

PROCEDURE & PLANNING

Deze procedure loopt al geruime tijd. Persoonlijk heb ik met enige regelmaat de stand van zaken nagevraagd. En dan opeens worden we geconfronteerd met een hoorzitting in de vakantieperiode terwijl deze eerder in mei gepland zou zijn. Er is werkelijk voldoende tijd geweest dit op een ander moment te plannen en ons tijdig uit te nodigen. Dit voedt het gevoel dat de procedure voor de vorm wordt gevolgd en dat de inbreng van de burger er in feite niet toe doet. En in het verlengde daarvan bevestigt dit dat de overheid haar eigen procedures stelt boven de belangen van burgers. En daarmee draagt dit niet bij aan het beeld van een betrouwbare overheid.

BELANG VAN DE BURGER?

Wat stoort in het concept raadsbesluit is het volgende citaat van pagina 6: “De gemeente kijkt op een andere manier naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. De gemeente kijkt vanuit het bedrijf.” Dit maakt duidelijk dat de gemeente niet genegen is om te kijken vanuit de indieners van de zienswijze en dit gewoon terzijde schuift. Dit is werkelijk onbestaanbaar. De overheid moet kijken vanuit de belangen van alle partijen.

De vraag is of het daarom als burger wel zin heeft om in deze procedure van je te laten horen. Daarom op het gevaar af als een soort Don Quichot tegen windmolens te vechten toch een paar inhoudelijke opmerkingen:

VERKEERSVEILIGHEID

Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt uitgegaan van *theoretische* modellen. De *praktijk* is dat de Onderweg gebruikt wordt door wandelaars, mensen met kinderwagens, huisdieren en of (kleine-) kinderen, maar ook door fietsers en hardlopers en automobilisten. Er zijn weldegelijk gevaarlijke situaties omdat bijvoorbeeld kinderen minder oplettend zijn en soms stilstaan of spelen. Maar ook omdat fietsers naast elkaar fietsen en regelmatig ook met oordopjes in. En ook dat het verkeer komende vanaf de Maatveldseweg in 90% van de gevallen – en inclusief de chauffeurs van Reijm - het stopbord negeert en geen voorrang verleent als ze de Onderweg oprijden. Dit heeft regelmatig geleid tot noodstoppen en bijna aanrijdingen. Dit komt mede doordat het stukje Onderweg gezien wordt als verlengstuk van die Maatveldseweg, wat het niet is. Dit betekent dat, geredeneerd vanuit de praktijk, iedere toename van (vracht-) verkeer ongewenst is.

OVERLAST

Inzake de overlast wordt voorbijgegaan aan een belangrijk aspect, namelijk dat een groot deel van de overlast beperkt zal moeten worden door discipline van Reijm ten aanzien van tijden en plaatsen waarop werkzaamheden op hun terrein alsook ook de vervoersbewegingen buiten hun terrein moeten plaatsvinden. Er wordt ons geen enkele garantie gegeven dat dit zal worden nageleefd en dat daarop zal worden toegezien. Wel is in de tussentijd duidelijk dat Reijm, tegen de afspraken in het naastliggende terrein toch al in gebruik heeft genomen (zie e-mail mevr. 10 mei 2022 om 17:44). Onze bezorgdheid is gelet hierop geen theoretische bezorgdheid en ook niet met theoretische modellen weg te redeneren. Deze is gebaseerd op de ervaring die we hebben met Reijm, de omgeving, maar ook dat we uit eigen ervaring weten hoe dingen gaan in het normale economische verkeer. Maar de wijze waarop dit in het concept raadsbesluit theoretisch wordt weggedeneerd ervaar ik als weggijken van de werkelijkheid.

BRANDVEILIGHEID

En dan wil ik reageren op het feit dat ondanks dat de activiteiten brandgevaarlijk zijn dit hier buiten beschouwing wordt gelaten. De overheid heeft op dit punt ook een zorgplicht. En gelet op het feit dat brand geen theoretisch risico is, er is immers al een keer brand geweest, is het stuitend dat dit gewoon terzijde wordt geschoven als niet ter zake doende.

VERZOEK

Gelet op bovenstaande wil ik u met klem het volgende te overwegen:

- Het belang van zowel burgers als bedrijven te dienen en overheid te zijn voor alle betrokkenen;
- Naast theoretische modellen ook de praktijk betrekken in de afwegingen;
- Geen zaken terzijde te schuiven die de veiligheid in geding brengen;
- Het proces zo in te richten dat alle partijen ordentelijk gehoord kunnen worden.

SLOTOPMERKING

Tot op heden hebben we de (sociale) media hier buiten gehouden. Vermoedelijk is dat voor alle partijen beter. In ons aller belang hoop ik dat u ons niet in de positie brengt dat we langs die weg alsnog gehoord kunnen worden.

Omdat ik, zoals ik u al eerder heb aangegeven, in verband met vakantie niet bij de hoorzitting aanwezig kan zijn, hierbij mijn reactie per e-mail. Deze reactie is met diverse bewoners besproken en elementen van deze reactie zult u wellicht vaker vernemen.

Laat ik beginnen met een enkele algemene opmerking:

Procesgang

Deze procedure is al een behoorlijke tijd gaande. Ikzelf en anderen hebben met regelmaat de stand van zaken nagevraagd. Nu worden we opeens geconfronteerd met een hoorzitting in de vakantieperiode terwijl deze eerder in mei 2022 gepland zou zijn. Er is werkelijk voldoende tijd geweest dit op een ander moment te plannen en ons tijdig uit te nodigen. Dit voedt het gevoel dat de procedure voor de vorm wordt gevolgd en dat de inbreng van de burger er in feite niet toe doet. Ok de antwoorden in het voorstel raadsbesluit voeden deze gedachte. Dit proces draagt zeker niet bij aan het beeld van een betrouwbare overheid.

Omwonenden belang

Wat stoort in het voorstel raadsbesluit is het volgende citaat van pagina 6: "De gemeente kijkt op een andere manier naar de beeldkwaliteit en het aanzicht ten aanzien van omwonenden, voorbijgangers, wandelaars en fietsers. De gemeente kijkt vanuit het bedrijf." Dit maakt duidelijk dat de gemeente niet genegen is om te kijken vanuit de indieners van de zienswijze en dit gewoon terzijde schuift. Dit is werkelijk niet passend in een democratie. De overheid dient te kijken vanuit de belangen van alle partijen.

De vraag is of het daarom als burger wel zin heeft om in deze procedure van je te laten horen. Ik zal dit aan de hand van een aantal elementen toch doen.

Overlast

Inzake de overlast wordt voorbijgegaan aan een belangrijk aspect, namelijk dat een groot deel van de overlast beperkt zal moeten worden door de discipline van Reijm ten aanzien van tijden en plaatsen waarop werkzaamheden op hun terrein alsook ook de vervoersbewegingen buiten hun terrein moeten plaatsvinden. Er wordt ons géén enkele garantie gegeven dat dit zal worden nageleefd en dat daarop zal worden toegezien. Wel is in de tussentijd duidelijk dat Reijm, tegen de afspraken in, het naastliggende terrein toch al in gebruik heeft genomen (zie e-mail mevr. 10 mei 2022 om 17:44). Onze bezorgdheid is gelet hierop geen theoretische bezorgdheid en ook niet met theoretische modellen weg te redeneren. Deze is gebaseerd op de ervaring die we hebben met Reijm, de omgeving, maar ook dat we uit eigen ervaring weten hoe dingen gaan in het normale economische verkeer. Maar de wijze waarop dit in het voorstel raadsbesluit theoretisch wordt weg-geredeneerd ervaar ik als weggijken van de werkelijkheid.

Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt uitgegaan van *theoretische* modellen. De *praktijk* is dat de Onderweg gebruikt wordt door wandelaars, mensen met kinderwagens, huisdieren en of (kleine-) kinderen, maar ook door fietsers en hardlopers en automobilisten. Er zijn weldegelijk veel gevaarlijke situaties omdat bijvoorbeeld kinderen minder oplettend zijn en soms stilstaan of spelen. Maar ook omdat fietsers naast elkaar fietsen en regelmatig ook met oordopjes in. En ook dat het verkeer komende vanaf de Maatveldseweg in 90% van de gevallen – en inclusief de chauffeurs van Reijm - het stopbord negeert en geen voorrang verleent als ze de Onderweg oprijden. Dit heeft regelmatig geleid tot noodstoppen en bijna aanrijdingen. Dit komt mede doordat het stukje Onderweg gezien wordt als verlengstuk van

die Maatveldseweg, dat het niet is. Dit betekent dat, geredeneerd vanuit de praktijk, iedere toename van (vracht-) verkeer ongewenst is.

Tevens komt hierbij, dat ik recent berijder ben van een elektrische auto. Dan ben je continue aan het voorkomen van bijna ongelukken, omdat jongeren je niet horen.

Brandveiligheid

En dan wil ik reageren op het feit dat ondanks dat de activiteiten brandgevaarlijk zijn dit hier buiten beschouwing wordt gelaten. De overheid heeft op dit punt ook een zorgplicht. En gelet op het feit dat brand geen theoretisch risico is, er is immers al een keer brand geweest, is het stuitend dat dit gewoon terzijde wordt geschoven als niet ter zake doende.

Verzoek tot overweging

Gelet op bovenstaande wil ik u met klem het volgende te overwegen:

- Het belang van zowel burgers als bedrijven te dienen en overheid te zijn voor alle betrokkenen;
- Naast theoretische modellen ook de praktijk betrekken in de afwegingen;
- Geen zaken terzijde te schuiven die de veiligheid in geding brengen;
- Het proces zo in te richten dat alle partijen ordentelijk gehoord kunnen worden.

Slotopmerking

Tot op heden hebben wij ons aan alle aan ons gestelde termijnen en verzoeken gehouden. Voorstellen om als bewoners van de Onderweg met dhr. Reijm in gesprek te gaan als 'goede buur' werden door zijn zaakgelastigde in eerste instantie onprofessioneel van de hand gedaan, als ware er géén uitbreiding van het bestemmingsplan???

Ik vind dat de hoorzitting wel uitgesteld had moeten worden. De argumenten in het voorstel raadsbesluit om alle door ons genoemde aspecten ongegrond te verklaren, vind ik onrealistisch en niet passend bij een 'breed gedragen besluit'.

Het type bedrijf dat de firma Reijm is, is niet passend bij de beeldkwaliteit van de Onderweg en zou in mijn optiek dan ook verplaatst moeten worden.

Wij wensen gehoord te worden en zullen iedere manier om dit te realiseren nader onderzoeken en wellicht invulling geven.

Ik wens u een wijs besluit en heroverweging toe.

Deze reactie is een aanvulling van hetgeen eerder al door overige reclamanten is aangevoerd.

Naar onze mening dient het voorgenomen besluit op alle drie de onderdelen (1: zienswijzen ongegrond verklaren, 2: bestemmingsplan vaststellen conform voorstel van B&W en 3: geen exploitatieplan vast te stellen) te stranden.

Uit de stukken blijkt dat de gemeente, althans in ieder geval het College van B&W, meent dat de door het bedrijf Reijm gewenste capaciteitsuitbreiding een particulier initiatief is en dat het enkel de taak van de gemeente is om die uitbreiding te faciliteren. Ik verwijs naar pagina 15 van het voorstel voor het raadsbesluit dat W.H.M. van der Zwan uit naam van het college heeft opgesteld. Dit is onjuist; de gewenste uitbreiding van Reijm is geen particulier maar een bedrijfsinitiatief en daarnaast is het woord "faciliteren" een miskenning van de taak die de gemeente in deze heeft. Het is aan de gemeente om het verzoek van Reijm kritisch te bezien, en om daarbij alle betrokken regelgeving (waaronder het huidige bestemmingsplan) en de betrokken belangen (niet enkel de wens van een bedrijf tot uitbreiding, maar ook de gerechtvaardigde belangen van gemeente-inwoners op het gebied van milieu, leefomgeving, verkeer, veiligheid, rust en dergelijke) in ogenschouw te nemen. Vervolgens is geen andere conclusie mogelijk dan dat het voorgenomen besluit geen doorgang zal kunnen vinden. Ik zal dit toelichten.

Zienswijzen

Het College van B&W stelt ten onrechte dat de gemeenteraad de 19 ingediende zienswijzen zonder uitzondering ongegrond dient te verklaren.

In de eerste plaats betreft dit de zienswijze van reclamant 1, die bezwaren heeft tegen het schrappen van de bestemmingen woonhuis en caravanbedrijf uit het bestemmingsplan. In de reactie op deze zienswijze geeft het College van B&W aan dat "Er is ons nog geen definitieve aanvraag van appellant bekend." Voorts geeft het college aan dat de woonbestemming en de bestemming van caravanbedrijf worden geschrapt omdat "dergelijke functies niet wenselijk zijn op een bedrijventerrein."

De reclamant heeft echter concrete plannen voor de realisatie van 4 woningen, een caravanbedrijf en een bedrijfswoning, waarvoor ook al een bespreekplan is ingediend. Bovendien is bij de beoordeling daarvan, zoals ook door het College van B&W wordt onderkend, positief gereageerd. Ook het overleg met Stadsontwikkeling heeft bijgedragen aan die positieve reactie.

In de reactie op de zienswijze geeft het College van B&W nu aan dat bij die positieve reactie ook is gewezen op mogelijke beperkingen op het gebied van economisch beleid en milieu.

Dit neemt echter niet weg, dat de plannen van reclamant 1 vallen binnen het huidige bestemmingsplan, en dat het niet goed te verdedigen is dat het bestemmingsplan wordt gewijzigd om de plannen van Reijm -die niet passen binnen het huidige bestemmingsplan- mogelijk te maken. Indien het argument van "economisch beleid" hier de doorslag geeft dan dient in ieder geval te worden onderbouwd waarom de voorgenomen wijziging economisch gezien de plannen die reclamant 1 binnen het huidige bestemmingsplan heeft zouden mogen dwarsbomen. Het argument van "milieu" kan ik niet plaatsen zonder dat er een objectieve rapportage ligt waaruit blijkt dat de impact op het milieu van de plannen van reclamant 1 onaanvaardbaar is en dat de impact van de plannen van Reijm daarentegen kleiner is. Die rapportage is er niet en zal er ook niet kunnen komen aangezien de impact op het milieu van de plannen van Reijm onmiskenbaar groter is dan de plannen van reclamant 1 die bovendien vallen binnen het huidige bestemmingsplan.

Dat de functies van bedrijfswoning en caravanbedrijf niet zouden passen op een bedrijventerrein is aantoonbaar onjuist, en dan ook geen reden om de zienswijze van reclamant 1 ongegrond te verklaren. Deze functies passen immers aantoonbaar wél binnen een bedrijventerrein. Het valt niet te ontkennen dat een caravanbedrijf een bedrijf is, en dus op een bedrijventerrein thuishoort. Een vergelijkbare redenering gaat op voor de bedrijfswoning: deze is uiteraard gekoppeld aan het bedrijf, en hoort daarom wel degelijk thuis op een bedrijventerrein. De redenering, in het voorstel van het College van B&W, dat binnen het gemeentebeleid veel gewicht toekomt aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen maakt dit niet anders. Ook zonder de bestemmingsplanwijziging is er immers een bedrijventerrein, waar (wat mij betreft: meer dan) voldoende bedrijvigheid is. Bovendien is een ander speerpunt binnen het

gemeentebeleid gericht op het faciliteren van de woonfunctie, en dit zou juist pleiten tegen de bestemmingsplanwijziging, aangezien daarin nu juist een streep wordt gezet door de woonfunctie bij de bedrijven en aangezien de voorgenomen wijziging een beperking van het woongenot van de omwonenden van het bedrijventerrein meebrengt.

Het kan dan ook niet zo zijn dat de gemeente de zienswijze van reclamant 1 ongegrond verklaart. Er is geen goede reden om de huidige bestemmingen van bedrijfswoning en caravanbedrijf te schrappen, temeer omdat die plannen er al wel degelijk zijn en er verwachtingen daaromtrent zijn geschept. Het zou van willekeur en onbetrouwbaarheid getuigen indien deze gewekte gerechtvaardigde verwachtingen, die passen binnen het huidige bestemmingsplan, worden tenietgedaan ten gunste van een wijziging van het bestemmingsplan waarvoor onvoldoende reden is.

Ook de overige zienswijzen worden in het advies van het College van B&W ten onrechte als ongegrond aangemerkt. Ik verzoek via deze weg de gemeenteraad dringend om zorgvuldig kennis te nemen van de argumenten en de onderbouwing van de reclamanten en van de in mijn ogen gebrekkige weerlegging ervan door het college.

Er is geen sprake van een geïsoleerd industrie- of bedrijvengebied, waarop het bestemmingsplan ziet. Het bedrijventerrein grenst aan een woonwijk waar veel woon/werk en recreatief verkeer is. De capaciteitsvergroting, die de voorgenomen bestemmingsplanwijziging mogelijk zou moeten maken, zal onmiskenbaar invloed hebben op de veiligheid en het woongenot van de bewoners van deze wijk en de recreatieve passanten. Er zal immers meer bedrijvigheid bij Reijm komen, alleen al doordat er meer aanvoer en afvoer van materiaal zal zijn. Daardoor zal er meer verkeer komen, veelal zwaar vrachtverkeer, dat meer hinder zal geven en meer risico's voor de overige weggebruikers. Voorts zal er vaker hout worden geshredderd, hetgeen een toename van geluidsoverlast zal veroorzaken.

Het argument van het College van B&W dat uit de opgestelde rapportages blijkt dat er geen significante toename van stank, geluid en overige overlast zal zijn is niet overtuigend. Meer capaciteit leidt immers hoe dan ook tot meer bedrijvigheid, meer verkeer, meer risico, meer stank, meer geluid. De vraag is ook wat de waarde is van de rapportages, aangezien deze dateren uit 2020, midden in de coronapandemie waarin de bedrijvigheid hoe dan ook geen reëel beeld van de werkelijkheid en van toekomstverwachtingen zal hebben gegeven. Ik verzoek via deze weg de gemeenteraad dan ook uitdrukkelijk om de rapportages, die worden gebruikt als rechtvaardiging voor "het faciliteren van de particuliere wens tot uitbreiding" van Reijm, kritisch te bezien en de daarop gebaseerde conclusies te heroverwegen.

Bestemmingsplan

Zijdens het College van B&W wordt gesteld dat die uitbreiding binnenplans had kunnen geschieden aangezien de impact van de toegenomen bedrijfsactiviteiten niet groter zal worden dan de toegestane bedrijfscategorie 2 of 3. Dit is echter onjuist, of althans slechts een gedeelte van de relevante feiten.

In de eerste plaats is het slechts mogelijk om de uitbreiding binnenplans te realiseren indien er geen toegenomen impact is op de omgeving en de activiteiten nog binnen categorie 2 of 3 blijven, en aan die voorwaarde is niet voldaan. Er is immers binnen de huidige bestemming ook een mogelijkheid voor bedrijfspanden, en er zijn ook al plannen (namelijk van reclamant 1) om die te gaan realiseren. Gezien die functie van bedrijfswoningen zal de impact van de voorgenomen uitbreiding van Reijm te groot zijn om binnen het huidige bestemmingsplan te passen. Temeer gezien de mogelijke realisatie van bedrijfswoningen in de directe nabijheid van Reijm kan de door Reijms gewenste capaciteitsvergroting niet worden gerealiseerd onder het huidige bestemmingsplan.

Dit zou een reden moeten zijn voor de gemeente, gezien ook de bij reclamant 1 gewekte gerechtvaardigde verwachtingen omtrent zijn plannen voor woningbouw, om Reijm niet tegemoet te komen en om het huidige bestemmingsplan niet open te breken.

De gemeente echter heeft, als het voorgenomen besluit realiteit wordt, echter gekozen voor de omgekeerde weg, en schrapt de mogelijkheid voor bedrijfswoningen uit het huidige bestemmingsplan,

zodat Reijm haar capaciteit kan vergroten. Dat is niet waarvoor de mogelijkheid tot wijziging van het bestemmingsplan bedoeld is (détournement de pouvoir) en het schept ook rechtsongelijkheid, aangezien de huidige mogelijkheden, waarvan reclamant 1 in de veronderstelling verkeert dat hij deze kan gaan benutten gezien het lopende overleg, worden geschrapt ten gunste van een verzoek van Reijm dat momenteel binnen het bestemmingsplan niet mogelijk is.

De gemeente is daarbij voorts voornemens om formeel Reijm tegemoet te komen en het mogelijk te maken dat Reijm van afvalverzameldepot transformeert in een vuiloverslagstation. Daarbij is de gemeente voornemens om vast te leggen dat de aard en omvang van de milieuhinder niet groter worden dan dat van een bedrijf uit categorie 2 of 3. Dat dit niet zal gaan gebeuren zou blijken uit de rapportages die in 2020 (in de coronapandemie, waarin al geen reëel beeld van de situatie, laat staan van de toekomst te vormen was) zijn opgesteld. Naar mijn mening vormen die rapportages geen overtuigend bewijs dat Reijm na aanpassing van het bestemmingsbesluit geen milieu-impact zal hebben dat groter is dan een categorie-3-bedrijf. Zoals eerder aangegeven: de capaciteit neemt immers toe, de aanlever- en afvoerstromen nemen toe, het verkeer neemt toe, de werkzaamheden nemen toe, de geluidsoverlast neemt toe.

In het conceptbesluit kiest de gemeente ervoor om het bestemmingsplan te wijzigen waardoor Reijm kan veranderen van afvalverzameldepot in een vuiloverslagstation, met in het bestemmingsplan een maatwerkbestemming, inhoudende dat de milieu-impact van Reijm binnen de normen van een categorie 2-3 bedrijf dient te blijven. Doordat de milieu-impact binnen die normen zal blijven (ervan uitgaande dat Reijm zich strikt zal houden aan die normen), is het volgens de redenering van de gemeente geen wijziging waarvoor bijvoorbeeld een milieueffectrapportage vereist is.

Deze redenering gaat echter niet op omdat capaciteitsuitbreiding per definitie gepaard gaat met een grotere impact op het milieu en omdat het in de praktijk ondoenlijk zal zijn om te controleren en te handhaven dat Reijm inderdaad niet de normen, die gelden voor een categorie 2-3 bedrijf, strikt in acht zal nemen.

Er is echter een relatief eenvoudige manier om te voorkomen dat Reijm, in de hectiek van haar bedrijfsvoering en toenemende productie, die normen overschrijdt, en dat is het huidige bestemmingsplan ongewijzigd laten.

Het -in de woorden van het college van B&W- faciliteren van de wens van Reijm tot capaciteitsvergroting met de aangegeven maatwerkbestemming is een manier om de weg vrij te maken voor een vuiloverslagstation (dat Reijm dan ook formeel wordt) en een impact van een categorie-4-bedrijf, maar dan vooralsnog zonder de waarborgen en toetsen die horen bij een categorie-4-bedrijf, door op papier vast te leggen dat de milieu-impact niet groter mag zijn dan die van een categorie-3-bedrijf. Dat is niet wat een betrouwbare overheid betaamt.

Indien wordt gekozen voor de maatwerkbestemming is het noodzakelijk dat daarbij waarborgen worden geboden om te zorgen dat de maatwerkafspraken ook daadwerkelijk worden nageleefd. Ik denk hierbij aan een meldpunt en aan strikte bestuurlijke handhaving door middel van controles en bij overtreding oplegging van boetes.

Kortom: doordat de bestemming van bedrijfswoningen en caravanbedrijf in het voorgenomen besluit worden geschrapt, kan gezegd worden dat de milieu-impact van de voorgenomen capaciteitsvergroting van Reijm de categorie 3 niet zal overstijgen (immers, er kunnen dan niet meer binnen de nabijheid woningen gerealiseerd worden, die nog meer dan de huidige woningen rondom Reijm hinder zullen ondervinden), hetgeen een gekunstelde constructie is om die capaciteitsvergroting te faciliteren. Het is echter niet de taak van de gemeente om Reijm in haar wensen te faciliteren, maar ook om in haar afweging de ontwikkelingen op grond van het huidige bestemmingsplan (plannen reclamant 1) en de belangen van het milieu, de omwonenden en de overige gemeentetaken (leefbare woonomgeving, veiligheid etc.) mee te wegen. Bij de afweging van die belangen dient mijns inziens het belang van Reijm niet te prevaleren.

Om die reden kan het voorgenomen besluit mijns inziens niet worden genomen.

Exploitatieplan

Op grond van het conceptbesluit concludeer ik dat het college van B&W een exploitatieplan niet nodig vindt. Echter, ook als er geen sprake is van bouwwerkzaamheden kan een exploitatieplan wel degelijk nuttig of zelfs noodzakelijk zijn. Het draait hier immers bij uitstek om de wijze waarop Reijm haar bedrijf exploiteert. Nu Reijm in het voorgenomen besluit wordt geacht binnen de maatwerkbestemming te opereren, terwijl zij transformeert van een afvalinzameldepot naar een vuiloverslagstation en zij haar capaciteit flink opvoert, is het immers van groot belang om na te gaan hoe Reijm de exploitatie van haar bedrijf in de (voorgenomen) nieuwe situatie gaat vormgeven.

Ook op dit punt bestrijd ik het voorgenomen besluit; er dient mijns inziens wel degelijk een deugdelijk exploitatieplan te komen.

Ik verzoek u dan ook het voorgenomen besluit te heroverwegen, en subsidiair bij een onverhoopte bekrachtiging van het voorgenomen besluit concrete voorwaarden mbt naleving en handhaving van afspraken door Reijm te verbinden aan het besluit.