Nota ter beantwoording zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan Voorterrein Nautische Boulevard Wessem

I Inleiding

Nota ter beantwoording zienswijzen en ambtshalve aanpassingen inzake het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem', Gemeente Maasgouw en het ontwerp Beeldkwaliteitsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem', Gemeente Maasgouw.

Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem' (NL.IMRO.1641.BPL120-ON01) met de daarbij behorende stukken en het ontwerp Beeldkwaliteitsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem' hebben van vrijdag 22 december 2023 tot en met maandag 1 februari 2024 (dus gedurende zes weken) op basis van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening respectievelijk de Inspraakverordening ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn er 3 zienswijzen ingediend over het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem'. Inzake het ontwerp Beeldkwaliteitsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem zijn er geen zienswijzen ingediend.

Deel II van deze nota bestaat uit een overzicht van alle zienswijzen. Om de zienswijzen te kunnen onderscheiden heeft iedere zienswijze een nummer gekregen.

In deel III komt de inhoud van de zienswijzen aan de orde. Per zienswijze wordt opgenomen:
- Nummer zienswijze/naam instantie waar de reactie betrekking op heeft.
- In de linker kolom een samenvatting van de inhoud van de zienswijze. Om de verschillende onderwerpen in één zienswijze te kunnen onderscheiden, heeft elke deelreactie een letter gekregen.
- In de middelste kolom per zienswijze de reactie van gemeentewege hierop.
- In de rechter kolom is aangegeven of de reactie aanleiding heeft gegeven tot het wijzigen van het ontwerp. Indien dit het geval is, is dit nader uitgewerkt in deel IV
- Wanneer in de rechter kolom het volgende teken is opgenomen '-', heeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanvulling of aanpassing van het ontwerp.

De ingekomen zienswijzen zijn in de bijlagen bij deze Nota van Zienswijzen en ambtshalve aanpassingen opgenomen en worden hierna zakelijk samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. De samenvatting van de zienswijzen heeft slechts tot doel de leesbaarheid van de Nota te vergroten. Dit betekent dus niet dat de onderdelen van de zienswijzen die, niet expliciet worden benoemd, niet bij de beoordeling betrokken worden. De zienswijzen zijn integraal bij de beoordeling betrokken.
N.B.: in verband met de toepassing van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zijn de zienswijzen van natuurlijke personen geanonimiseerd weergegeven, in geval deze digitaal raadpleegbaar zijn.

In deel IV zijn de wijzigingen naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen verwoord.
In deel V zijn de ambtshalve wijzigingen verwoord.

II Overzicht zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Zienswijze 1, Filcom B.V., Maasdijk 5 Wessem, ingekomen op 31-1-2024;
2. Zienswijze 2, Vandewall Planologisch Advies, Boschstraat 21a Maastricht, namens cliënten ingekomen op 6-2-2024;
3. Zienswijze 3, Stichting Leef Dörpke, Haegstraat 17 Wessem, ingekomen op 31-1-2024.

Noot over tijdige indiening van de zienswijzen:
Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 openbaar ter inzage gelegen. Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 Algemene wet bestuursrecht (Awb) is een zienswijze tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen (dus als deze gedurende de zienswijzetermijn of vóór het einde van deze termijn is ontvangen). Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de zienswijze vóór het einde van de termijn ter post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Zienswijzen 1 en 3 zijn voor het einde van de termijn ontvangen. Zienswijze 2 is weliswaar op 6 februari 2024 ontvangen, maar per post verzonden maar per post verzonden op 31 januari 2023 en binnen een week na afloop van de termijn ontvangen. Gezien het voorgaande zijn alle zienswijzen als tijdig ingediend bevonden.

III Zienswijzen en reactie gemeente

Verkorte weergave zienswijze	Reactie van gemeentewege	Conclusie
1. Zienswijze 1, Filcom B.V.		
a) In het bestemmingsplan staat Silbelco Filcom genoemd als grindoverslagbedrijf, maar dit is niet juist. Zand wordt aangevoerd en Sibelco valt onder Minerale producten industrie (breken, malen, zeven, drogen van div. mineralen en derivaten). Graag naar de juiste omschrijving aanpassen in het bestemmingsplan.	De indiener verwijst naar hoofdstuk 2.1 van de Toelichting. In dit hoofdstuk wordt de bedrijfsvoering van Sibelco besproken. Ter verduidelijking van de activiteiten van Sibelco zal de tekst worden aangepast met de aangeleverde aanvulling van Filcom B.V..	*Toelichting is aangepast met aangeleverde aanvulling van Sibelco Filcom.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.*
b) Er is in het verkeersrapport dat ter inzage heeft gelegen sprake van een verkeersaantrekkende werking door de nieuwe activiteiten op het Voorterrein. Er kunnen echter nog geen conclusies worden getrokken vanwege diverse aannames en gehanteerde CROW-normen en er is dus meer onderzoek nodig. Ook is de huidige situatie niet goed in beeld gebracht, waarbij de uitgangspunten niet overeenkomen met de feitelijke situatie. Er is volgens indiener onvoldoende rekening	Naar aanleiding van voorgaande punten heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden – zie verkeerskundige rapportage Nautische Boulevard te Wessem van Grenspaal12. In dit onderzoek is nader ingezoomd op de verkeersaantrekkende werking, zowel in de bestaande als de toekomstige situatie. Door een vergelijking tussen de bestaande en toekomstige situatie zijn de verkeerskundige gevolgen inzichtelijk gemaakt en getoetst. De conclusie is dat er een afname van verkeer is wanneer de toekomstige verkeersaantrekkende werking wordt vergeleken met de huidige planologisch verkeersaantrekkende werking. De totale toekomstige verkeersgeneratie op de Maasdijk komt neer op 435,2 motorvoertuigen per etmaal. Vergeleken met de huidige planologische verkeersgeneratie komt dit neer op een afname van afgerond 86 motorvoertuigen per etmaal. De toekomstige verkeersintensiteit ten gevolge van de planontwikkeling, ligt ruim onder de gestelde streefwaarde van 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Er worden dan ook geen problemen	*Het nieuwe verkeersrapport is verwerkt in de Toelichting van het bestemmingsplan.* *Het nieuwe verkeersrapport is toegevoegd als bijlage bij de Toelichting .* *Ook is de Toelichting aangevuld.* *Zie voor beide onderdelen deel IV van deze nota.*

gehouden met gevolgen voor doorstroming naar diens locatie Maasdijk 5 en de verkeersveiligheid.	verwacht met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de omliggende infrastructuur ten gevolge van de ontwikkelingen op de Nautische Boulevard. Gezien de relatief lage verkeersomvang op dit deel van de Maasdijk worden geen negatieve gevolgen voorzien in de doorstroming naar Sibelco en de verkeersveiligheid ter plaatse. De beoogde nautisch gerelateerde voorzieningen zijn arbeidsextensief en bezoekersextensief. Voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van kencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn gekoppeld aan de omvang van de voorzieningen (m2). Hierdoor wordt uitgegaan van een volledige bezetting en is dan in feite een worst-case beoordeling.	
c) De aantrekkende werking door de ontwikkeling zal naast zakelijk verkeer ook veelal recreatief verkeer zijn (personenauto's), met onder andere gezinnen. Met name in het zomerseizoen en mooie lentedagen trekt locatie 2, waarin horeca en detailhandel is gepland, veel recreatief verkeer aan. Hierbij zal sprake zijn van een piek overdag tijdens het vaarseizoen en een dip tijdens de winter. De combinatie van toenemend recreatief verkeer en vrachtwagens langs de Maasdijk tot het einde (locatie Sibelco) leidt tot een onveilige situatie en beperkte doorgang voor de vrachtwagens van en naar Sibelco volgens de indiener.	De beoogde nautisch gerelateerde voorzieningen zijn arbeidsextensief en bezoekersextensief. Er is uitgegaan van arbeidsextensief aangezien nautisch gerelateerde bedrijven een laag aantal werknemers kennen. Er is uitgegaan van bezoekers extensief doordat showrooms en werkplaatsen een lage omloopsnelheid kennen; er is sprake van online verkoop en weinig spontane aanloop. Hierdoor is het aantal klanten beperkt en gebeurt dit veelal op afspraak. De boulevard zal weinig recreatief verkeer generen en gericht zijn op verkeer dat ter plaatste moet zijn. Horeca heeft een ondergeschikt karakter tot maximaal 50m2 en maximaal 50 m2 terras. De ondergeschikte horeca dient voor bedrijven om onder andere een lunch (in de vorm van een broodje en een drankje) aan te kunnen bieden aan potentiële kopers van pleziervaartuigen. Dat er alleen sprake mag zijn van ondergeschikte horeca is planologisch ook geborgd in artikel 3.1 onder d en h. Hier staat ook expliciet aangegeven dat het fungeert als ondergeschikt en louter mag plaatsvinden onder horeca categorie 1, zoals staat beschreven in artikel 1.36 van de planregels. De detailhandel is volumineus van aard en moet gebonden zijn aan watersport of jachthaven gerelateerde activiteiten. Denk hierbij aan een verkooppunt voor pleziervaartuigen. Niet-volumineuze detailhandel mag maximaal 50m2 bedragen over het gehele	*Artikel 14.3 is toegevoegd aan de planregels.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.*

	bedrijfskavel en moet ook gerelateerd zijn aan nautische activiteiten. Ook dit is planologisch geborgd in artikel 3.1 onder c. Daarnaast moet parkeren, laden en lossen op eigen perceel plaatsvinden. In het nieuwe verkeersrapport is berekend dat er op eigen perceel minimaal 56 parkeerplaatsen nodig zijn. Dat er voldoende ruimte moet zijn voor parkeren, laden en lossen is geborgd in het toegevoegde artikel 14.3 van de planregels. Omdat planologisch gezien geen sprake zal zijn van toename van verkeer zal de veiligheid van de verkeerssituatie ter plaatse niet negatief wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.	
d) Bij afsluiting Waage Naak-Maasboulevard voor gemotoriseerd verkeer kan een parkeerprobleem ontstaan. De bereidheid van bezoekers van locatie 2 om rechtsomkeert te maken en om te rijden om de auto op een van de 2 alternatieve locaties te parkeren (conform rapport Verkeersplan Wessem 10 maart 2023) zal laag zijn en de verleiding om toch maar langs de Maasdijk te parkeren groot. Het creëren van meer veilige parkeerruimte voor personenauto's rondom locatie 2 is zeer wenselijk, waarbij deze parkeerruimte fysiek is gescheiden van de Maasdijk.	De afsluiting Waage Naak – Maasboulevard staat los van de bestemmingsplanwijziging ‘Voorterrein Nautische Boulevard Wessem’. Daarbij is er geen sprake van afsluiting Waage Naak – Maasboulevard. In de huidige situatie mag vrachtverkeer de Maasboulevard niet passeren. Verkeer dat op de nautische boulevard moet zijn, dient dit te doen via de daarvoor aangegeven routes. Daarnaast moet parkeren, laden en lossen op eigen perceel plaatsvinden. In het nieuwe verkeersrapport is berekend dat er op eigen perceel minimaal 56 parkeerplaatsen nodig zijn. Dat er voldoende ruimte moet zijn voor parkeren, laden en lossen is geborgd in het toegevoegde artikel 14.3 van de planregels.	*Artikel 14.3 is toegevoegd aan de planregels.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.*
e) De doorstroming op de Maasdijk is voor indiener van groot belang vanwege de	Zie reactie gemeente onder punt d.	-

continue aan- en afvoer door vrachtwagens. Dit dient meegenomen te worden in de afweging voor de afsluiting van Waage Naak-Maasboulevard.		
f) Algemeen verzoekt indiener in bestemmingsplan meer aandacht te schenken aan de invloed van de wijzigingen op omliggende bedrijven, verkeerssituatie en verkeersveiligheid.	Zie reactie gemeente onder punt b en verder.	-
2. Zienswijze 2, Vandewall Planologisch Advies		
a) Cliënten van indiener vinden dat het plan leidt tot een onwenselijke en onveilige verkeerssituatie door de beperking van manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer en groot materieel in de Mauritshaven.	Op verzoek van Cliënten van indiener heeft een toetsing plaatsgevonden om te beoordelen of er voldoende manoeuvreerruimte aanwezig is om met een vrachtauto het achterterrein van Schreurs Wessem te bereiken. Uit de toetsing blijkt dat dit mogelijk is uitgaande van de aangegeven voertuigcombinatie (lengte ca. 19 meter). Zogenaamde LZV combinaties (Lange Zware Vrachtauto-combinaties) zijn ter plaatse niet toegestaan. De RDW geeft ontheffingen af voor dergelijke lange voertuigcombinaties - samenstelling van een trekkend, eventueel middelste, en een achterste voertuig - op wegen die daarvoor zijn aangewezen. De Maasdijk valt niet onder dit netwerk van aangewezen routes. In de praktijk wordt het tegenover gelegen parkeerterrein gebruikt voor eenvoudig manoeuvreren van een vrachtauto naar het achterterrein van Schreurs Wessem. Met het plan komt deze optie te vervallen en is er geen uitwijkmogelijkheid meer aanwezig. Uit de toetsing van de manoeuvreerruimte blijkt dat er voldoende ruimte is. Bij deze beweging kan een chauffeur niet over de linkerschouder kijken wat in de praktijk voor chauffeurs meest wenselijk is. Een alternatief voor chauffeurs is dat zij hun voertuig op de Waage Naak terug uitzetten naar de Maasdijk. En vervolgens kunnen zij achterwaarts het achterterrein van Schreurs Wessem bereiken. Bij	*Het Toetsingsrapport manoeuvreerruimte is toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. Op basis van dit toetsingsrapport wordt geconcludeerd dat er voldoende manoeuvreruimte is.* *Ook is de Toelichting nader aangevuld.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.*

	deze laatste beweging kan een chauffeur over de linker schouder kijken. Gezien het doodlopende karakter (toegang naar Sibelco) is de verkeersomvang op dit deel van de Maasdijk laag. Daarnaast komen op dit deel ook geen of nauwelijks (brom)fietsers. Hierdoor zijn geen verkeersonveilige situaties voorzien bij het in- en uitrijden van vrachtwagens voor de bevoorrading van Schreurs Wessem. In de bestaande situatie dienen vrachtwagens ook altijd de Maasdijk te kruisen met voor- en achterwaartse bewegingen wanneer zij gebruik maken van het parkeerterrein.	
b) De effecten van het plan op de bezonning en privacy in de bedrijfswoning aan de Maasdijk 1a zijn onvoldoende beschouwd.	*Schaduwstudie:* De Gemeente heeft aan Bureau Vrolijks Blue Progress de opdracht gegeven om een schaduwstudie uit te voeren. In de schaduwstudie staat de vraag centraal of de nieuwe bebouwing zorgt voor een slagschaduw op de huidige bebouwing/ bedrijfswoning en hoe zich dit verhoudt tot de huidige planologische mogelijkheden. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat bij een hoogte-accent aan de Waterkant (de dorpszijde) gedurende het voorjaar (meetmoment 21 maart), bij een volledige dag zon, gedurende enkele ochtenduren tot maximaal ca. 09.30 uur sprake kan zijn van schaduwwerking op de raampartij van de bedrijfswoning en een deel van het dakterras. Tijdens de overige uren is er geen sprake van slagschaduw op de betreffende gevelpartij. Tijdens de zomerperiode (meetmoment 21 juni) zal er tijdens alle tijdstippen geen sprake zijn van slagschaduw. In het najaar (21 september) is gebleken dat bij een volledige dag zon beperkt sprake is van slagschaduw op het betreffende pand tijdens enkele ochtenduren. Daarbij kan bij een volledige dag zon enkele uren tot maximaal 10.00 uur sprake kan zijn van schaduwwerking op de raampartij van de winkel.	*De schaduwstudie is toegevoegd als bijlage bij de Toelichting . Geconcludeerd is dat de nieuwe bebouwing geen noemenswaardige negatieve gevolgen heeft voor de bestaande bebouwing inclusief gebruik daarvan.* *Ook is de Toelichting aangevuld.* *Zie voor beide onderdelen deel IV van deze nota.* *Geconcludeerd wordt dat voldoende rekening is gehouden met het onderdeel bezonning en privacy voor de bedrijfswoning.*

	Voor de periode in de winter (21 december) is gebleken dat bij een volledige dag zon in de ochtend sprake is van schaduw op het betreffende pand (woning, winkel en dakterras). In de vroege ochtend is er nog geen zon of schaduw, in de late ochtend is er schaduw op de ramen van de woning en het dakterras. In de middag is er geen sprake meer van schaduw op de woning, winkel en dakterras. Bovenstaande is vergeleken met de huidige planologische mogelijkheden. Dit laat zien dat er in de voorjaarsperiode en najaarsperiode in de vroege ochtenduren een verhoging in schaduwwerking zal zijn op het betreffende pand. In de winterperiode zal er bij zonnig weer rond het middaguur meer schaduwwerking naar het pand aan de overzijde zijn. Hoewel er in de nieuwe planologische situatie in bepaalde situaties meer slagschaduw zal zijn, blijkt dat de nieuwe bebouwing geen noemenswaardige negatieve gevolgen heeft voor de bestaande bebouwing. *Privacy:* Uit verschillende uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State is gebleken dat de bouwhoogte en de afstand van nieuwe bebouwing tot bestaande woningen belangrijke factoren zijn bij de beoordeling van privacy-implicaties. De afstand tussen de bedrijfswoning en bouwvlak bedraagt ongeveer 30 meter. Afstanden op bedrijventerreinen zijn vaak beperkt en een afstand van 30 meter is erg ruim. Bij het gebruik van een bedrijfswoning zijn er specifieke privacy-implicaties, die anders zijn dan bij een reguliere burgerwoning. De Raad van State heeft geoordeeld dat de waardegevoeligheid van een bedrijfswoning voor aspecten, zoals uitzicht en privacy, minder groot is dan bij een burgerwoning. Dit komt omdat bij een bedrijfswoning het woongenot ondergeschikt is aan de bedrijfsfunctie, waartoe het pand behoort. Het feit dat zowel de bedrijfswoning als de bedrijfsbebouwing zich op een bedrijventerrein bevinden, toont aan dat de omgeving primair is bedoeld voor zakelijke activiteiten.	

	Dit betekent echter niet dat privacy geheel onbelangrijk is, maar het speelt een minder prominente rol in de waardebepaling en de ruimtelijke ordening. Aangezien een afstand van ongeveer 30 meter wordt aangehouden op een bedrijventerrein waar veelal weinig ruimte is en activiteiten plaatsvinden in reguliere werktijden, wordt geconcludeerd dat er voldoende rekening wordt gehouden met het aspect privacy. Ook staat in de Omgevingsvisie Maasgouw beschreven dat met name de Nautische boulevard in Wessem is bedoeld om dergelijke bedrijven in de nautische sector te faciliteren. Het streven is erop gericht dit gebied verder te ontwikkelen als aantrekkelijk watersport-verblijfsgebied gebundeld met de nautische servicesector om zo voor de watersporters een one-stop-shop te creëren voor de regionale markt. Deze bedrijfsactiviteiten vinden tevens plaatst in reguliere werktijden. Hiermee kan voor een bedrijfswoning nog steeds een goed woon en leefklimaat gegarandeerd worden.	
c) Het bestaand en voortdurend gebruik is onvoldoende geborgd in de regels bij het ontwerpbestemmingsplan, waardoor Boot Centrum Wessem onevenredig wordt beperkt in de bedrijfsvoering.	Indiener van cliënten beschrijft dat het bedrijf wordt beperkt in de bedrijfsactiviteiten op perceel kadastraal bekend als gemeente Wessem, Sectie C, nummer 586. Perceel 586 is in eigendom van cliënten van indiener. Dit staat niet zo beschreven in de onderbouwing. De onderbouwing zal hier nader op worden aangevuld. Artikel 4.1 onder b is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Land van Thorn (Vastgesteld op 22 mei 2014). *“uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook', een werkstrook, waarbij het bepaalde in artikel 3 in acht dient te worden genomen en waarbij tevens geldt dat de uitoefening van de bedrijfsactiviteiten onlosmakelijk verbonden dient te zijn met de vestiging cq. uitoefening van bedrijven als toegelaten op de aangrenzende bestemming 'Bedrijventerrein' en waarbij eveneens geldt dat het functioneren van het scheepvaartverkeer te allen tijde gewaarborgd dient te zijn;’’*	*Toelichting is aangepast met aangeleverde aanvulling van Vandewall Planologisch Advies.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.* *De planregels zijn op dit onderwerp niet aangepast.*

	Indiener van cliënten beschrijft in de zienswijze dat met bovenstaande regeling het perceel niet in gebruik genomen mag worden ten behoeve van de bedrijfsvoering van Boot center Wessem te Maasdijk 3. De regels in het bestemmingsplan moeten niet aangepast worden. Perceel 586 is bestemd voor nautische bedrijfsactiviteiten (enkelbestemming bedrijventerrein) en gelegen langs de werkstrook. Daarmee mag het perceel en de werkstrook in gebruik worden genomen voor nautische activiteiten door Boot Centrum Wessem.	
d) De bouwregels van artikel 4 van het ontwerpbestemmingsplan zijn onvolledig, dan wel in strijd met een goede ruimtelijke ordening. In artikel 4.2 van het ontwerpbestemmingsplan wordt onder andere het aanleggen van aanlegsteigers toegestaan. Er is echter niks opgenomen over minimale afstanden of aantal aanlegsteigers. Ook wordt aangegeven dat het maximaal toegestane oppervlakte voor bouwwerken niet concreet is bepaald.	De regels, zoals nu opgenomen in het bestemmingplan, zorgen niet voor een onveilige situatie op het water. In artikel 4.1 onder b staat namelijk opgenomen dat '*het functioneren van het scheepvaartverkeer te allen tijde gewaarborgd dient te zijn'* ook binnen de werkstrook waar aanlegsteigers gebouwd kunnen worden. Het opnemen van afstanden tussen aanlegsteigers of aantallen aanlegsteigers is niet wenselijk aangezien nog niet duidelijk is hoe de aanlegsteigers geplaatst zullen worden binnen de werkstrook. Dit kan net zo goed plaatsvinden in een U-profiel in plaats van langwerpige stijgers. Er dient in ieder geval altijd gewaarborgd te worden dat het functioneren van het scheepsvaartverkeer gewaarborgd blijft. Ook vindt er geen beperking plaats in de bedrijfsactiviteiten voor de cliënten van indiener. De werkstrook, die van cliënten van indiener is, kan op eigen manier ingedeeld worden, mits het voldoet aan de regels uit het bestemmingsplan. In artikel 4.2.1 is in het ontwerpbestemmingsplan het oppervlakte nog met *xx* aangeduid. Dit is nu aangepast in artikel 4.2.1 naar 170m2 per boothuis.	*De planregels zijn in artikel 4.2.1 aangepast.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.*
e) De Toelichting komt niet overeen met de toegestane bedrijfsactiviteiten, zoals opgenomen in Bijlage 1 bij de Regels 'Staat van watersport gebonden bedrijven', namelijk	In de Toelichting wordt verwezen naar milieucategorie 4.1, terwijl in de staat van bedrijfsactiviteiten wordt verwezen naar maximaal milieucategorie 3.2. Om verwarring te voorkomen wordt ofwel verwezen naar 'maximaal milieucategorie 3.2' of de 'Staat van bedrijfsactiviteiten'. Hiermee is hetgeen in de regels is opgenomen,	*De Toelichting is aangepast zodat er enkel nog sprake is van maximaal milieucategorie 3.2 en wordt verwezen naar de Staat van bedrijfsactiviteiten.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.*

cat 4.1 (Toelichting) en max. cat. 3.2 (Staat van bedrijfsactiviteiten).	verduidelijkt, namelijk dat alleen nautische bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.2 zich hier kunnen vestigen.	
f) De gevolgen van het plan voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden zijn onvoldoende inzichtelijk gemaakt door het ontbreken van een stikstofdepositieberekening.	Een Aeriusberekening middels laatste rekenmodulen heeft plaatsgevonden. Deze Aeriusbereking toont aan dat het plan geen negatieve gevolgen kent voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000 gebieden.	*Het rapport is toegevoegd als bijlage bij de toelichting.* *Zie hiervoor deel IV van deze nota.*
g) Indiener is onvoldoende geïnformeerd en betrokken bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan.	De bestemmingsplanprocedure is correct gevolgd. De bij het bestemmingsplan behorende toelichting en onderzoeken motiveren de wenselijkheid. Daarnaast heeft in de voorbereiding van het op te stellen bestemmingsplan overleg met indiener van de zienswijze plaatsgevonden.	-
3. Zienswijze 3, Stichting Leef Dörpke		
a) Indiener organiseert jaarlijks op voorliggende locatie in het ontwerpbestemmingsplan een festival. Dit plan zou een einde van deze evenementenlocatie betekenen. Indiener zet zich in voor behoud van deze evenementenlocatie, dan wel dat de gemeente gelijkwaardige alternatieven aanbiedt in Wessem.	De betreffende locatie heeft de enkelbestemming 'Bedrijventerrein' en is eigendom van de gemeente Maasgouw. Op deze gronden was en is het nog steeds niet toegestaan om zonder een omgevingsvergunning een evenement te organiseren. Dit komt omdat de bedrijfsbestemming hier niet voor is bedoeld en er bovendien geen sprake is van een evenementenlocatie.	
b) Daarnaast is indiener bezorgd wat het plan betekent	In de Omgevingsvisie, die is vastgesteld door de gemeenteraad, staat beschreven dat Wessem het centrum van bedrijvigheid rond de	

voor de leefbaarheid van Wessem i.v.m. de ongewenste concurrentie en belasting van bestaande lokale bedrijven en horecagelegenheden.	watersport is. De Maasplassen bieden kansen voor economische ontwikkeling van de watersport zelf en de toeleverende bedrijven. Met name de Nautische boulevard in Wessem is bedoeld om dergelijke bedrijven te faciliteren. Het streven is erop gericht dit gebied verder te ontwikkelen als aantrekkelijk watersport-verblijfsgebied gebundeld met de nautische servicesector om zo voor de watersporters een one-stop-shop te creëren voor de regionale markt. In de Toelichting is getoetst en beoordeeld wat de effecten zijn van dit plan op een goed woon- en leefklimaat. Om dit te beoordelen zijn ook meerdere onderzoeken uitgevoerd. Geconcludeerd wordt dat het plan geen negatieve effecten heeft op de leefbaarheid in de omgeving. Ook is de horeca op de nautische boulevard ondergeschikt van aard en zal deze niet leiden tot ongewenste concurrentie.	
c) Als bijlage heeft indiener een lijst van een kleine 30-tal reacties (zonder handtekeningen) bijgevoegd. Strekking van deze reacties is dat men het niet eens is met het verdwijnen van deze locatie als evenementenlocatie.	Zie reactie gemeente onder a).	-

IV wijzigingen naar aanleiding van ingediende zienswijzen

Toelichting

Hoofdstuk	Was	Is
1.1 Aanleiding	Hierbij zullen er alleen nog nautisch/pleziervaart en nautisch gerelateerde bedrijven gevestigd kunnen worden tot maximaal milieucategorie 4.1	Hierbij zullen er alleen nog nautisch/pleziervaart en nautisch gerelateerde bedrijven gevestigd kunnen worden tot maximaal milieucategorie 3.2
1.1 Aanleiding	Voor de locatie gelegen tussen de Maasdijk, de Maas en de Waage Naak is een nieuwe ontwikkeling voorzien. Het plangebied bestaat momenteel grotendeels uit parkeerplaatsen, een bedrijf (Soft Carwash Schreurs) en verhard terrein. De percelen zijn eigendom van de gemeente Maasgouw.	Voor de locatie gelegen tussen de Maasdijk, de Maas en de Waage Naak is een nieuwe ontwikkeling voorzien. Het plangebied bestaat momenteel grotendeels uit parkeerplaatsen, een bedrijf (Soft Carwash Schreurs) en verhard terrein. De percelen zijn eigendom van de gemeente Maasgouw. Perceel 586 is in eigendom van Boot Center Wessem.
1.3 Vigerend bestemmingsplan	De lijst van bedrijfsactiviteiten dient zodanig te worden beperkt, dat er alleen nog pleziervaart en nautisch gerelateerde bedrijven gevestigd kunnen worden. tot maximaal milieucategorie 4.1.	*Verwijderd*
2.1 Bestaande situatie	Ten westen grenst het plangebied bijvoorbeeld aan het bedrijf Sibelco Filcom B.V. welke is gericht op grindoverslag.	Ten westen grenst het plangebied bijvoorbeeld aan het bedrijf Sibelco Filcom B.V.. Bij Sibelco word zand aangevoerd, met name per as, wat vervolgens wordt gedroogd, gemalen en geclassificeerd. De eindproducten gaan per as naar de klanten.
2.3 Ruimtelijke en stedenbouw-kundige effecten	Toegevoegd	SCHADUWSTUDIE Er is een schaduwstudie uitgevoerd. In de studie is aangesloten bij het beeldkwaliteitsplan en de visuele uitwerking van het ontwerp. De maximale bouwhoogte is 14 meter met een maximale goothoogte van 9 meter. Gezien afwijkingsmogelijkheid van 10% die is opgenomen in het bestemmingsplan is direct rekening gehouden met 110% van deze hoogten. Tevens is er aan de dorpszijde sprake van een hoogteaccent met een maximale bouwhoogte van 17 meter. Om te onderzoeken wat het effect is van het hoogte-accent aan de dorpszijde en de bijbehorende schaduwwerking is er zowel een schaduwonderzoek gedaan naar een variant met hoogte-accent aan de zijde Maasdijk en een variant met hoogte-accent aan de zijde Waterkant. In het bestemmingsplan wordt alleen het Suggestie van indeling in verschillende ruimtes en hoogtes (uit voornoemd beeldkwaliteitsplan)

		Bestemmingsplan Voorterrein Nautische Boulevard, Wessem 16 hoogte-accent aan de zijde Waterkant juridisch mogelijk gemaakt. Om het schaduweffect over de gehele dag te monitoren is er gekozen voor een drietal representatieve meetmomenten om 09.00 uur, 12.00 uur en 15.00 uur. In het voorjaar is bij een volledige dag zon beperkt sprake van slagschaduw op het betreffende pand tijdens enkele ochtenduren. Daarbij kan bij een volledige dag zon enkele uren tot maximaal 10.00 uur sprake kan zijn van schaduwwerking op de raampartij van de winkel. Dit duurt naar schatting tot maximaal 10.00 uur. In de zomer is er geen sprake van slagschaduw op de betreffende gevelpartij. In het najaar is er bij een volledige dag zon beperkt sprake van slagschaduw op het betreffende pand tijdens enkele ochtenduren. Daarbij kan bij een volledige dag zon enkele uren tot maximaal 10.00 uur sprake zijn van schaduwwerking op de raampartij van de winkel. Dit duurt naar schatting tot maximaal 10.00 uur. In de winter is bij een volledige dag zon in de ochtend sprake van schaduw op het betreffende pand (woning, winkel en dakterras). In de vroege ochtend is er nog geen zon of schaduw, in de late ochtend is er schaduw op de ramen van de woning en het dakterras. In de middag is er geen sprake meer van schaduw op de woning, winkel en dakterras.
4.1.4 Milieuzonering	De lijst aan toegestane bedrijfsactiviteiten zal namelijk reiken tot een milieucategorie 4.1. Voor activiteiten van milieucategorie 4.1 wordt een richtafstand van 200 meter geadviseerd. Binnen de bestemming Bedrijventerrein is maximaal milieucategorie 4.1 toegestaan In lijn met de planologisch maximaal mogelijke situatie van de het bedrijventerrein, milieucategorie 4.1 mogelijk. Binnen de kaders van het akoestisch onderzoek is milieucategorie 4.1 toegekend aan de gehele bestemming	De lijst aan toegestane bedrijfsactiviteiten zal namelijk reiken tot een milieucategorie 3.2. Voor activiteiten van milieucategorie 3.2 wordt een richtafstand van 200 meter geadviseerd. Binnen de bestemming Bedrijventerrein is maximaal milieucategorie 3.2 toegestaan In lijn met de planologisch maximaal mogelijke situatie van het bedrijventerrein is milieucategorie 3.2 mogelijk. Binnen de kaders van het akoestisch onderzoek is milieucategorie 3.2 toegekend aan de gehele bestemming.

4.6 Verkeer en parkeren	De diverse functies zijn beoordeeld aan de hand van de CROW kencijfers. Uit de gebiedsanalyse is geconcludeerd dat de adressendichtheid in Wessem circa 6 keer zo laag ligt dan het landelijk gemiddelde en het autobezit circa twee maal zo hoog ligt als het landelijk gemiddelde. Doordat de adresdichtheid laag ligt, is er sprake van grote reisafstanden wat het gebruik van auto's stimuleert. Op basis van deze gegevens is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie zodat de veiligheid en doorstroming van het wegennet geborgd is. <u>Verkeersgeneratie</u> De extra verkeersgeneratie na wijziging van het bestemmingsplan levert maximaal 917 motorvoertuigbewegingen per etmaal op. Uitgaande van de hoogste kencijfers van het CROW bij een functie van kantoor met baliefunctie waarvan 500 m^2 de functie horeca vervult. <u>Ontsluitingsstructuur</u> De ontsluiting van de ontwikkeling verloopt via de Maasdijk en de Waage Naak. De etmaalintensiteiten volgens het verkeersmodel Midden-Limburg, prognose 2030, wordt als niet correct beschouwt gezien de lage intensiteiten tegenover de bedrijvigheid in het gebied. Hierdoor is een aanname van 500 mtv/etm gesteld op basis van de aanwezige bedrijvigheid. Uitgaande van deze aanname is momenteel nog een restcapaciteit van 3.000 mtv/etm beschikbaar. Dit is voldoende om de maximale extra verkeersgeneratie op te vangen zonder dat de verkeersveiligheid of -doorstroming in het gedrang komt. Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat de huidige infrastructuur de ontwikkeling aan kan en de ontwikkeling plaats kan vinden.	<u>Verkeersgeneratie</u> De huidige verkeersgeneratie op de Maasdijk is bepaald aan de hand van de planologische ruimte. Op basis van het type werkmilieu en de netto oppervlakte bedrijventerrein in hectare kan worden geconcludeerd dat de huidige planologische verkeersgeneratie op de Maasdijk neerkomt op 521,4 motorvoertuigen per etmaal. Momenteel is op perceel 1 (Maasdijk 3) en perceel 2 (Voorterrein Nautische Boulevard) het bestemmingsplan 'Land van Thorn' vastgesteld in 2014 het vigerende bestemmingsplan. Perceel 1 (Maasdijk 3) blijft zijn planologisch recht behouden, de lijst met bedrijvenactiviteiten wordt beperkt tot enkel nautisch/watersport gerelateerde bedrijvigheid. Deze ontwikkeling heeft geen betrekking op de verkeersgeneratie. Op perceel 2 is de realisatie van twee bedrijfspanden voorzien. De toekomstige verkeersgeneratie bedraagt 435,2 motorvoertuigen per etmaal. Door de wijziging van het bestemmingsplan is er sprake van een afname van de verkeersgeneratie van 92 motorvoertuigen per etmaal. Er is sprake van een afname van afgerond 92 motorvoertuigen per etmaal. Gezien de theoretische capaciteit van 3.500 motorvoertuigen per etmaal van de Maasdijk te Wessem, zal de toekomstige verkeersgeneratie niet tot verkeerskundige problemen leiden. <u>Ontsluitingsstructuur</u> De ontsluiting van het voorterrein van de Nautische Boulevard te Wessem verloopt via de Maasdijk en de Waage Naak. Er rijden momenteel 521,4 motorvoertuigen (planologische verkeersgeneratie) per etmaal op de Maasdijk. Er is data beschikbaar uit recente verkeerstellingen (2024). Volgens deze verkeerstellingen rijden op een gemiddelde werkdag 136 motorvoertuigen per etmaal over de Maasdijk. De Maasdijk is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Er geldt een snelheidsregime van 30km/h. De verkeerskundige capaciteit van dergelijke wegen (waarboven problemen in de verkeersafwikkeling/doorstroming ontstaan) bedraagt tot circa 3.500 motorvoertuigen per etmaal volgens het CROW. Dit aantal is mede afhankelijk van de inrichting van de weg (onder andere rijbaanbreedte, wel of geen parkeren op/langs de rijbaan, wel of geen vrij liggende fietspaden, etc.). In de toekomstige situatie rijden er 429 motorvoertuigen per etmaal op de Maasdijk. Dit is vergeleken met de huidige planologische situatie een afname van afgerond 92 motorvoertuigen per etmaal. De toekomstige verkeersintensiteit ten gevolge van de planontwikkeling, ligt ruim onder de gestelde streefwaarde van 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Er worden dan ook geen problemen verwacht met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de omliggende infrastructuur ten gevolge van de ontwikkelingen op de Nautische Boulevard.

Parkeren
Onderhavige ontwikkeling voorziet in de realisatie van circa 5.000 m² bedrijfsvloeroppervlak. De parkeernorm is berekend op basis van de CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren". Wessem wordt gezien als een niet stedelijke gemeente en de projectlocatie valt onder 'rest bebouwde kom'.

Bij het bepalen van de parkeernorm is uitgegaan van de functies zoals omschreven in voormeld verkeersonderzoek. Omdat de exacte invulling nog niet bekend, zijn meerdere scenario's benoemd.

Functies	**Mogelijke maximale invulling**	**CROW Kencijfers (per 100 m2)**		**Totaal benodigd aantal parkeer-plaatsen**	
	Aantal m² BVO	**Min.**	**Max.**	**Min.**	**Max.**
Gebouw oost					
Kantoor zonder baliefunctie	1.500	2,3	2,8	34,5	42,0
Kantoor met baliefunctie	1.500	3,3	3,8	49,5	57
Horeca (café / bar / cafetaria)	500	6,0	8,0	30,0	40,0
Kantoor zonder baliefunctie	2.000	2,3	2,8	46,0	56,0
Kantoor met baliefunctie	2.000	3,3	3,8	66,0	76,0
Gebouw west					
Bedrijfsarbeidsintensief / bezoekersextensief	3.000	2,1	2,6	63,0	78,0
Kantoor met baliefunctie	3.000	3,3	3,8	99,0	114,0

Qua parkeren vergt een kantoor met baliefunctie het hoogste aantal parkeerplaatsen. Afhankelijk van de invulling, zijn voor gebouw oost dan maximaal 76 parkeerplaatsen benodigd en voor gebouw west 114 parkeerplaatsen. Het totaal komt daarmee op maximaal 190 benodigde parkeerplaatsen. Het parkeren vindt volledig plaats op eigen terrein en indien de plannen meer concreet worden zal dit nader worden uitgewerkt.

Op het terrein is in ieder geval voldoende ruimte om parkeerplaatsen te realiseren.

Conclusie
Vanuit het aspect 'verkeer en parkeren' bestaat geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.

Voldoende manoeuvreerruimte
Er heeft toetsing plaatsgevonden om te beoordelen of er voldoende manoeuvreerruimte aanwezig is om met een vrachtauto het achterterrein van Maasdijk 1 te bereiken. Uit de toetsing (bijgevoegd als bijlage) blijkt dat dit mogelijk is uitgaande van de aangegeven voertuigcombinatie (lengte circa 19 meter). Zogenaamde LZV combinaties (Lange Zware Vrachtauto-combinaties) komen niet ter plaatse. De RDW geeft ontheffingen af voor dergelijke lange voertuigcombinaties - samenstelling van een trekkend, eventueel middelste, en een achterste voertuig - op wegen die daarvoor zijn aangewezen. De Maasdijk valt niet onder dit netwerk van aangewezen routes.

Bij het vervallen van het tegenover gelegen parkeerterrein is er geen uitwijkmogelijkheid meer aanwezig. Gezien het doodlopende karakter (toegang naar Maasdijk 5) is de verkeersomvang op dit deel van de Maasdijk laag. Daarnaast komen op dit deel ook geen of nauwelijks (brom)fietsers. Hierdoor zijn geen verkeersonveilige situaties voorzien bij het in- en uitrijden van vrachtwagens voor de bevoorrading van Maasdijk 1 In de bestaande situatie dienen vrachtwagens ook altijd de Maasdijk te kruisen met voor- en achterwaartse bewegingen wanneer zij gebruik mochten maken van het parkeerterrein.

Parkeren
De toekomstige parkeerbehoefte voor de ontwikkeling op de Maasdijk is bepaald aan de hand van de nota parkeernormen van de gemeente Maasgouw. Voor de ontwikkeling zijn afgerond 56 parkeerplaatsen benodigd.

Het parkeren vindt volledig plaats op eigen terrein. Op het terrein is in ieder geval voldoende ruimte om parkeerplaatsen te realiseren, zie inrichtingsschets.

Figuur inrichtingsschets met parkeerplaatsen

Conclusie
Vanuit het aspect 'verkeer en parkeren' bestaat geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.

Bijlagen bij de toelichting

1. Aerius-berekening stikstofdepositie (bijlage 6);
2. Nieuwe versie Verkeersonderzoek (bijlage 8);
3. Schaduwstudie (bijlage 11);
4. Toetsing manoeuvreerruimte (bijlage 12).

Planregels

Hoofdstuk	Was	Is
4.2.1	oppervlakte maximaal XX m²;	*een maximale oppervlakte van 170 m2 per boothuis;*
14.3 Regeling omtrent parkeren en laden en lossen	(artikel toegevoegd)	*14.3.1 Parkeren* Indien de omvang of de bestemming van een gebouw, dan wel bestemmingsvlak, daartoe aanleiding geeft, kan de gemeente met een omgevingsvergunning afwijken, waarbij de gemeente toetst aan het op het moment van het verlenen van een omgevingsvergunning geldende gemeentelijke parkeerbeleid (zijnde thans “Parkeernormen en parkeerbijdrageregeling gemeente Maasgouw”). a. er moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort; b. de beschikbare ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of bewoning van het gebouw, dan wel bestemmingsvlak; c. er moet rekening worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer; d. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.
14.3 Regeling omtrent parkeren en laden en lossen	(Artikel toegevoegd)	*14.3.2 Laden en lossen* Indien de omvang of de bestemming van een gebouw, dan wel bestemmingsvlak, daartoe aanleiding geeft, kan de gemeente met een omgevingsvergunning afwijken, waarbij de gemeente toetst aan het op het moment van het verlenen van een omgevingsvergunning geldende gemeentelijke beleid omtrent laden en lossen:

		a. er moet ten behoeve van laden en lossen in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort; b. de beschikbare ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of bewoning van het gebouw, dan wel bestemmingsvlak; c. er moet rekening worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid van bezorgers/vrachtwagens in verband met de bevoorrading; d. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.
14.3 Regeling omtrent parkeren en laden en lossen	(Artikel toegevoegd)	*14.3.3 Omgevingsvergunning* Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in leden 14.3.1 en 14.3.2: a. indien het voldoen aan die regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien

V Ambtshalve aanpassingen

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk	Was	Is
1.3 Vigerend bestemmingsplan	Binnen dit gedeelte van het plangebied kunnen drijvende steigers worden geplaatst. De steigers reiken tot maximaal 50 meter in het water, gerekend vanaf de kaderand. De steigers worden drijvend en van duurzame materialen samengesteld. Aan de steigers is mogelijk ruimte voor drijvende bouwwerken of constructies om 'binnen' te werken aan drijvende boten. Deze zullen ten dienste van de toekomstige bedrijvigheid worden gerealiseerd. Daarmee is dit gedeelte van het initiatief niet strijdig met het vigerend bestemmingsplan.	Verwijderd *Deze passage is verwijderd, omdat deze beter tot zijn recht komt in hoofdstuk 2.3.*
2.2 Toekomstige ontwikkeling	Het huidige carwash bedrijf zal worden gesloopt en de verharding zal op grote delen van het terrein worden verwijderd. Met onderhavig initiatief zijn twee gebouwen beoogd voor nautische en watersportgerelateerde bedrijvigheid en daaraan ondergeschikte kantoren, detailhandel en horeca. Uit een marktconsultatie1 blijkt er behoefte te zijn aan zowel recreatieve als aan bedrijfsmatige functies. De meest relevante uitgangspunten worden hierna kort verwoord.	Het huidige carwash bedrijf zal worden gesloopt en de verharding zal op grote delen van het terrein worden verwijderd. Met onderhavig initiatief zijn twee gebouwen beoogd voor nautische en watersportgerelateerde bedrijvigheid en daaraan ondergeschikte kantoren, detailhandel en horeca. Daarnaast kunnen drijvende steigers worden gerealiseerd die reiken tot maximaal 50 meer in het water. Aan de steigers is mogelijk ruimte voor drijvende bouwwerken of constructies om 'binnen' te werken aan drijvende boten. Uit een marktconsultatie1 blijkt er behoefte te zijn aan zowel recreatieve als aan bedrijfsmatige functies. De meest relevante uitgangspunten worden hierna kort verwoord. *Deze aanvulling is toegevoegd omdat het een vollediger beeld geeft van de ontwikkeling.*
2.2 Toekomstige ontwikkeling	Het karakter van de schakelplek tussen nieuwe ontwikkeling en Maasboulevard, en daarmee tussen dorp en Nautische Boulevard, wordt gezien als een soort van verhoogd plein als einde van de Maasboulevard met uitzicht over de Maas en bijvoorbeeld een horeca en terrasfunctie.	Verwijderd *Dit is verwijderd omdat er geen sprake is van zelfstandige horeca en terras.*

2.3 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten	Naast een landprogramma wordt er ruimte geboden aan een waterprogramma. Hiervoor kunnen maximaal drijvende steigers worden geplaatst.	Naast een landprogramma wordt er ruimte geboden aan een waterprogramma. Hiervoor kunnen drijvende steigers worden geplaatst. *Het woord 'Maximaal' is verwijderd omdat dit geen toevoeging betreft voor het geheel.*
2.3 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten	De maximale bouwhoogte van de drijvende objecten is 5 meter nokhoogte	De maximale bouwhoogte van de drijvende objecten is 8 meter nokhoogte *Dit is aangepast omdat 5 meter niet voldoende is voor boothuizen. Er is daarom aangesloten bij het bestemmingsplan Schippersdock Wessem waar 8 meter is toegestaan.*
4.1.5 Externe veiligheid	Hoogwater is een risico voor het plangebied en dan met name met betrekking tot de permanente boten. Voor steigers, drijvende bouwwerken, constructies of boten moet een vergunning aangevraagd worden bij Rijkswaterstaat. Voor drijvende bouwwerken, constructies of boten zal eerst een watervergunning aangevraagd moeten worden bij Rijkswaterstaat voordat zijn binnen het plangebied toegestaan zijn.	Hoogwater is een risico voor het plangebied en dan met name met betrekking tot de permanente boten. Voor steigers, drijvende bouwwerken, constructies of boten moet een vergunning aangevraagd worden bij Rijkswaterstaat. Voor drijvende bouwwerken, constructies of boten zal eerst een watervergunning aangevraagd moeten worden bij Rijkswaterstaat voordat zijn binnen het plangebied toegestaan zijn. Wanneer een gebouw wordt gerealiseerd binnen het profiel van vrije ruimte van de waterkering zal een watervergunning aangevraagd moeten worden. *Deze aanvulling is toegevoegd om een vollediger beeld te geven van wat wel en niet mogelijk is bij de ontwikkeling.*
6.1	Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie in werking getreden. In afdeling 6.4 van de Wro is bepaald dat de gemeente verplicht is bij het vaststellen van een planologische maatregel die mogelijkheden schept voor een bouwplan zoals bepaald in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan. Dit betekent dat er voor de	Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie in werking getreden. In afdeling 6.4 van de Wro is bepaald dat de gemeente verplicht is bij het vaststellen van een planologische maatregel die mogelijkheden schept voor een bouwplan zoals bepaald in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan. Dit betekent dat er voor de gemeente een verplichting bestaat om de kosten, die gepaard

	gemeente een verplichting bestaat om de kosten, die gepaard gaan met een bouwplan, te verhalen op de initiatiefnemer middels een exploitatieplan of anterieure overeenkomst. Indien het de beoogde ontwikkeling geen bouwplan is in de zin van artikel 6.2.1 van het Bro dan hoeven de kosten niet te worden verhaald. Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkeling is dat deze voor de gemeente budgetneutraal plaatsvindt. Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de gemeenteraad verplicht om, als sprake is van een bouwplan, de gemeentelijke kosten te verhalen. Dit bestemmingsplan voorziet in een nieuw bouwplan. De gronden in het plangebied zijn in eigendom van de gemeente. De ontwikkeling zal door een nader te selecteren initiatiefnemer worden uitgevoerd. Van een overeenkomst tussen gemeente en toekomstige initiatiefnemer is momenteel nog geen sprake. De kosten voor de ruimtelijke procedure komen voor rekening van de gemeente en maken onderdeel uit van de gemeentelijke businesscase. Naast de geraamde uitgaven in de businesscase maakt gemeente additionele kosten voor de planologische wijziging. Deze worden gedekt uit de reserve 'kansenkaart Herstructurering'. Het plan in hiermee economisch uitvoerbaar. De planschaderisico's worden door middel van een planschaderisicoanalyse in beeld gebracht. Deze kosten worden verdisconteerd bij de verkoop van de gronden.	gaan met een bouwplan, te verhalen op de initiatiefnemer middels een exploitatieplan of anterieure overeenkomst. Indien het de beoogde ontwikkeling geen bouwplan is in de zin van artikel 6.2.1 van het Bro dan hoeven de kosten niet te worden verhaald. Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkeling is dat deze voor de gemeente budgetneutraal plaatsvindt. Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de gemeenteraad verplicht om, als sprake is van een bouwplan, de gemeentelijke kosten te verhalen. Dit bestemmingsplan voorziet in een nieuw bouwplan. De gronden in het plangebied zijn in eigendom van de gemeente. De ontwikkeling zal door een nader te selecteren initiatiefnemer worden uitgevoerd. Van een overeenkomst tussen gemeente en toekomstige initiatiefnemer is momenteel nog geen sprake. De kosten voor de ruimtelijke procedure komen voor rekening van de gemeente en maken onderdeel uit van de gemeentelijke businesscase. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken zijn volledig gedekt via de beschikbare middelen uit de GREX. Dit dekt onder meer de planologische, technische en milieutechnische onderzoeken die nodig zijn om het plan op te stellen. Daarnaast zijn de kosten voor het bouwrijp maken van het terrein – inclusief de sanering van een geconstateerde bariumverontreiniging en het verleggen van bestaande nutsvoorzieningen – eveneens gedekt vanuit de GREX. De realisatiekosten van de toekomstige ontwikkeling worden verdisconteerd in de verwachte grondopbrengst van het voorterrein. De economische haalbaarheid op dit vlak is onderbouwd. Tijdens recente marktconsultaties is aantoonbare interesse getoond door potentiële kopers en ontwikkelaars. Dit geeft aan dat er een reële vraag is naar de ontwikkeling van dit terrein. De planschaderisico's worden door middel van een planschaderisicoanalyse in beeld gebracht. Deze kosten worden verdisconteerd bij de verkoop van de gronden.

7.4 Zienswijzenprocedure/ resultaten terinzagelegging	(Tekst toegevoegd)	Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 3 zienswijzen ingediend. In de bijlage in de Nota ter beantwoording zienswijzen zijn deze opgenomen.

Bijlagen bij de toelichting

1. Nieuwe versie Akoestisch onderzoek industrielawaai (Bijlage 4);
2. Vooroverleg (bijlage 10);
3. Nota ter beantwoording van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen (bijlage 13).

Planregels

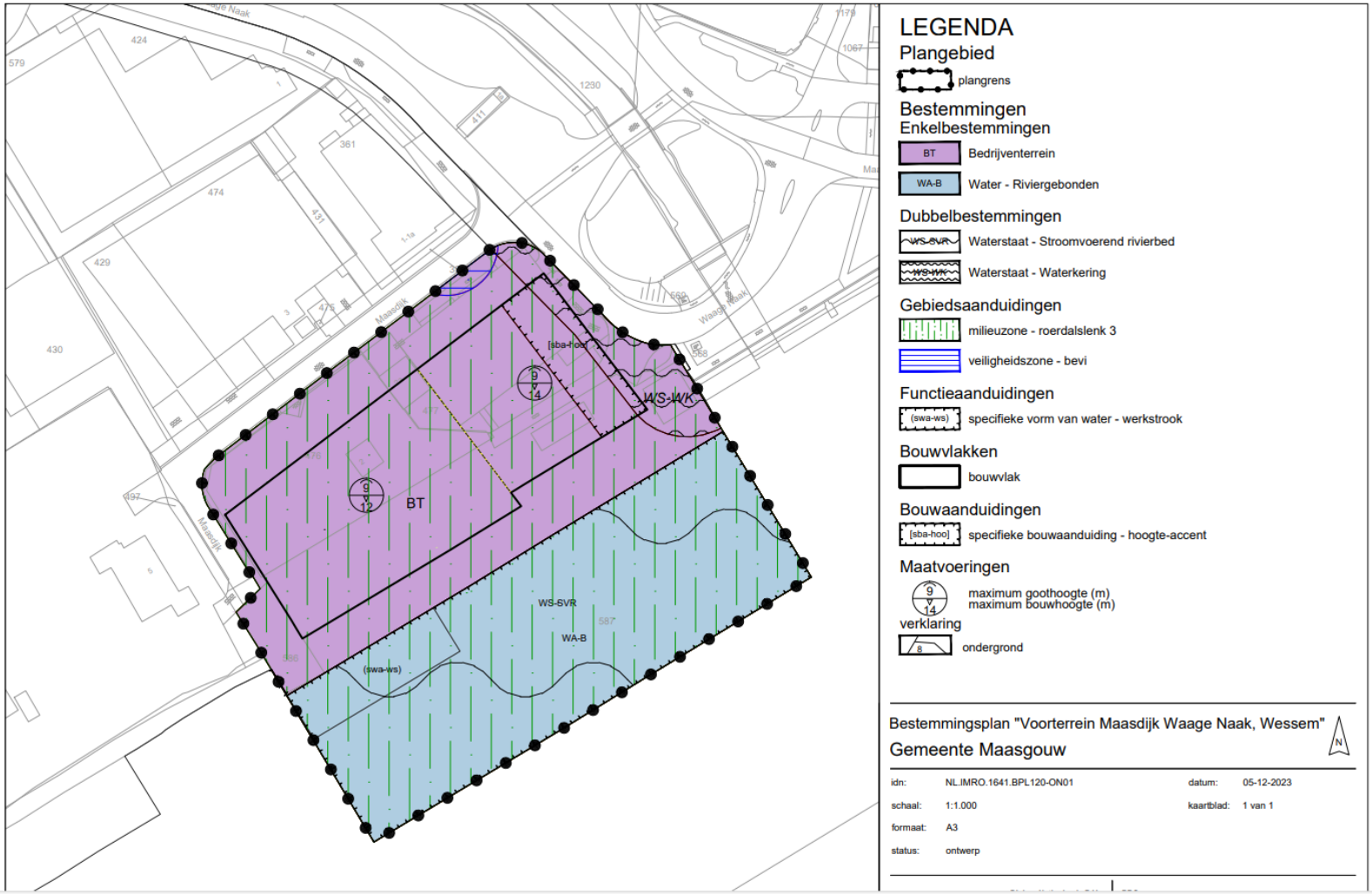
Hoofdstuk	Was	Is
1.47 Peil	(verplaatsing artikel)	Dit artikel is verplaatst naar hoofdstuk 2 *wijze van meten* artikel *2.8*
3.1 Bestemmings-omschrijving	d. Ondergeschikte horeca tot maximaal 500m2	d. Ondergeschikte horeca tot maximaal 50m2 *Deze aanpassing is doorgevoerd, omdat 50m2 ruim voldoende is voor ondergeschikte horeca.*
3.1 Bestemmings-omschrijving	(toevoegingen)	e. het stallen van pleziervaartuigen binnen in bedrijfsbebouwing; f. een jachthaven; g. het houden van aan watersport gerelateerde cursussen en trainingen, tot een maximaal bedrijfsvloeroppervlak van 50 m2; h. terrassen ten behoeve van de onder 3.1 sub d genoemde horeca-activiteiten, conform categorie 1 van de staat van horeca-activiteiten zoals mede omschreven onder artikel 1.36, welke ondergeschikt zijn aan de bedrijfsvoering tot een maximale oppervlakte van 50 m2; *Deze aanpassing is doorgevoerd, omdat het zodoende beter duidelijk is waar de gronden bestemd voor zijn.*

3.2 Bouwregels	de maximale bouw- en goothoogte mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouw- en goothoogte (m)' is aangegeven, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accent' een hoogteaccent is toegestaan onder de volgende voorwaarden: 1. de bouwhoogte is maximaal 3 meter boven de toegestane maximale bouwhoogte; 2. het hoogte-accent beslaat maximaal 30% van de gevelbreedte; 3. de maximale diepte van het hoogte-accent bedraagt 10 meter, gemeten vanuit de naar de Waage Naak gerichte gevel; voor zover de bestaande gebouwen niet voldoen aan het bepaalde onder c., is in afwijking hiervan de bestaande bouwhoogte van gebouwen toegestaan;	Voor het bouwen van bedrijfsgebouwen gelden de volgende bepalingen: a. gebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd; b. het bebouwingspercentage van het bouwperceel mag niet meer dan 65% bedragen; c. platte daken op bedrijfsgebouwen zijn niet toegestaan. *Deze aanpassing is doorgevoerd omdat de specifieke aanduidingen ook zijn vertaald op de verbeelding.*
3.4 Afwijken van de bouwregels	*3.4.1 Dakopbouw* Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bedrijfsvoering ruimtelijke kwaliteit kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in 3.2.1 sub c. voor het overschrijden van de maximale bouwhoogte met maximaal 3 meter ten behoeve van de realisatie van een dakopbouw. Voorgaande regeling is niet van toepassing ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accent'. *3.4.2 Ombouwen bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot bedrijfsgebouw* Met een omgevingsvergunning kunnen, door middel van het aanbrengen van dichte wanden, bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot bedrijfsgebouw worden omgebouwd en kan afgeweken worden van het bepaalde in artikel 3.2.1 sub b teneinde een hogere bouwhoogte voor tot bedrijfsgebouw omgebouwde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toe te staan, onder de volgende voorwaarden: a. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 30 meter; b. de ombouw heeft	(Artikelen verwijderd) *Dit artikel is verwijderd om te voorkomen dat hoger gebouwd kan worden dan hetgeen momenteel is aangegeven op de verbeelding. Indien noodzakelijk kan gebruik gemaakt worden van de 10% regeling.*

	als doel de stedenbouwkundige kwaliteit en beeldkwaliteit van de naaste omgeving te verbeteren.	
4.4/ 3.5 Specifieke gebruiksregels	(Toevoegen lid)	*3.4.1 Strijdig gebruik* i. Nachtverblijf; j. niet nautisch gerelateerde detailhandel; *Deze twee strijdigheden zijn toegevoegd om duidelijk te maken wat wel of juist niet is toegestaan.*
4.1 Bestemmings-omschrijving	(Toevoegen lid)	*4.1 Bestemmingsomschrijving* c. het stallen van pleziervaartuigen; d. een jachthaven k. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - schiphuis', boothuizen. *Deze beschrijvingen zijn toegevoegd om duidelijk te maken wat is toegestaan bij de bestemming.*
4.2 Bouwregels	op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen in de vorm van botenhuizen op een drijvende constructie ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook', waarvoor de volgende bepalingen gelden: bouwhoogte maximaal 5 meter; oppervlakte maximaal XX m^2; botenhuizen mogen uitsluitend worden gebouwd aansluitend op een aanlegsteiger zoals bedoeld onder b.;	a. op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen in de vorm van botenhuizen op een drijvende constructie ter plaatse van de aanduiding aanduiding 'specifieke vorm van water - schiphuis' waarvoor de volgende bepalingen gelden: 1. bouwhoogte maximaal 8 meter; 2. er dient twee meter afstand te worden aangehouden tussen de boothuizen; 3. een maximale oppervlakte van 170 m2 per boothuis; 4. botenhuizen mogen uitsluitend worden gebouwd aansluitend op een aanlegsteiger zoals bedoeld onder b.; *Deze regels zijn herschreven, omdat nu duidelijke regels staat opgenomen over waar een boothuis aan moet voldoen.*
4.2 bouwregels	b. op of in deze gronden mogen aanlegsteigers met een maximale lengte diepte van 50 meter per aanlegsteiger worden gebouwd;	b. op of in deze gronden mogen aanlegsteigers worden gebouwd, op of in de gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook';

		De 50 meter is verwijderd, omdat de verbeelding duidelijk maakt waar aanlegsteigers geplaatst mogen worden.
4.3 Specifieke gebruiksregels	(toevoegen lid)	*Strijdig gebruik* e. nachtverblijf, behoudens een nachtverblijf van maximaal 3 dagen ten behoeve van de activiteiten in de boothuizen; f. het totaal aantal ligplaatsen voor pleziervaartuigen ter plaatse van de functieaanduidingen 'specifieke vorm van water - werkstrook' mag niet meer bedragen dan 99. *Deze beschrijvingen zijn toegevoegd om duidelijk te maken wat wel en niet is toegestaan bij de bestemming.*
4.3 Specifieke gebruiksregels	ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook', voor bedrijfswoningen, kantoren.	(Verwijderd) *Dit lid is verwijderd omdat deze regeling tekstueel niet klopt.*
11.1 Algemene afwijkingsregels	(toevoegen lid)	b. de in lid 11.1 onder a genoemde afwijkingsmogelijkheid is niet van toepassing ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hoogte-accent'. *Deze regeling is toegevoegd omdat het stedenbouwkundig niet wenselijk is dat het hoogte accent wordt overschreden.*
14.5 Strafbepaling	(Toevoegen artikel)	*14.5 Strafbepaling* Overtreding van het bepaalde in artikel 9 van deze regels is een economisch delict in de zin van artikel 1a, sub 2°, van de Wet op de economische delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet. *Dit artikel is toegevoegd omdat zodoende duidelijk wordt wat de consequenties zijn bij het begaan van een overtreding.*

Verbeelding
Ontwerp:



Vastgesteld:

LEGENDA

Plangebied

plangrens

Bestemmingen

Enkelbestemmingen

BT Bedrijventerrein

WA-B Water - Riviergebonden

Dubbelbestemmingen

WS-SVR Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed

WS-WK Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

milieuzone - roerdalslenk 3

veiligheidszone - bevi

Functieaanduidingen

(swa-sch) specifieke vorm van water - schiphuis

(swa-ws) specifieke vorm van water - werkstrook

Bouwvlakken

bouwvlak

Bouwaanduidingen

[sba-hoo] specifieke bouwaanduiding - hoogte-accent

Maatvoeringen

17 maximum bouwhoogte (m)

9 / 14 maximum goothoogte (m) maximum bouwhoogte (m)

9 minimum bouwhoogte (m)

verklaring

8 ondergrond

Bestemmingsplan "Voorterrein Nautische Boulevard Wessem"

Gemeente Maasgouw

idn:	NL.IMRO.1641.BPL120-VG01	datum:	23-01-2025
schaal:	1:1.000	kaartblad:	1 van 1
formaat:	A3		
status:	vastgesteld		

Digireg

Digireg Netherlands B.V.
Schoolstraat 7
5961 EE Horst
+31 77 - 208 60 12

BRO
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)441 850 400

BRO

Aanpassingen:

1. In de vastgestelde versie is het hoogte accent alleen gevestigd aan de waterzijde;
2. In de vastgestelde versie is ook een minimum bouwhoogte van minimaal 9 meter opgenomen;
3. De scheidingslijn tussen 12 en 14 meter is verschoven om in overeenstemming te brengen met het schetsplan;
4. In de vastgestelde versie is de functieaanduiding specifieke vorm van water – Schiphuis opgenomen.

Bijlage 1: Zienswijze 1, Filcom B.V., Maasdijk 5 Wessem, ingekomen op 31-1-2024;

SIBELCO

Ingekomen
31 JAN 2024
M [x] E-S [ ] R [ ]
MER [ ]

Gemeenteraad

Postbus 7000

6050 AA Maasbracht

Betreft : 'Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Voorterrein Nautische Boulevard Wessem'
(met het plan identificatienummer NL.IMRO.1641.BPL120-ON01)

Wessem 31-01-2024

Geacht college,

Gemeente Maasgouw is voornemens om de Nautische Boulevard Wessem te laten verkleuren van een regulier bedrijventerrein naar zoveel mogelijk nautische en watersportgerelateerde bedrijvigheid.
Als Sibelco zijn wij reeds jaren aanwezig op het genoemde bedrijventerrein op Maasdijk 5. In het bestemmingsplan is dit benoemd als het bedrijf Sibelco Filcom B.V. welke is gericht op grindoverslag. Dit is niet juist, bij Sibelco word zand aangevoerd, met name per as, wat vervolgens wordt gedroogd, gemalen en geklassifiseerd. De eindproducten gaan per as naar onze klanten.
Sibelco valt onder de activiteit Minerale producten industrie (paragraaf 3.4.5 Bal). f) het breken, malen, zeven en drogen van mergel, zand, grind, kalk, steenkolen of andere mineralen of derivaten daarvan.
Graag zijn wij de juiste omschrijving van de activiteiten van Sibelco opgenomen in het bestemmingsplan.

In het plan is een bijlage aangaande de verkeersituatie en veiligheid toegevoegd (Herontwikkeling Nautische boulevard Wessem30 juni 2023).
In dit rapport is sprake van een verkeersaantrekkende werking van de activiteiten gepland op de locatie. Daarnaast is de doorstroming onderzocht. In het rapport komt ook naar voren dat er nog geen conclusie kan worden getrokken over deze verkeersaantrekkende werking wegens het ontbreken van relevante data.
In het plan (NL.IMRO.1641.BPL120-ON01) is vermeld dat de diverse functies zijn beoordeeld aan de hand van de CROW kencijfers, deze zjn echter niet bekend voor alle geplande activiteiten en hierdoor zijn veel aannames gedaan. Ook de huidige situatie is niet bekend, de uitgangspunten komen niet overeen met de werkelijke situatie. Om de verkeerssituatie in kaart te brengen is nog veel onderzoek nodig.

Sibelco is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen voor de doorstroming naar Maasdijk 5 (Sibelco) en de verkeersveiligheid. De aantrekkende werking zal naast zakelijk verkeer ook veelal recreatief verkeer zijn (personen auto's) met onder andere gezinnen. Met name in het zomerseizoen, en mooie lentedagen trekt locatie 2, waarin horeca en detailhandel is gepland, veel recreatief verkeer aan. Hierbij zal sprake zijn van een piek overdag tijdens het vaarseizoen en een dip tijdens de winter. Gemiddelden zeggen hier dus weining.
De combinatie van toenemend recreatief verkeer en vrachtwagens langs de Maasdijk tot het einde (locatie Sibelco) leidt tot een onveilge situatie en beperkte doorgang voor de vrachtwagens van en naar Sibelco.

www.sibelco.com | Phone +31 (0)457 569200| Email info.NL@sibelco.com
Filcom B.V., Maasdijk 5, NL-6019 AB Wessem | P.O. Box 9, NL-3350 AA Papendrecht
Chamber of Commerce 23016239 | VAT NL0019.20.388.B01

SIBELCO

Verder kan door afsluiting van de doorgang Waage Naak-Maasboulevard voor gemotoriseerd verkeer een parkeerprobleem ontstaan. De bereidheid van bezoekers van locatie 2 om rechtsomkeerd te maken en om te rijden om de auto op een van de 2 alternatieve locaties (conform rapport Verkeersplan Wessem 10 maart 2023) zal laag zijn en de verleiding om toch maar langs de Maasdijk te parkeren groot.
Het creeren van meer veilige parkeerruimte voor personen auto's rondom locatie 2 is zeer wenselijk, waarbij deze parkeerruimte fysiek is gescheiden van de Maasdijk.
De doorstroming op de Maasdijk voor Sibelco van groot belang, voor een goede bedrijfsvoering is het continue aan- en afrijden van vrachtwagens noodzakelijk. Dit dient worden meegenomen in de afweging in de afsluiting van de doorgang Waage Naak en de Maasboulevard.

Silbelco verzoekt in het bestemmingsplan meer aandacht te schenken aan de invloed die de wijziging het op de omliggende bedrijven, de verkeersituatie en de verkeersveiligheid.

Mochten er nog vragen zijn naar aanleiding van deze zienswijze dan kunt u contact opnemen met ondergetekende,

Met vriendelijke groet,

Bijlage 2 Zienswijze 2, Vandewall Planologisch Advies, Boschstraat 21a Maastricht, namens Clienten, ingekomen op 6-2-2024;

vandewall
planologisch advies

Ingekomen
- 6 FEB 2024
M[ ] E-S[ ] R[ ]
MER[ ]

Gemeenteraad van de gemeente Maasgouw
Postbus 7000
6050 AA MAASBRACHT

Onderwerp: Zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem' met het planidentificatienummer NL.IMRO.1641. BPL120-ON01.

Maastricht, 31 januari 2024

Geachte raadsleden,

Namens mijn cliënten, Schreurs Wessem B.V., Boot Center Wessem, gevestigd aan de Maasdijk 1 en 3, 6019 AB Wessem en woonachtig aan de Maasdijk 1a, 6019 AB Wessem, dien ik hierbij een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem'.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem' is op 21 december 2023 gepubliceerd in het Gemeenteblad en ligt van vrijdag 22 december 2023 tot en met 1 februari 2024 ter inzage. In deze periode kunnen door eenieder zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad van de gemeente Maasgouw.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet het realiseren van bedrijfsgebouwen met ondergeschikte detailhandel en horeca inclusief daarbij behorende parkeerplaatsen, alsmede het realiseren van aanlegsteigers waar onderhoud kan plaatsvinden aan boten. De lijst van toegestane bedrijfsactiviteiten zal worden beperkt tot enkel nautisch en nautisch gerelateerde bedrijfsactiviteiten, waarbij hier ook horeca en ondergeschikte horeca, alsmede detailhandel mogelijk moet zijn. Cliënten kunnen zich niet verenigen met de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan en zijn van mening dat in onvoldoende mate rekening is gehouden met hun belangen. In de bijlage bij deze brief zal de zienswijze verder worden toegelicht.

Hoogachtend, mede namens

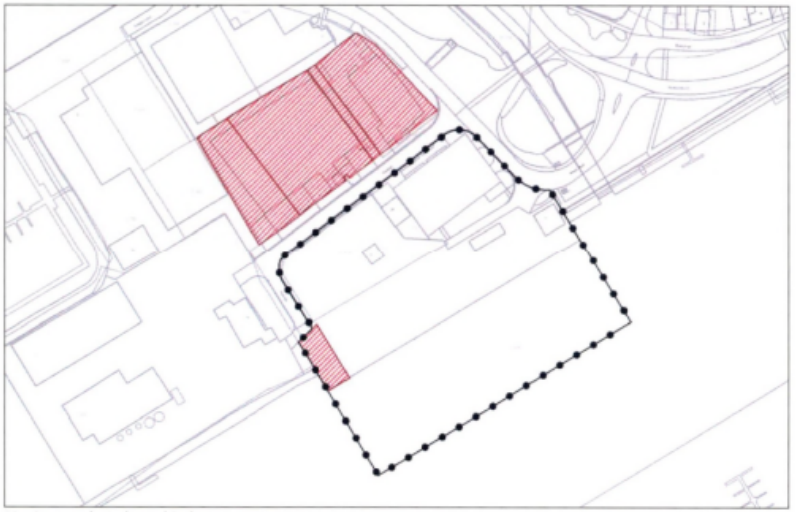
Vandewall Planologisch Advies B.V.

Bijlage: motivering zienswijze

Toelichting

De voorliggende zienswijze is gericht jegens het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem'. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in het planologisch mogelijk maken van de realisatie van bedrijfsbebouwing met ondergeschikte detailhandel en horeca inclusief daarbij behorende parkeerplekken, alsmede het realiseren van aanlegsteigers waar onderhoud kan plaatsvinden aan boten. De lijst van toegestane bedrijfsactiviteiten zal worden beperkt tot enkel nautische en nautisch gerelateerde bedrijfsactiviteiten, waarbij hier ook horeca en ondergeschikte horeca, alsmede detailhandel mogelijk moet zijn. Cliënten hebben kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan en willen middels de voorliggende zienswijze hun bedenkingen m.b.t. het plan naar voren brengen.

Schreurs Wessem B.V., Boot Center Wessem en de bedrijfswoning van cliënten zijn gevestigd aan de Maasdijk 1, 1a en 3 te Wessem en vormen onderdeel van het bedrijventerrein in de Mauritshaven. Het perceel kadastaal bekend als gemeente Wessem, sectie C, nummer 586 is in eigendom van cliënten en wordt gebruikt ten behoeve van de bedrijfsactiviteiten van Boot Center Wssem. Ten zuiden van deze locatie bevindt zich het plangebied van ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem'. Op de navolgende afbeelding zijn de gronden in eigendom van cliënten ten opzichte van het plangebied weergegeven middels een rode arcering:



Ligging van het plangebied

De bedrijfsactiviteiten van Boot Center Wessem bestaan uit voornamelijk nautische bedrijfsactiviteiten, zoals de verkoop en onderhoud van pleziervaartuigen en (winter)stalling van dergelijke vaartuigen. Daarnaast wordt de loods gebruikt ten behoeve van niet-nautische opslag voor bedrijven uit de omgeving. De bedrijfsvoering van Schreurs Wessem B.V. is gericht op niet-volumineuze detailhandel, voornamelijk ten behoeve van de nautische bedrijvigheid, en een tankstation. In de tweede bouwlaag van de bedrijfspand aan de Maasdijk 1/1a bevindt zich tevens de bedrijfswoning, waar c . woonachtig zijn.

Op grond artikel 3:2 Awb dient het bestuursorgaan, in casu de gemeente Maasgouw, bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren.

De belangen van cliënten zijn onvoldoende meegewogen in besluitvorming omtrent de wijziging van het bestemmingsplan.

Bedenkingen:

1. Verkeersveiligheid

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende gemotiveerd wat de effecten zijn van de beoogde ontwikkeling op de verkeersveiligheid binnen het plangebied en in de omgeving daarvan. In voorbereiding op het onderhavige bestemmingsplan is een verkeersonderzoek (bijlage 8 bij de toelichting) uitgevoerd. In dit onderzoek is het effect van de beoogde bedrijfsbebouwing op de manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer en overig materieel niet beschouwd. Inherent aan de reeds bestaande bedrijfsactiviteiten van de bedrijven gevestigd in de Mauritshaven, waaronder Boot Center Wessem en Schreurs Wessem B.V., is het gebruik van groot materieel, bijvoorbeeld het vervoeren van boten van de kade naar de loods met een heftruck of de bevoorrading van de detailhandel. Gelet op de bestaande bedrijfsactiviteiten is het noodzakelijk om voldoende manoeuvreerruimte te behouden en derhalve de verkeersveiligheid binnen de Mauritshaven te waarborgen. Indien het volledige bouwvlak wordt bebouwd, zal de manoeuvreerruimte voor groot materieel in en rondom het plangebied in ernstige mate worden beperkt. Dit geldt in het bijzonder aan de Maasdijk, waar het verkeer van het bedrijventerrein zal worden ontsloten. In de huidige situatie is aan de noordoostelijke zijde van het plangebied een parkeerterrein aanwezig. Dit parkeerterrein wordt in de huidige situatie veelvuldig gebruikt voor het draaien en keren door vrachtverkeer waardoor dergelijke manoeuvres niet op de openbare weg plaatsvinden. Deze uitwijkmogelijkheid wordt door het bebouwen van het parkeerterrein weggenomen en zal leiden tot onveilige verkeerssituaties, bijvoorbeeld bij in- en uitrijden van vrachtwagens ten behoeve van de bevoorrading van Schreurs Wessem B.V.

Daarnaast heeft het ontwerpbestemmingsplan een negatief effect op de verkeersveiligheid langs de kade aan de zuidzijde van het plangebied. In de huidige situatie gebruikt Boot Center Wessem het perceel kadastraal bekend gemeente Wessem, sectie C, nummer 586 ten behoeve van het uit het water halen en het te water laten van boten in het kader van de nautische bedrijfsvoering door middel van heftrucks. Door de situering van het bouwvlak wordt de afstand van de kade tot aan de bebouwing beperkt tot circa 13 meter en wordt de manoeuvreerruimte voor groot materieel ook ernstig beperkt. Hierbij is ook het voornemen om de buitenruimte rondom de beoogde bedrijfsbebouwing geschikt te maken voor wandelen en verblijven zoals vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan (bijlage 1 bij de toelichting) van belang. De beperking van manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer en de toename van wandelaars langs de Maasdijk en de kadepercelen zullen naar verwachting leiden tot een onveilige verkeerssituatie. Daarbij is tevens van belang dat in het ontwerpbestemmingsplan en het Beeldkwaliteitsplan het perceel nummer 586 wordt beschouwd als een voor publiek toegankelijke ruimte ten behoeve van onder andere wandelen en verblijven. Gelet op de verkeersveiligheid en de veiligheid van het materieel van cliënten op dit perceel is de beoogde invulling zoals beschreven niet wenselijk.

Verder wordt in het verkeersonderzoek en de projectomschrijving gezocht naar een parkeeroplossing in de openbare ruimte, waaronder het zijdelings parkeren langs de Maasdijk en de Waage Naak. Dit leidt wederom tot een beperking van de manoeuvreerruimte voor voertuigen en met name vrachtverkeer langs de Maasdijk en Waage Naak. De effecten van het onderhavige plan op de verkeersveiligheid dienen nader te worden beschouwd.

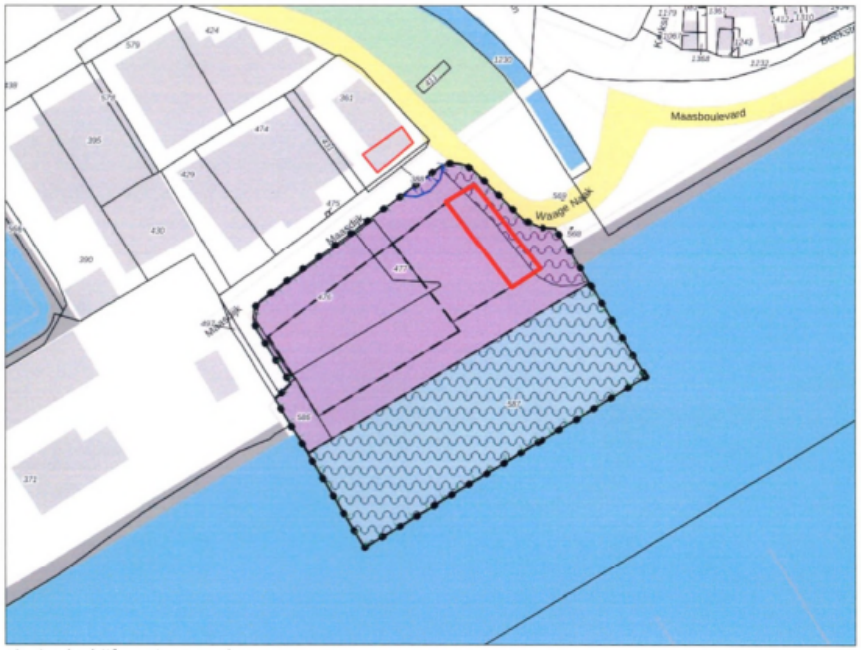
Gelet op bovenstaande overwegingen kan worden geconcludeerd dat ongewijzigde vaststelling van bestemmingsplan in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Cliënten verzoeken het effect van het plan op de verkeersveiligheid in en rondom het plangebied nader te beschouwen en op basis daarvan het plan te wijzigen.

Aanvullend verzoeken cliënten om het perceel kadastraal bekend als gemeente Wessem, sectie C, nummer 586 niet mee te nemen in het plangebied van het bestemmingsplan dan wel in overleg te treden met cliënten om tot een oplossing te komen.

2. Bezonning

In de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende rekening gehouden met het woongenot van , woonachtig ten noorden van het plangebied aan de Maasdijk 1a te Wessem. Het ontwerpbestemmingsplan maakt de realisatie van bedrijfsbebouwing mogelijk. Conform artikel 3.2.1 van het ontwerpbestemmingsplan en de aanduiding 'maximale bouwhoogte' is een maximale bouwhoogte van 12 tot 14 meter toegestaan. Daarnaast maakt het ontwerpbestemmingsplan een hoogte-accent met een maximale bouwhoogte van 17 meter aan de oostzijde van het plangebied mogelijk.

Daarnaast kent het plangebied een omvangrijk bouwvlak met een oppervlakte van 5.120 m². Het ontwerpbestemmingsplan maakt derhalve de realisering van een grote bouwmassa op korte afstand van de bedrijfswoning (circa 30 meter) mogelijk. Gelet op de hoge maximaal toegestane bouwhoogte en de relatief korte afstand tot de bedrijfswoning kan niet op voorhand worden uitgesloten dat het plan geen effect heeft op de bezonning en daglichttoetreding in de bedrijfswoning van cliënten. In de navolgende uitsnede is de ligging van de bedrijfswoning ten opzichte van de beoogde bedrijfsbebouwing, en in het bijzonder het hoogteaccent, weergegeven met een rode omlijning:



Ligging bedrijfswoning t.o.v. hoogteaccent

In de toelichting behorende bij het ontwerpbestemmingsplan wordt het effect van de bouwmassa op de bezonning en daglichttoetreding in de bedrijfswoning niet beschouwd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen deze aspecten alsnog te worden beschouwd.

3. Privacy

Het privacybelang van cliënten is onvoldoende meegewogen in de voorbereiding van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan ex artikel 3.1 Wro staat de goede ruimtelijke ordening centraal. In beginsel spelen privaatrechtelijke aspecten geen rol bij de vaststelling van een bestemmingsplan, tenzij sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering. Uit de jurisprudentie (zie o.a. ABRvS 31 mei 2023) blijkt dat het privacybelang van omwonenden in de weg kan staan aan de vaststelling van een bestemmingsplan indien dit voldoende evident is. In het Beeldkwaliteitsplan (bijlage 1 bij de toelichting) wordt aangegeven dat bij de realisatie van de beoogde bedrijfsbebouwing openheid en transparantie het uitgangspunt is en in het kader van dit uitgangspunt gebruik zal worden gemaakt van grote raampartijen. Daarnaast bestaat de zuidgevel van de bedrijfswoning van cliënten uit een 13 meter brede raampartij.

Gelet op de beoogde materialisatie van de bedrijfsbebouwing en de bestaande gevel van de bedrijfswoning kan worden geconcludeerd dat het ontwerpbestemmingsplan leidt tot meer inkijk in de bedrijfswoning. Het privacybelang dient derhalve meegewogen te worden in de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan. Er dient daartoe een studie uitgevoerd te worden om het effect op de privacy van cliënten te onderzoeken en, indien noodzakelijk, maatregelen te treffen in het ontwerp en deze maatregelen te borgen in de regels behorende bij het bestemmingsplan.

4. Beperking bedrijfsactiviteiten perceel 586

Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voorziet in een onevenredige beperking van de bedrijfsactiviteiten van Boot Center Wessem op het perceel kadastraal bekend als gemeente Wessem, sectie C, nummer 586. Ten onrechte wordt op p. 5 van de toelichting behorende bij het ontwerpbestemmingsplan gesteld dat de gronden in het plangebied in eigendom zijn van de gemeente. Dit is onjuist. Zoals eerder beschreven zijn cliënten eigenaar van dit perceel en is het perceel in gebruik ten behoeve van Boot Center Wessem voor het uit water halen en te water laten van boten, ligplaatsen, onderhoud en het parkeren van materieel, zoals de heftruck. Conform artikel 4.1 onder b van het ontwerpbestemmingsplan dienen de bedrijfsactiviteiten ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – werkstrook' onlosmakelijk verbonden te zijn met de vestiging cq. uitoefening van bedrijven als toegelaten op de aangrenzende bestemming 'Bedrijventerrein'. Het perceel kadastraal bekend als gemeente Wessem, sectie C, nummer 586 is in eigendom van cliënten en in gebruik ten behoeve van de bedrijfsvoering van Boot Center Wessem. Vanaf het perceel worden de boten uit het water gehaald en te water gelaten, wordt onderhoud uitgevoerd en worden boten geparkeerd ten behoeve van de dealership aan de Maasdijk 3 te Wessem ten noorden van het plangebied. De bepaling in artikel 4.1 onder b zou betekenen dat de bedrijfsactiviteiten strijdig zijn met het bestemmingsplan. Boot Center Wessem is immers niet gelegen binnen de aangrenzende bestemming 'Bedrijventerrein'.

Uit de voorgaande afweging blijkt dat het bestaande gebruik van het perceel onvoldoende is meegenomen in de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan. Er is derhalve sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van de besluitvorming in de zin van art. 3:2 Awb. Cliënten verzoeken daartoe de regeling in artikel 4 aan te passen dan wel het perceel nr. 586 niet mee te nemen in het bestemmingsplan. Het perceel is immers in eigendom en gebruik door cliënten.

5. Omissie bouwregels in artikel 4

De bouwregels in artikel 4.2 zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Zoals in onderdeel 1 reeds omschreven maakt verkeersveiligheid onderdeel van de goede ruimtelijke ordening. In het onderhavige plan is tevens de verkeersveiligheid op het water onvoldoende gewaarborgd in de regels.

In artikel 4.2 van het ontwerpbestemmingsplan wordt onder andere het aanleggen van aanlegsteigers toegestaan, echter zijn in het ontwerpbestemmingsplan geen minimale afstanden tussen aanlegsteigers of een maximaal aantal aanlegsteigers opgenomen. Het ontbreken van deze regels leidt in de praktijk onwenselijke en onveilige situaties. Zoals reeds beschreven vindt een gedeelte van de bedrijfsactiviteiten van Boot Center Wessem plaats op het perceel kadastraal bekend als gemeente Wessem, sectie C, nummer 586. Bij ongewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan kan dit leiden tot een beperking van de bedrijfsactiviteiten van cliënten. Gebaseerd op de draaicirkel van het gemiddelde vaartuig acht cliënt een minimale afstand van 16 meter tussen aanlegsteigers noodzakelijk.

Cliënten verzoeken daartoe de bouwregels in artikel 4 te wijzigen en/of aan te vullen en de belangen van Boot Center Wessem mee te nemen in deze afweging.

6. Rechtsonzekerheid bouwregels art. 4.2.1

In artikel 4.2.1 van het ontwerpbestemmingsplan is een algemene bouwregel opgenomen binnen de enkelbestemming 'Water – Riviergebonden'.

'4.2.1 Algemeen
Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

a. op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen in de vorm van botenhuizen op een drijvende constructie ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook', waarvoor de volgende bepalingen gelden:
   1. bouwhoogte maximaal 5 meter;
   *2. oppervlakte maximaal **XX** m²;*
   3. 3. botenhuizen mogen uitsluitend worden gebouwd aansluitend op een aanlegsteiger zoals bedoeld onder b.;
b. op of in deze gronden mogen aanlegsteigers met een maximale lengte van 50 meter per aanlegsteiger worden gebouwd; c. de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 5 meter.'

In het voorgaande artikel is de maximaal toegestane oppervlakte voor bouwwerken niet concreet bepaald. Dit leidt tot strijdig met het rechtszekerheidsbeginsel. Cliënten verzoeken het bovenstaande artikel aan te vullen.

7. Toegestane bedrijvigheid komt niet overeen met de staat van watersport gebonden bedrijven

In artikel 3.1 van het ontwerpbestemmingsplan is de volgens zinsnede opgenomen:

'a. watergebonden bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in de bij deze regels behorende Bijlage 1 Staat van watersport gebonden bedrijven;'

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt echter beschreven dat binnen het plangebied de toegestane bedrijfsactiviteiten worden beperkt tot louter nautisch/pleziervaart en watersport gerelateerde bedrijven tot maximaal milieucategorie 4.1. In bijlage 1 'Staat van watersport gebonden bedrijven' zijn echter enkel bedrijfsactiviteiten opgenomen tot maximaal milieucategorie 3.2. Dit komt derhalve niet overeen met hetgeen beschreven in de toelichting. Gelet op de aanwezigheid van de bedrijfswoning aan de Maasdijk 1a worden bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 4.1 niet passend bevonden ter plaatse van het plangebied.

Cliënten verzoeken derhalve de toelichting aan te passen en af te stemmen op de bedrijfsactiviteiten opgenomen in bijlage 1 bij de regels van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan.

8. Stikstofdepositie bouw- en gebruiksfase niet inzichtelijk

De effecten van het onderhavige plan op de instandhoudingsdoelstellingen van de omliggende Natura 2000-gebieden zijn onvoldoende inzichtelijk gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan. In artikel 2.7 jo. 2.8 van de Wet natuurbescherming wordt bepaald dat een ruimtelijk plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, uitsluitend wordt vastgesteld indien een Passende beoordeling is gemaakt van de gevolgen van het plan voor het Natura 2000-gebied. Een Passende beoordeling is niet noodzakelijk indien op basis van objectieve gegevens significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden op voorhand kan worden uitgesloten middels een Voortoets. In het ontwerpbestemmingsplan is een Passende beoordeling noch een Voortoets opgenomen. Het plangebied is gelegen op een afstand van circa 900 meter van het Natura 2000-gebied 'Grensmaas'. In de omgeving van het plangebied zijn tevens de Natura 2000-gebieden 'Roerdal' en 'Abdij Lilbosch & voormalig Klooster Mariahoop' en het Belgische 'Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek' op relatief korte afstand gelegen. De effecten van het project op deze gebieden dienen beschouwd te worden middels de meest recente versie van de AERIUS-Calculator. Cliënten verzoeken de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden alsnog inzichtelijk te maken en afhankelijk van de resultaten de noodzakelijke maatregelen te treffen alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

9. Participatie

Hoewel participatie bij ruimtelijke plannen niet wettelijk verplicht is onder de Wro, achten cliënten zich onvoldoende geïnformeerd en betrokken bij de voorbereiding van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Gelet op de nabijheid van Schreurs Wessem B.V., Boot Center Wessem en de bedrijfswoning van . . spelen de belangen van cliënten een belangrijke rol bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast hebben cliënten als eigenaar van perceel kadastraal bekend als gemeente Wessem, sectie C, nummer 586 een bijzonder belang bij de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan en had het gebruik en de beoogde ontwikkeling van het perceel, zoals meermaals kenbaar gemaakt bij de gemeente Maasgouw, meegenomen moeten worden in de belangenafweging.

Conclusie

Cliënten kunnen zich niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan 'Voorterrein Nautische Boulevard Wessem'. In de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan zijn de belangen van cliënten onvoldoende meegewogen. Ongewijzigde vaststelling leidt tot een onevenredige beperking van de bedrijfsvoering van Schreurs Wessem B.V. en Boot Center Wessem, gevestigd aan de Maasdijk 1 en 3, 6019 AB Wessem, en het woongenot van ;, woonachtig aan de Maasdijk 1a, 6019 AB Wessem op basis van de navolgende bedenkingen:

- Het beoogde plan leidt tot een onwenselijke en onveilige verkeerssituatie door het beperken van de manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer en groot materieel in de Mauritshaven;
- De effecten van het plan op de bezonning en de privacy in de bedrijfswoning aan de Maasdijk 1a te Wessem zijn onvoldoende beschouwd;
- Verder is het bestaand en voortdurend gebruik onvoldoende geborgd in de regels bij het ontwerpbestemmingsplan waardoor Boot Center Wessem onevenredig wordt beperkt in de bedrijfsvoering;
- De bouwregels in artikel 4 van het ontwerpbestemmingsplan zijn onvolledig dan wel in strijd met een goede ruimtelijke ordening;
- De toelichting komt niet overeen met de toegestane bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in bijlage 1 bij de regels 'Staat van watersport gebonden bedrijven';
- De gevolgen van het plan voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden zijn onvoldoende inzichtelijk gemaakt door het ontbreken van een stikstofdepositieberekening;
- Cliënten zijn onvoldoende geïnformeerd en betrokken bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan.

Gelet op voorgaande overwegingen kan worden geconcludeerd dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd met artikel 3:2 Awb onzorgvuldig is voorbereid en in strijd met artikel 3:46 Awb ondeugdelijk is gemotiveerd. Cliënten verzoeken op basis van voorgaande bedenkingen het ontwerpbestemmingsplan niet in de huidige vorm vast te stellen en in overleg te treden met cliënten om tot een aangepast plan dat tegemoet komt aan hun belangen.

Bijlage 3 Zienswijze 3, Stichting Leef Dörpke, Haegstraat 17 Wessem, ingekomen op 31-1-2024

Ingekomen

31 JAN 2024

M [X] E-S [ ] R [ ]
MER [ ]

Gemeente Maasgouw
Postbus 7000
6050 AA Maasbracht

Wessem, 29 Januari 2024

Beste Gemeente,

Namens Stichting Leef Dörpke, die al acht jaar lang met succes evenementen organiseert in Wessem voor alle leeftijden, willen wij ons bezwaar kenbaar maken tegen het voorgenomen plan om het evenemententerrein aan de Maasdijk 1 te Wessem te ontwikkelen voor commerciële doeleinden, waaronder bedrijfsactiviteiten en mogelijk horecavoorzieningen.

Ons initiatief heeft niet alleen als doel om de gemeenschap bijeen te brengen, maar biedt ook een podium voor opkomend talent, waardoor het een belangrijke rol speelt in de culturele en sociale ontwikkeling van Wessem. De door ons georganiseerde jaarlijkse evenementen zijn uitgegroeid tot een traditie waar het hele dorp naar uitkijkt en actief aan deelneemt.

Het evenemententerrein, oorspronkelijk gecreëerd in samenwerking met de harmonie en de gemeente, is van onschatbare waarde gebleken voor onze activiteiten. De locatie is zorgvuldig gekozen vanwege de optimale voorzieningen die het biedt, zoals verharding, riolering, en stroomvoorziening, en minimaliseert verstoring voor omwonenden tijdens onze evenementen. Bovendien heeft het terrein een multifunctioneel karakter, dienend als parkeergelegenheid wanneer er geen evenementen plaatsvinden, waardoor andere parkeerfaciliteiten worden ontlast.

Wij zijn bezorgd over het voorgenomen gebruik van het terrein voor commerciële doeleinden, omdat dit niet alleen het einde zou betekenen van onze waardevolle evenementenlocatie, maar ook omdat wij twijfels hebben over de voorgestelde ontwikkelingen en hun impact op de leefbaarheid van Wessem. Extra bedrijvigheid en mogelijke horecavestigingen op deze locatie zouden kunnen leiden tot ongewenste concurrentie en belasting van de reeds bestaande lokale bedrijven en horecagelegenheden.

Ons voornaamste bezwaar richt zich op het behoud van de huidige locatie of een passend alternatief indien het terrein voor evenementen wordt ontmanteld. Wij verzoeken dan ook om serieus rekening te houden met onze belangen en ons te informeren over mogelijke alternatieve locaties die vergelijkbare faciliteiten bieden als het huidige evenemententerrein.

Wij hopen op een constructieve dialoog en een zorgvuldige afweging van onze argumenten in uw besluitvormingsproces.

Met vriendelijke groet,

Stichting Leef Dörpke

Omdat we anders nergens meer iets kunnen organiseren. !!

En Wessem al genoeg watersport heeft

(2024-01-11)

Ik mee krijg wat het voor Wessem betekend. Het is een levendig dorp en dat voor de grote van het dorp echt veel zegt!
Er kunnen veel plekken van leren. Hopelijk gaat dit niet verloren want zo zal de aantrekking van jeugd ook verloren gaan

(2024-01-11)

Ik onderteken omdat evenementen graag zoals Riverbeats niet mogen verdwijnen in deze regio omdat er geen evenementenlocatie is.

(2024-01-11)

Er leuke evenementen worden georganiseerd voor de omgeving!

(2024-01-11)

Er is in geheel Maasgouw nergens anders een vergelijkbaar terrein voor evenementen,
Daarbij is het het enigste parkeerplaats aan de boulevard.
Watersport, genoeg is genoeg.
Misschien eerst proberen bedrijven zoals van Bekkum op te schonen en of uit te kopen alvorens een terrein met een geweldige bestemming hiervoor te gebruiken.

(2024-01-11)

Moet blijven

(2024-01-11)

Wessem dit terrein zou moeten behouden als evenemententerrein. Er is geen plek in de gemeente Maasgouw om evenementen te houden voor de gemeente.
Ook is er voldoende horeca aan de Maas in Wessem. Er is voldoende concurrentie.

(2024-01-11)

Dat is het enige fantsoenlijke terrein om evenement te organiseren!!

(2024-01-11)

Omdat er amper nog wat te doen is in limburg en vooral maasgouw en omstreken

(2024-01-11)

Evenementen moeten blijven bestaan!

(2024-01-11)

Ik onderteken omdat we deze plek in Wessem nodig hebben voor de bewoners van Wessem om iets te organiseren: Riverbeats of de legendarische havenfeesten terug te laten komen. De Wessemers hebben al genoeg toeristen in hun dorp. De cafe's

hebben al personeel tekort waardoor je in eigen dorp in de zomer nu al niet meer op terras kan gaan zitten. Laat het zoals het is !!! Duw dit geld in een zelfsluitende kering in plaats van een muur !! Daar zijn de mensen uit Wessem pas echt blij mee, niet met een prestige project van de gemeente !!

ı (2024-01-11)

Ik graag voor mijn vrienden klaar sta

(2024-01-11)

Ik heb hier mooie herinneringen gemaakt hier op de mooiste en leukste festivals.

ı (2024-01-11)

Voor festivalterrein. Tegen watersport die ook via een andere plek mogelijk is

(2024-01-11)

2024-01-11)

Ik uit Wessem kom en dit behouden moet worden!

ɲ (2024-01-11)

Wessem geen Wessem meer is zonder een goed feestje op deze toplocatie!

(2024-01-11)

Er meer evenementen terrein moeten blijven en nieuwe komen

(2024-01-11)

Ik heel graag naar de evenementen op deze locatie toe ga !

(2024-01-12)

Het in stand houden van creativiteit en muzikale toekomst om te bezoeken in het dorp Wessem

(2024-01-12)

Ik voor het behoud van het evenemententerrein ben voor de kern Wessem

(2024-01-12)

Ik zie graag een evenement in Wessem voor jong en oud.
Daar waar mensen zich voor inzetten en voor willen gaan.
T zet ons dorp Wessem op de kaart.

(2024-01-12)

Ik er tegen ben !

(2024-01-12)

Ik vind, dat Maasgouw zoveel potentie heeft, denk aan recreatie op en aan het water, cultuur en historie, veel diverse activiteiten voor een breed publiek jong en oud. Hier hoort een mooi en toegankelijk evenemententerrein bij. Zo hou je de jeugd, de toekomstige burgers van Maasgouw, in de gemeente. Wij dienen er samen voor te zorgen, dat Maasgouw leefbaar blijft nu maar ook in de toekomst. Voorkom, dat de Gemeente slaperig en suf wordt. Zorg voor levendigheid in de dorpen daar is het te doen.

(2024-01-13)

Ik onderteken omdat ook wij deze locatie willen behouden voor dorpse activiteiten zoals dit jaarlijks gebeurt.

(2024-01-14)

Het te gek wordt met toeristen. Laat het terrein zoals het is. Basta

(2024-01-15)

Ik onderteken omdat ik ertegen ben omdat alle evenementen in wessem dan niet meer uitgevoert kunnen worden ..dit is plezier voor jong en oud

(2024-01-15)

Groote maar ook kleine evenement moeten in iedere gemeente kern trecht kunnen op een fatsoenlijke evenement locatie of gemeentschaphuis. Om maar elke locatie vol te bouwen dat is geen optie. Het zou ook raar zijn als er in eens midden op een markplein een woontoren gebouwd wordt.

(#Denk ook eens aan de evenement sector)

(2024-01-15)

Het is gewoon te gek dat zoiets maar bedacht en uitgevoerd wordt.Wessem bruist van gezelligheid in div criteria.En dat moet zo blijven.

(2024-01-16)