

AANTEKENEN

Gemeente Maasgouw
T.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 7000
6050 AA Maasbracht

Heel, 2 december 2021

Uw ref : **Ontwerp-bestemmingsplan 'Parkeerterrein Fun Beach Panheel'**
Betreft : **Zienswijze**

Geachte dames, heren,

Wij, de maatschap [REDACTED] en haar maten, [REDACTED] wonend en gevestigd aan [REDACTED] Heel zijn het niet eens met het ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan 'Parkeerterrein Fun Beach Panheel'. Daarom dienen wij hierbij onze zienswijze in tegen het ontwerp-bestemmingsplan.

Om de navolgende redenen kunnen wij ons niet dit ontwerpbestemrningsplan niet verenigen.

1. Maximale parkeernormen

Een van de belangrijkste aspecten van een in te richten parkeerterrein is dat het parkeerterrein voldoet aan de geldende parkeernormen en daarmee voorziet in een dusdanig aantal parkeerplaatsen dat er geen overlast ontstaat voor de omgeving in de vorm van parkeeroverlast.

In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt opgemerkt dat er 1.070 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit aantal is niet gebaseerd op gemeentelijk beleid (Parkeernormen en parkeerbijdrageregeling gemeente Maasgouw). Volgens de toelichting voorziet dit beleid immers niet in parkeernormen die passen bij Fun Beach. Het verbaast ons echter dat voor het creëren van voldoende parkeerplaatsen verwezen wordt naar regels bij het bestemmingsplan (artikel 14.1.1) waarin u opmerkt:

"Indien de omvang of de bestemming van een gebouw, dan wel bestemmingsvlak, daartoe aanleiding geeft, 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. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of bewoning van het gebouw, dan wel bestemmingsvlak, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele

bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit alles ter beoordeling van de gemeente, 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")"

Als het parkeerbeleid geen concrete norm voor Fun Beach bevat, kan voor het voldoen aan de parkeernorm ook niet naar dit beleid worden verwezen. Als er geen norm in staat kun je evident niet voldoende parkeerplaatsen realiseren.

In de toelichting bij het bestemmingsplan merkt u verder op dat u tot het aantal van 1.070 parkeerplaatsen komt omdat uit uw eigen tellingen zou volgen (onduidelijk is wanneer, hoe vaak en wanneer deze tellingen overigens hebben plaatsgevonden) dat er tot maximaal 1.200 auto's buiten de poort stonden.

Nog daargelaten dat het maar de vraag is of uw tellingen een objectief beeld geven, betekent 1.200 auto's buiten de poort dat er minimaal 1.400 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Fun Beach beschikt immers op eigen terrein over 200 parkeerplaatsen. Als er 1.070 parkeerplaatsen buiten de poort worden gerealiseerd, dan komt men nog steeds 130 parkeerplaatsen tekort op de drukste momenten.

Voorts is het onduidelijk waarom u, nu uw beleid geen concrete parkeernorm bevat, niet bent teruggevallen op de CROW normen. De meest recente handreiking van CROW bevat immers minimum en maximum normen voor een openluchtzwembad, verschillende vormen van recreatie en horeca. De activiteiten van Fun Beach kunnen onder deze normen worden gebracht waarbij objectief een parkeernorm kan worden ontleend. Deze dient dan ook vervolgens te worden vastgelegd in het bestemmingsplan zodat is vastgelegd dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Omdat daar thans geen sprake van is, kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Bovendien geldt dat er voor buiten het hoogseizoen dat de 200 parkeerplaatsen op het terrein van Fun Beach zelf gebruikt worden. De 1.070 parkeerplaatsen dienen voornamelijk tijdens de opening van het dag strand gebruikt te worden (april-september). Voorts is het zuidelijk deel van het parkeerterrein beperkt tot de tijdstippen 08:00 uur tot 22:00.

Er wordt echter geenszins inzichtelijk gemaakt of de 200 parkeerplaatsen afdoende zijn indien het zwemseizoen is gesloten. Het park zal dan nog steeds gebruikt worden voor ander recreatief gebruik (wandelen etc.) en horeca activiteiten die niet specifiek verband houden met het aanwezige recreatie bad. Het is dus zeker niet uitgesloten dat een groot deel van de thans beoogde 1.070 parkeerplaatsen gebruikt zullen worden buiten het zomerseizoen met alle gevolgen van dien.

2. Verkeersgeneratie

In de toelichting bij het bestemmingsplan merkt u op dat Fun Beach circa 40.000 bezoekers per jaar heeft. Dit aantal lijkt laag, gelet op de omvang van het terrein en uw verkeerstellingen.

Van dit aantal komt circa 8.000 met de fiets en 32.000 met de auto. U merkt vervolgens op dat het parkeerterrein op zichzelf niet zorgt voor een verkeerstoename. Dit is onjuist. Het is in deze algemeen bekend dat Fun Beach te maken heeft met: aanzienlijke parkeerproblemen. U wil met dit bestemmingsplan die problemen oplossen. Daarmee beoogt u effectief om Fun Beach aantrekkelijker te maken voor gemotoriseerd verkeer.

Met een verbeterde bereikbaarheid en meer parkeerplaatsen is het niet meer dan logisch dat meer bezoekers voor de auto zullen kiezen.

Bovendien bevat de CROW handreiking ook objectieve normen om de verkeersgeneratie te berekenen van de activiteiten van Fun Beach. Het is in deze dus ook niet duidelijk waarom u voor de verkeersgeneratie niet een deugdelijk onderzoek heeft uitgevoerd.

Temeer omdat u in deze kiest voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur in de vorm van een verbreding van de Rietkamp en het aanleggen van een rotonde aan de Pater Jac. Scheursweg. Hoe breed de weg wordt of hoe de rotonde wordt ingericht is onduidelijk. Hierdoor is niet duidelijk dat zowel de Rietkamp als de Pater Jac. Scheursweg het verkeer aan zouden kunnen wat straks via deze weg zou moeten rijden. Daar komt dus nog bij dat ook het aantal auto's niet objectief is onderzocht. Zeker op piekmomenten verwachten wij dus verkeersopstoppen etc. die voor onevenredige verkeershinder zullen zorgen.

Het is in deze ook van belang dat de Rietkamp thans een doodlopende weg betreft die gebruikt wordt door ons en een viertal andere agrariërs. Dit gebruik bestaat uit het af- en aanrijden met zwaar materieel die wij voor de teelt van onze gronden gebruiken en het stallen van de voertuigen op de Rietkamp en andere materialen c.q. producten. Dit gebruik wordt met uw bestemmingsplan dusdanig belemmert dat het feitelijk onmogelijk wordt.

Gelet op de onduidelijkheid over het aantal auto's, de onduidelijkheid over de breedte van de weg en de inrichting van de rotonde maakt dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is vastgesteld.

Bovendien gaat u in deze in het geheel niet in op de problematiek met betrekking tot de Rietkamp. U stelt enkel dat er 12.308 auto's over de Pater Jac. Schreursweg zullen rijden. Hoe dit zich verhoudt tot de reeds bestaande verkeersafwikkeling van deze weg laat u achterwege. Ook is onduidelijk of de door u beoogde rotonde deze verkeersafwikkeling aan zou kunnen. Omdat u blijkbaar in het geheel niet naar de Rietkamp heeft gekeken, voor de verkeersgeneratie, is het bestemmingsplan onhoudbaar.

3. M.e.r beoordeling

Het aanleggen van een parkeerterrein betreft een stedelijk ontwikkelingsproject (D 11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.). Omdat er in dit geval onder de drempelwaarden wordt gebleven geldt er een vormvrije m.e.r beoordelingsplicht. Dit betekent dat voordat een ontwerpbestemmingsplan in procedure gaat het college van burgemeester en wethouders aan de hand van een aanmeldnotitie moet beoordelen en besluiten of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld e.e.a. conform paragraaf 7.6 Wet milieubeheer. In het bestemmingsplan is een zeer beknopte beoordeling opgenomen. Nog daargelaten dat u niet ingaat op de verkeersgeneratie die het parkeerterrein zal veroorzaken door middel van andere aanvoerroutes en hoe groot de omvang daarvan is, wordt er ook geen aandacht besteed aan de infrastructurele ingrepen zoals de rotonde en het verbreden van de Rietkamp. Het herbestemmen van Natuur naar 'Recreatie-Dagrecreatie' laat u ook in het geheel achterwege. In onze optiek heeft u daarmee niet alle milieubelastende activiteiten in uw aanmeldnotitie meegenomen en ook hierom kunt u daar niet vanuit gaan.

4. Ladder voor duurzame verstedelijking

In het bestemmingsplan wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan niet voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waardoor er niet getoetst hoeft te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Wij kunnen dit niet volgen. Naast het parkeerterrein wordt ook de bestemming 'Recreatie-Dagrecreatie' gerealiseerd om de feitelijke situatie planologisch vast te leggen. Dit maakt het tevens mogelijk om bestaande bouwwerken opnieuw op te richten. Uit vaste rechtspraak volgt dat er bij een ontwikkeling met meer dan 500 m² aan ruimtebeslag sprake kan zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daar is in onze optiek sprake van. De bestaande bebouwing overstijgt immers de 500 m².

Los van het voorgaande is er ook sprake van een aanzienlijke functiewijziging, van natuur naar dagrecreatie en horeca. Ook dit rechtvaardigt op zichzelf een onderzoek in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Overigens dient ook als er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling volgens vaste jurisprudentie een vergelijkbare toets plaats te vinden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Er moet dus onderzocht worden of er behoefte is aan zowel het parkeerterrein en de dagrecreatie en of dit niet binnen reeds bestaande planologische mogelijkheden kan worden gerealiseerd. Een dergelijk onderzoek heeft voor zover wij na kunnen gaan niet plaatsgevonden.

5. Omgevingsverordening Limburg 2014 en Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

De bestemmingen Verkeer', 'Parkeren - Landschappelijke Waarden' en 'Recreatie - Dagrecreatie' vallen binnen de aanduidingen Bosgroene natuurzone, Goudgroene natuurzone, Groenblauwe mantel en Natuurnetwerk volgens de provinciale omgevingsverordening. Zowel uit het provinciaal omgevingsplan als uit de omgevingsverordening volgt dat er voorwaarden gelden voordat binnen de voormelde zones activiteiten kunnen plaatsvinden.

Ten aanzien van de ontwerp provinciale omgevingsvisie Limburg wordt overwogen dat het acceptabel is omdat er slechts een klein deel van het bestemmingsplan binnen de groenblauwe mantel en het Natuurnetwerk wordt gerealiseerd. Dit zou acceptabel zijn omdat er voldoende wordt gecompenseerd. Dit is echter niet de enige voorwaarde waaraan voldaan moet worden. Bovendien is het maar de vraag of er daadwerkelijk sprake is van compensatie omdat nog helemaal niet duidelijk is welke natuur er binnen het nieuwe gebied moet komen.

Ten aanzien van de Goudgroene natuurzone wordt opgemerkt dat aan de voorwaarden wordt voldaan uit de omgevingsverordening voor een kleinschalige ingreep. In de toelichting wordt gezegd dat de wezenlijke kenmerken van de waarden van de Goudgroene natuurzone niet worden aangetast en de ontwikkeling leidt tot een kwalitatieve versterking van de Goudgroene zone. Dat is echter niet waar. Een bestaande weg wordt uitgebreid, wat leidt tot een aantasting van de kenmerken en bestaande natuur wordt wegbestemd. Van een kwalitatieve versterking is geen sprake omdat niet duidelijk is hoe de natuur wordt ingericht. Bovendien is niet duidelijk hoe de ontwikkeling van eventuele natuur wordt gefinancierd. Gelet op het voorgaande wordt ook niet voldaan aan artikel 2.7.2 van de omgevingsverordening voor de Bronsgroene landschapszone, nu daaruit tevens volgt dat de kernkwaliteiten versterkt moeten worden en het groene karakter wordt gewaarborgd. Daar is in dit geval geen sprake van.

6. Structuurvisie Maasgouw

In de toelichting van het bestemmingsplan geeft u aan dat de ontwikkeling gewenst is vanwege de aanduiding (dag)recreatie. Het gebied waar het parkeerterrein moet komen is aangewezen als landbouw en duurzame landbouw. Deze dienen niet ter versterking van het recreatieterrein. Dat een bestaand parkeerprobleem wordt opgelost, doet aan het voorgaande niet af. Het plan is in strijd met de Structuurvisie Maasgouw 2030.

7. Financiële uitvoerbaarheid

In het bestemmingsplan is overwogen dat omdat het gaat om een parkeerterrein, er geen verplichting geldt tot kostenverhaal. Daarmee wordt echter miskent dat in deze aanzienlijke infrastructurele aanpassingen moeten plaatsvinden. Zo dient er de Pater Jac. Scheursweg een rotonde te worden gerealiseerd en dienen bestaande wegen te worden verbreed en aangepast. Dit wordt overigens ook onderkend in het onderzoek oplossingen parkeerproblematiek en verkeersoverlast.

Nergens blijkt uit dat hiervoor financiële middelen beschikbaar zijn voor deze aanpassingen en wie daarvan de kosten zal dragen. Bovendien is ook onduidelijk hoe eventuele planschadeclaims worden opgevangen. Gelet op het voorgaande is het plan niet financieel uitvoerbaar en kan deze ook niet in stand blijven.

CONCLUSIE

Op grond van al het voorgaande verzoek ik uw college het bestemmingsplan niet, althans niet ongewijzigd vast te stellen en de zienswijze van cliënte derhalve gegrond te verklaren.

De maatschap [REDACTED],

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]