

## Verweerschrift Maarten de Vriesstraat 7, zitting 25 oktober 2022

### Bestreden besluit

Omgevingsvergunning reguliere procedure voor de bouw van een distributiecentrum aan de Maarten de Vriesstraat 7 te Sevenum d.d. 12 juli 2022.

### Ontvankelijkheidstoets

Enkel een belanghebbende kan bezwaar maken. Er dient een persoonlijk belang te zijn en geen afgeleid belang. De RvSt heeft in 2017 aangegeven dat er sprake dient te zijn van 'gevolgen van enige betekenis'. Dit houdt in dat een persoonlijk belang bij het besluit ontbreekt als zich objectief vast te stellen gevolgen voordoen, maar deze van (te) geringe betekenis zijn. Bij de toepassing hiervan wordt gekeken naar de afstand tot, zicht op, planologische uitstraling van en de milieugevolgen (zoals geur, geluid, licht, trilling, emissie en risico) van de activiteit waar het besluit op ziet (zie de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak uit 2017; ECLI:NL:RVS:2017:2271).

Zie ook onder meer de uitspraak van de RvSt: ECLI:NL:RVS:2020:1738 inzake een inrit bij een asielzoekerscentrum. Datum uitspraak 22 juli 2020:

*“De Afdeling stelt vast dat de afstand tussen de inrit en het perceel van [appellant K], gelegen aan de [locatie 1], hemelsbreed ongeveer 160 m bedraagt. De afstand tussen de inrit en de percelen van [appellant F], [appellant G], gelegen aan de [locatie 2], en [appellant H], gelegen aan de [locatie 3], is groter. Geen van deze personen heeft vanaf zijn of haar perceel zicht op de inrit. (...). Naar het oordeel van de Afdeling heeft de rechtbank terecht geconcludeerd dat [appellant A] en anderen niet aannemelijk hebben gemaakt dat [appellant F], [appellant G], [appellant H] en [appellant K] ter plaatse van hun woningen gevolgen van enige betekenis van de inrit ondervinden. De rechtbank heeft daarom terecht geoordeeld dat het college de bezwaren van deze personen terecht niet-ontvankelijk heeft verklaard.”*

Een belangrijk aspect bij het bepalen of er 'gevolgen van enige betekenis' zijn, is de afstand van de bezwaarmaker tot aan de projectlocatie.

In bijlage F1 vindt u een overzicht van alle bezwaarmakers en de afstand van hun percelen tot aan het meest dichtbij gelegen punt van het perceel Maarten de Vriesstraat 7. Er zijn 2 bezwaarmakers die op ca. 50 meter afstand van de projectlocatie wonen. Zij zijn belanghebbenden. Tevens zijn er twee groeperingen, Behoud de Parel en de Werkgroep Huisvesting Arbeidsmigranten. Behoud de Parel is belanghebbend bij het bestreden besluit. De Werkgroep Huisvesting Arbeidsmigranten is naar onze mening geen belanghebbende. Uit de stukken die op dit moment in ons bezit zijn, blijkt niet dat ze wel belanghebbend zijn. We hebben bijvoorbeeld geen notariële akte of statuten gezien.

De overige bezwaarmakers vallen allemaal buiten de cirkel van 200 meter. Een schouw ter plaatse bevestigt dat vanaf die percelen, geen tot nauwelijks zicht zal zijn op het nieuw te bouwen pand. Door bestaande bebouwing en begroeiing en de toekomstige groenvoorzieningen met de manchetten, zal voor de verder dan 200 meter afgelegen percelen geen sprake zijn van 'gevolgen van enige betekenis' als gevolg van de bouw van het distributiecentrum. Daar komt bij dat de planologische en milieukundige impact gering is, gezien het project past in het vastgestelde en onherroepelijke bestemmingsplan en het geen activiteit betreft waar een milieuvergunning voor verleend moet worden (wel een melding in het kader van Activiteitenbesluit). De hinder die deze personen ondervinden, als daar al sprake van is, is in ieder geval niet in betekenende mate.

### Algemene opmerking

Vooraf wordt benadrukt dat sprake is van een reguliere procedure. Er is een omgevingsvergunning verleend met een binnenplanse afwijking. Er geldt een limitatief imperatief stelsel (artikel 2.10, lid 1 Wabo). Indien een bouwplan voldoet aan de regels van het bestemmingsplan, is er geen weigeringsgrond en dient de vergunning verleend te worden.

Voor de binnenplanse afwijking zijn ook voorschriften opgenomen in het bestemmingsplan. Hiervoor geldt ook dat gemotiveerd moet worden dat hieraan wordt voldaan. Die motivatie is uitvoerig gedaan en maakt onderdeel uit van het besluit. Zie bijlagen C6 en C7 (onder punt 2 en 3 gaan we hier nog nader op in).

## **Hieronder volgt een samenvatting van alle bezwaarschriften (29 stuks) en onze reactie daarop.**

1. **Onjuiste procedure**: Aangezien het een omgevingsvergunning betreft, gaan we ervan uit dat dit een ontwerpvergunning is, die ter inzage ligt, waartegen iedereen, al dan niet belanghebbend, zienswijzen kan indienen, eventueel gecombineerd als bezwaar.

*Onze reactie:*

*Er is sprake van een reguliere procedure conform paragraaf 3.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Een ontwerpbesluit is niet aan de orde. De vergunning is verleend en treedt in werking op de dag na verzending. Er kan op eigen risico gestart worden met werkzaamheden.*

2. **Maximale bouwhoogte wordt overschreden**: De maximale bouwhoogte van 15 meter wordt fundamenteel overschreden met daknokken, lichtstraten en brandwanden hetgeen in strijd is met het vigerende bestemmingsplan. Door het structurele karakter van deze overschrijding kan worden gesteld dat het een evenredige afbreuk doet aan de vastgestelde bestemming. De motivering voor de overschrijding is te summier en er wordt niet of nauwelijks gemotiveerd wat de afbreuk is aan bijvoorbeeld het aspect woon- en milieusituatie van aangrenzende percelen. Er is met name bezwaar tegen de massaliteit. Op sommige punten wordt 17,3 m hoog gebouwd.

*Onze reactie:*

*Er gelden verschillende bestemmingsplannen voor de locatie en er gelden verschillende maximale hoogten. Op ruimtelijke plannen is terug te zien waar welke maximale hoogte geldt, 15 meter of 25 meter. Het bestemmingsplan "Klaver 5, fase 2" (vastgesteld 10-11-2020) maakt met een binnenplans afwijking mogelijk om af te wijken van de hoogte van 15 meter (artikel 12 van het bestemmingsplan) tot maximaal 16,50 meter. De hoogte van de muren van gebouw 1 worden maximaal 15,75 meter en voldoen dus aan de binnenplanse afwijking. Uit de ruimtelijke motivering blijkt dat de hoogte van 15,75 meter geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken. Zie tevens de onderbouwing in bijlage C7.*

*De hoogte tot maximaal 17,28 meter betreft het dak van het kantoor van gebouw 1. Dit deel van het gebouw is gelegen binnen het bestemmingsplan "Klaver 5, fase 2" waar 25 meter de maximale hoogte is. Zie de rode stippellijn op het terrein overzicht, bijlage C3. Gebouw 2 is op geen enkel punt hoger dan 15 meter.*

3. **Afstand tot perceelsgrens**: Aan de noordwesthoek is het plan in strijd met het bestemmingsplan omdat er binnen 5 meter van de perceelsgrens wordt gebouwd. Door juist hier nog een kleinere afstand te creëren tot ons woon- en leefklimaat wordt hier afbreuk aan gedaan. Voor het uitbouwen tot binnen 5m van de perceels- en bestemmingsgrens wordt niet voldaan aan de eis van het economisch noodzakelijk zijn. Zonder deze oversteek echter, is het zeer wel mogelijk de architectonische uitstraling te behouden. Hier wordt de binnenplanse afwijking als standaard gebruikt, zonder de extra massaliteit mee te nemen in de overweging.

*Onze reactie:*

*Ook hiervoor geldt dat met een binnenplanse afwijking medewerking verleend kan worden. Aan de voorwaarden van deze afwijking wordt voldaan. Op grond van artikel 3.4 van het bestemmingsplan kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken indien de ruimte tussen de gebouwen en de bestemmingsgrens niet dient ter ontsluiting van naastgelegen bedrijven en mits vanuit het oogpunt van de brandveiligheid aanvaardbaar is en vanuit bedrijfseconomisch oogpunt noodzakelijk.*

*Dat hieraan voldaan is, wordt gemotiveerd in het besluit: Uit de ruimtelijke motivering blijkt dat de overstek van het gebouw aan de noordwestzijde zich op minimaal 6,73 meter hoogte bevindt en tot 1,84 meter van de perceelsgrens. Vanuit oogpunt van brandveiligheid is de afwijking aanvaardbaar. De veiligheidsregio heeft ingestemd met het bouwen van de overstek op minder dan 5 meter van de perceelsgrens. Zie tevens de onderbouwing, bijlage C6.*

4. **Stankcirkel:** Er wordt gebouwd binnen de stankcirkel (milieuzone - geurcirkel) van het stierenbedrijf aan de Venloseweg 38, dit is niet toegestaan en u had de vergunning niet mogen verlenen. De cirkel valt binnen de buitengevel van het gebouw. De uitbouw voor onder andere de laaddocks vallen ook in de geurzone. In deze uitbouw wordt fysiek geladen en gelost en werknemers worden hier structureel blootgesteld aan de geurbron met 14 Ou, dit is niet toegestaan. De brug naar de parkeerplaats en het groen dient o.a. als uitnodigend recreatiegebied voor werknemers zodat ze worden getriggerd om zo min mogelijk buiten het terrein van het plan te gaan wandelen/recreëren in de pauzes. Werknemers worden hier blootgesteld aan de milieuzone met 14 Ou. In bestemmingsplan Klaver 5 fase 2 is de milieuzone - geurcirkel vastgelegd. Er is niet gemotiveerd hoe de geurcirkel tot stand is gekomen. De juistheid van de stankcirkel is niet te herleiden. Te meer omdat het een groot deel van het perceel bestrijkt is het belangrijk om te kunnen herleiden om daar het plan op te kunnen aanpassen. Er is een extra mesthoop aanwezig op het perceel van Venloseweg 38 te Sevenum (dit adres is een bron van de geurcirkel) die niet is vergund volgens het handavingsrapport van Rud Limburg Noord met controledatum 13 december 2021, deze mesthoop zal daarom niet meegerekend zijn in de huidige stankcirkel waardoor aan te nemen is dat de stankcirkel groter is dan in het bestemmingsplan is opgenomen. In 2016 heeft de GGD een advies gegeven via het RIVM om de normen aangaande geur te verlagen ten behoeven van de gezondheid van mensen die in deze omgevingen verblijven. U heeft als gemeente in 2020 een gebiedsvisie geurhinder en veehouderij vastgesteld en aan de hand van deze visie het bestemmingsplan klaver 5 fase 1 herzien en de geurcirkel verkleind zonder dat er fysiek iets aan de geurbron is veranderd. U heeft de adviezen van het RIVM (GGD) genegeerd uit economische overwegingen en ervoor gekozen om de risico's voor de volksgezondheid te vergroten. U heeft hiermee ook gefaciliteerd dat werknemers en andere mensen die in dit gebied moeten verblijven zich in een ongezonde omgeving bevinden. Tezamen met het ontwikkelen van het vergunde plan in combinatie met de huidige veehouderij is er een ontoelaatbare verslechtering van onze leefomgeving en u stelt ons bloot aan een ongezond emissie pakket. U had de risico's voor onze gezondheid niet mogen negeren enkel voor economische redenen en deze vergunning niet mogen verlenen. De geurverordening geldt voor een gebied, zoals b.v. voor de woonkernen, dus ook de straten en plaatsen waar activiteiten plaatsvinden. Dit betekent dus dat ook de laaddocks en parkeerplaatsen onder deze regels vallen. Te constateren valt dat deze stukken, totdat de veroorzakende vergunning is ingetrokken, niet gebruikt mogen worden. De stankcontouren dienen exact te worden weergegeven en herberekend. Dit om duidelijk te maken dat de nu plotseling rechte lijn tegen het gebouw aan ook echt zo loopt. Een rechte lijn is zeer onwaarschijnlijk en controle hierop is dan ook nodig om de juistheid zeker te stellen.

*Onze reactie:*

*De geurzone is vastgelegd in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is onherroepelijk. In het kader van deze vergunning hoeven er geen nieuwe berekeningen gedaan te worden. De geurzone wordt niet gemeten vanaf een mestopslag, het gaat om de zone rondom verblijfsruimten van dieren.*

*Een laaddock is geen geurgevoelig object en hoeft dus niet buiten de geurzone gesitueerd te worden.*

*De geurzone dient bovendien niet ter bescherming van de belangen van omwonenden.*

5. **Personeelstekorten:** Er is een groot tekort aan zowel lokale en Internationale werknemers en vooral in Noord Limburg, het toevoegen van extra werkgelegenheid (aanvrager schat 500-600 banen) door het verlenen van deze vergunning zorgt er voor dat de problemen nog groter worden, niet in de laatste plaats voor reeds bestaande bedrijven. Er zijn al meer vacatures dan werklozen en deze stijgende trend zet nog steeds door, daarmee is een gezonde arbeidsmarkt kapot. De

personeelstekorten werken door in andere segmenten waardoor we met lange wachttijden te maken kunnen krijgen bij bijvoorbeeld de gezondheidszorg.

*Onze reactie:*

*Het project voldoet aan de regels die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Eventuele impact op werkgelegenheid is geen toets in het kader van de vergunningverlening. Wat hier ook van zij, hiermee mag geen rekening gehouden worden bij de beoordeling van de vergunning aanvraag.*

6. **Benodigde arbeidsmigranten:** In de aanvraag, bijlagen en verleende vergunning is de huisvesting van de benodigde arbeidsmigranten niet geregeld. Ook het aantal arbeidsmigranten dat nodig is voor het uitvoeren van de werkzaamheden in het nieuw te bouwen bedrijfsgebouw wordt niet aangegeven. Er is in onze regio een groot tekort aan huisvesting voor arbeidsmigranten, het toevoegen van werkgelegenheid voor arbeidsmigranten is onverantwoord en potentieel gevaarlijk. Ook uitbuiting van deze groep werknemers ligt op de loer en goede werk- en leefomstandigheden hadden gewaarborgd moeten zijn in het plan. Door het verlenen van deze vergunning faciliteert de gemeente de groei van het aantal benodigde arbeidsmigranten en zullen de reeds aanwezige maatschappelijke problemen groter worden. Onder maatschappelijke problemen verstaan we alle punten die maar als probleem aangemerkt kunnen worden op het gebied van arbeidsmigranten omdat het een effect is van onze "maatschappij" zoals we die (kennelijk) nodig hebben. De instanties Ivo, Pharos en de Arbeidsinspectie hebben in 2022 rapporten gepubliceerd. Doordat u de inhoud van deze rapporten langs u neerlegt, negeert en de vergunning toch heeft verleend stelt u bewust alle betrokkenen bloot aan de gevaren en problemen zoals die in de rapporten worden beschreven en dit is in strijd met uw eigen beleid, kaders en richtlijnen. Alle acties die bijvoorbeeld werkgevers en de gemeente ondernemen om de problemen te beperken zullen niet veel meer dan evenredig oplopen met het aantal arbeidsmigranten dat verblijft in onze regio waardoor de stijging van het aantal arbeidsmigranten in onze buurt relatief toch meer problemen oplevert. Wij ervaren hier overlast van, bijvoorbeeld doordat onze kinderen geen geschikte woning kunnen vinden en de wachttijden in de gezondheidszorg oplopen. (bijvoorbeeld om zaken als mishandelingen, inbraken, openbaar dronkenschap, huiselijk geweld en verstoring van de openbare orde). Het veiligheidsgevoel dat we ervaren, daalt snel. Door het niet waarborgen van een fatsoenlijke huisvesting en het niet verstrekken van adequate gegevens m.b.t. de impact op onze omgeving had u deze vergunning niet mogen verlenen. Ook Gouverneur Emiel Roemer pleit hiervoor in het financieel dagblad van 20-8-2022. U heeft als gemeente ook regelmatig vastgesteld om op dergelijke punten fundamenteel aan te pakken. Bijvoorbeeld in de op 21 januari 2020 aangenomen motie wordt opgeroepen door de gemeenteraad om "met bedrijven afspraken te maken over de huisvesting en taalonderwijs van arbeidsmigranten". U heeft geen afspraken opgenomen als voorwaarde in de vergunning en/of als bijlage toegevoegd.

*Onze reactie:*

*Het project voldoet aan de regels die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Eventuele impact op het aantal arbeidsmigranten en de huisvesting van deze werknemers is geen toets in het kader van de vergunningverlening. Wat hier ook van zij, hiermee mag geen rekening gehouden worden bij de beoordeling van de vergunning aanvraag.*

7. **Omgevingsdialoog:** Er is geen of niet de juiste omgevingsdialoog gevoerd. Het plan was al klaar toen Geodis voor de eerste keer met ons, omwonenden, in gesprek ging. Bovendien geeft Geodis daarbij zelf aan dat ze de plannen en het ontwerp niet meer kunnen wijzigen. Wanneer we als buurt betrokken waren bij de eventuele plannen dan was er wellicht nog kans om op fundamentele bezwaren aanpassingen te doen. Fundamentele bezwaren konden echter niet meer gewijzigd worden want het plan lag al helemaal klaar om aangevraagd te worden. Op 15 februari was de eerste "kennismakingsbijeenkomst" met de directe burens (5 gezinnen) en op 17 februari is de omgevingsvergunning aangevraagd. Geodis (initiatiefnemer) bestempeld de gevoerde gesprekken zelf als "kennismakingsbijeenkomst". Het is echter een plan van aanpak om bij de gemeente een groen vinkje te krijgen bij "de omgevingsdialoog". De gemeenteraad en separaat alle politieke

fracties in Horst aan de Maas willen en verwachten dat er een goede omgevingsdialoog gevoerd wordt, het woord omgevingsdialoog wordt elke raadsvergadering minimaal 1 x genoemd en dan ook nog in de context dat dit een belangrijk instrument is. Door het niet op de juiste manier voeren van de omgevingsdialoog (omgevingsvergunning) en keukentafelgesprekken (bestemmingsplannen) heeft de omgeving niet kunnen meedenken. Gelet op de datums in de verschillende documenten was er al lang informatie beschikbaar die met ons overlegd had moeten worden, bijvoorbeeld de manier waarop de verkeersbewegingen (gelet op geluid en fijnstof overlast) plaatsvinden op het plangebied van de vergunning.

*Onze reactie:*

*GEODIS heeft in februari 2022 de omgevingsdialoog opgestart. De volgende gesprekken hebben in dit kader plaatsgevonden:*

- 15 februari: Kennismakingsbijeenkomst directe burens (deze bijeenkomst werd georganiseerd voor de 6 buurtbewoners die direct grenzen aan de geplande locatie van GEODIS).*
- 24 maart: Rondleiding en bijeenkomst directe burens.*
- 24 maart: Kennismakingsbijeenkomst brede buurt (deze bijeenkomst werd georganiseerd voor bewoners die in een ring van 500 meter rondom de geplande locatie van GEODIS woonachtig zijn).*
- 19 april: Gesprek afvaardiging Buurtcomité Wat nu? (met een drietal bewoners van 'Buurtcomité Wat nu?' is kennisgemaakt en werd gesproken over de plannen).*
- 28 april: Kennismakingsbijeenkomst gepland met Buurtcomité (andere leden van het buurtcomité werd de gelegenheid gegeven ook kennis te maken en input te leveren voor de plannen). Deze bijeenkomst is wegens gebrek aan belangstelling geannuleerd.*
- 23 mei: Bijeenkomst (burger)raadsleden gemeente Horst aan de Maas.*

*Van alle gesprekken zijn verslagen gemaakt die voor feedback aangeboden zijn aan de deelnemers. De verslagen, inclusief eventuele reacties op de verslagen die GEODIS heeft ontvangen zijn verwerkt in definitieve verslagen.*

*De gesprekken hebben ook geleid tot aanpassingen van het plan. Zo is bijvoorbeeld om geluidsoverlast te voorkomen door Greenport een grondwal aangelegd. De hoogte van de grondwal is n.a.v. de omgevingsdialoog van GEODIS verhoogd naar 6 meter over de lengte van de Zeesweg.*

*In de samenvatting van de omgevingsdialoog staan meerdere aanpassingen benoemd. Zie bijlage E1.*

*Wij herkennen ons dan ook niet in de stelling dat de omgevingsdialoog niet goed is uitgevoerd.*

8. **Omgevingsdialoog na vergunningverlening:** Ook wordt er gesteld: "De omgevingsdialoog met omwonenden zal na vergunningverlening voortgezet worden". We maken bezwaar tegen deze aanpak, aangezien er sprake is van een voldongen feit. Afgeven van een vergunning kan in die zin pas plaatsvinden na het fatsoenlijk afronden van de dialoog op de hoofdbezwaren. De in- en uitritten maken in de basis deel uit van de verkeersbewegingen die het initiatief met zich meebrengen. De aanvraag voor de in- en uitritten had deel uit moeten maken van deze aanvraag. U heeft echter aanvulling gevraagd op dit punt maar deze aanvulling niet meer meegenomen in de beoordeling van deze aanvraag omgevingsvergunning.

*Onze reactie:*

*De omgevingsdialoog wordt voortgezet. Deze komt niet in plaats van de omgevingsdialoog die vooraf gevoerd is. Het is altijd goed om met omwonenden in gesprek te blijven, ook nadat een vergunning is verleend. Voor de in- en uitritten is een aparte vergunning verleend.*

9. **Zonnepanelen kunnen niet geplaatst worden:** Initiatiefnemer is contractueel door Ontwikkelmaatschappij Greenport Venlo (gemeente Horst aan de Maas is 8.3% eigenaar) verplicht om bij de bouw van het gebouw rekening te houden dat het technisch mogelijk is om op gehele dak zonnepanelen te plaatsen. Op het gebouw waar een vergunning voor is verleend kunnen in het gebied waar volgens het bestemmingsplan de maximale bouwhoogte 15 meter is, geen

zonnepanelen worden geplaatst omdat dan de maximale bouwhoogte wordt overschreden. Aan de contractuele verplichting wordt dus niet voldaan.

*Onze reactie:*

*Zonnepanelen worden niet meegerekend met de bouwhoogte.*

*Zie artikel 2.1 onder b van het bestemmingsplan "Wijze van meten": "bouwhoogte van een bouwwerk vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen".*

*Eventuele contractuele verplichtingen zijn geen toetsingskader voor vergunningverlening.*

10. **Overlast tijdens de bouwfase en gebruiksfase:** Adequate monitoring van de fijnstof depositie, luchtkwaliteit en handswijze in geval van overschrijdingen in de directe omgeving is niet gewaarborgd in de verleende vergunning. We kunnen last krijgen van onze luchtwegen door de werkzaamheden tijdens de bouwfase van het initiatief en tijdens de gebruiksfase.

*Onze reactie:*

*Dit aspect speelt geen rol in het kader van de vergunningverlening. Zie tevens onze reactie onder punt 12.*

*Er is een aanvraag ingediend bij de provincie in het kader van de Wet natuurbescherming. De bouwfase hoeft niet berekend te worden.*

11. **Overlast van verlichting:** Er is geen beleid of iets dergelijks opgesteld en toegevoegd aan het dossier om overlast van verlichting te reguleren en te waarborgen zodat dit tot een aanvaardbaar minimum beperkt wordt en u heeft geen voorwaarde gesteld om overlast van de verlichting te voorkomen. Lichtoverlast kan een hoop nadelige gevolgen hebben zoals lichamelijke, psychische en sociale problemen. Door deze vorm van overlast kun je het dag- en nachtritme kwijtraken en ons lichaam zal gewend raken aan het constante licht, waardoor het minder goed met het donker om kan gaan. Ook kan het licht voor irritatie zorgen, wat uiteindelijk zal resulteren in een toename van stress. Het RIVM heeft de lichthinder onderzocht en refereert aan de werkgroep Lichthinder van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSW), deze stichting heeft een richtlijn lichthinder uitgegeven en die geven gemeenten houvast voor het maken van beleid. Het ontwikkelen van Greenport Venlo heeft inmiddels geleid tot een sterke toename van lichtvervuiling en heeft naar onze mening al een maximaal aanvaardbare grens overschreden. Tijdens de kennismakingsgesprekken met Geodis is gesproken over de lichtvervuiling en er is aangegeven dat er een lichtplan aan de aanvraag was toegevoegd. Buiten een formulier met de schakelwijze en de bouwplaatstekening met de tijdelijke mobiele lichtpalen hebben we dit plan niet gevonden. Geodis geeft aan naar aanleiding van ons gesprek "*besloten te hebben om met sensoren te werken. Hierdoor kan een deel van de verlichting uitgeschakeld worden na sluitingstijden. In verband met mogelijke verplichting voor het permanent laten branden van vluchtwegverlichting kunnen we niet garanderen dat alle verlichting op sensoren werkt. Dit wordt nader onderzocht*". Dit is niet vastgelegd in de verleende vergunning en nergens op terug vallen als daar redenen voor zouden zijn. Tevens trekken we de uitspraak "sluitingstijden" in twijfel omdat verderop in het dossier en dit bezwaar sterke onduidelijkheid is of de werktijden, zeg maar "sluitingstijden. Bijvoorbeeld het geluidsdossier suggereert dat het bedrijf straks 24 uur in bedrijf is. Naar aanleiding van de al aanwezige lichtvervuiling is het noodzakelijk om bij nieuwe ontwikkelingen te onderzoeken wat bijvoorbeeld het cumulatief effect is. De Omgevingswet bevat een algemene zorgplicht en een algemeen verbod. De algemene zorgplicht houdt in dat eenieder bij zijn activiteiten voldoende zorg voor de fysieke leefomgeving in acht neemt. Er is geen wettelijke norm wat betreft het aspect lichthinder. Wij kunnen ons niet spiegelen aan wettelijke vastgestelde normen maar gezien de al ontstane overlast van het als ontwikkelde gedeelte van Greenport kunnen we er van uit gaan dat ook het terrein en gebouw zoals bedoeld in de vergunning extra lichthinder gaat veroorzaken. De lichtvervuiling die het plan uit de vergunning met zich mee kan brengen had naar onze mening onderzocht en gerapporteerd en vastgelegd moeten worden. Onze fysieke leefomgeving kan hierdoor ernstig aangetast worden.

*Onze reactie:*

*Het aspect licht is geen toetsingskader voor de beoordeling van de aanvraag. In het kader van de omgevingsvergunning kunnen wij hieraan geen extra voorwaarden verbinden. Geodis heeft onder meer aangegeven om met sensoren te werken.*

- 12. Natura 2000 gebied:** Naast de in de geurcirkel al aanwezige uitstoot (o.a. fijnstof en stikstofoxiden) is er door de bouwfase en de gebruiksfase van het gebouw in het plan nog meer emissie. Het effect op onze eigen habitat en de nabijgelegen Natura 2000 gebieden is groot. Het effect op de Natura 2000 gebieden heeft op lange termijn invloed op onze leefomgeving en kunnen ons bijvoorbeeld nadelige gezondheidseffecten geven. Gezien het Arrest Varkens in Nood en het verdrag van Aarhus zijn we belanghebbende in deze. De vergunning voor de natuurbeschermingswet is niet afgegeven door de Provincie en het Aerius stikstof berekeningsmodel van het RIVM is in de huidige vorm niet geschikt voor vergunningaanvraag, TNO heeft daarover recent een rapport gestuurd aan het ministerie van LNV. De splitsing van stikstofuitstoot tijdens de bouw en gebruiksfase is volgens Europees recht toegestaan maar staat haaks op jurisprudentie van de Raad van State waaruit blijkt dat je naar het onlosmakelijke geheel moet kijken. De emissie tijdens de bouwfase mag niet als vrijgesteld worden bestempeld, het brengt schade aan kwetsbare natuurgebieden. Ook is het plan geen project dat bijdraagt aan natuurverbetering. Extern salderen van stikstofrechten voor dit plan kan niet, in totaliteit mag er namelijk geen toename zijn. De beleidsregels van de Provincie Limburg stellen voorwaarden aan het instrument extern salderen, om te voorkomen dat toestemmingverlening voor nieuwe initiatieven leidt tot een toename van de stikstofdepositie, en om te borgen dat een daling van stikstofdepositie wordt gerealiseerd. Gelet op de ontwikkelingen tussen Heierhoeve en de Mariapeel en het feit dat de natuurcompensatie niet volledig gedaan is, is er al een toename van de stikstofemissie, een natuurbeschermingswet vergunning kan niet worden afgegeven. In de structuurvisie 2012 hebben we met elkaar democratisch afgesproken dat er volgens het C2C principe wordt ontwikkeld en dat er bijvoorbeeld wordt ingezet op het toevoegen van nieuwe en het herstellen van beschadigde habitats om de gebiedseigen biodiversiteit te vergroten. Het gebied moet zoveel mogelijk zelfvoorzienend zijn, dit plan individueel en Greenport Venlo cumulatief is per saldo een toename van uitstoot, dat past niet binnen deze kaders. De natuurcompensatie die afgesproken c.q. beloofd is met de ontwikkeling van Greenport via het natuurcompensatieplan loopt achter. Bijvoorbeeld het ecoduct over de A73 bij Grubbenvorst is er nog steeds niet, dit zorgt voor nog meer natuurschade. Door u wordt gesteld dat er geen aanhaakplicht is wat betreft de wet natuurbescherming omdat die aanvraag eerder (3 dagen) dan de aanvraag is ingediend. Dit duidt op een bewuste actie, waar gemeente en aanvrager op deze wijze de noodzaak voor aandacht voor het milieu omzeilen, wat een bedenkelijke houding is van de vergunningverlener. Waar wij bezwaar tegen maken is dat, zowel voor de bouw en ook het bedrijven van de bedoelde activiteit, niet is bekeken of er zicht is op het verkrijgen van de vergunning. Dat zicht is er nauwelijks en ook niet zichtbaar is of de gemeente inspanningen heeft verricht om hier snel zicht op te krijgen. De vaststelling van het wel of niet nodig zijn van een vergunning kan de provincie nu, na 6 maanden al hebben gedaan. Dit moet voorwaarde zijn voor onomkeerbare besluiten. De opstelling beschreven door de Provincie in haar brief van 16 februari 2022 laat een spel zien en geen juridisch verantwoorde besluitvorming. De gemeente mag daar niet in mee gaan.

*Onze reactie:*

*Er geldt geen aanhaakplicht wat betreft de Wet natuurbescherming. De Provincie is bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming. De aanvraag is bij de provincie ingediend voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning.*

*Het verdrag Aarhus is niet van toepassing nu er geen sprake is van een uitgebreide procedure.*

- 13. Verkeer op het terrein:** Met name door de manier waarop de verkeersdeskundige het verkeersplan op het terrein heeft ingericht concentreert het verkeer en de daarbij horende emissies richting de hoek Zeesweg/Dorperdijk, elke vrachtauto komt er bij een bezoek aan dit bedrijf 3x langs. Gebaseerd op de schatting uit het akoestisch onderzoek is dat 2610x een vrachtauto die langs deze

hoek rijdt per dag. Een verkeerd ontwerp waarbij geen rekening is gehouden met ons als bewoners. Het fijnstof en andere emissie dat vrijkomt uit de vele voertuigbewegingen van deze tot een van de grootste distributiecentra van Nederland behorende plan is immens en schadelijk voor onze gezondheid.

*Onze reactie:*

*Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er 1740 vrachtwagenbewegingen per dag zullen zijn voor de gehele inrichting. Elke vrachtwagen komt er 2x langs en niet 3x. Zie bijlage C8. In het kader van de melding Activiteitenbesluit dienen wij het aspect fijnstof als gevolg van de vrachtwagenbewegingen nader te beoordelen. De melding is nog bij ons in behandeling. Dit aspect maakt echter geen onderdeel uit van de verleende omgevingsvergunning. De afwijking van het bestemmingsplan ziet enkel op de hoogte van het bouwwerk en op de afstand van het bouwwerk tot de perceelsgrens. In dat kader is fijnstof geen toetsingskader.*

*Het bezwaar richt zich bovendien expliciet op de hoek Zeesweg/ Dorperdijk. Het meest nabij gelegen perceel van één van de bezwaarmakers is de Zeesweg 10 en die ligt meer dan 500 meter van de betreffende hoek af.*

*Zie tevens het bijgevoegde routingsoverzicht van de vrachtwagens op het terrein onderaan dit document, bijlage 1.*

14. **Impact op het klimaat:** De uitvoering van het plan in de verleende vergunning heeft door het gigantische karakter een immense impact op het klimaat. Op het perceel van het vergunde plan wordt ruim 200.000 m<sup>2</sup> verhard, dit verstoort bijvoorbeeld de waterkringloop (water verdampt veel sneller vanaf verharding), de grond onder de gebouwen zal uitdrogen aangezien het water daar niet kan infiltreren en deze gebieden worden veel warmer dan natuurgebieden. Het veroorzaakt onder andere verdroging, hittestress en dat draagt het bij aan klimaatverandering. U brengt mij en alle andere mensen op aarde mogelijk in gevaar door het verlenen van deze vergunning.

*Onze reactie:*

*Het bestemmingsplan maakt het project mogelijk. De afweging van een goede ruimtelijke ordening heeft plaatsgevonden bij het vaststellen van het bestemmingsplan.*

15. **Groenbuffer:** Greenport en Horst aan de Maas heeft een robuuste groene buffer afgesproken met ons als bewoners, deze wordt niet gerealiseerd en is van realisatie uitgesloten door het plan van deze vergunning. U bent niet zoals afgesproken aan onze wensen tegemoetgekomen. Op 30 maart 2009 is door de gemeenteraad Sevenum ingestemd met het masterplan gebiedsontwikkeling Klavertje 4, de groenbuffer zoals nu voorzien op Klaver 5 fase 2 voldoet niet aan dit besluit. Tijdens "keukentafelgesprekken" in vroeg stadium bijvoorbeeld nog met gedeputeerde Driessen werd ook verteld dat er een "grote natuurstrook" tussen de toenmalige gemeente Sevenum en de gebouwen zou komen. Nu het gerealiseerd wordt, blijkt niets minder waar en lijkt het absoluut op onbehoorlijk bestuur. Nu het plan uitgewerkt is, wijkt dit te ver af van alles wat in het verleden gezegd, verteld en beloofd is. Het perceel had anders ingedeeld moeten worden als dan dat het nu in het plan is uitgewerkt. In de structuurvisie 2012 is in de verbeelding opgenomen dat de afstand tot pand ongeveer 135 - 200 meter tot de Zeesweg is. Het huidige plan en kavel komt op 76 - 84 meter vanaf de Zeesweg. Afspraken zoals vastgesteld in 2012 moeten worden gehandhaafd. Voor ons, omwonenden, is er bijvoorbeeld te veel beoogde/beloofde groenbuffer in dit plan uitgegeven als Industrie. Ook het uitgifte tempo van kavels is veel sneller gegaan dan voorzien in de visie 2012. De gerealiseerde compensatie loopt daardoor exponentieel ver achter. Wederom goed voor Industrie maar slecht voor onze leefomgeving. Wethouder Beurskens spreekt in brief naar aanleiding van het verlenen van de omgevingsvergunning aan Geodis dd. 21-7-2022 namens het college aan de bewoners van Zeesweg e.o. dat het college de komende tijd zich gaat bezighouden met "de realisatie van de geplande groenbuffer van 200 ha in de zomen van Greenport". Wij bedoelen echter de groenbuffer tussen de bewoners (ons) en de industrie, dat is dus op de klavers. De groenstrook tussen Geodis en de Zeesweg is geen robuuste groenbuffer te noemen en valt dus niet onder de gemaakte afspraken.



Onze reactie:

*Er zijn aanpassingen gedaan aan het oorspronkelijke plan. Dit is gebeurd in overleg met een aantal omwonenden van de Zeesweg. Er zijn groenbuffers verschoven richting de Zeesweg zodat er meer groen voor de deur van omwonenden komt en minder groen in de klaver zelf. Los van bovenstaande geldt ook hier dat het plan voldoet aan de regels van het bestemmingsplan.*

16. **Leegstand:** Door het plan te realiseren worden er 1 of 2 huidige panden verlaten op Greenport (verteld bij een kennismakingsgesprek). Er staan nu al een aantal panden voor een langere tijd leeg en te huur. De leegstand leidt tot verpaupering van het gebied. Tevens zijn er in de regio Noord-Limburg in verschillende regio's (Venlo, Weert, Echt) panden te koop en te huur, waardoor de bouw van deze panden niet noodzakelijk is. Er is geen businessplan waarin duidelijk wordt of het pand noodzakelijk is voor Geodis. Geodis pleit dat ze duurzaam gaan bouwen. Het meest duurzame zou zijn om niet te bouwen en gebruik te maken van deze beschikbare, bestaande gebouwen.

Onze reactie:

*Het project voldoet aan de regels van het bestemmingsplan. Als er een vergunning aangevraagd wordt moet de vergunning verleend worden (limitatief imperatief stelsel). Het aspect of er leegstaande panden zijn, is geen toetsingskader.*

17. **Geen noodzakelijk project:** Er is nu al een gebrek aan bijvoorbeeld voedsel, bouwmaterialen, arbeidskracht, milieuruimte, grond, water, energie en ruimte in het stroomnet. Gebruik deze eerst voor noodzakelijke dingen zoals bijvoorbeeld voedsel, woningen, scholen en verzorgingshuizen. Door het verlenen van deze vergunning worden de tekorten en de bijbehorende problemen nog groter en gaan wij dit merken. Het is geen noodzakelijk project dat enige voorrang toe komt.

Onze reactie:

*Het project voldoet aan de regels van het bestemmingsplan. Als er een vergunning aangevraagd wordt moet de vergunning verleend worden (limitatief imperatief stelsel). Het aspect of het project noodzakelijk is, is geen toetsingskader.*

18. **Waarborg groen:** Het bekleden van de grondwallen in de groene manchetten met bomen en struiken op en tegen de grondwallen is niet gewaarborgd in de vergunning terwijl dit wel afgesproken is tijdens de kennismakingsgesprekken. Zonder het te waarborgen, is handhaven van afspraken niet mogelijk.

Onze reactie:

*We willen het groen zo veel mogelijk vóór de manchetten zetten en niet op de manchetten. Beplanting op de manchetten is lastiger te onderhouden en behouden. Dit hebben we op andere locaties ook toegepast. De aankleding gaat gebeuren conform afspraken die gemaakt zijn en vastliggen in de structuurvisie en het beplantingsplan dat er ligt. Deze maakt geen onderdeel uit van de verleende vergunning, maar maakt onderdeel uit van andere afspraken die nagekomen zullen worden. Ten overvloede vermelden wij dat de ontwikkelaar geen eigenaar is van de gronden. De gemeente wordt eigenaar en krijgt het uiteindelijke beheer en onderhoud onder zich.*

19. **Oorspronkelijke visie:** Klaver 5 was oorspronkelijk in de structuurvisie bedoeld als glastuinbouw maar is met de reden "weinig vraag" omgetoverd naar logistiek, dit is opmerkelijk want de visie op het uitgeven van kavels loopt nog tot 2040, na 10 lopende jaren zijn er dus nog 18 jaar over.

Onze reactie:

*Het project voldoet aan het bestemmingsplan. Daarin is vastgesteld dat dit project voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Eventuele eerdere visies zijn geen toetsingskader.*

20. **Verkeer:** Er komt te veel verdwaald verkeer via de omliggende (ook onverharde) wegen, het aantal en de grootte van de voertuigen is enorm op bijvoorbeeld de Zeesweg, Klassenweg, Dorperdijk en Grubbenvorsterweg en aangesloten wegen is enorm. Vrachtwagens komen bijvoorbeeld doodlopend uit en gaan toeteren op de straat voor ons huis. De verkeersveiligheid is onder de maat en de belasting op de natuur van onder andere "de westelijke staander" stijgt. De gemeente en Greenport is op de hoogte en er lopen al gesprekken tussen de buurt en de gemeente. Zie bijvoorbeeld de voorbereidende raadsvergadering 19-04-2022, de uitspraken en beloftes vanaf tijd 14:58: "er ligt een alternatief wat we binnenkort met de bewoners gaan bespreken" "het moet nog getoetst worden en ik hoop eigenlijk dat dat binnen een week of 3-4 zodanig kan zijn dat we het met de bewoners kunnen bespreken". Tot op heden is er nog niks ondernomen en of gecommuniceerd. Al vaker zijn dergelijke beloftes uitgesproken en op deze werkwijze hebben we bezwaar. Wij en de gemeenteraad (het controlerende en hoogste orgaan bij de gemeente) wordt hier onjuist geïnformeerd en de kritiek in de kritische vragen is daarmee onterecht "uit de lucht gehaald".

Aan een juiste ruimtelijke ordening wordt niet voldaan. Het perceel ligt tegen het bestemmingsplan buitengebied aan. Door de inrichting van Geodis, zal er een enorme uitbreiding in verkeersintensiteit op de Zeesweg ontstaan, wat niet de bedoeling is in het buitengebied, waar bij nieuwe ontwikkelingen juist gezorgd moet worden voor het beperken van de verkeersbewegingen, zoals ook in de structuurvisie is vastgelegd. Er dient derhalve verkeerstechnische maatregelen te worden getroffen om het hoge aantal gemotoriseerd verkeer ten behoeve van het industrieterrein te weren. Dit is niet gewaarborgd in de vergunning, dat had wel moeten omdat de komst van het gigantische pand van Geodis de situatie waarschijnlijk ernstig gaat verslechteren. Er is noodzaak voor verkeer remmende maatregelen, dat wordt onderschreven door het feit dat ze zijn aangebracht. Door vandalisme op 6 januari 2021 zijn de op de Zeesweg genomen maatregelen verdwenen. Tot op heden wordt de noodzaak van de maatregelen genegeerd door de gemeente en is er geen zicht op nieuwe maatregelen. Greenport ontwikkelen gaat wel snel, nog nooit zijn er zoveel kavels verkocht als in 2021. Door het negeren van deze noodzaak en het nalaten van het plaatsen van nieuwe maatregelen, het toestaan van uitbreiding van de oorzaak met het verlenen van deze vergunning brengt u ons en andere verkeersdeelnemers in gevaar.

Op 10-11-2020 is naar aanleiding van een zeer constructieve en proactieve zienswijze vanuit onze buurt bijna raadsbreed een motie m.b.t. de partiële herziening van de structuurvisie Klavertje 4-gebied aangenomen. Hierin wordt opgeroepen om "bij het ontwerpen van bestemmingsplan Klaver 7 zorg te dragen voor de juiste inpassingen van de ingebrachte zienswijze, met name voor de onderwerpen: verkeersontsluiting, natuurcompensatie en de toegankelijkheid van het gebied, zodat uitwerking niet uitblijft. Om concrete afspraken te maken met het Ontwikkelbedrijf en de buurtbewoners, zodat voor de realisatie van mogelijke te vestigen bedrijven, de manchetten en robuuste zone gerealiseerd zouden kunnen worden en dit uitwerking krijgt in het voorstel tot bestemmingsplan Klaver 7. De omgevingsdialog met de buurt en in samenwerking met het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo te blijven voeren en elkaar actief betrekken in toekomstige plannen. De raad te informeren over de nog uit te voeren evaluatie van de verkeersmaatregelen Zeesweg/Venloseweg". We constateren dat aan deze oproep nauwelijks tot geen gehoor is gegeven.

Het buitengebied wordt gebruikt als rondweg vanaf omliggende dorpen. Hierbij wordt vanaf Maasbree de route gekozen via Laarweg/Romerweg/Zeesweg richting Tradeport en Horst. Hierop komen nu al ongewenste, gevaarlijke verkeerssituaties voor doordat doorgaand vrachtverkeer deze wegen nemen en schade (ook aan particulier eigendom) veroorzaken. Voordat de vergunning afgegeven had kunnen worden, hadden er eerst verkeerstechnische maatregelen genomen moeten worden omdat de verkeersveiligheid in het geding is. U heeft verkeersveiligheid niet getoetst en niet in uw overwegingen meegenomen.

*Onze reactie:*

*De verkeersafwikkeling vindt plaats via de Maarten de Vriesstraat naar Greenportlane. Slechts een fractie zal de Venloseweg opgaan. Het is niet aannemelijk dat verkeer van het distributiecentrum de Zeesweg zal gebruiken. Zowel de Zeesweg als de Venloseweg zijn namelijk geen wegen waar de in- en uitritten op aansluiten. Beiden in- uitritten benaderen/verlaten de projectlocatie via de Maarten de Vriesstraat (voormalige Dorperdijk), richting Greenportlane. Al het verkeer zal het gebied via de Greenportlane verlaten*

of benaderen en de toename zal opgaan in het totale verkeer op Greenportlane. Het verkeer op de Venloseweg en / of de Zeesweg kan als gevolg van de bouw van het distributiecentrum wel iets toenemen (door personeel wat in de buurt woont en eventueel een verdwaalde vrachtwagen die de verkeerde afslag neemt). De frequentie van dit langrijdende verkeer zal echter zeer laag zijn en niet in betekenisvolle mate bijdragen aan overlast voor bezwaarmakers. Bovenstaande volgt uit de verleende in- en uitritvergunning. Zie tevens bijlage 2 onderaan dit document met de aangegeven rijrichting op de situatietekening.

21. **“Verdozing”**: Het met hoge snelheid oprukken van blokkendozen (grote distributiecentra) zoals het plan in deze vergunning, worden door alle overheden bestempeld als ongewenst. Het rijk krijgt dit advies van de rijksbouwmeester. De provincie Limburg heeft op 1 oktober 2021 het amendement 'Grenzen aan verdozing' aangenomen en in een Sonderend stuk 'Grip op grootschalige bedrijvigheid' van 19 april 2022 wordt verzocht om o.a. een maximale kavelomvang van 5 ha te hanteren. De gemeenteraad Horst aan de Maas heeft u via moties regelmatig verzocht om kleinschaliger en lokaler te ontwikkelen. U heeft de strijdigheden in de aanvraag en naar onze mening andere weigeringsgronden toch als akkoord bevonden, ondanks dat de aanvraag niet aan de verzoeken van uw raad voldoet. Dit heeft onze democratie geschonden.

*Onze reactie:*

*Zoals gesteld, voldoet het project aan het bestemmingsplan ter plaatse. De raad heeft het bestemmingsplan vastgesteld. Bovendien heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit geoordeeld dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.*

22. **Beveiliging / privacy**: Het bedrijf dat Geodis wil bouwen volgens de vergunningsaanvraag zal worden beveiligd volgens de TAPA norm (Transported Asset Protection Association). Het doel van TAPA is transportcriminaliteit, ladingdiefstal en het verlies van goederen te verminderen. Het nieuw te bouwen gebouw is voorzien vlak langs onze straat/omgeving, we fietsen hier bijvoorbeeld naar ons werk, gaan paprika's halen in de automaat, wandelen naar de kerk en joggen over de paden. De kans is groot dat de camera's die rondom het gebouw en op het terrein van het betreffende perceel komen te hangen hier en daar ons in beeld brengt en dat ook vastlegt. Als een camera een persoon in beeld brengt, kan de privacy van die persoon in het geding zijn. Immers, hoe iemand eruitziet, waar hij zich op welk moment bevindt en wat hij daar doet, is onderdeel van het privéleven. Op het gebruik van cameratoezicht is in veel situaties privacywetgeving van toepassing. Het gaat dan met name om de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Een doel in de TAPA-norm om omwonenden te beschermen op hun privacy hebben we niet gevonden. We mogen van de gemeente verwachten dat bij het opzoeken van de uiterste grens bij het positioneren van de industriële ontwikkelingen ten opzichte van ons woon- en leefgebied onze privacy gewaarborgd wordt. Al is het maar gelet op de zorgplicht van de gemeente. In de aanvraag is geen enkel aanknopingspunt te vinden over bijvoorbeeld maatregelen waar de privacy van ons als omwonenden beschermd wordt. Ook heeft u geen voorwaarde gesteld ten aanzien van het beschermen van onze privacy. U laat daarbij de uitvoering over aan de aanvrager en stelt ons omwonenden bloot aan een hoog risico op privacy schending.

*Onze reactie:*

*Dit aspect betreft geen toetsingskader voor de beoordeling van de aanvraag.*

23. **Strijdigheden bestemmingsplan**: In diverse gesprekken (de gemeente en Geodis noemen het omgevingsdialoog) en volgens de antwoorden van wethouder Beurskens op vragen van de gemeenteraad in de raadsvergadering van 19 april 2022 (terugkijken 19-4-2022 vanaf tijd 12:30) "valt de aanvraag onder het bestemmingsplan en moet de vergunning verleend worden". Toch blijkt de aanvraag zoals jullie zelf vermelden in de beoordeling van de vergunning op twee punten strijdigheden te bevatten. Gelet op de datums waarop de aanvullende stukken m.b.t. tot de strijdigheden zijn opgevraagd en u die ontvangen heeft, was u hier al van op de hoogte en heeft u daarmee uw raad en ons onjuist geïnformeerd. Voor een goed bestuur is het belangrijk dat alle

betrokkenen over goede, volledige en betrouwbare informatie beschikken. Doordat het proces hiermee niet goed is verlopen, is er mogelijk een verkeerde afweging gemaakt. Wij vinden dit onbehoorlijk bestuur en zal deze beslissing moeten worden teruggedraaid.

*Onze reactie:*

*Het project past in het bestemmingsplan. De afwijking op onderdelen is eveneens conform de regels in het bestemmingsplan (binnenplanse afwijking).*

24. **De brandveiligheid** is niet gewaarborgd omdat u niet over de juiste informatie van de (magazijn)inrichting bent voorzien. In de aanvraag is een "draft" gebruikt, fake dus. Als u hier niet van op de hoogte was, bevreemd ons dat. Maar als u het wel wist, is het vreemd dat u een "draft" heeft getoetst aan bijvoorbeeld de brandveiligheid en dit akkoord heeft bevonden. U kunt als gemeente niet juist handhaven en stel dat er over twee jaar brand uitbreekt, hebben hulpdiensten niet de juiste gegevens beschikbaar om adequaat een brand te bestrijden en de omgeving te beschermen. Een brand van een dergelijk pand kan een immense omvang genereren en een groot gevaar opleveren voor ons en onze naastgelegen woningen, daar zijn voorbeelden van.

*Onze reactie:*

*De inrichting met stellingen is vergunningsplichtig en maakt als concept onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning. Voordat de stellingen definitief worden geplaatst moet hiervoor nog een omgevingsvergunning bouwen worden aangevraagd. Dit verklaart waarom er op de tekeningen behorende bij de omgevingsvergunning 'concept' is aangegeven van de inrichting met stellingen.*

*Zodra de aanvraag voor de definitieve indeling van de stellingen wordt ingediend zal de Veiligheidsregio deze beoordelen. De bouw van het distributiecentrum zal bovendien in nauw overleg met de Veiligheidsregio plaatsvinden.*

25. **De werktijden** in de aanvraag komen niet overeen met de werktijden zoals we die besproken hebben in het kennismakingsgesprek (de gemeente en Geodis noemt het omgevingsdialoog) en tijden die genoemd worden in het geluidsonderzoek. De werktijden die werden genoemd tijdens het gesprek zijn "van 6:00 uur tot 21:00 uur". In het verslag van de bijeenkomst staat echter "van 8:00 uur tot 17:00 uur en in piekperiodes 6:00 uur tot 21:00 uur". In de vergunningsaanvraag staat dat het waarschijnlijk in de toekomst van 7:00 tot 23:30 uur wordt en in een andere tabel van de aanvraag staat zelfs 6:00 tot 24:00 uur. Ook staat er in een document dat gaat over geluidsberekeningen dat er een aantal vrachtauto's in de nacht rijden. We mogen vooral door dat laatste concluderen dat we te maken krijgen met een bedrijf waar 24 uur gewerkt wordt. Het is onaanvaardbaar dat onjuiste informatie wordt verstrekt, dat u als gemeente dit niet opmerkt en ook niet eens toetst, bijvoorbeeld aan het "besluit kwaliteit leefomgeving". Er kan in onze leefomgeving ernstig overlast ontstaan en helaas betekent dat door de cumulatie in onze omgeving nog meer overlast. Er is geen voorwaarde of iets dergelijks vastgelegd waaraan de aanvrager van de vergunning zicht dient te houden. U weet het niet exact en u heeft het niet gewaarborgd.

*Onze reactie:*

*De werktijden maken geen onderdeel uit van de toetsing aan het bestemmingsplan. Het aantal vrachtwagens dat 's nachts rijdt maakt onderdeel uit van de melding Activiteitenbesluit. Het betreft 45 vrachtwagenbewegingen in de nachtperiode (zie bijlage C8). Uit de rapportage blijkt dat aan geluidsnormen voldaan wordt.*

26. **Geluid:** In de "Structuurvisie; Klavertje 4 Gebied" d.d. 21 maart 2012, is ter bescherming van omwonenden van dit gebied een bestuurlijke ambitie verwoord. Volgens de Structuurvisie wordt waar nodig het instrument van gemeentelijk geluidbeleid (= Nota Industrielawaai) ingezet om de totale (cumulatieve) geluidbelasting door nieuwe bedrijven bij bestaande woningen te beperken. De nieuwe Nota Industrielawaai, Tradeport Noord & Tradeport West welke gezamenlijk door de Gemeenten Horst aan de Maas en Venlo is opgesteld, voorziet hierin en beschermt de bewoners in

het gebied zodoende beter tegen ongecontroleerde toename van industrielawaai. Om te borgen dat de geluidbelasting als gevolg van cumulatie van industrielawaai aan de bestuurlijke ambitie voldoet, zijn bovendien aanvullende beleidsregels opgesteld. Deze Nota Industrielawaai voorziet daarin. In hoofdstuk 3 zijn een aantal specifieke geluidregels opgenomen waaraan alle bedrijven in het gebied moeten voldoen, ongeacht de aard of het type van de inrichting. Op diverse punten gaat het hierin mis:

- a. De gereserveerde geluidruimte voor betreffende kavel is 55/50/45 voor respectievelijk overdag, avond en nacht. Ten gevolge van geprojecteerde activiteiten van Geodis NL (rapport bureau Peutz een onderzoek laten uitvoeren, kenmerk F21998-14-RA-001), zo wordt geconcludeerd dat het totaal opgestelde geluidvermogen van Geodis bedraagt 108 dB(a), 107 dB(a) en 104 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. In de dagperiode wordt voldaan schrijft men, in de avond- en nachtperiode kan evenwel niet worden voldaan zo valt te lezen. In bijlage 1 van datzelfde rapport is te zien dat overdag de geluidruimte 108,2 is en daarmee dus ook overdag niet kan worden voldaan.
- b. Er wordt in het rapport van Peutz (bureau Peutz kenmerk F21998-14-RA-001) over de geluidvermogen ten gevolge van de geprojecteerde activiteiten geschreven. Dit is geenszins in overeenstemming met de Nota industrielawaai d.d. 23-09-2016 daar het moet gaan over een daadwerkelijk representatieve bedrijfssituatie. Daarvan kan hier geen sprake zijn daar men uitgaat van een rijsnelheid van 15 km/h voor vrachtauto's en slechts 20km/h voor personenauto's. De rijsnelheid zal in praktijk (daadwerkelijk representatieve bedrijfssituaties) al heel snel 30 km/h of meer bedragen. Hetzelfde bureau Peutz heeft in een publicatie "Geluidemissie van langzaam rijdende vrachtwagens" (Geluid nummer 1, maart 2019) becijferd dat het verschil tussen 15 of 30 km/h 3,9 dB(A) is. Wordt deze daadwerkelijk representatieve bedrijfssituaties in ogenschouw genomen, blijkt opnieuw dat zowel dag-, avond- als nachtnormering niet gehaald worden.
- c. De door bureau Peutz gepresenteerde uitkomsten zijn opgebouwd op basis van een aantal bronsterktes van verschillende autotypen. Voor bestelbussen bijvoorbeeld gaan ze uit van 95 dB(A), als voorbeeld. Bureau Verotek heeft daar praktijkmetingen naar gedaan en gepubliceerd 24-09-2020. Daaruit blijkt dat ook deze praktijkmetingen variëren van 96-101 dB(A). Gemiddeld dus 3,5 dB(A) hoger dan berekend in het rapport van Peutz
- d. Door omgevingsdienst is al aangegeven dat er een extra toeslag van 5 dB(A) op het totale geluidniveau van de inrichting dient te worden gerekend. Dat bureau Peutz in hun Notitie d.d. 6 mei 2022 referentie JH/IG//F 21998-20-NO zelfs hint naar het betwisten of de achteruitrijsignalering bij betreffende woning nog wel kan worden beoordeeld als "geluid met een duidelijk tonaal karakter; "Indien het geluid niet als duidelijk tonaal waarneembaar is, hoeft ook geen toeslag van 5dB te worden berekend", zo schrijven ze. Dit is duidelijk proberen om in deze casus de verkeerde toon te zetten. Goed ook om te weten dat 7 dagen later namelijk 13 mei 2022 ze zelf schrijven in aanvulling geluidrapport F-21998-14-RA-001 "Een van de maatgevende punten is woning Dorperdijk 14. Dit betreft een woning waar het achteruitrijsignaal als tonaal herkenbaar zou kunnen zijn". Daarnaast schrijven ze n.a.v. reactie van omgevingsdienst dat de straffactor van 5 dB achteruitrijsignalering inderdaad verdisconteerd moet worden. Echter vanwege de complexiteit en de geringe invloed op het resultaat hebben we voor een pragmatische aanpak gekozen, zo schrijven ze. Gemeente kan hier uiteraard niet mee akkoord gaan, nog los van het feit dat 5 dB als logaritmische eenheid niet als gering verschil kan worden aangemerkt.
- e. Gezondheidseffecten van geluid. De GGD adviseert gemeenten over maatregelen ter beperking van gezondheidsrisico's en ter bevordering van de gezondheid. Daarnaast informeert de GGD ook burgers en andere belanghebbenden in het publieke domein. Gemeenten zijn immers volgens de Wet Publieke Gezondheid verantwoordelijk voor

het welzijn van hun burgers. Door RIVM is daartoe De richtlijn 'Omgevingsgeluid en gezondheid' (RIVM Rapport 2019-0177) opgesteld. Deze om te ondersteunen bij de beoordeling van en de advisering over geluidsvraagstukken. In de richtlijn worden handvatten gegeven voor (beleid)advisering in de praktijk. De gemeente heeft voor zover bekend, geen advies aangevraagd.

- f. Behalve de geluidbelasting (hoeveelheid dB) spelen ook andere akoestische factoren een rol bij de mate van hinder, zoals karakteristieken van het geluid (zoals frequentie, intensiteit en duur) en aanwezigheid van meerdere geluidbronnen. Ook hier gaat het mis. Het onderzoeksrapport van Peutz gaat slechts over de effecten van Geodis en in het geheel niet over de cumulatie van meerdere bedrijven (nieuwvestigingen klaver 5), verkeerslawaaai, spoorweg en straks ook nog windturbinelawaai.
- "De GGD houdt in haar advisering zo veel mogelijk rekening met het geluid van alle aanwezige geluidbronnen. Er zijn namelijk burgers die in hun woning aan meerdere bronnen worden blootgesteld, zoals de combinatie van wegverkeer en treinverkeer of de combinatie van wegverkeer met bedrijven. Dan is er sprake van cumulatie. Deze mensen vormen een risicogroep; zij worden in werkelijkheid hoger blootgesteld dan uit de beoordeling van de afzonderlijke geluidbronnen blijkt. Deze effecten zijn niet meegenomen c.q. meegewogen. Dit dient op z'n minst alsnog te gebeuren.
- g. De richtlijn (RIVM Rapport 2019-0177) geeft een aantal uitgangspunten voor een gezondheidskundige advisering door de GGD. Belangrijk daarbij is dat de GGD uitgaat van de gezondheidseffecten van geluid en niet zozeer van de wettelijke normen. Voor de advisering van de GGD over gezondheid is een waarde van 50 dB Lden en 40 dB Lnight of lager op de gevel van een gebouw gewenst. De GGD ziet een geluidsniveau van maximaal 33 dB Lden als acceptabel binnen niveau.
- De nieuwe Nota Industrielawaai, Tradeport Noord & Tradeport West welke gezamenlijk door de Gemeenten Horst aan de Maas en Venlo is opgesteld zit dus over de hele lijn (dag, avond en zelfs nacht) al minimaal 5 dB hoger. Dan is het nog goed om ons te beseffen dat decibel een logaritmische eenheid is. Dus plus 10 dB betekent 10 x zoveel geluid en 20 dB verhoging zelfs 100 x.
- Als mensen lange tijd aan te veel geluid blootstaan, kan dat aanleiding geven tot chronische effecten, zoals verhoogde bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol. Dit verhoogt het risico op hart- en vaatziekten. Ook kan geluid een negatieve invloed hebben op de leerprestaties van kinderen, aldus RIVM/GGD.
- Een gemeente die zich wenst te afficheren als "Gezondste Regio" en die volgens de Wet Publieke Gezondheid verantwoordelijk zijn voor het welzijn van hun burgers, kan niet toestaan dat in dit geval de gezondheid van medeburgers in het geding komt doordat Geodis zich niet houdt, of hoeft te houden aan normen, regels en door gemeente zelf vastgestelde ambitieniveaus.
- h. Maximale geluidniveaus. Tot nu toe ging het steeds over gemiddelde beoordelingsniveaus. Bureau Peutz heeft ook nog de maximale niveaus gepresenteerd in hun rapport. (Kenmerk F21998-14-RA-001). Deze uitkomsten (14.2 pg 12) geprojecteerd op de gevels van woning aan de Dorperdijk, Venloseweg of Zeesweg liggen met name 's nachts veel te hoog. Ze zijn dan ongeveer 15 dB(A) hoger dan gemiddeld (14.1pg.II).
- i. De nieuwe Nota Industrielawaai, Tradeport Noord & Tradeport West welke gezamenlijk door de Gemeenten Horst aan de Maas en Venlo is opgesteld, geeft onder 3.2 (o.a.) aan dat het bevoegd gezag erop toe ziet dat door de inrichting in te nemen geluidruimte past binnen de gereserveerde geluidruimte, nu en in de

toekomst. De geprognoseerde geluidbelasting mogen nu en in de toekomst niet overschreden worden. Wat ontbreekt is hoe gemeente dat wil gaan doen en hoe ze hierin willen handhaven.

Samenvattend geldt ten aanzien van geluid dat:

- De gehanteerde normeringen in Nota industrielawaai Tradeport Noord & Tradeport West liggen al 5 dB hoger dan de door RIVM/GGD geadviseerde normen.
- De rapportage van Peutz komt tot de conclusie dat Geodis deels de gehanteerde normering haalt, echter andere normen halen ze ook niet (met name 's nachts). Ze vragen vrijstelling aan zonder extra maatregelen te hoeven uitvoeren.
- De Rapportage is opgesteld op basis van een aantal onjuiste uitgangspunten. Door uit te gaan van een echt daadwerkelijk representatieve bedrijfssituatie komen we veel hoger uit. Minimaal 10 dB hoger voor gemiddelden (+3,9 dB snelheid, +3,5 dB(A) bronsterktes, 5dB(A) tonaal geluid.
- In de nacht worden als het gaat over maximale geluisterktes nogmaals ca 10 dB(A) nog eens extra verwacht
- Er zijn hierdoor ernstige gezondheidseffecten te verwachten, die uitgebreid onderbouwd zijn door RIVM/GGD, wiens maatwerkadvies niet is gevraagd.
- Al met al een geluidsniveau te verwachten dat te veel en te vaak de al extra verhoogde normering niet haalt. Dit is onaanvaardbaar.

*Onze reactie:*

*Het akoestisch onderzoek van Peutz zit bij de aanvraag en bij de verleende omgevingsvergunning. Akoestiek is echter geen toetsingskader voor de omgevingsvergunning, reguliere procedure. De aanvraag voldoet aan de regels van het bestemmingsplan. Uiteraard dient het bedrijf wel te voldoen aan de regels die gelden op grond van het Activiteitenbesluit. Uit het bijgevoegde Akoestische onderzoek blijkt dat voldaan kan worden. De daadwerkelijke beoordeling moet de gemeente doen in het kader van de melding Activiteitenbesluit.*

**27. Geurverordening** (Behoud de Parel)

De verordening geldt voor een gebied, zoals bijvoorbeeld voor de woonkernen, dus ook de straten en plaatsen waar activiteiten plaatsvinden. Dit betekent dus dat ook de laaddocks en parkeerplaatsen onder deze regels vallen. Te constateren valt dat deze stukken, totdat de veroorzakende vergunning is ingetrokken, niet gebruikt mogen worden.

De stankcontouren dienen exact te worden weergegeven en herrekend. Dit om duidelijk te maken dat de nu plotseling rechte lijn tegen het gebouw aan ook echt zo loopt. Een rechte lijn is zeer onwaarschijnlijk en controle hierop is dan ook nodig om de juistheid zeker te stellen.

*Onze reactie:*

*Op 30 juni 2020 is door de raad de 'Verordening geurhinder en veehouderij gemeente Horst aan de Maas' vastgesteld, om te voorkomen dat een aantal Klavers als bebouwde kom worden aangemerkt met een beperktere geurcontour. Er geldt ter plaatse een geurcontour van 14Ou (odeureenheden).*

*De geurzone is gegeven vanuit het bestemmingsplan en het gebouw komt hier niet binnen. Laaddocks zijn geen geurgevoelige objecten. Zie tevens onze reactie onder punt 4.*

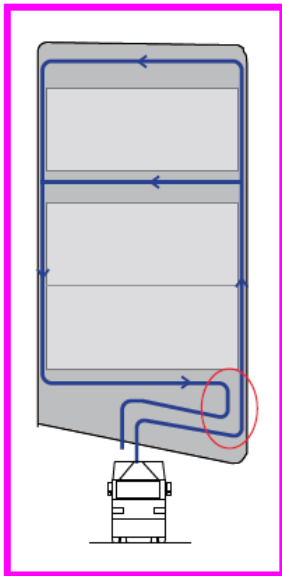
**Conclusie**

Wij zijn van mening dat de vergunning op juiste gronden is verleend en in stand kan blijven. Wij verzoeken de commissie ons college te adviseren de bezwaren niet ontvankelijk, danwel ongegrond te verklaren en het bestreden besluit, de omgevingsvergunning, in stand te laten.

**Bijlagen:**

Bijlage 1

Routingoverzicht (punt 13):



Bijlage 2

Vrachtverkeer buiten het terrein (punt 20). Er is geen directe verbinding met de Zeesweg.

