1. In het raadsvoorstel staat *"De bewoners van de woonboten vragen aandacht voor mogelijk geluidsoverlast, behoud van netheid en het behoud van bereikbaarheid over water".* Hoewel n.a.v. de zorgen van deze inwoners de uitgangspunten van de passantenhaven in het voorlopig ontwerp van Projectbureau Vrolijks zijn aangescherpt, blijkt dit niet te kunnen rekenen op draagvlak bij de woonbootbewoners. Kan het College duiden welke concrete aanscherpingen voor de bewoners in het ontwerp zijn doorgevoerd?

Bij de voorgestelde variant in het Onderzoek projectuitvoering van Projectbureau Vrolijks is een compacte uitvoering gepresenteerd met een lengte van ca. 50 m. waarbij de boten kops aanmeren. Bij het haalbaarheidsonderzoek uit 2020 was sprake van het zijdelings aanmeren van de boten waardoor de aanlegsteiger (passantenhaven) een lengte van ca 100 m. zou omvatten. Op basis van de variant waarbij de boten kops aanmeren kan zoveel mogelijk oever (totaal 620 m.) voor de gebruiker worden behouden. Vanwege privacy en de bereikbaarheid van de woonboten moet de aanlegsteiger niet te ver in het water worden gelegd. Ook biedt de compactere variant de mogelijkheid om de aanlegsteiger op meerdere locaties aan de kade te positioneren.

2. Uit de studie van Vrolijks blijkt dat met name rekenschap is gehouden met de belangen en wensen van de sportvisserij en vanuit toeristische bril is gekeken naar dit gebied. Kan het College zich de vrees voorstellen die de woonbootbewoners hebben, als we in de studie zien dat de afstand van de passantensteiger tot de woonark slechts 25 meter (pag. 10) zal worden?
Vindt het College dit werkelijk een fatsoenlijke afstandsnorm om te kunnen spreken van privacy, leefbaarheid, woongenot voor deze inwoners?

De afstand tussen de steiger en woonboot kan nog veranderen omdat de definitieve plek van de steiger nog niet vastligt (en in overleg met de woonboteneigenaren wordt vastgesteld. Tijdens de Raadsronde op 3 februari jl. is bevestigd dat gelet op de privacy op basis van gemeenschappelijk overleg de definitieve locatie van de passantenhaven in de vorm van een aanlegsteiger zal worden gerealiseerd.

3. De bootbewoners vermelden kosten die niet zouden zijn meegenomen.
a. Zijn de in de brief geschetste kosten van toezicht (zie ook vraag 4), onderhoud, huur, schoonmaak, vernieuwing, sanitaire voorzieningen etcetera opgenomen in het aan de raad gevraagde investeringsbudget van €130.000 of vormen deze posten structurele lasten in de gemeentebegroting?
b. Om welk structureel bedrag gaat het en wie gaat dit betalen?

Zoals al met het haalbaarheidsonderzoek uit 2020 is onderbouwd, beschikken toervaarders op het Julianakanaal doorgaans over een wat groter motorjacht vanaf ca. 9 meter. Deze schepen hebben een schoonwatertank aan boord, vaak een douche, altijd een toilet en een accu als ´leefaccu´. Daarmee wordt stroom voorzien voor verlichting en elektrische apparaten aan boord. In het gevraagde investeringsbudget aan de raad zijn geen structurele lasten in de gemeentebegroting meegenomen. Op basis van digitale registratiesystemen is het mogelijk om liggelden te heffen. Op dit moment hebben we geen inzicht op structurele onderhoudskosten. Dit moet op een later moment worden uitgewerkt en kan mogelijk mede op basis van de te heffen liggelden worden bekostigd.

4. De woonbootbewoners schetsen een groot aantal factoren die nu al de nodige overlast veroorzaken, zoals drank- en drugstoerisme, nachtvissen, afvaldumping, feesten en barbecues, sanitaire stoppen, wegblokkeringen door vreemdparkeerders, overlast van harde muziek en vissers met honden en kampvuur. Allemaal overlast dichtbij de woonboten. Daar gaan dus de extra bewegingen door toedoen van de passantenhaven bij komen.
a. Vindt het College niet ook dat eerst bestaande overlast eens kordaat moet worden opgelost voordat het probleem wordt vergroot?
b. Hoe gaat het College als toezichthouder dit concreet doen?

Mede naar aanleiding van de bijeenkomst met de bewoners van de woonarken zijn naast de passantenhaven nog een aantal zaken aan de orde gekomen op het gebied van leefbaarheid. Die zaken zijn opgepakt in aparte trajecten.

Een verkeersmeting in de Berghaven heeft afgelopen zomer aangetoond dat op deze openbare weg geen excessen zijn m.b.t. het aantal verkeersbewegingen en de gemiddelde snelheid onder de 30 km/h ligt. Het recreatieve fietsroutenetwerk is niet direct gelegen in de Berghaven maar wel in de omgeving van de Berghaven. Hierdoor wordt de recreatieve fietsers niet langs de woonboten geleid. Verder heeft team wijkbeheer de afgelopen periode meer aandacht gehad voor het verzamelen van zwerfafval bij de Berghaven, heeft de wijkagent structurele surveillance gevoerd en is vanuit de Sportvisserij Limburg een 'water-boa' werkzaam in de regio. In het vervolgtraject gaan we samen met Rijkswaterstaat en Sportvisserij Limburg het gesprek aan over de problemen die door inwoners worden ervaren van de nachtvissers. We gaan er vanuit dat tegen de tijd dat de vergunning voor de steiger door Rijkswaterstaat verleend wordt, hier duidelijkheid over is.

5. Deelt u de opvatting van de woonbootbewoners dat de economische meerwaarde van dit plan voor bijvoorbeeld de dichtsbijgelegen horeca en supermarkt nihil zal zijn? Gaat dit dan puur en alleen om toeristische branding?

Zoals met het haalbaarheidsonderzoek uit 2020 wordt onderbouwd, heeft naar schatting meer dan 80% van de motorjachten fietsen aan boord. De afstanden naar bijvoorbeeld de dichtbijgelegen horeca en supermarkt zijn per fiets goed te overbruggen. Naast de economische meerwaarde en de toeristische branding, draagt de passantenhaven op basis van een mogelijkheid om te rusten bij aan de veiligheid van de vaarroute over het Julianakanaal

6. De bootbewoners stellen dat zij niet persoonlijk op de hoogte zijn gesteld van de (gewijzigde) plannen en die via de media hebben moeten vernemen. Rapport Vrolijks rept (op pag. 5) over een digitale meeting met vertegenwoordigers van de woonarkbewoners. Ruis in de communicatie hebben we helaas in andere dossiers zoals de Windturbines, de Schwienswei en rondom het Agnetenklooster mogen constateren. Wij vragen bij deze een afschrift van de brieven van het College op waarmee aangetoond wordt dat **alle** woonbootbewoners tijdig en persoonlijk zijn ingelicht en uitgenodigd over dit plan.

De bewoners van de woonarken zijn allen per brief uitgenodigd voor de bijeenkomst van 23 maart 2021 (zie bijlage). De brief is ambtelijk bezorgd. Helaas moest de bijeenkomst vanwege coronamaatregelen digitaal plaatsvinden en konden de bewoners een uitnodiging krijgen van de digitale link. Tevens heeft op 27 september 2021 gezamenlijk met Rijkswaterstaat overleg plaatsgevonden met een afvaardiging

van de bewoners van de Berghaven. Dit overleg had betrekking op het bespreken van de leefbaarheidsaspecten.

7. Ook pleiten de woonbootbewoners voor een alternatief totaalplan, waarbij de laadhaven bij het Trierveld wordt aangewezen als meer geschikte plek voor een passantenhaven, omdat daar meer ruimte is met meer voorzieningen in de nabijheid en minder overlast voor de woonboten.
a. Zijn er alternatieven zoals deze onderzocht? Zo nee, waarom niet?
b. En is het College bereid alsnog een alternatievenstudie uit te voeren, zodat de voor- en nadelen van meerdere scenario's gewogen kunnen worden voordat eenzijdig een besluit wordt genomen?

Met het haalbaarheidsonderzoek uit 2020 heeft Projectbureau Vrolijks ook als alternatieve locatie de huidige locatie van de werkhaven van het Grensmaas Consortium onderzocht. In de omgevingsvergunning is vastgelegd dat na de realisatie van het ontgrondingenproject, de (planologische) toestand wordt hersteld zoals deze voor de verlening van de betreffende omgevingsvergunning was. Concreet betekent dit het realiseren van een bij de landbouwfunctie passende groeninvulling van het Trierveld.
De haalbaarheidsstudie en de projectuitwerking van Projectbureau Vrolijks gaan reeds in op voor- en nadelen van de passantenhaven in de Berghaven van Schipperskerk.

8. Welke planologische procedure zal nodig zijn voor de aanleg van de beoogde Passantenhaven ter plekke, en in hoeverre is binnen die procedure ruimte voor nadere verfijning of tegemoetkoming in nadeelcompensatie voor de woonbootbewoners, als pleister op de wonde?

Voor de Berghaven geldt de enkelbestemming ‘water’. Additionele voorzieningen voor de beroepsvaart en recreatievaart (onder andere ten behoeve van de veiligheid) passen binnen deze bestemming. De passantenhaven past binnen het gebruik van extensieve recreatie. Echter, op basis van de beoogde oppervlakte van de aanlegsteiger is het advies van de afdeling vergunningen om een uitgebreide voorbereidingsprocedure te doorlopen. Voor deze procedure moet een ruimtelijke onderbouwing worden opgesteld.