

Aan de gemeenteraad van Dalfsen
Postbus 35
7720 AA Dalfsen

Nieuwleusen, 22 januari 2012

Betreft: bestemmingsplan “De Grift III Nieuwleusen”

Geacht gemeenteraad,

Vanaf 14 december 2011 tot en met 24 januari 2012 is het ontwerp bestemmingsplan “De Grift III Nieuwleusen” ter inzage gelegd en stelt de gemeente een ieder in de gelegenheid zienswijzen over het ontwerp kenbaar te maken. Ik maak van deze gelegenheid graag gebruik.

Mijn zienswijze vallen in drie aspecten uiteen, de juridische basis, de aanleiding en de verkeerseffecten.

De juridische basis.

Op 24 augustus 2011 heeft de Raad van State het raadsbesluit van 23 november 2009 vernietigd. Dit houdt in dat het toenmalig ontwerp bestemmingsplan in zijn volle omvang is verdwenen. Het college heeft een aantal malen de indruk gewekt dat met een aanpassing van het plan en de onder het plan liggende onderzoeken, kan worden volstaan. Er is in eerste instantie in de publicatie zelfs aangegeven dat alleen zienswijze konden worden ingediend betrekking hebbende op de wijzigingen van het plan. Dit is onjuist. Er is een volledig nieuwe plansituatie ontstaan.

De aanleiding.

Vanaf 2009 wordt steeds meer duidelijk dat de aanleiding voor gemeente om het gebied De Grift III te ontwikkelen en dan met name op deze wijze, ten doel heeft om de uitbreiding van het transportbedrijf Westerman te faciliteren. Immers het bedrijf maakt groei door en is plaatselijk geworteld, zo vindt het college. Westerman is een landelijk, zelfs internationaal, opererend transportbedrijf. Ik stel vraagtekens bij de plaatselijke worteling van dit bedrijf. Het is al sinds een aantal jaren niet meer in het bezit van een plaatselijke ondernemer, ook de werknemers komen in overwegende mate van buiten de gemeente. Westerman Logistics BV is volledig eigendom van Special Transport Holding BV, dat weer volledig eigendom

Gerrit van Hofwegen

Jagtlusterallee 5 7711 GE Nieuwleusen

Tel 0529 480 093 Fax 0529 485 492 E-mail gerritvanhofwegen@planet.nl



is de Stichting Administratiekantoor Special Transports Holding. Financieel en juridisch is de naam Westerman inmiddels dus bijzaak, zo ook de plaatselijke worteling. Gelet op de markt van het internationaal transport is het zo maar mogelijk dat één van de twee BV's in handen komt van een grote, zelfs buitenlandse, speler. Het college stelt de belangen van zo'n onderneming, in eigendom van niet plaatsgenoten, boven belangen van de eigen inwoners, wat ten kosten mag gaan van het woon- en eigendomsgenot van die inwoners. In een gesprek met de burgemeester en de verantwoordelijk wethouder op 16 november 2011 is dit, uiteraard in andere bewoording, expliciet duidelijk gemaakt. Naar mijn mening behoort deze onderneming thuis op bijvoorbeeld een industrieterrein als Hessenpoort te Zwolle. Inderdaad daar is de grond duurder. Ons, als belanghebbenden, is in het eerder aangehaald gesprek met de vertegenwoordigers van het college duidelijk geworden dat door omwonenden aangegeven alternatieven vanwege prijstechnische overwegingen voor Westerman c.s. niet aanvaardbaar zijn en ook vanuit andere belangen tussen Westerman c.s. en de gemeente niet in overweging genomen zijn. Voor mij is helder dat het college van burgemeester en wethouders zich in een afhankelijkheidspositie ten opzichte van Westerman c.s. heeft laten brengen.

In dit kader wijs ik u er op dat overheidssteun in directe of indirecte zin in het kader van Europese regelgeving verboden is. Het heeft er in deze alle schijn van, dat hiervan sprake is. Omdat de gemeente een bedrijf bewust zowel met het plan, als binnen het plan, financieel in een voordeligere positie brengt ten opzichte van concurrenten van het bewuste bedrijf.

Verkeerseffecten

In het ontwerp gaat het college ervan uit dat de verkeersafwikkeling van De Grift zal plaats vinden via de Jagtclusterallee naar de N377. Waarop deze veronderstelling is gebaseerd is volledig onduidelijk. Enige feitelijke onderbouwing van deze aanname ontbreekt. Ook het onderzoeksbureau Goudappel Coffeng biedt geen onderbouwing van deze aanname, sterker nog, ook zij gaan van deze aanname uit. Ik geef u aan dat deze aanname onjuist is. In de eerste plaats is er een relatie tussen de activiteiten op de industrieterreinen in Nieuwleusen en Dalfsen en is er dus verkeer tussen deze twee terreinen. In de tweede plaats is de route De Grift naar de N340 een normaal bewegwijzerde route over de Jagtclusterallee, Westeinde, Dedemsweg. In de derde plaats is er verkeer tussen de Grift en Hessenpoort. Hoe je het ook wendt of keert de route via de Jagtclusterallee, Westeinde, Nieuwleusenerdijk is 2 tot 3,5 kilometer korter dan via de N377/A28. Dit is een verschil van ruim 20%. Daarnaast is het bij de bewoners aan de Meeleweg (west) bekend dat zelfs deze route door vrachtwagens wordt gebruikt om van en naar Hessenpoort te komen. Ik ben dus van mening dat u de verkeersgevolgen elders op basis van de huidige gegevens niet kunt beoordelen, hetgeen wel nodig is om een goed onderbouwd besluit te nemen.

Een tweede reden om een besluit over het plan op te schorten is het rapport van Goudappel Coffeng zelf. Het rapport ziet voor het verkeer uitsluitend op de vaststelling dat de aansluiting van het bedrijventerrein op N377 en de **interne wegenstructuur van het bedrijventerrein** voldoende capaciteit hebben om een toenemend verkeersaanbod goed en veilig af te wikkelen. Alleen al dit doel is een beperking, die een volledige afweging van alle verkeerseffecten van het plan in de weg staan. In het eerder aangehaalde gesprek met leden van het college van burgemeester en wethouders is door hen bevestigd, dat Goudappel Coffeng gestandaardiseerde gegevens voor haar rapportage heeft gebruikt. Daarin is geen rekening gehouden met de specifieke situatie op het bedrijventerrein De Grift en met het specifieke gegeven van een bestaand en uit te breiden transportonderneming, of de werkwijze van die onderneming. Daarnaast is voor het rapport geen nieuw onderzoek verricht naar de bestaande verkeersintensiteit. De situatie uit 2006 is door de onderzoekers als basis genomen voor de herziening van hun rapport uit mei 2009. Met andere woorden het rapport van Goudappel Coffeng alleen biedt onvoldoende onderbouwing voor de verkeereffecten van het plan.

Een derde element voor het onderdeel verkeer is de situatie rond de kruising Jagtlusterallee/Rollecate. Deze kruising is onoverzichtelijk en door de daarin aanwezige S-bocht ook gevaarlijk. Met name in de bocht kunnen twee vrachtwagens niet normaal passeren. Bij een toename van vrachtverkeer zal de gevaar setting alleen maar toenemen. Hoewel Goudappel Coffeng ervan uitgaat dat deze situatie veilig is, zet ik al in de huidige situatie daar vraagtekens bij. Dat Goudappel Coffeng dit concludeert, lijkt logisch, omdat zij de feitelijke verkeerssituatie slecht modelmatig en niet vanuit de feitelijke situatie beoordelen. Dan laat ik nog buitenbeschouwing de situatie dat tussen deze kruising en de kruising met De Grift het bedrijf ARCABO aan beide zijde van de Jagtlusterallee is gevestigd.

Resumerend geef ik u in overweging het college op te dragen een betere onderbouwing, op basis van uitgebreider onderzoek, te leveren voor het bestemmingsplan De Grift III.

U zult begrijpen dat ik uw reactie met veel belangstelling tegemoet zie.

Hoogachtend,