



GEMEENTEBESTUUR

Fractie GroenLinks Venlo
T.a.v. de heer W.R.L. Janssen
wrljanssen@gmail.com

uw kenmerk
uw brief d.d. 4 augustus 2021

ons kenmerk 1783842
behandelaar Ir. J.F. Donkers
doorkiesnummer +31 77 3596411
e-mail jo.donkers@venlo.nl
collegebesluit d.d. 12 oktober 2021
bijlage(n)
datum

onderwerp Beantwoording artikel 44RvO vragen inzake verkoop gronden Trade Port

Geachte heer Janssen,

Op de eerste plaats willen wij u hartelijk danken voor uw vragen. Alvorens tot beantwoording van uw vragen over te gaan hebben wij enkele algemene opmerkingen.

De huisvesting van internationale werknemers heeft betrekking op een breder spectrum dan de logistieke sector. Zo maken bijvoorbeeld de maakindustrie en agribusiness -beiden eveneens onderdeel van ons regionaal economisch profiel- ook onderdeel uit van dit huisvestingsvraagstuk en veroorzaken zij eveneens logistieke bewegingen.

In uw brief haalt u recente voorbeelden van ontwikkelingen aan, te weten DSV, Hessing en VidaXL. Dit betreffen ontwikkelingen die allen plaatsvinden op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas. Op grondgebied van de gemeente Venlo heeft het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo vrijwel geen kavels meer in de verkoop voor bedrijfsdoeleinden, enkel het zogenaamde klaver 14 aan de noordzijde van de Brightlands Campus Greenport Venlo. Klaver 14 wordt binnen de gebiedsontwikkeling Greenport Venlo gereserveerd voor kleinere bedrijven.

Vraag 1

"Bent u het met ons eens dat steeds meer mensen zich uitspreken tegen de verdozing van onze leefomgeving?"

Antwoord vraag 1

Een signaal dat 'steeds meer mensen zich uitspreken tegen verdozing van onze leefomgeving' herkennen wij niet. Wel wordt er, met name in de pers en vakbladen, een (maatschappelijk) debat gevoerd over de kwaliteit van de inrichting en de leefomgeving als

postadres Postbus 3434
postcode 5902 RK Venlo
bezoekadres Hanzeplaats 1 Venlo
telefoon 14 077
telefax +31 77 3596766
internet www.venlo.nl
bank NL33BNGH0285008749

gevolg van de economische ontwikkeling. Economische ontwikkeling heeft immers implicaties voor het ruimtegebruik en deze zijn (ook in onze gemeente) zichtbaar. Venlo heeft een economisch profiel met drie steunpilaren: logistiek, agribusiness en maakindustrie. Greenport Venlo is bedoeld voor ontwikkeling in deze sectoren.

Zo wordt Trade Port Noord (TPN) ontwikkeld tot een grootschalig duurzaam bedrijventerrein. Het richt zich met name op logistieke bedrijvigheid, productie gerelateerde bedrijven, fresh, food & flowers en de maakindustrie. Vanwege de behoefte aan zeer omvangrijke kavels, kunnen grootschalige logistieke bedrijven zich slechts op weinig (andere) locaties vestigen, zoals TPN. De door gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplannen laten de bouw van grootschalige logistieke bedrijven zowel qua gebruik als qua bebouwingregels toe. Het is aan de gemeente Venlo om toe te zien op een adequate inpassing en naleving van de met de gemeenteraad afgesproken planologische kaders. De ontwikkeling van Greenport Venlo wordt tegenwoordig als voorbeeld aangehaald hoe men grootschalige logistiek, agribusiness en maakindustrie op een goede en duurzame manier inpast in de omgeving c.q. het landschap.

Vraag 2

“Bent u bereid te onderzoeken of onze inwoners wel zo blij zijn met nog meer van die hallen in ons landschap door b.v. een dergelijke vraag op te nemen in de stadspeiling?”

Antwoord vraag 2

Ja. De eerstvolgende gelegenheid daartoe doet zich voor in het najaar van 2023. De stadspeiling wordt immers eenmaal per twee jaar gehouden en het is niet mogelijk om tijdens het (inmiddels lopende) proces de vragenlijst te wijzigen.

Vraag 3

“Het is vast niet moeilijk om op basis van huidige ontwikkelingen een inschatting te maken hoeveel van die 2000 arbeidsplaatsen ingevuld gaan worden door arbeidsmigranten. Stel dat zijn er 1500 en de huidige huisvesting wordt inderdaad met 100 bedden opgeschaald: Waar worden die andere 1400 mensen dan gehuisvest?”

Antwoord vraag 3

De verantwoordelijkheid om te zorgen voor huisvesting van de internationale werknemers ligt primair bij de bedrijven. Het huisvestingsvraagstuk is wel altijd onderwerp van gesprek in regioverband en vanuit deze intergemeentelijk samenwerking wordt meegedacht over huisvestingsoplossingen. Inmiddels hebben diverse gemeentes beleid vastgesteld met betrekking tot dit thema.

Vraag 4

“Worden de bedrijven verplicht om voor die arbeidsmigranten ook voor huisvesting te zorgen?”

Antwoord vraag 4

De verantwoordelijkheid ligt bij de bedrijven, als gemeente hebben we geen (wettelijke) instrumenten om dit te verplichten.

Vraag 5

“Zo nee, bent u het dan met ons eens dat er weer een extra uitdaging ligt voor de gemeenschap en gaat de gemeente Venlo dan met lede ogen toe zien hoe er nog meer woningen in Venlo (Zuid) door pandjesbazen worden opgekocht om hier deze mensen in te

huisvesten terwijl onze eigen inwoners en jeugd geen betaalbare woningen meer kunnen vinden?”

Antwoord vraag 5

De uitdaging voor gemeente Venlo ligt bij het mogelijk maken van goede alternatieven voor de huisvesting van deze groep in de wijken en bij een adequaat woningbouwprogramma, passend bij de actuele en de te verwachten marktvraag. Inmiddels voeren we actief beleid tegen illegale kamerbewoning. Daarnaast is per 1 januari 2022 sprake van nieuwe wet- en regelgeving (zelfbewoningsplicht) op het gebied van huisvesting.

Vraag 6

“Meer logistieke bedrijvigheid betekent dus ook meer verkeer. Onderzoek toont aan dat gemiddeld 10 procent meer verkeer leidt tot 40-60% meer files.

Kan het college aangeven hoe groot de toename van het verkeer zal zijn nadat de deze bedrijven volledig operationeel zijn en hoeveel extra meer de filedruk zal worden?”

Antwoord vraag 6

In de planMER Structuurvisie Klavertje4-gebied (2012) is geconcludeerd dat in de doorkijk naar 2030 de effecten op de autosnelwegen A73 en A67, ondanks de hoge autonome intensiteit, beperkt blijven. De aansluiting van de Eindhovenseweg/N556 met de A67 Zuid zit in 2030 in de spitsperiodes wel tegen de maximale capaciteit aan. In de spits kan daardoor een verschuiving van het verkeer op de Greenportlane richting A73 optreden. Een verschuiving van verkeersstromen kan acceptabel of zelfs gewenst zijn door een optimale benutting van de beschikbare capaciteit. Mobiliteitsmanagement en de vestiging van bedrijven met een 24-uursdienst kunnen leiden tot het afvlakken van de spitsproblematiek. Momenteel wordt onderzoek verricht naar capaciteitsverruiming op de N556/Eindhovenseweg om de doorstroming in de toekomst te verbeteren. Daarnaast zijn er, naast toenemend verkeer vanuit het Klavertje Vier-gebied, meerdere factoren van invloed op de verkeersstromen, zoals het thuiswerken als gevolg van Covid-19.

We zijn erop gericht om het goederenvervoer zoveel mogelijk multimodaal af te wikkelen om daarmee het aantal vervoersbewegingen over de weg te minimaliseren

Vraag 7

“Kan het college aangeven hoeveel meer onze inwoners te maken gaan krijgen met extra geluidsoverlast voor met name de mensen in Blerick en Tegelen langs de A73?”

Antwoord vraag 7

Zoals aangegeven in het antwoord op de voorgaande vraag zijn er meerdere factoren en ontwikkelingen van invloed op de verkeersstromen op rijkswegen zoals de A73. In het nationaal verkeersmodel, dat de basis vormt voor de berekening van de geluidproductie vanwege deze snelwegen en waarop de geluidproductieplafonds (gpp's) langs snelwegen zijn gebaseerd, zijn ook ontwikkelingen zoals Klavertje 4 meegenomen. Deze gpp's, waarvoor Rijkswaterstaat verantwoordelijk is, bepalen de toegestane geluidproductie van de weg. Door middel van jaarlijkse monitoring wordt erop toegezien dat de geluidbelasting vanwege een weg niet onbeperkt kan toenemen. Het vormt derhalve de basis voor de bescherming van bewoners. Indien door niet voorziene groei van het verkeer sprake is van een overschrijding van de gpp's, danwel een overschrijding dreigt, dient Rijkswaterstaat actie te ondernemen. Overschrijdingen van de gpp's als gevolg van de ontwikkelingen op Trade Port Noord zijn niet aan de orde.

Vraag 8

“Al vaker heeft onze fractie het college opgeroepen om bij verkoop van de grond te kijken naar een grotere diversiteit in de bedrijvigheid.
Waarom maakt het college de keuze om nog steeds veel grond te verkopen aan deze grote logistieke bedrijven?”

Antwoord vraag 8

De gronden in Greenport Venlo worden verkocht door Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo. Als gemeente Venlo zijn wij, net als de provincie Limburg en andere deelnemende gemeenten, aandeelhouder van dit bedrijf (een private rol). Het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo brengt dit gebied tot ontwikkeling volgens kaders die de gemeenteraad bij de start van de gebiedsontwikkeling heeft meegegeven. Als gemeente hebben we daarnaast (op ons eigen grondgebied) een publiekrechtelijke rol, waarbij wij vergunningen verlenen c.q. toetsen aan basis van wet- en regelgeving.

Vraag 9

“Kan het college aangeven wat de verkoop van gronden voor logistieke dozen bijdraagt aan het welzijn van onze Venlose burgers?”

Antwoord vraag 9

De ontwikkeling van Greenport Venlo biedt werkgelegenheid, economische massa en afgeleide economische activiteiten voor Venlo en de regio. Welvaart voor onze inwoners, het zijn van een aantrekkelijke woonstad en een goed pakket aan voorzieningen is enkel mogelijk indien er voldoende verdienvermogen in onze stad en regio aanwezig is. Daarnaast biedt de ontwikkeling nog de revenuen die de gemeente Venlo als aandeelhouder in deze ontwikkeling ontvangt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

Twan Beurskens



de burgemeester

Antoin Scholten

