

De start

Rond de eeuwwisseling is de fruitteelt in Nederland gesaneerd en zijn vele fruitboeren door de overheid met gemeenschapsgeld uitgekocht. Zo ook de boomgaard van Schulp aan het Zandpad. Alle fruitbomen zijn geroid en de rooipremie is aan Schulp overgemaakt. Na de eeuwwisseling kwam de wens van Schulp om toch een ambachtelijke perserij te starten waar alleen het fruit van de omliggende buitenplaatsen en andere lokale boomgaarden handmatig zou worden geproduceerd. Indertijd zijn er duidelijke eisen en beperkingen gesteld aan deze op zichzelf aabare kleinschalige activiteit ten dienste van de Vechtstreek, het cultureel erfgoed en vele rijksmonumenten gelegen langs de Vecht.

Snelle groei

Na een aantal jaren verlegde Schulp de aandacht naar gebieden buiten de Vechtstreek. Het gekozen uitgangspunt van een lokale ambachtelijke perserij werd verlaten en Schulp begon fruit van elders te betrekken. De groei van de aanvoer van fruit maakte het noodzakelijk dat de capaciteit van de perserij werd verruimd. Het duurde dan ook niet lang of Schulp kwam rond 2007 met een aanvraag voor de bouw van een nieuwe fabriek om de grotere vraag aan te kunnen. Ondanks felle protesten en grote weerstand vanuit de bewoners langs de aan- en afvoerroutes is de bouwvergunning onder zeer strenge randvoorwaarden verleend. Belangrijkste besluit van B&W en gemeenteraad was dat dit de allerlaatste keer was dat Schulp mocht uitbreiden. Legde de gemeente tevens vast dat het aantal vrachtwagenbewegingen op 4 gemaximaliseerd zou zijn. Tenslotte de randvoorwaarde dat elke volgende vergroting van Schulp zou leiden tot een verplaatsing van de fabriek naar een industrieterrein. In zijn streven om de gewenste bouwvergunning binnen te hengelen verklaart Schulp zich akkoord met deze eisen en belooft met de hand op zijn hart dat hij de verhuizing van de fabriek als een onvermijdelijke volgende stap ziet en dat hij een verplaatsing zal voorbereiden. Het harde feit dat dit de laatste keer was, is onder druk van de maatschappelijke weerstand en het gebrek aan draagvlak door de gemeente schriftelijk vastgelegd. (zie ook bouwvergunning 2008).

Van ambachtelijk en kleinschalig naar massaproductie van landelijk merk

In de periode tussen de bouw van de fabriek en heden is de fabriek spectaculair gegroeid. Fruit wordt uit steeds verdere bestemmingen naar Breukelen getransporteerd. Van een ambachtelijk handmatig proces verandert de fabriek naar een groot semiautomatisch productieproces dat haar fruit internationaal inkoopt. Schulp lift mee op de groei van het marktsegment en wordt een bekend landelijk merk. Omdat de productieprocessen over meerdere locaties zijn verspreid wordt het product voortdurend heen en weer vervoerd tussen die locaties. Fruit aanvoer, glas aanvoer, persen, afvullen, pulp afvoer, bestickeren en verpakken, het gebeurt allemaal op verschillende locaties. De imperfecte logistiek in combinatie met de buitenlandse import van fruit leidt tot de voorzichtige conclusie dat er op het terrein van duurzaam en verantwoord produceren voor Schulp nog veel te winnen is.

Geen handhaving van zwaar vrachtverkeer

De 4 vrachtwagenbewegingen uit het oude bestemmingsplan zijn door de gemeente nooit gehandhaafd. In 2007 werd door de gemeente bovendien gesteld dat door de vergroting van de fabriek het aantal bewegingen juist zou afnemen. In het nieuwe bestemmingsplan is het

aantal vrachtwagenbewegingen niet aangepast aan het huidige dagelijks aantal vrachtwagenbewegingen van de fabriek. Om die reden heeft de gemeente een reparatie van het nieuwe bestemmingsplan voorgesteld. Door de bewoners is tegen deze reparatie meteen bezwaar gemaakt. De gemeente heeft de bezwaren vervolgens niet onderzocht en naast zich neergelegd. In reactie daarop loopt er nu een bezwaarprocedure bij de Raad van State waarvan de behandeling nog even op zich laat wachten.

Verdubbeling productieruimte fabriek

Terwijl deze zaken met betrekking tot de bestaande situatie zich afspelen heeft Schulp ondanks de afspraken uit het verleden toch een aanvraag gedaan om de fabriek van Schulp wederom uit te breiden en tevens een nieuwe productielijn te starten voor het produceren van groetensappen. Deze aanvraag is tijdens het zomerreces van de gemeente ingediend. Schulp heeft het in alle stukken over een bescheiden uitbreiding van 550 m². Na alle bijlagen van deze aanvraag goed te hebben geanalyseerd blijkt het echter over een uitbreiding van zo'n 1650 m² te gaan ofwel bijna een verdubbeling van de productieruimte van de fabriek ten opzichte van de bouwvergunning uit 2008.

Productie en vrachtverkeer verdriedubbelt

Uit internationaal onderzoek naar het marktsegment van groente- en vruchtensappen is gebleken dat Schulp op basis van zijn marktpositie zeer snel zal groeien. De uitbreiding van de productie naar groentesappen in combinatie met de autonome groei van dit marktsegment levert het volgende beeld op. De 4 vrachtwagenbewegingen die inmiddels zijn gegroeid tot het maximum aantal van 20 bewegingen uit het reparatiebestemmingsplan zullen naar alle waarschijnlijkheid richting de 60 bewegingen groeien en derhalve drie keer zo hoog uitvallen.

Fabrieksuitbreiding illegaal, schadelijk en levensgevaarlijk

De fabriek is gelegen binnen een straal van 1 km van een belangrijk Natura 2000 gebied en de cultuurhistorisch maar ook recreatief en toeristisch belangrijke route langs de Vecht. De provincie Utrecht heeft in haar beleidsplannen de rivier de Vecht bestemd voor toerisme, sportbeleving en recreatie. De cultuurhistorisch belangrijke route voert langs de veelvuldig beschreven kastelen, buitenplaatsen en een groot aantal andere rijksmonumenten. De gemeente Stichtse Vecht heeft een zeer hoge monumenten-dichtheid. Het is daarnaast een belangrijke maar in toenemende mate verkeersonveilige route voor de schoolgaande jeugd. Regelmatig worden fietsende kinderen door de veel te grote vrachtwagens de berm en in sommige gevallen de Vecht in gereden. Vertegenwoordigers van de hulpdiensten waarschuwen al jaren dat de strijdigheid tussen de fietsstraat en het gebruik daarvan door de 50 tonners van Schulp uiteindelijk tot een dodelijk ongeluk zal leiden. Tenslotte staan dicht langs deze route de voor de Vechtstreek kenmerkende landgoederen, kastelen en buitenplaatsen. De vrachtwagens benodigd voor aan- en afvoer van de producten en goederen maken gebruik van het Zandpad, een veendijk welke ongeschikt is voor deze transporten. De wegbelasting, de drukgolven en trillingen die deze transporten veroorzaken leiden tot significante schade aan de op staal staande en daardoor kwetsbare gebouwen en brengen tevens schade toe aan weerszijden van het dijklichaam en aan de oevers van de Vecht. Ook op de Diependaalsedijk en de Driehoekslaan is aan de gevels goed te zien welke schade het Schulpverkeer aan deze huizen

heeft toegebracht. Het vrachtverkeer van Schulp veroorzaakt scheuren in de gevels van de huizen gelegen aan de aan- en afvoerwegen.

Gemeente voert besluiten niet uit en handhaaft niet

De groei van de fabriek aan het Zandpad is al lang gaande. Deze groei is mogelijk gemaakt door een gemeente die alle uitbreidingsplannen heeft gefaciliteerd, nooit heeft gehandhaafd en steeds heeft verklaard dat uitbreidingen niet mochten worden gebruikt voor vergroting van de productie. Bij elke uitbreiding garandeerde de gemeente een afname van het aantal vrachtwagenbewegingen terwijl ze dan na enige jaren moest vaststellen dat het aantal bewegingen toch enorm was toegenomen. De groei heeft illegaal plaatsgevonden en de nieuwe aanvraag is strijdig met zowel bestemmingsplan als het bestreden reparatieplan. In 2018 is reeds het besluit genomen het Zandpad aan te wijzen als fietsstraat maar de uitvoering van dat officiële besluit laat nog steeds op zich wachten. Meer dan 95% van het vrachtvervoer op het Zandpad komt voor rekening van Schulp. Het Zandpad is niet bestand tegen de enorme toename van het aantal zware vrachtauto's. Het recente grote ongeluk in september op het Zandpad tussen twee vrachtauto's die beiden met 60 km/uur op elkaar inreden (foto's beschikbaar) heeft nog maar eens bevestigd dat dit verkeer daar helemaal niet thuishoort. Deze route was in het verleden een B-weg waar vrachtauto's van maximaal 12 ton mochten rijden tenzij er een ontheffing was afgegeven zoals bijvoorbeeld voor de melkwagen die regelmatig de boeren aandoet. Het weghalen van de B-weg aanduiding en de gewichtslimiet borden maken niet dat de weg nu geschikt is voor de 50-tonners. Vervolgens is begin oktober een schoolgaand kind aangereden. Het meisje is daarbij gewond geraakt. Beide ongelukken zouden zich niet hebben voorgedaan als de gemeente uitvoering had gegeven aan het raadsbesluit om het Zandpad de status van fietsstraat te geven. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren vele huizen hersteld om de door Schulp aangerichte schade te verhelpen.

De gevolgschade niet langer op het bordje van de bewoners/wegeigenaren neerleggen

De bewoners van de aan- en afvoerwegen kunnen en willen niet langer voor de door hen veroorzaakte schade opdraaien. Zoals bekend zijn de meeste Zandpadbewoners eigenaar van hun deel van de weg. Het gebruik van deze weg door derden is indertijd overeengekomen voor normaal wegverkeer met een aanmerkelijk lagere gewichtsbelasting (asdrukken). Daarnaast zouden de weg en de berm in ruil voor het gebruik door de gemeente worden onderhouden maar daar komt weinig tot niets van terecht.

Uitbreiding niet te verdedigen

Omdat dagelijks meer dan 60 zware vrachtwagens op het Zandpad een maatschappelijk ontwrichtend vooruitzicht is, dient de fabriek en het daarmee verband houdende vrachtverkeer, zoals in 2007 reeds overeengekomen, naar een industrieterrein te verhuizen. Om het proces te bespoedigen hebben bewoners het initiatief genomen om gesprekken te starten die een verhuizing naar de Corridor mogelijk te maken. Het tripartite overleg tussen gemeente, Schulp en bewoners heeft in de afgelopen maanden plaatsgevonden. De uitkomst is dat alle partijen erkennen en bevestigen dat een verplaatsing onvermijdelijk is. Een Zandpadbewoner met geschikte grondposities heeft de benodigde grond op het industrieterrein de Corridor reeds aangeboden. Nu de medewerking van de gemeente voor een snelle verhuizing is toegezegd en Schulp de verhuizing binnen een haalbare termijn

eveneens heeft toegezegd is een vastlegging van deze intentie de enige manier om de bewonersbezwaren met alle daarmee verband houdende juridische procedures te stoppen. Bewoners zijn van mening dat de fabriek er binnen 2 jaar kan staan, de gemeente denkt dat er 3 jaar voor staat en Schulp denkt dat het 4 tot maximaal 5 jaar duurt.

Verhuizing vastleggen

Omdat zowel de gemeente als Schulp hun eerdere beloftes ten aanzien van de verhuizing nooit zijn nagekomen willen de bewoners dat de verhuizing binnen een redelijke termijn deze keer wordt vastgelegd. Gemeente en Schulp weigeren tot dusver om een dergelijke afspraak vast te leggen waarmee de geloofwaardigheid van hun beloften verloren gaat. De door Schulp ingediende bouwaanvraag is door externe architecten geanalyseerd en de bouwkosten berekend. Zij zijn bij de berekening van de bouwkosten op een bedrag van tegen de 2 miljoen uitgekomen. Het moge duidelijk zijn dat een dergelijke investering binnen de gestelde termijn tussen bouw en verhuizing van de fabriek onverantwoordelijk is en commercieel onhaalbaar. Schulp heeft derhalve, ondanks zijn toezeggingen, geen enkele intentie om de fabriek te verhuizen.

Nu duidelijk is dat het College geen initiatieven neemt om tot een vorm van vastlegging te komen zullen omwonenden verdere stappen overwegen. Naast de voortzetting en uitbreiding van gerechtelijke procedures zullen omwonenden de Raad informeren over het gebrek aan regie en initiatief met betrekking tot de verhuizing, ondanks het feit dat de Raad het College daartoe opdracht heeft gegeven.

De ambtenaren waren tijdens de besprekingen van mening dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om de uitbreiding van Schulp (voorlopig) af te wijzen. Naast alle inhoudelijke argumenten die het College heeft ontvangen zijn er zes zwaarwegende redenen waarom de gemeente de aanvraag voor de uitbreiding van de fabriek niet in behandeling hoeft te nemen;

1. Omdat de bezwaarprocedure inzake het bestemmingsplan bij de Raad van State nog loopt en dat een afgegeven bouwvergunning voorafgaand aan de uitspraak van de Raad van State niet meer terug te draaien is.
2. Omdat ze dit plan niet hebben getoetst aan de nieuwe omgevingswet terwijl ze dat in andere vergelijkbare lopende dossiers al wel hebben gedaan.
3. Omdat alle partijen bevestigen dat de fabriek op termijn zal moeten verhuizen waarmee de bouwkosten van de fabrieksuitbreiding commercieel onhaalbaar zijn.
4. Deze aanvraag leidt om de uitvoerig beschreven en aantoonbare bezwaren en gevolgschade tot grote maatschappelijke onrust en zorgen over de verkeersveiligheid van bewoners en dan met name de schoolgaande jeugd.
5. Dankzij internationaal onderzoek is vast komen te staan dat de door de gemeente veronderstelde verkeersintensiteit, zoals deze in het reparatie bestemmingsplan is vastgelegd, aanmerkelijk hoger zal uitvallen. Van de indertijd vastgelegde 4 per dag tot wel 60 per dag na de gevraagde uitbreiding en conform de uitkomsten van het onderzoek. Dit is drie keer zoveel als de 20 per dag uit het voorgestelde reparatieplan.
6. De aanvraag betreft niet de tot dusver gecommuniceerde en zogenaamd bescheiden uitbreiding van 550m², maar blijkt nu over een drie keer zo grote uitbreiding te gaan

waarmee de capaciteit van de fabriek verdubbelt, wat niet alleen de snelle groei maar tevens de productie van groentesappen kan accommoderen. Deze uitbreiding is strijdig met het bestemmingsplan en met het reparatieplan. Een dergelijk investering is commercieel onverantwoordelijk indien de fabriek binnen enkele jaren zou worden verplaatst en daarmee is de verhuisbelofte een holle frase indien deze niet wordt vastgelegd.

Gebrek aan regie een gemiste kans

Het is spijtig om te moeten constateren dat het College geen regie neemt bij een groot en breed gevoeld maatschappelijk probleem. Met name nu de mogelijkheden voorliggen om dit tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing te brengen. Om te voorkomen dat op een later moment zou worden vastgesteld dat het momentum is gemist willen wij samen met alle bewoners een dringend beroep op de gemeente doen om deze zaak nu en voor altijd op te lossen.

Nu opkomen voor de belangen van de bewoners

Omdat uit het vorenstaande vooralsnog blijkt dat de gemeente en Schulp de bescherming van de kwetsbare Vecht geen prioriteit geven en aansturen op een verdubbeling van de fabriek aan het Zandpad met alle schadelijke gevolgen voor de Vecht, recreatie en toerisme, de vele rijksmonumenten en de veiligheid en leefbaarheid langs de Vecht, komen de bewoners van Stichtse Vecht bijeen om deze ongewenste ontwikkeling een halt toe te roepen.

Stichtse Vecht, oktober 2023

Bijlagen:

Raadsbesluit gemeente Stichtse Vecht 2008

Uitspraak Raad van State - vernietiging BPO

Reparatieplan Rondom de Vecht

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1904.BPRondomdeVechtLGB-VG04/r_NL.IMRO.1904.BPRondomdeVechtLGB-VG04.html

Vergunningsaanvraag Schulp - tekeningen