stalling van in ieder geval aanhangers zou dus inpandig moeten plaatsvinden. Dit is niet, dan wel onvoldoende, geborgd. Dit wordt in de zienswijzennota ten onrechte niet erkend.

8. P.8. Onder 1.5. Er wordt verder niet ingegaan op het argument dat de vrachtwagens over een 3,5 m brede weg moeten rijden over 750 m. Voor wandelaars, vrachtwagens en andere weggebruikers levert het meerdere keren per dag passeren van elkaar gevaarlijke situaties op. De berekende verkeersbewegingen zijn onjuist, omdat (zoals hierna wordt besproken) het aantal in bedrijf zijnde vrachtwagens (en aanwezige aanhangers) niet tot 16 is gelimiteerd en feitelijk al afwijken van dit aantal.

9. P. 9. Onder 1.7. wordt misschien wel een van de belangrijkste punten besproken. De redenatie van de gemeente leidt er namelijk toe dat het geenszins is uitgesloten dat er veel meer dan 16 vrachtwagens tegelijk in bedrijf zijn. Ook wordt niet uitgesloten dat gaat worden gewerkt met bijvoorbeeld busjes o.i.d., ten behoeve van de transportactiviteiten. De bedrijfsactiviteiten worden dus geenszins ingeperkt, zolang er maar uitsluitend 16 vrachtwagens tegelijk staan gestald. Het in bedrijf zijn van bijvoorbeeld 30 vrachtwagens en diverse bestelbusjes is dus heel goed mogelijk. Dit sluit ook aan bij het beeld, dat er reeds meer dan 16 vrachtwagens in bedrijf zijn of mogelijk op korte termijn gaan komen. Het voorgaande leidt ertoe dat het onderzoek naar de verkeersbewegingen ook onvolledig is, aangezien het zeer realistisch is dat het aantal in bedrijf zijnde vrachtwagens niet beperkt wordt tot 16. Het is ook zeer goed mogelijk dat de vrachtwagens naar locatie rijden om van aanhanger te wisselen. Ook dit is van invloed op het aantal verkeersbewegingen en bedenk op een smal verhard landweggetje met vaak best veel fietsers of wandelaars, Verder bevestigt dit nogmaals dat er geen sprake is, dan wel zal zijn van een kleinschalig transportbedrijf. En dat CvL, een cat. 3.2 bedrijf, dus thuishoort op een industrieterrein.

10. P. 9 Onder 1.9. Volgens de gemeente wordt er geen precedent geschapen, door de specifieke locatie eisen. Uit het plan volgt enkel dat de vestiging van een transportbedrijf als deze bij bijna iedere (enigszins afgelegen) boerderij mogelijk is. Het argument dat werknemers met de fiets komen of zich laten afzetten is niet steekhoudend (want niet afdwingbaar).

11. Het valt tot slot op dat in de zienswijzennota meerdere keren wordt aangegeven dat bepaalde passages in de toelichting zijn aangepast of verwijderd. De bij de raadstukken gepubliceerde versie bedraagt echter nog steeds de ook bij mij bekende versie van 3 augustus 2020. Daarin zijn voor zo ver ons bekend geen wijzigingen aangebracht.

<u>Geachte commissieleden ik verzoek u om</u>

1) Met name de hierboven genoemde onvoldoende motivering voor afwijking Structuurvisie, Omgevingsvisie en IOV) en 9 (onvoldoende begrenzing bedrijfsactiviteiten) en bouwblok mee te willen nemen bij uw besluitvorming.
Om waar nodig duidelijkheid te vragen en de uitleg kritisch te bekijken.

2)De wijziging bestemmingsplan af te keuren om zo te voorkomen dat een illegaal categorie 3.2 bedrijf, wat lange tijd op mysterieuze wijze en ten onrechte aan handhaving is ontsnapt, gelegaliseerd wordt.

Dank voor uw aandacht