een verkeersgeneratie van (640 / 287 =) 2,2 motorvoertuigen per boot per dag. Hoewel niet expliciet in de berekening van initiatiefnemer is benoemd dat dit gaat om meerdere auto's als gevolg van bootverhuur, is het duidelijk dat wel rekening is gehouden met meerdere voertuigbewegingen per boot per dag.
12	GL	Verkeersveiligheid op het water: Wat zijn de effecten van grotere boten zoals in scenario 2 op de verkeersveiligheid op het water? En dan met name op de kleinere ongemotoriseerde boten, kano's, kajaks, enz.? *Antwoord:* In de eerste plaats geldt dat een ieder zich aan de vaarregels op het water dient te houden (het Binnenvaart-politie reglement). Verder is dit aspect reeds beschouwd in bijlage 3 bij het raadsvoorstel (memo vergelijking scenario's jachthaven Asselt). Samengevat komt er op neer dat hoe minder vaak de boten uitvaren, hoe beter dit is voor de verkeersveiligheid op het water. Daar staat tegenover, dat grotere boten in gevallen van ongevallen met kleinere vaartuigen, een grotere impact kunnen hebben. Het verschil tussen de beide scenario's is ook op dit punt lastig tot op dit detailniveau te kwantificeren. Als er al sprake is van een verschil, dan zal dit marginaal zijn.
13	GL	Financieel: a. Wat zou het kosten om een goede Maatschappelijke Kosten Baten Analyse te laten opstellen? Zou dit kunnen en zo ja binnen wat voor termijn? *Antwoord:* Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse is geen wettelijk vastgelegde term. Het is in die zin dus ook niet helemaal duidelijk wat met de vraag wordt bedoeld. Op de website van het Kenniscentrum voor beleid en regelgeving van de Rijksoverheid is ten aanzien van Maatschappelijke Kosten Baten Analyses aangegeven, dat een dergelijke analyse een belangrijk instrument kan zijn in de beleidsvoorbereidende fase.

		Een MKBA helpt bij het maken van beleidskeuzes om beleidsvoorstellen te beoordelen, maar kan ook achteraf ingezet worden om terug te blikken op uitgevoerd beleid. In die context leent het besluit dat nu voorligt zich niet voor een MKBA. Er is geen sprake van een keuze welke beleidsvormend is. Binnen het Rijk houdt het interdepartementale MKBA-kernteam zich bezig met de toepassingen van de MKBA-richtlijnen. Het kernteam bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende ministeries en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Ook dit duidt er op dat een MKBA niet het passende instrument is voor het nu voorliggende vraagstuk. In het kennisdocument 'Een kennismaking met de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)' (eveneens van de Rijksoverheid) wordt een aantal alternatieven voor een MKBA genoemd, te weten een effectenoverzicht, een kosteneffectiviteitsanalyse (KEA) of een multicriteria-analyse (MCA). Vergelijkbaar met dergelijke analyses zijn ter voorbereiding van de besluitvorming reeds analyses uitgevoerd. Deze zijn opgenomen als bijlagen 2 en 3 bij het raadsvoorstel. Om deze reden is niet onderzocht wat de kosten zijn voor een MKBA, en wat de doorlooptijd daarvan zou zijn. b. In de memo 'Vergelijking scenario's jachthaven Asselt', staat onder het kopje Financieel bij scenario 1 en 3 de volgende tekst: 'Een goede inschatting van een mogelijk schadebedrag is op dit moment niet te maken maar naar waarschijnlijk wel meerdere miljoenen'. Mijn vraag hierbij is: <u>wanneer</u> is een goede inschatting van een mogelijk schadebedrag <u>wel</u> te maken? *Antwoord:* Dat kan pas nadat initiatiefnemer inzicht heeft gegeven in de te verwachten winstderving.
14	GL	Overige vragen: a. In de Commissievergadering Ruimte van 13 maart jongstleden heeft de wethouder medegedeeld dat het Integraal plan Maasplassen - Gebiedsprofiel Oolderplas verplaatst zou worden van Q1-Q2 naar Q4. De commissie heeft de voorraadagenda vastgesteld en daarmee ingestemd met deze verplaatsing. Maar toch zou ik de wethouder willen vragen of de inhoud van dit stuk van invloed zou kunnen zijn op het toetsen van de VvGB voor Maasparc Asselt? Is het mogelijk deze kwaliteitsgunning toch eerder af te ronden, al dan niet door extern uit te zetten zodat dit plan hieraan getoetst kan worden? Zo'n gebiedsprofiel niet-stedelijke Maasplassen kijkt ten slotte naar financiële en juridische aspecten, als ook naar participatie. Klopt het dat dit gebiedsprofiel het vigerende beleid meeneemt? Zoals ook verwoord in het ontwikkelingskader Stedelijke Maasplassen? Antwoord: De aanbesteding voor het Gebiedsprofiel Niet Stedelijke Maasplassen zit in de afrondende fase. Voor de zomer wordt gestart met de eerste werkzaamheden van het gebiedsprofiel. De Asseltse Plassen maken naast de Oolderplas onderdeel uit van het gebiedsprofiel.

Het vigerende beleid wordt in het gebiedsprofiel meegenomen, maar kan natuurlijk waar nodig herijkt of aangevuld worden.

Het meest concrete vigerende beleid ten aanzien van de Asseltse plassen betreft de Intergemeentelijke Structuurvisie Maasplassen, welke is vastgesteld in 2014 (zie verder ook het antwoord op onderdeel h. van deze vraag).

Recenter is in de Omgevingsvisie ook het een en ander aangegeven over de Maasplassen. De Omgevingsvisie is vastgesteld op 12 oktober 2023. In de Omgevingsvisie worden de natuurwaarden rondom de Asseltse plassen als één van de sterktes van de Maasplassen benoemd. In de Omgevingsvisie is echter ook aangegeven dat de identiteit van de verschillende Maasplassen beter zichtbaar en herkenbaar kan worden gemaakt. Daarnaast ligt de locatie dat in de Omgevingsvisie is aangeduid als 'Maasrijk'. Dat gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van het open water en de afwezigheid van grote hoeveelheden bebouwing. De rivier de Maas, de Maasplassen, natuurgebieden en agrarische graslanden maken het tot een afwisselend gebied waar volgens de Omgevingsvisie ook veel ruimte is voor recreatie.

Het Gebiedsprofiel Stedelijke Maasplassen een bijdrage aan kan leveren aan het concretiseren en samenbrengen van de beleidsmatige uitgangspunten en doelen (ook vanuit de Intergemeentelijke Structuurvisie Maasplassen). Echter, dit nieuwe beleid zal geen gevolgen hebben voor bestaande rechten, zoals de huidige planologische titel, en de bouwvergunning uit 2007.

b. Klopt het dat de maximale lengte in scenario 1 ontbreekt in de Ruimtelijke onderbouwing, pagina 6? (pagina 9 in iBabs) Er staat: 'In totaal bood de in 2007 beoogde jachthaven plaats aan 365 boxen voor boten, vanaf een lengte van 9 meter.' Hierbij staat geen maximum.

Antwoord:
Zie voor de maximale afmetingen van de boten in beide scenario's het antwoord op vraag 9.

c. Is het mogelijk om een langere tijd op een boot te verblijven (al dan niet een eigen boot), of zelfs te bewonen in scenario 1 versus scenario 2?

Antwoord:
Het bestemmingsplan bevat geen maximale termijn dat op een boot mag worden verbleven. Aangezien de aanvraag uit 2022, en de bouwvergunning uit 2007, slechts zien op bouwactiviteiten, bestaat er op dit punt dus geen onderscheid tussen de scenario's. Voor de goede orde: voor beide scenario's geldt ook, dat er niet op de boten mag worden gewoond, met andere woorden: men mag er geen vaste verblijfplaats hebben.

d. Als ligplaatsen verkocht worden, in plaats van verhuurd, moet er dan een Vereniging van Eigenaren opgetuigd worden? Hoe gaat dit in zijn werk? Is dit gebruikelijk in de havenwereld? En wat zijn daar de gevolgen van?

Antwoord:
Er kan een VVE worden opgericht. Dat is niet ongebruikelijk in de havenwereld. Wij weten echter niet of dit een verplichting is. Dat lijkt voor de beslissing op de nu voorliggende aanvraag ook weinig relevant.

e. Klopt het dat bij de ontwikkelingen van Roerdelta een gedeelte van de boten uit de haven van Nautilus verplaatst zullen moeten worden naar een andere haven? Aangezien daar het aantal ligplaatsen afneemt.

Antwoord:
Het klopt dat er als gevolg van de ontwikkeling Roerdelta fase 3 ligplaatsen in de Bonne Aventurehaven verdwijnen. Dat heeft echter geen relatie met de thans voorliggende aanvraag.

f. Klopt het dat er slechts contact is geweest met Rijkswaterstaat over de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, het Historisch waterbodemonderzoek en het Verkennend bodemonderzoek en niet over andere aanvragen, wetten en onderzoeken?

Antwoord:
Nee, er is ook een uitvraag gedaan bij Rijkswaterstaat over de drukte van het waterverkeer op de Maas. Op die vraag heeft Rijkswaterstaat niet gereageerd.

g. Moet er voldaan worden aan de Kaderrichtlijn Water? Een Europese richtlijn die op 22 december 2000 van kracht is geworden. En als doelstelling heeft het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater.

Antwoord:
Het overkoepelende juridische kader voor waterbeheer op Europees niveau neergelegd in de Kaderrichtlijn Water (KRW). Het primaire doel van de KRW is de waterkwaliteit van oppervlakte- en grondwaterlichamen te verbeteren en om achteruitgang daarvan te voorkomen.

Net als voor andere richtlijnen geldt dat bij de KRW het beoogde resultaat vaststaat, maar hoe een lidstaat daaraan voldoet in beginsel niet. De lidstaten mogen zelf bepalen hoe ze de richtlijn uitwerken. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, hebben de verplichtingen die voortkomen uit de KRW met name een plek gekregen in artikel 5.1 lid 2 Omgevingswet, en afdeling 8.9 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Hier is de vergunningplicht voor Wateractiviteiten geregeld, die relatie hebben met de KRW. Daarbij moet gedacht worden aan lozingen op het oppervlaktewater, of onttrekkingen. Het bevoegd gezag in deze is, afhankelijk van de specifieke activiteit, het Waterschap, Gedeputeerde Staten, of Rijkswaterstaat, maar niet de raad of het college van burgemeester en wethouders van Roermond.

h. Dan ten slotte: In het Ontwikkelingskader Stedelijke Maasplassen gaat het weliswaar over de stedelijke Maasplassen, maar deze kaders geven ook een doorkijk naar de andere Maasplassen binnen de gemeente Roermond. Uit de inleiding (pag. 5) citeer ik: 'Zo zijn er plassen met overwegend een natuurfunctie (Asseltse Plassen), plassen

		waar sprake is van natuurontwikkeling en (extensieve) water- en oeverrecreatie (Oolderplas) en plassen waar sprake is van meer intensieve vormen van recreatie, als dan niet in combinatie met natuur(ontwikkeling), zoals de Noorderplas en Plas Hatenboer/de Zuidplas'. Op pagina 17 staat er dat: 'binnen de natuurfunctie sprake kan zijn van recreatief medegebruik (KANOËN, KAJAKKEN, ZEILEN) gedurende de periodieke openstelling buiten het broedseizoen of in rustperiodes.' Hoe verhoud zich dit ten opzichte van de jachten uit scenario 2 als dit het uitgangspunt is? *Antwoord:* In het Ontwikkelingskader Stedelijke Maasplassen, is een beleidsinventarisatie opgenomen van het beleid dat uiteindelijk heeft geleid tot het betreffende ontwikkelingskader (paragrafen 4.2 en 4.3). Het citaat uit de vraag beschrijft de uitgangspunten zoals die waren opgenomen in het Masterplan Maasplassen uit 2011. Over dit Masterplan is het volgende aangegeven (p. 15 e.v.): *'Op 22 juni 2011 heeft de bestuurlijke werkgroep Maasplassen het 'Masterplan Maasplassen' vastgesteld. … …Om de visie van het Masterplan Maasplassen planologisch te verankeren is besloten om een intergemeentelijke structuurvisie op te stellen. Op 20 februari 2014 is de Intergemeentelijke Structuurvisie Maasplassen vastgesteld (met daarbij ook het Nautisch Programma van Eisen). De intergemeentelijke structuurvisie schetst het toekomstbeeld voor de Maasplassen tot 2030.'* In de Intergemeentelijke Structuurvisie Maasplassen zijn de Asseltse Plassen zowel aangeduid als natuurplas, als recreatieplas. Het primaat ligt daarbij wel op de natuur, maar ook de onderhavige jachthavenlocatie is op het kaartmateriaal behorende bij deze structuurvisie opgenomen (p. 70 e.v. van de intergemeentelijke structuurvisie). Het benutten van de planologische titel voor de jachthaven, is dus in lijn met het bestaand gemeentelijk beleid.
15	GL	Vragen in 2e termijn: a. Ik begrijp uw uitleg aangaande de voertuigbewegingen, maar als ik het goed begrijp is in de milieu en ecologie afwegingen dus niet bootbewegingen meegenomen. *Antwoord:* Zie het antwoord op vraag 10. b. Aangaande de verkeersaanpassingen: Is er ook over die bijdrage van initiatiefnemer gesproken als scenario 1 uitgevoerd wordt? *Antwoord:* Zie het antwoord op vraag 11. c. Wat betreft het document Stedelijke Maasplassen. Zou getoetst kunnen worden of dit vigerend beleid is dat onderdeel is van ruimtelijke onderbouwing? Voorzitter via u, de portefeuillehouder zegt het gaat over de Oolderplas, heeft niks met Asseltse Plassen te maken. Zou ook dit getoetst kunnen worden, want volgens mij lezen wij dit anders.

		Antwoord: In de onderdelen a. en h. is al ingegaan op de samenhang tussen voorliggende ontwikkeling en bestaand en toekomstig beleid. De Asseltse Plassen maken onderdeel uit van het gebiedsprofiel Niet Stedelijke Maasplassen. De locatie van de jachthaven bevindt zich in de directe nabijheid van de Asseltse Plassen. De locatie is echter bestemd en ingericht als jachthaven (de jachthaven is ook al uitgegraven). Een Gebiedsprofiel geeft een toekomstbeeld op welke wijze een gebied zich kan ontwikkelen. Hierbij wordt wel rekening gehouden met bestaande rechten. De locatie van de jachthaven is bestemd als jachthaven. Een Gebiedsprofiel bevat een visie en bevat geen juridische doorwerking en tast geen bestaande rechten aan.

Maas Parc Asselt

MaasParc Asselt Onroerend Goed B.V.
Stokstraat 57
6211 GC Maastricht

Gemeente Roermond
Het College van Burgemeester & Wethouders
Postbus 900
6040 AX Roermond
per e-mail t.a.v. Wethouder Franssen & het bestuurssecretariaat

Maastricht, 22 april 2024

Betreft : **MaasParc Asselt – Reactie op Cie Ruimte dd. 10 april 2024**
Uw kenmerk : 10719-2022
Bijlagen : n.v.t

Geacht College van Burgemeester en Wethouders

Op 10 april jl. heeft de Commissievergadering Ruimte plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst werd de "Ontwerp-verklaring van geen bedenkingen Jachthaven Asselt" behandeld. Wij hebben gebruik gemaakt van het inspreekrecht en hebben de vergadering met aandacht gevolgd. Tijdens de vergadering zijn (veelal technische) vragen gesteld door diverse Commissieleden. Ter afsluiting van het agendapunt werd al vooruitgelopen op de agenda van de Raadsvergadering van 25 april a.s. waarbij een meerderheid adviseerde het voorstel niet te agenderen ter besluitvorming in de raadvergadering van 25 april 2024.

Tijdens een telefonisch onderhoud tussen Wethouder Franssen en ondergetekende kwam een van de vragen gesteld tijdens de Commissievergadering aan de orde: *Is initiatiefnemer bereid om, indien er gekozen wordt voor het scenario waarin de onherroepelijk bouwvergunning uit 2007 tot uitvoering wordt gebracht, de financiële bijdrage voor de verkeersaanpassing zoals overeengekomen voor de uitvoering van de aanvraag van januari 2022 alsnog te voldoen.*

Namens MaasParc Asselt Onroerend Goed B.V., stuur ik u middels dit schrijven onze reactie.

Financiële bijdrage Verkeer
MaasParc Asselt Onroerend Goed B.V. is niet bereid om de financiële bijdrage te voldoen indien de omgevingsvergunningaanvraag betreffende een Jachthaven met aanlegsteigers en aanhorigheden op de locatie nabij Eind 20 6071 PC te Swalmen, geregistreerd onder nummer 10719-2022 en ingediend op 19 januari 2022 wordt geweigerd.

Indien deze aanvraag wordt geweigerd zien wij ons genoodzaakt om de bouwvergunning van 2007 ten uitvoering te brengen. Het is belangrijk op te merken dat hoewel de verkeersimpact van het plan in 2007 groter is, destijds geen financiële bijdragen werden vereist bij de verlening van de bouwvergunning.

Wij begrijpen de vraag die gesteld wordt, echter, het is van belang dat u ook begrijpt dat onze middelen gebonden zijn aan de afspraken en uitvoering van de ontwikkeling zoals in de omgevingsvergunning-aanvraag van januari 2022 omschreven. Gedurende de langslepende procedure zijn er al aanzienlijke onvoorziene kosten gemaakt.

Mocht de situatie zich voordoen waarin we genoodzaakt zijn om de vergunning uit 2007 ten uitvoer te brengen, dan brengt dit additioneel extra kosten met zich mee. ~~Een geheel nieuwe voorbereiding zal nodig zijn om dit plan tot uitvoering te brengen.~~ Daarom zien wij ons genoodzaakt om vast te houden aan de oorspronkelijke plannen en financiële afspraken destijds gemaakt.

Maas Parc Asselt

Aankondiging ingebrekestelling

In ons schrijven van 8 februari jl. met onderwerp "Omgevingsvergunningsprocedure ontwikkeling Jachthaven MaasParc Asselt" met uw kenmerk 10719-2022, hebben wij de overeengekomen planning voor de procedurele afhandeling van de omgevingsvergunning aanvraag nogmaals met u gedeeld. Wij verwijzen naar de opgenomen paragrafen uit deze brief:

"Met klem wijzen wij op de overschrijding van de wettelijk vastgestelde termijnen voor besluitvorming, welke niet alleen een schending van de verplichtingen van uw gemeente inhoudt, maar ook aanzienlijke negatieve gevolgen heeft voor de voortgang van het project. Dit leidt tot onnodige vertragingen en legt een zware financiële last op MaasParc Asselt Onroerend Goed B.V.

Wij verzoeken u om de indicatieve planning strikt te volgen en verdere vertraging te voorkomen. Mocht de behandeling van het voorstel voor een Verklaring van geen bedenkingen niet worden geagendeerd voor de Raadsvergadering van 25 april 2024, zullen wij genoodzaakt zijn formele juridische stappen te ondernemen, inclusief maar niet beperkt tot het formeel in gebreke stellen van uw gemeente."

Wij hebben kennisgenomen van het advies van de commissie Ruimte om het agendapunt "Ontwerp-Verklaring van geen bedenkingen Jachthaven Asselt" te behandelen tijdens de Raadsvergadering van 6 juni aanstaande. Hieruit blijkt dat, verwijzende naar genoemd schrijven, afgeweken wordt van de strikt genomen planning en het agenderen van de Ontwerp-verklaring van geen bedenkingen voor de Raadsvergadering van 25 april 2024.

Deze zoveelste, voor ons onbegrijpelijke vertraging in het besluitvormingsproces betreuren wij ten zeerste. Dat het voor (een deel van) het gemeentebestuur blijkbaar niet uitmaakt dat de gemeente een voor haar geldende wettelijke termijn met meer dan 2,5 jaar overschrijdt, is ronduit verontrustend.

Desalniettemin zijn wij – nota bene: een laatste maal – bereid u nog enige rek te geven. Dat doen wij, in het vaste vertrouwen dat de nadere informatie waarom de raad heeft gevraagd niet anders dan kan leiden tot de conclusie dat realiter aan onze aanvraag meegewerkt moet worden.

In het geval er echter om welke reden dan ook op 6 juni 2024 nog altijd geen raadsbesluit is genomen, volgt zonder nadere aankondiging een formele ingebrekestelling en worden andere, ons ter beschikking staande (rechts-)maatregelen voorbereid.

Wij vertrouwen erop dat u begrip heeft voor onze positie in deze kwestie en dat u deze aankondiging tot ingebrekestelling met de nodige ernst en urgentie zult behandelen. Wij verwachten dat alle passende maatregelen zullen worden genomen om verdere vertraging in de besluitvorming te voorkomen.

Met vriendelijke groet,
Namens MaasParc Asselt Onroerend Goed B.V.

Directeur-Bestuurder.

Zaaknummer: 168619-2021

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ROERMOND,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 januari 2022;

gezien het advies van de gecombineerde commissies Bestuur en Middelen, Burgers en Samenleving en Ruimte van 3 februari 2022;

gelet op het bepaalde in artikel 16.15a lid b onder 1 van de Omgevingswet;

besluit :

Vast te stellen het Aanwijzingsbesluit bindend adviesrecht buitenplanse omgevingsplanactiviteiten Roermond 2022.

Artikel 1

In de volgende gevallen van activiteiten beschikt de gemeenteraad over een bindend adviesrecht:

a) de nieuwbouw (geen functiewijziging of transformatie) van meer dan 10 (bedrijfs)woningen;
b) de realisatie van of functiewijziging naar een hotel of B&B (inclusief hieraan gerelateerde voorzieningen), indien deze ontwikkeling niet past binnen het door de raad hiervoor vastgestelde beleid;
c) de realisatie van infrastructurele, openbare voorzieningen of (andere) nutsvoorzieningen, waarvoor geen middelen ter beschikking zijn gesteld in de begroting;
d) de realisatie van (bouw) projecten of functiewijzigingen in het buitengebied (inclusief hieraan gerelateerde voorzieningen), indien deze ontwikkelingen niet passen binnen de Structuurvisie Kwaliteitsbijdrage;
e) het realiseren van zonneweides en installaties voor het opwekken van duurzame energie, buiten een bedrijfsbestemming en niet aangebracht op een dak;
f) het realiseren van minimaal één windmolen, ongeacht de hoogte;
g) het opwekken en/of opslag van andere vormen van energie door middel van een biomassa-installatie;
h) de realisatie van nieuwe bedrijfsgebouwen/ terreinen of de uitbreiding van bestaande bedrijfsgebouwen (inclusief hieraan gerelateerde voorzieningen), indien dit niet plaatsvindt op een bestaand bedrijventerrein;
i) de realisatie van of functiewijziging naar kantoren, horeca, maatschappelijke voorzieningen detailhandel of recreatieve voorzieningen (inclusief hieraan gerelateerde voorzieningen) met een bebouwd oppervlak of inpandig bruto-vloeroppervlakte van meer dan 1.500 m2;
j) het oprichten of wijzigen van reclamevoorzieningen, indien deze niet passen binnen het (reclame)beleid.
k) activiteiten die tevens vergunningplichtig zijn op grond van de Algemene plaatselijke verordening, en waarbij op grond van die verordening artikel 1:9 Verdeling schaarse vergunning of ontheffing (of een daarvoor in de plaats tredende bepaling) van toepassing is.

Zaaknummer: 168619-2021

Artikel 2
Dit besluit treedt in werking op de dag van inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Roermond in zijn openbare vergadering van 17 februari 2022.

De griffier,

J. Vervuurt

De voorzitter,

M.J.D. Donders - de Leest