

ZIENSWIJZENREACTIENOTA

Bestemmingsplan 'Gedeeltelijk dempen 2^e insteekhaven Dollegoor'

Inleiding

Om de gewenste en gevraagde uitbreiding van de bedrijven v.d. Bosch Beton b.v. en Kroon-Oil b.v. op het bedrijventerrein Dollegoor mogelijk te maken wordt een deel van de tweede insteekhaven gedempt. Hiervoor is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Het voorontwerpbestemmingsplan 'Gedeeltelijk dempen 2^e insteekhaven Dollegoor' heeft op basis van de inspraakverordening vanaf 11 oktober t/m 21 november 2017 voor inspraak ter inzage gelegen. Hiertegen zijn twee inspraakreacties ingediend. Deze zijn uitgebreid voorzien van een gemeentelijke reactie in de inspraakreactienota. Deze maakt onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Gedeeltelijk dempen 2^e insteekhaven Dollegoor' heeft vervolgens van 7 maart t/m 17 april 2018 ter inzage gelegen. Hiertegen is één zienswijze ingediend.

Appellant

- Kötter Advocatuur te Wierden, namens All-In Containers B.V., Lelyweg 4, 7602 EA Almelo, 16 april 2018. Door ons geregistreerd op 17 april 2018. De zienswijze is aangevuld per brief van 14 juni, door ons geregistreerd op 15 juni 2018.

De zienswijze is tijdig ingediend en wordt hieronder voorzien van een gemeentelijke reactie.

Zienswijze

1. Primaire zienswijze 16 april 2018

Appellant verwijst naar de eerder ingediende inspraakreacties. Wij verwijzen voor de beantwoording hiervan naar de inspraakreactienota 'Gedeeltelijk dempen 2^e insteekhaven Dollegoor'. Daarnaast heeft zij de volgende zienswijzen.

1.1 Het toegenomen maatschappelijk en economisch belang bij vervoer over water

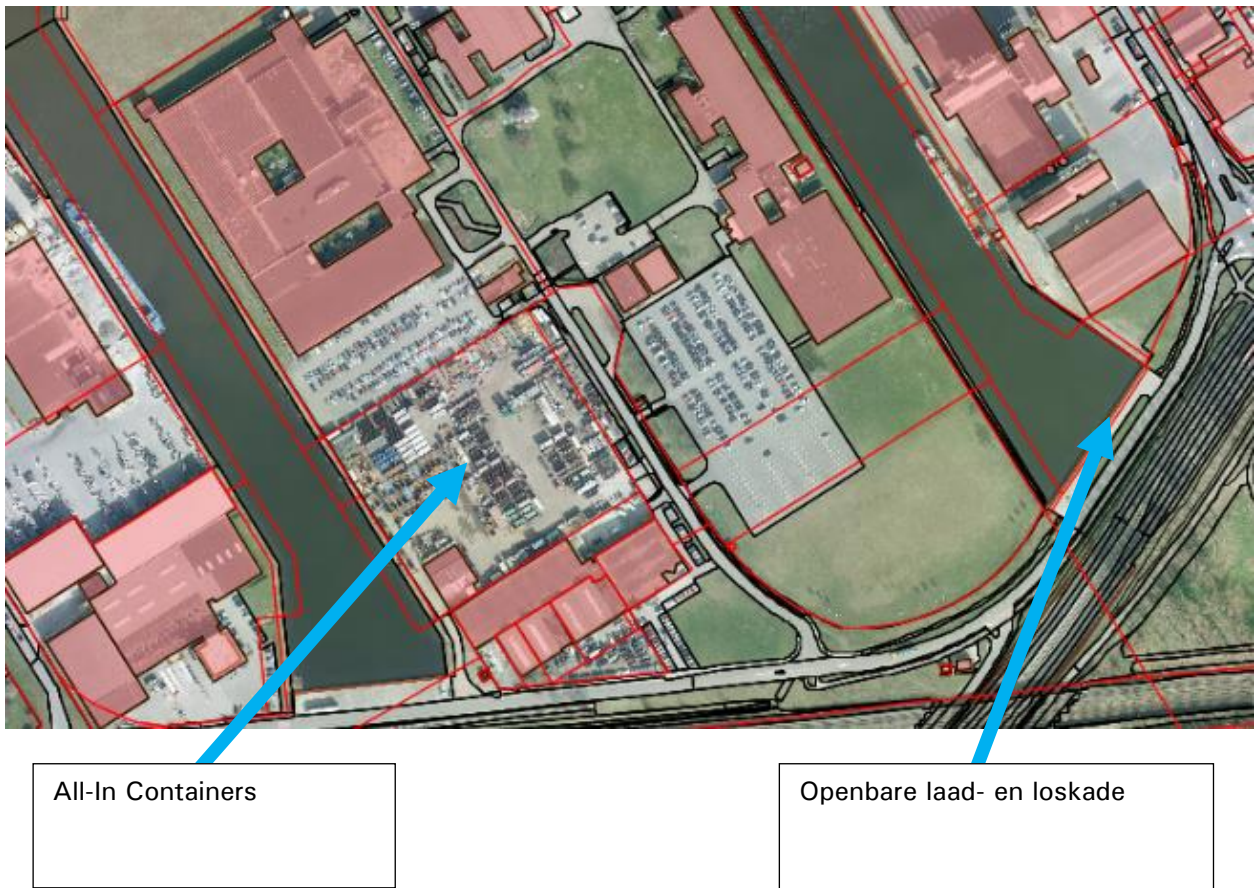
Appellant geeft de voordelen aan van het vervoer over water, zoals het voordeel in transportkosten in relatie tot het vervoer over de weg. Daarbij refereert appellant naar media waarin wordt aangegeven dat transport via het water duurzamer en betrouwbaarder is.

Gemeentelijke reactie:

Het bedrijf All-In Containers is sinds 2007 gevestigd op haar huidige locatie aan de 2^e insteekhaven van het bedrijventerrein Dollegoor. Het bedrijf kenmerkt zich echter door transport over de weg middels vrachtwagens. Het bedrijf maakt geen gebruik van het transport via het water, uitgezonderd een éénmalig vervoer over het water in 2017. De ligging van het bedrijf aan de insteekhaven is dan ook niet essentieel voor haar bedrijfsvoering en/of bestaansrecht. Zij beschikt daarbij niet over de noodzakelijke erfpachtovereenkomst om te kunnen laden en lossen via de tweede insteekhaven en heeft hier ook niet eerder over beschikt. Alhoewel de voormalig eigenaar van de grond waarop All-in is gevestigd wel in het bezit was van de erfpachtrechten op het gebruik van de oever, zijn deze bij de verkoop aan All-in niet overgedragen, maar teruggegaan naar de gemeente. All-in heeft het terrein derhalve bewust verworven zonder het recht op laad- en losfaciliteiten. Appellant geeft aan dat door nieuwe samenwerkingen meer transport zal plaatsvinden via het water, maar kan dit niet concreet onderbouwen.

Appellant geeft aan dat vervoer via het water goedkoper is dan vervoer via de weg. Wij kunnen dit standpunt echter niet volgen in relatie tot de frequentie van het gebruik van de 2^e insteekhaven van appellant sinds 2007 tot nu.

Het vervoer via water zal ook na de gedeeltelijke demping van de 2^e insteekhaven nog mogelijk blijven. Het bedrijf kan gebruik maken van de nabijgelegen openbare laad- en loskade, zie de luchtfoto hieronder.



Indien naderhand blijkt dat door de herziening van het bestemmingsplan sprake is van omzetting en waardevermindering van het bedrijfskavel kan deze schade op basis van hoofdstuk 6 Wet ruimtelijke ordening bij de gemeente worden verhaald door een verzoek tot tegemoetkoming in planschade in te dienen. Dit is echter een afzonderlijke procedure en maakt geen onderdeel uit van de onderhavige bestemmingsplanprocedure.

Appellant heeft geen concrete voornemens om het vervoer over water te realiseren. Het bedrijf kan daarbij gebruik maken van de nabijgelegen openbare laad- en loskade voor alle mogelijke incidentele toeleveranciers voor het transport over water.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

1.2 De regionale ontwikkeling van het Havenbedrijf Twente

Appellant verwijst naar het Ontwikkelingsplan Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanaal uit 2013. Uit het jaarverslag 2016 volgt dat de betrokken gemeenten (Enschede, Hengelo, Almelo, Hof van Twente en Lochem) een gemeenschappelijke koers uitzetten door een gemeenschappelijk havenbedrijf op te richten. Aandachtspunt hierbij is het 'verbeteren van de bereikbaarheid in de regio door minder vervoer van goederen over de weg en het toepassen van duurzame technieken in de logistiek'. Hiermee onderkent de gemeente Almelo ook deze ontwikkeling.

Gemeentelijke reactie:

De gemeente Almelo maakt onderdeel uit van het gemeenschappelijke havenbedrijf en is hierin een actieve speler. Wij faciliteren het watergebonden bedrijfsleven waar mogelijk. Het onderhavige bestemmingsplan draagt hier aan bij. Mede door de verruiming van het Twentekanaal kunnen nog grotere schepen (klasse Va) gebruik maken van deze wateren. Het laden- en lossen van deze schepen vraagt ook om maatregelen/aanpassingen van de bedrijven die zij bevoorraden, zoals opslagmogelijkheden. Dit is een van de redenen om het bestemmingsplan te herzien. Het bedrijf v/d Bosch Beton kenmerkt zich als een duurzaam bedrijf dat veelvuldig gebruik maakt van vervoer over water. De huidige omvang van het bedrijf betreft circa 5 ha. De gewenste uitbreiding (circa 1 ha) voorziet juist in een TAS-veld (locatie voor het uitharden van

betonprodukten = opslag) ten behoeve van het (extra) vervoer over water. Door deze voorziening te realiseren kan het bedrijf v/d Bosch Beton nog meer gebruik maken van het vervoer over water. Het bedrijf van appellant is weliswaar aan het water gelegen, maar heeft sinds haar vestiging in 2007 slechts éénmaal gebruik gemaakt van vervoer over het water. Het veelvuldig gebruik van het vervoer via het water door het bedrijf v/d Bosch Beton staat dan ook niet in verhouding tot de vervoerscapaciteit van appellant via het water.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

1.3 Ontwikkelingen op basis van het Europese programma Connecting Europe Facility (CEF)

Het project 'Verruiming Twentekanalén' en de opwaardering van de binnenhavens van Hengelo en Almelo is door de Europese Commissie voorgedragen voor subsidie. De regio Twente ligt als hotspot op de North Sea Baltic corridor (van Rotterdam, richting Polen naar Helsinki).

Gemeentelijke reactie:

Vanuit het gemeentelijk Havenbedrijf wordt meer vervoer over water gestimuleerd, met aandacht voor innovaties, meer economische activiteiten in de binnenhavens en betere grensoverschrijdende samenwerking in de logistieke sector. De gemeente Almelo is, in samenwerking met Rijkswaterstaat, bezig om alle binnenhavens geschikt te maken voor de grotere binnenvaartschepen (Klasse Va), door de kades hierop aan te passen en te baggeren, zodat de gewenste diepte ontstaat. Daarbij sturen op het faciliteren van zoveel mogelijk watergebonden bedrijven, opdat deze ook daadwerkelijk bij de binnenhavens worden gerealiseerd. Daar draagt onderhavig bestemmingsplan aan bij, door te voorzien in een uitbreiding van v/d Bosch Beton. Dit betreft immers een bedrijf dat daadwerkelijk veel gebruik maakt van transport over water in tegenstelling tot het bedrijf van appellant, dat gelegen is op het zogenaamde technologiecluster in het industrieterrein Dollegoor. Het revitaliseringsplan Dollegoor, dat in 2007 door het college van B&W is vastgesteld geeft nadrukkelijk aan dat op het technologiecluster geen watergebonden activiteiten worden gepland en dat onderzoek naar de demping van de haven zal worden gedaan teneinde uitbreiding van v/d Bosch te faciliteren. Op de uitbreidingsvraag van v/d Bosch door de insteekhaven deels te dempen heeft het college van B&W al op 28 juni 2011 besloten.

Door de uitbreiding van het terrein van v/d Bosch mogelijk te maken, kan nog meer gebruik worden gemaakt van het transport over water. Het deels dempen van de 2^e insteekhaven is om te voorzien in een uitbreiding (van circa 5ha naar circa 6 ha) van het reeds gevestigde bedrijf v/d Bosch Beton. Het is financieel niet haalbaar om het gehele bedrijf elders te huisvesten. Aan het te dempen deel van de 2^e insteekhaven zijn vier bedrijven gelegen, namelijk v/d Bosch Beton, Kroon Oil b.v., (deels) Onyx Propco II en All-In Containers. Aangezien alleen v/d Bosch Beton feitelijk gebruik maakt van het water in de 2^e insteekhaven en mede gezien de uitbreidingsbehoefte alsmede de werkgelegenheid die het bedrijf met zich mee brengt (algemeen belang) is het gedeeltelijk dempen aanvaardbaar.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

1.4 Transport over weg en water in cijfers

Appellant verwijst naar informatie van het Bureau Voorlichting Binnenvaart. Transport over het water leidt tot betere milieuprestaties, door aan lagere uitstoot van CO₂, NO en SO₂. Binnenvaart maakt ongeveer 30% deel uit van het totale Nederlandse goederenvervoer. In Nederland bevinden zich ongeveer 25 containerterminals, waardoor er sprake is van voldoende overslagcapaciteit voor vervoer over water. De drukst bevaren rivieren van Europa (Rijn en Waal) kunnen met gemak twee keer zoveel vracht aan als nu.

Gemeentelijke reactie

Zoals aangegeven streven wij na om meer gebruik te maken van het transport via water. Dit betekent echter niet dat havens niet deels gedempt kunnen worden. In onderhavig geval betreft het een watergebonden bedrijf dat niet kan uitbreiden door fysieke beperkingen, omdat deze geheel is ingeklemd door water, wegen en andere bedrijven. Het deels dempen van de naastgelegen haven levert de gewenste uitbreidingsmogelijkheden, waardoor het bedrijf nog meer gebruik kan maken van het vervoer over water.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

1.5 Schade ten gevolge van de toenemende filevorming op de Nederlandse wegen in cijfers;

Appellant geeft aan dat het aantal files kan worden verminderd door het transport van vervoer over de weg.

Gemeentelijke reactie:

Zoals aangegeven faciliteren wij waar mogelijk op het vervoer over water.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

1.6 Overige aspecten

Appellant geeft aan dat, in tegenstelling tot hetgeen de gemeente aangeeft, sinds een aantal jaren in toenemende mate gebruik is van gemaakt van het vervoer over water via de 2^e insteekhaven. Het vervoer over water is daarbij wel van essentieel belang voor de bedrijfsvoering en/of bestaansrecht. Appellant heeft dit in haar inspraakreactie kenbaar gemaakt door (bedrijfs-) economische en maatschappelijke ontwikkelingen te schetsen, waaronder de ontwikkelingen op het XL Businesspark Twente (containerterminal). Men verwacht een samenwerking aan te gaan. Door het dempen van de insteekhaven is het bedrijf niet meer via het water bereikbaar en wordt haar concurrentiepositie geschaad. Het gebruik van de openbare laad- en loskade is geen afdoende en passend alternatief. Het ontbreken van een erfpachtovereenkomst is geen onoverkoombaar en relevant issue. Appellant is op de hoogte van de mogelijkheid om tegemoetkoming in planschade te vragen voor omzetting en waardevermindering, maar voorkomt niet dat het bedrijf ernstig in haar belangen wordt geschaad en het bestaansrecht reëel in gevaar kan komen.

Gemeentelijke reactie

Hiervoor verwijzen wij in eerste instantie naar onze inspraakreactienota.

Appellant kan niet aantonen dat zij in toenemende mate gebruik maakt van het laden en lossen bij het bedrijf aan de 2^e insteekhaven. Voor deze activiteit is eveneens een erfpachtovereenkomst nodig, waar zij niet over beschikt. Appellant kan haar voornemens om gebruik te maken van het vervoer over water niet concreet maken, zoals de samenwerking met andere bedrijven, en handelt hier ook niet naar. Appellant geeft niet aan waarom de openbare laad- en loskade geen alternatief is voor (mogelijke) eventuele transporten via het water. Voor zover er sprake zou zijn van omzetting en/of waardevermindering kan aanspraak worden gemaakt op een tegemoetkoming in planschade. Er is dan ook geen sprake van een ernstige bedreiging van het voortbestaan van het bedrijf van appellant.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Aanvulling zienswijze 15 juni 2018

2.1 Onderzoek logistieke draaischijf Twente

Appellant verwijst naar een onderzoek in opdracht van de Provincie Overijssel door Buck Consultants International. Hierin wordt aangegeven dat de logistieke uitgangspositie van Twente goed is, maar dat verbetering op diverse punten mogelijk is, zoals de verruiming Twentekanalen. Met de komst van Container Terminal Twente (CTT) is het gebruik van de binnenvaart voor een grotere groep bedrijven interessant geworden en dit is de laatste 10 jaar dan ook fors gegroeid voor bedrijven die containers vervoeren tussen Rotterdam en Twente. Dit onderzoek ondersteunt de visie van All-Inn Containers over de in de nabije toekomst te verwachten sterke toename van het regionaal transport over water van containers.

Gemeentelijke reactie:

Door het rijksproject 'Verruiming Twentekanalen' wordt het gebruik van binnenvaart aantrekkelijker voor transport. Wij onderschrijven dit geheel en hebben hier ook positief op besloten bij de door Rijkswaterstaat aangevraagde vergunningen, zoals de verbreding van het Twentekanaal als ook de aanleg van een nieuwe zwaaihoek. Zoals eerder aangegeven voorziet deze ontwikkeling ook in mogelijkheden voor de reeds gevestigde bedrijf v/d Bosch Beton. De

uitbreidingsbehoefte is al enige jaren geleden kenbaar gemaakt en is medio 2016 concreet geworden, door besluitvorming in het kader van de grondexploitatie. Tot op heden zijn er geen concrete voornemens bekend van All-Inn Containers. Het aangedragen onderzoek door appelland is zeer algemeen (alle watergebonden bedrijvigheid in Twente) en bevat geen concrete aanknopingspunten voor appelland.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.2 Containertransport – CTT

Appelland verwijst naar de website van Container Transport Twente. Hierop wordt aangegeven dat binnenlandse transporten over water steeds aantrekkelijker worden. Appelland geeft aan dat deze ontwikkeling aansluit bij de verwachtingen die door All-Inn Containers heeft uitgesproken. Zij kan als gevolg hiervan containers via deeltransporten over water vervoeren.

Gemeentelijke reactie:

De door appelland aangehaalde website geeft geen objectieve informatie en kan niet als onderzoek worden beschouwd. Van enige afspraken over toekomstige transporten met CTT is geen sprake.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.3 Ministerie IenM, uitgave 'Beter Benutten'

Appelland verwijst naar de uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Milieu 'Beter Benutten'. Hierin wordt aangegeven dat vaarwegen een uitstekend alternatief zijn voor drukke autowegen.

Gemeentelijke reactie:

Wij onderschrijven het doel om binnenvaart te promoten als alternatief voor transport via de autoweg. Ook deze uitgave is zeer algemeen (alle watergebonden bedrijvigheid in Nederland) en bevat geen concrete aanknopingspunten voor appelland.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.4 Informatie van cbs

Appelland verwijst naar de website van cbs. Uit deze informatie blijkt dat aanvoer van goederen in containers in 2017 met 13% is gegroeid en transshipment met bijna 30%.

Gemeentelijke reactie

Ook deze informatie is zeer algemeen (alle watergebonden bedrijvigheid in Nederland) en bevat geen concrete aanknopingspunten voor appelland.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.5 en 2.6 Alternatieven voor v/d Bosch Beton

Appelland betwist het standpunt dat v/d Bosch Beton een duurzaam bedrijf is dat veelvuldig gebruik maakt van vervoer over water. Appelland betwijfelt de uitbreidingsbehoefte van v/d Bosch Beton. Het is niet duidelijk wat de gevolgen zijn voor de werkgelegenheid. De uitbreiding zal immers worden gebruikt als opslag. Hier is geen onafhankelijk onderzoek naar gedaan. Ook is het onduidelijk wat de belangen zijn voor Kroon Oil b.v. bij het deels dempen van de tweede insteekhaven. Het is niet duidelijk waarom beide bedrijven zich niet kunnen vestigen op andere locaties, zoals op het XL Businesspark Twente. Er zijn geen alternatieven onderzocht, zoals onder andere de aankoop van het tegenovergelegen braakliggende perceel ter grootte van 1,3 ha, in plaats van het dempen van de tweede insteekhaven.

Appelland stelt dat het college haar economische belangen laat prevaleren om tot demping over te gaan boven het algemeen belang. Zoals blijkt uit het collegevoorstel uit 2016 is voor de gemeente een winst te realiseren van €240.000,- Appelland vindt dat er geen juiste belangenafweging heeft plaatsgevonden, waarbij rekening is gehouden met de bedrijfsbelangen van appelland.

Gemeentelijke reactie:

Wij hebben v/d Bosch Beton gevraagd extra inzicht te geven in de bedrijfsvoering en de wens tot uitbreiding. Hiervoor verwijzen wij naar de bijgevoegde brief van 4 juli 2018. Mede door de verruiming van het Twentekanaal gaat v/d Bosch Beton haar productielijn (Werk 1) vernieuwen

en de productie fors verhogen. Zij heeft hiervoor grond nodig. Zij neemt hiervoor de deels te dempen gronden van de tweede insteekhaven Dollegoor af. Hiervoor is in 2016 een grondafnameovereenkomst gesloten met de gemeente. Hiermee wordt mede de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. De uitbreidingsbehoefte is hiermee concreet. De te dempen gronden worden gebruikt voor opslag. Hierdoor kan ook de bestaande inrichting van het bedrijfsperceel worden aangepast, zoals het parkeren van vrachtwagens, en ontstaat een meer optimale benutting van de beschikbare gronden. De verhoging van de productie betekent ook een toename van de werkgelegenheid. Het bedrijf geeft aan dat dit ongeveer 10 fte zal betekenen. Het bedrijf v/d Bosch Beton maakt veelvuldig gebruik van vervoer via het water (duurzaam) en produceert het betonproduct Reduton (minder CO₂).

V/d Bosch Beton neemt het merendeel van de te dempen gronden af, aangezien deze direct naast het bedrijf zijn gelegen. Zoals aangegeven gaat het om een uitbreiding van het bedrijf van 5ha naar 6ha en is er geen sprake van nieuwvestiging. Het opsplitsen van het bedrijf, zoals aankoop van het braakliggende terrein aan de overzijde van de tweede insteekhaven, is geen mogelijkheid door omdat hiermee het bedrijfsproces dusdanig wordt verstoord dat dit (financieel) niet uitvoerbaar is. Immers; er is behoefte aan opslag van uit te harden betonproducten. Het vervoeren van deze producten van de (bestaande) fabriek naast de overzijde van het water is logistiek niet rendabel. Het bedrijf heeft behoefte aan aaneengesloten gronden tbv het productieproces (incl tas-veld). Algehele verplaatsing van het bedrijf naar een alternatieve locatie van 6 ha is niet mogelijk. Enerzijds omdat er in de directe omgeving geen 'natte kavels' kavels beschikbaar zijn van 6 ha (ook niet op het XL Businesspark Twente) en anderzijds de onevenredige kosten die een verhuizing met zich meebrengen ten behoeve van de uitbreiding. Kroon Oil b.v. neemt een klein deel van de te dempen gronden af en gebruikt deze om haar uitbreidingsbehoefte te realiseren. Het gaat om de gronden direct naar Kroon Oil b.v.. Hiervoor verwijzen wij naar de toelichting van het bestemmingsplan.

Appellant stelt dat de gemeente een onjuiste belangenafweging heeft gemaakt. Met de verkoop van de gronden aan beide bedrijven wordt 'winst' gemaakt ten nadele van het bedrijfsbelang van appellant. Dit standpunt is onjuist. In de toelichting van het bestemmingsplan en aangevuld door deze zienswijzenreactienota zijn alle belangen zorgvuldig afgewogen. Appellant refereert naar het bedrag van €240.000,-, zoals opgenomen in het raadsbesluit van met betrekking tot de grondexploitatie. Deze is als bijlage opgenomen. Deze 'winst' betreft een raming en wordt gerealiseerd doordat de gemeente zelf de gronden bouwrijp maakt (zelfrealisatie). In het kader van "het verschil maken" en de veranderende rollen in de participatiesamenleving is ontwikkeling middels verkoop en zelfrealisatie door de kopende partij ook een logische optie. De gemeente zou zich in dit model tot een rol als regievoerder beperken en brengt slechts haar "gronden" in. Omdat zelfrealisatie voor Van Den Bosch Beton vanwege gevoeligheden in de grondverzet- en aannemersmarkt niet wenselijk is, heeft men aan de gemeente gevraagd om toch zelf de ontwikkeling/bouwrijp maken ter hand te nemen. Mede vanwege het feit dat het perceel al in bezit van de gemeente is, de risico's beperkt zijn en de gemeente eenvoudig werk met werk kan maken (vrijkomende grond van andere projecten, voornamelijk Leemslagen, gebruiken), waardoor elders kosten kunnen worden bespaard, is het in dit geval maatschappelijk en economisch verantwoord om als gemeente de realisatie ter hand te nemen.

Bij zelf ontwikkelen dient de gemeente wel de daaraan verbonden risico's te minimaliseren en waar mogelijk af te dekken in verkoopovereenkomsten. De dan nog overblijvende risico's kunnen worden gedekt uit de grondopbrengst, die na bestemmingsplanwijziging in industriegrond veel hoger is dan onder de huidige bestemming vaarwater. De overeenkomsten garanderen een marktconforme verkoopprijs voor de gemeente en dekken ook het afbreukrisico af van onverwachte tegenvallers in planologie en uitvoeringskosten. In die zin vormen zij een extra waarborg ten opzichte van reguliere planontwikkeling, waar de verkoop vaak pas na planontwikkeling plaatsvindt.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.7 De schijn van belangenverstrengeling

Appellant geeft aan dat de gemeente zowel privaatrechtelijk als publiekrechtelijk handelt en hierbij de eigen financiële belangen zwaarder weegt als het algemene belang. Hierdoor is er sprake van rechtsongelijkheid en belangenverstrengeling bij besluitvorming. Tot slot geeft

appellant aan dat de gemeente geen onafhankelijke en evenwichtige afweging maakt ten aanzien van de noodzakelijke erfpachtrechten op het gebruik van de oever ten behoeve van het laden en lossen van schepen. Zij geeft aan dat in 2007/2008 wel erfpachtrechten zijn toegekend aan v/d Bosch Beton, maar in dezelfde periode zijn geweigerd aan All-Inn Containers.

Gemeentelijk reactie:

Zie hiervoor de gemeentelijke reactie onder 2.6.

De vorige eigenaar van het perceel had erfpachtrechten. Deze zijn niet overgenomen door All-Inn Containers bij de koop in 2007, waardoor de erfpachtrechten zijn komen te vervallen/terug zijn gegaan naar de gemeente. Uit de raadshoorzitting van 9 juli 2018 (zie bijlage) is gebleken dat appellant op het moment van aankoop van de gronden in 2007 niet over voldoende financiën te beschikte om het recht van erfpacht te verkrijgen. In 2009 heeft appellant de gemeente alsnog gevraagd om het recht van erfpacht te verkrijgen. Hier is afwijzend op gereageerd. De gemeente heeft in 2007 met de vaststelling van het 'Masterplan Havengebied' en het projectplan voor 'Herontwikkeling Havengebied, Fase 1 Dollegoor en Slachthuisakade' de gronden tussen de 1^e en de 2^e arm heeft aangewezen als een hightech cluster. Om deze reden worden nieuwe activiteiten die eventueel belemmerend zijn voor dit hightech cluster ontmoedigd. Eveneens was de wens tot uitbreiding van v/d Bosch Beton bekend bij de gemeente. De gemeente heeft daarbij nooit een schriftelijk verzoek ontvangen om het recht van erfpacht te vestigen tbv All-Inn Containers B.V.. Ten overvloede wijzen wij erop dat wij in 2007/2008 geen erfpachtrechten hebben verstrekt aan v/d Bosch Beton, deze dateren uit 1964 en 1970. Er is dan ook geen sprake van belangenverstrengeling en/of onevenwichtige afwegingen.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Algehele conclusie

Het deels dempen van de 2^e insteekhaven is om te voorzien in een uitbreiding (van circa 5ha naar circa 6 ha) van het reeds gevestigde bedrijf v/d Bosch Beton. Het is financieel niet haalbaar en niet reëel om het gehele bedrijf elders te huisvesten. Aan het te dempen deel van de 2^e insteekhaven zijn vier bedrijven gelegen, namelijk v/d Bosch Beton b.v., Kroon Oil b.v., (deels) Onyl Propco II b.v. en All-In Containers.

Appellant is weliswaar gevestigd aan de 2^e insteekhaven, maar maakt hier sinds haar vestiging in 2007 feitelijk geen gebruik van. Wij kunnen de zienswijzen van appellant in dit kader dan ook niet goed plaatsen. De zienswijzen gaan voornamelijk over de voordelen van het vervoer over water in plaats van via de weg. De bedrijfsvoering van appellant voorziet echter uitsluitend in het transport via de weg. Appellant heeft in deze periode van 11 jaar (sinds 2007) slechts éénmaal gebruik gemaakt van het vervoer via het water van de 2^e insteekhaven van het bedrijventerrein Dollegoor. Appellant heeft geen concrete voornemens om transport over het water te laten plaatsvinden. De wens van v/d Bosch Beton en Kroon-Oil b.v. om uit te breiden is geruime tijd (begin deze eeuw) kenbaar en ook openlijk bekend. Ook sinds de vaststelling van het Masterplan Havengebied 2007, het collegebesluit van 28 juni 2011 (principebesluit), het raadsbesluit van 20 december 2016 (grondexploitatie) en het collegebesluit van 26 september 2017 om het voorontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen en het raadsbesluit van 6 maart 2018 om het structuurplan Almelo aan te passen heeft appellant geen concreet voornemen kenbaar gemaakt om daadwerkelijk en structureel gebruik te maken van het vervoer via het water. Daarbij heeft appellant ook niet het recht om vanaf het perceel te laden en lossen. Er is immers geen erfpachtrecht gevestigd op het oeverperceel ten behoeve van deze functie.

Het bestaansrecht en de bedrijfsactiviteiten worden dan ook niet of nauwelijks beperkt met het gedeeltelijk dempen van de insteekhaven. Men kan gebruik maken van de nabij gelegen openbare laad- en loskade. Het algemene belang om grote watergebonden bedrijven te behouden in de gemeente is dan ook van doorslaggevende betekenis, aangezien dit bijdraagt aan de lokale economie en werkgelegenheid.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Bijlagen:

- Masterplan Havengebied 2007
- Herontwikkeling Havengebied, Fase 1 Dollegoor en Slachthuisgade 2007;
- Collegebesluit principe-uitspraak 28 juni 2011;
- Raadsbesluit grondexploitatie, 20 december 2016;
- Brief van v/d Bosch Beton, juli 2018;
- Verslag hoorzitting 9 juli 2018;

VERSLAG HOORZITTING

BESTEMMINGSPLAN 'GEDEELTELIJK DEMPEN TWEEDE INSTEELHAVEN DOLLEGOOR

Maandag 9 juli 2018 17.45-18.15 uur

Aanwezigen

Raadsleden

- Raadslid I. ten Seldam, voorzitter;
- Raadslid M. van Doorn;
- Raadslid P. Pol;
- M.k.a raadslid A. de Vries.

Gemeente

- Dhr. Jasper, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening, notulist;
- Dhr. ten Dam, projectleider;

Indiener zienswijze

- Dhr. R. Nijhuis, eigenaar All-In Containers B.V.;
- Mr. Kötter, advocaat;

Samenvatting hoorzitting

De voorzitter opent de hoorzitting en stelt de aanwezigen aan elkaar voor. De voorzitter benadrukt dat tijdens deze hoorzitting de gelegenheid wordt geboden om een mondelinge toelichting te geven op de ingediende zienswijze. De raadsleden zullen dit betrekken bij de latere besluitvorming.

De advocaat van All-In Containers heeft een pleitnota voorbereid en overhandigt deze aan alle aanwezigen. Dhr. Kötter benoemt de punten die hierin zijn opgenomen.

De advocaat benadrukt dat de uitbreiding van v/d Bosch Beton voorziet in extra opslagcapaciteit (TAS-veld) en dat dit volgens hem geen invloed heeft op de werkgelegenheid en betwijfelt hiermee het algemene belang dat met het dempen zou worden gediend

Dhr. Nijhuis geeft aan op het moment van aankoop van de gronden in 2007 niet over voldoende financiën te hebben beschikt om het recht van erfpacht te verkrijgen. In 2009 heeft hij de gemeente alsnog gevraagd om het recht van erfpacht te verkrijgen. Dit verzoek werd door de gemeente mondeling afgewezen. Dhr. ten Dam bevestigt dit en geeft aan dat de raad in 2007 met de vaststelling van het 'Masterplan Havengebied' en het projectplan voor 'Herontwikkeling Havengebied, Fase 1 Dollegoor en Slachthuisakade' de gronden tussen de 1^e en de 2^e arm heeft aangewezen als een hightech cluster. Om deze reden worden nieuwe activiteiten die eventueel belemmerend zijn voor dit hightech cluster ontmoedigd. Eveneens was de wens tot uitbreiding van v/d Bosch Beton toen al bekend bij de gemeente. De gemeente heeft daarbij nooit een schriftelijk verzoek ontvangen om het recht van erfpacht te vestigen tbv All-In Containers B.V. Dhr. Nijhuis geeft hierop aan wel te weten van de intenties van v/d Bosch Beton, maar niet van het besluit om de gronden aan te wijzen als technologiecluster.

Daarbij merkt dhr. ten Dam op dat het vestigen van erfpachtrecht slechts enkele honderden euro's per jaar betreft en vraagt waarom dit niet gelijk in 2007 werd overgenomen van de vorige eigenaar KWP (Kondor Wessels Projecten). Deze partij beschikte immers wel over het erfpachtrecht. Dhr. Nijhuis gaf hierop aan dat hij hier in 2007 niet toe in staat was, omdat KWP hiervoor volgens hem een fors hoger bedrag vroeg, namelijk 25.000,- euro. De gemeente was hierbij niet betrokken.

Dhr. Nijhuis geeft aan, ondanks dat hij niet in het bezit was van de rechten daarvoor, hij enkele keren via een aangemeerd schip te hebben geladen en gelost vanaf zijn perceel. Hiervoor hoefde hij feitelijk alleen een kraan te huren. Dhr. Nijhuis geeft aan hier ook foto's van te hebben, maar niet beschikbaar tijdens de hoorzitting.

Heer Nijhuis vertelt dat veel containers worden gerealiseerd in Polen. Daarbij geeft Dhr. Nijhuis aan om in de toekomst offshore-activiteiten op te willen pakken. Hiervoor zijn nog geen concrete plannen op papier, maar All-in heeft onderzoek uitstaan. Stukken daarvan zijn tijdens de hoorzitting niet beschikbaar.

Het gebruik van de nabij gelegen openbare laad- en loskade bij de eerste insteekhaven, dat de gemeente als alternatief heeft aangebracht, brengt zeer hoge kosten met zich mee, omdat containers hierdoor eerst op een vrachtauto moeten worden geladen om ze vervolgens op het terrein van All-Inn Containers te kunnen plaatsen aldus Nijhuis.

Dhr. Nijhuis vraagt waarom de gronden op de kop van de gronden tussen de eerste en tweede insteekhaven niet worden gebruikt voor uitbreiding van d/b Bosch Beton. Dhr. ten Dam geeft hierop aan dat dit logistiek niet kan, omdat de gronden niet aaneengesloten zijn. Het TAS-veld zal onder meer worden gebruikt om de betonproducten te laten uitharden.

Mevr. Pol vraagt wat het de gemeente oplevert om gronden in erfpacht uit te geven. Dhr. ten Dam antwoordt hierop dat dit slechts enkele honderden euro's per jaar zijn.

De raad heeft een grondexploitatie vastgesteld om een deel van de haven te kunnen dempen. Hierin is een bedrag opgenomen om te voorzien in mogelijke planschade op basis van een risico-analyse. Het betreft een reservering ter grootte van 50.000,- euro. Indien een verzoek om tegemoetkoming in planschade wordt gedaan, zal dit door een planschadeadviescommissie worden onderzocht en hieruit worden betaald. Dhr. Nijhuis geeft aan geen planschade te willen, maar expliciet de havenmogelijkheid te willen gebruiken.

Dhr. Kotter geeft aan dat er naar zijn idee sprake is van een geregisseerd plan. De gemeente heeft met v/d Bosch Beton een koopovereenkomst met ontbindende voorwaarden. Dhr. ten Dam bevestigt de aanwezigheid van een overeenkomst en geeft aan dat dit ondermeer nodig was om de uitvoerbaarheid aan te tonen tbv de grondexploitatie van het dempen van de tweede insteekhaven (voorwaarde tav het bestemmingsplan)

Dhr. Nijhuis geeft aan dat de gemeente in het verleden inderdaad de gronden van All-Inn Containers heeft willen aankopen. Echter het bedrag van 70-80 euro per m², waar destijds over werd gesproken vindt dhr. Nijhuis veel te weinig voor industriegrond.

Dhr. Nijhuis geeft aan dat het laden- en lossen via het water in de directe behoeftesfeer van All-Inn Containers ligt en dat hij voor zijn toekomstig bedrijfsbelang de mogelijkheid wil hebben om te laden/lossen. Hij heeft hiervoor naar eigen zeggen alleen een telekraan nodig. Deze kan voor een bedrag van 50.000,- worden aangeschaft. Voor grotere off-shore producten kan hij een kraan inhuren.

De voorzitter sluit de hoorzitting om 18.15 uur.

Naar verwachting zal de raad medio september een besluit nemen op de ingediende zienswijzen.