

Meneer de voorzitter dat ik hier sta is omdat ons huis op de Zeesweg 10, waar we al bijna 40 jaar wonen, als Geodis vrij spel krijgt letterlijk in de schaduw van een milieuvervuilende logistieke kolos komt te liggen.

Ik wil allereerst ingaan op de gebeurtenissen van de laatste jaren in dit gebied. Tot het begin van dit millennium werd dit gebied (de Lage Heide) gekenmerkt door een open landschappelijk karakter met een weids uitzicht. In de zomer waren er de veldleeuweriken en in de herfst zagen we er kraanvogels foerageren. In het begin van deze eeuw veranderde het karakter van de Lage Heide; er werden op basis van het neoliberale gedachtegoed nieuwe planologische ideeën gelanceerd. Gedeputeerde Driessen schilderde tijdens 'keukentafelgesprekken' een toekomstbeeld waarbij in dit gebied tuinbouwkassen zouden komen. Deze kassen zouden als ze economisch gezien verouderd waren, door industriële gebouwen vervangen worden. Dit zou echter pas na 2040 plaatsvinden. Na een gemeentelijke herindeling breidde Venlo uit waardoor het business gebied Klaver 4 zich versnelde en ook op het oorspronkelijk Sevenumse gebied verder zou ontwikkelen. Maar er zou, werd ons beloofd, een natuurgebied van enkele honderden meters breed westelijk van dat industriegebied worden aangelegd,

De toenmalige gemeente Sevenum besloot in 2009 mee te werken aan het Masterplan 'Klaver 4' om de werkgelegenheid voor de lokale bevolking veilig te stellen, met als gevolg dat het ons voorgespiegelde natuurgebied werd opgeofferd om zo de aanleg van de Greenportlane, de toegangsweg voor de vele dozen er omheen, mogelijk te maken. Om het plan acceptabel te maken werden door de gemeente Sevenum voorwaarden gesteld. Zo zou er een robuuste groenzone van tenminste 200 meter breed komen tussen de Zeesweg en het industriële complex. Inmiddels is de gemeente Sevenum opgegaan in de gemeente Horst aan de Maas en zijn deze voorwaarden vervolgens van tafel geveegd. Wegbereiders van Greenport en de gemeente Horst (ik noem hier de heren Brunnekreeft, Jeurissen en Bouwman) meldden ons dat de breedte van de groenstrook gereduceerd werd tot 80 meter gemeten vanaf de Zeesweg.

In het nu voorliggende omgevingsplan wordt dit natuurgebied verder verkleind, het wordt nu 80 meter gemeten vanaf de rooilijn van ons huis.

Zo is er van de grens tussen de logistieke dozen en ons woon-en leefgebied steeds meer afgeknabbeld. Er blijft van de robuuste groenstrook een schamele zone 'groen' over. Als gevolg van dit oprukken van de industrie brokkelt ons leefcomfort steeds verder af.

In de eerste alinea van het gemeentelijke verweerschrift staat onder het kopje Ontvankelijkheidstoets dat rekening gehouden wordt met milieugevolgen zoals geur, geluid, licht, trilling en emissie. Opmerkelijk is dan ook in het verweer van de Gemeente dat het door ons gestelde in **paragraaf 11** (wat over lichtoverlast gaat) dat licht geen toetsingskader voor de beoordeling van de aanvraag is. Maar wij en de burens worden aan de westzijde van gebouw 2 tegenover ons huis geconfronteerd met een luchtbrug annex recreatiepromenade die boven de manchet uitsteekt. De ongetwijfeld aanwezige verlichting op deze promenade zal over de wal en dus ook op de omgeving uitstralen en deze promenade zal bij de burens inkijk in huis en tuin geven.

Wat betreft **paragraaf 13**, die over verkeer gaat, heeft ons bezwaar niet alleen betrekking op het kruispunt Dorperdijk/Maarten de Vriesstraat/Zeesweg, maar ook over de hele westzijde van Geodis, dus ook voor ons huis.

Voor ons huis zijn de docks van gebouw 2 en ook de weg om de gebouwen heen voert langs ons huis. Het geluid van het vrachtverkeer, het aanmeren, laden en lossen van de vrachtwagens, het rijden van vorkheftrucs over traanplaten en het atonale achteruitrijdsignaal) zullen door het hoge gebouw van meer dan 15 meter weerkaatst worden en samen met het geluid van het verkeer zelf, versterkt op ons afkomen (dit ondanks of misschien zelfs ook deels door de manchet). In het rapport wordt met dit resonerend geluid geen rekening gehouden en dus zijn de berekeningen van Peutz niet volledig en derhalve niet valide!

In het rapport van Peutz wordt het aantal vrachtwagens dat per dag Geodis aandoet op 870 gesteld. Dit getal is in de vergunningaanvraag niet onderbouwd. Ook het aantal vrachtwagens dat in de avond en nacht gelost wordt is speculatief. Te verwachten is dat gezien het grote aantal docks, het inschakelen van robots en een steeds meer toenemende 24/7 economie het aantal vrachtwagens en daarmee de overlast door geluid en de fijnstofemissie fors gaat toenemen. Het rapport van Peutz wekt de schijn dat er toe gerekend is naar een zo groot mogelijk aantal vrachtwagens om de milieunormen net niet te overschrijden. Er moet daarom in de vergunning een maximaal aantal vrachtwagenbewegingen, zowel totaal als in de diverse tijdvakken, opgenomen worden. Bovendien moet duidelijk worden hoe zo'n maximum gehandhaafd wordt. Opmerkelijk is dat ook hier gesteld wordt dat emissie van fijnstof van al dat verkeer nog niet beoordeeld is en dat fijnstof volgens de gemeente geen toetsingskarakter heeft. Eigenlijk zou het veel beter zijn als de aan-en afvoerwegen oostelijk van het Geodis gebouw zouden liggen.

In **paragraaf 15 en 18**, die over de groenbuffer en de wallen gaat, wordt gesteld dat beplanting van de wallen lastig te onderhouden is, maar niet duidelijk is of praktische voorzieningen zoals druppelleidingen overwogen zijn. Bovendien is bewezen dat bomen op de wallen aangelegd bij de Römer in Venlo goed aangeslagen zijn en elk jaar weer groeien en bloeien. Een dergelijk beplante wal zal de geluids- en lichtoverlast beperken.

In **paragraaf 19** die over de oorspronkelijke visie gaat, wordt als reactie op het veranderen van oorspronkelijke plannen gesteld dat dat "all-in the game" is. Dat mag dan wel zo zijn maar het ondermijnt het vertrouwen in de overheid.

In de **paragrafen 25 en 26** wordt gesteld dat werktijden en geluid geen onderdeel uitmaken van de toetsing van het bestemmingsplan, maar ze zijn wel meegenomen in het akoestisch rapport van Peutz.. Deze rapportage is overigens gebaseerd op een aantal onjuiste uitgangspunten, zie hiervoor verder ons bezwaarschrift. In dit rapport van Peutz wordt zelfs gesteld dat de geluidsoverlast de norm overschrijdt, (met name in de nacht en de avond en wordt om pragmatische redenen de overschrijding door het atonale geluid de geluidsoverlast geaccepteerd [rapport Peutz blz 14 en aanvullende rapportage]). Daarom moet de tijd waarin er werkzaamheden plaatsvinden gemaximaliseerd worden..

In ons bezwaarschrift wordt onderbouwd dat aan de normeringen in de Nota industrielawaai Tradeport Noord & Tradeport West niet voldaan wordt; als reactie van de gemeente wordt hierop in hun verweerschrift geschreven dat Akoestiek geen

toetsingskader voor de omgevingsvergunning is, maar de gemeente heeft de daadwerkelijke beoordeling nog niet gedaan.

Mijnheer de voorzitter ik ben in mijn betoog slechts ingegaan op enkele zaken die in ons bezwaarschrift genoemd worden.

Dus verzoek ik u om de gemeente te adviseren de gegeven vergunning in te trekken

.