

Hanzeplaats 1 5912 AT, Venlo | Postbus 3434, 5902 RK Venlo  
T: 14 077 | [info@venlo.nl](mailto:info@venlo.nl) | [www.venlo.nl](http://www.venlo.nl)



#### GEMEENTEBESTUUR

uw kenmerk  
uw e-mail d.d. 14 juli 2023

ons kenmerk 54838  
behandelaar J.C.G. Hensgens  
telefoonnummer +31 77 3599521  
e-mail [j.hensgens@venlo.nl](mailto:j.hensgens@venlo.nl)  
collegebesluit d.d. 29 augustus 2023  
Bijlage(n) -  
datum **31 AUG. 2023**

mevrouw J. Joosten  
[jadejoosten18@gmail.com](mailto:jadejoosten18@gmail.com)  
heer L. Van den Beucken  
[beucken.colbers@ziggo.nl](mailto:beucken.colbers@ziggo.nl)

**onderwerp** Beantwoording artikel 44 RvO vragen over de Delta Rhine Corridor

Geachte mevrouw Joosten en heer Van den Beucken,

Naar aanleiding van uw bovengemelde email delen wij u het volgende mede.

#### **Vraag 1**

**Welke positie heeft de gemeente Venlo als logistiek knooppunt en wat is de positie van de provincie aan de overlegtafel?**

#### **Antwoord vraag 1**

Aangezien er gebruik gemaakt gaat worden van de Rijkscoördinatieregeling, is de formele positie van de gemeente Venlo beperkt en niet anders dan die van andere gemeenten en van de provincies waar het tracé doorheen loopt. Het afgelopen jaar is enkele keren ambtelijk overleg geweest met de Delta Rhine Corridor partners, het rijk en de provincie Limburg over het Venlose tracé-gedeelte dat niet is opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035. Inzet was het in kaart brengen en benoemen van zowel knelpunten en risico's als kansen. Op 31 januari 2023 is ons college tijdens een themasessie bijgepraat door de Delta Rhine Corridor partners en het rijk. Ook tijdens deze sessie zijn de knelpunten, risico's en kansen die wij als Venlo zien besproken.

#### **Vraag 2**

**Hebben de inwoners van Venlo ook echt belang bij de plaatsing van AL deze buizen, of dienen wij slechts als doorvoer en opslagplek?**

#### **Antwoord vraag 2**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen via de buizen kan een bijdrage leveren aan het verhogen van de veiligheid op en langs het spoor. Voor wat betreft het vervoer van waterstof en CO2 via de buizen en mogelijk gelijkstroomverbinding zullen wij samen met andere gemeenten en het

bedrijfsleven in de regio Venlo studies uitvoeren naar de haalbaarheid van regionale aansluitingen op de Delta Rhine Corridor in (de regio) Venlo ter verduurzaming en versterking van onze economie.

### **Vraag 3**

**Waarom wordt ervoor gekozen om de aftakking van deze buizen door onze gemeente te laten lopen, en waarom kan deze niet via Reuver of Chemelot de grens over?**

### **Antwoord vraag 3**

Net als de Nederlandse overheid, zet ook de Duitse overheid in op maximale clustering van de buisleidingen in bestaande en gereserveerde buisleidingenstroken. Aan de Duitse zijde van de grens bevindt de buisleidingenstrook die Rotterdam verbindt met de industriecomplexen nabij Gelsenkirchen, Köln en Ludwigshafen zich langs de A67/BAB40.

### **Vraag 4**

**Is het college bekend waarom er geen MER is uitgevoerd?**

### **Antwoord vraag 4**

Voorafgaand aan de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 is een MER-procedure doorlopen. In 2024 zal, na afronding van de huidige verkenningsfase, een nieuwe MER-procedure worden doorlopen. Zie de planning van het project Delta Rhine Corridor, zoals opgenomen in het '*Voornemen en voorstel voor participatie Delta Rhine Corridor*' dat als bijlage was opgenomen bij RIB 2023-059.

### **Vraag 5**

**Is er voor ondergrondse werkzaamheden bij wet geregeld dat er geen MER nodig is? Worden de buizen zo veel mogelijk ondiep gelegd om geen MER te hoeven uitvoeren?**

### **Antwoord vraag 5**

Zie antwoord op vraag 4.

### **Vraag 6**

**Is het college met ons van mening dat dit wel aan de orde had moeten zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wil het college op een MER aandringen?**

### **Antwoord vraag 6**

Zie antwoord op vraag 4.

### **Vraag 7**

**Hoe wordt de veiligheid voor aspecten als het kwelwater, de Peelrandbreuk, schade door ondiepe boringen gegarandeerd?**

**Antwoord vraag 7**

Er wordt door de Delta Rhine Corridor partners uitvoerig onderzoek gedaan naar de veiligheid. De buisleidingen mogen, net als de huidige (aardgas)leidingen alleen worden aangelegd als de Delta Rhine Corridor partners aantonen dat de veiligheid gewaarborgd kan worden.

**Vraag 8**

**(Hoe) Past deze corridor volgens het college in onze Strategische Visie 2040?**

**Antwoord vraag 8**

In de Strategische Visie 2040 staat dat het logistieke belang van Venlo in 2040 verder zal zijn gegroeid en dat multimodaliteit, het bieden van de best denkbare, duurzame logistieke oplossing, een belangrijke opgave is gebleven waarmee wij ons in 2040 nog steeds onderscheiden. De modalshift van het vervoer van brandstoffen, energiedragers en gevaarlijke stoffen van spoor naar buisleidingen passen ons inziens dan ook in de Strategische Visie 2040.

**Vraag 9**

**Waarom circuleren er, volgens verscheidene bewoners, nu alweer verschillende kaarten met voorkeursvarianten/tracés waarvan zij niet op de hoogte waren gesteld?**

**Antwoord vraag 9**

Er is slechts één kaart met daarop drie alternatieve varianten van het tracé tussen de A74 en A67. Deze is opgenomen in het *'Voornemen en voorstel voor participatie Delta Rhine Corridor'* dat van 26 mei tot en met 6 juli 2023 ter inzage lag. Wij hebben deze kaart ook opgenomen in de RIB 2023-59 die wij de gemeenteraad op 26 mei hebben doen toekomen. Tijdens de informatieavond op 8 juni in Tegelen konden de aanwezigen een toelichting krijgen op deze kaart door de Delta Rhine Corridor partners.

**Vraag 10**

**Hoe verhoudt zich een privaat consortium tot de belangen van onze inwoners, in de brede zin, is dit volgens het college voldoende onderbouwd aan de overlegtafels?**

**Antwoord vraag 10**

Voor alle private initiatieven, zowel lokaal als nationaal, geldt dat de initiatiefnemers verplicht een regiodialoog moeten voeren. Het voorstel hiervoor is opgenomen in het *'Voornemen en voorstel voor participatie Delta Rhine Corridor'* dat van 26 mei tot en met 6 juli 2023 ter inzage lag. Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat ziet er op toe dat de participatie plaatsvindt volgens het *'Voornemen en voorstel voor participatie Delta Rhine Corridor'* en is mede daarom bij de overleggen en informatieavonden aanwezig.

**Vraag 11**

**Wat is de reden of zijn de redenen dat er (nog) geen initiatiefnemers voor zijn? Hebben ammoniak producenten hier ook een verantwoordelijkheid?**

### **Antwoord vraag 11**

De redenen waarom er (nog) geen initiatiefnemers zijn voor de aanleg en exploitatie van buisleidingen voor LPG, propeen en ammoniak, zijn ons niet bekend. In onze inspraakreactie, die wij op 7 juli via de dagmail hebben gedeeld met de gemeenteraad, sporen wij de Delta Rhine Corridor partners en het rijk aan om initiatiefnemers te vinden voor de realisatie en exploitatie van buizen voor het vervoer van LPG, propeen en ammoniak en hen daarbij maximaal te faciliteren. Behalve de producenten en vervoerders van ammoniak heeft ook het rijk volgens ons een verantwoordelijkheid.

### **Vraag 12**

**Hoe wordt voorkomen dat er enkele jaren later weer van alles overhoop gehaald moet worden als er zich na afronding de werkzaamheden nieuwe initiatieven van “landelijk belang” melden?**

### **Antwoord vraag 12**

De Delta Rhine Corridor partners willen de buisleidingen en gelijkstroomverbindingen gelijktijdig aanleggen. Hierdoor wordt de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Bovendien bespaart dit tijd in de besluitvorming en zijn de kosten lager. Zolang de in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 gereserveerde buisleidingenstrook van 70 meter niet volledig benut is, kan niet worden uitgesloten dat er later nieuwe buizen worden toegevoegd.

### **Vraag 13**

**Kan het college ons aangegeven hoe het vervoer over lange afstand de stoffen, anders dan waterstof, te maken hebben met duurzame economie? En dan vooral als het gaat om CO2, ammoniak, lpg en propeen?**

### **Antwoord vraag 13**

De Delta Rhine Corridor partners willen de CO2 die de industriële complexen produceren als restproduct op vangen en tijdelijk via buizen naar Rotterdam vervoeren tot de industriële complexen volledig zijn overgestapt op niet fossiele brand- en grondstoffen en géén CO2 meer produceren. Verwacht wordt dat tegen die tijd voldoende productie en aanvoer van, en vraag naar, groene waterstof is, zodat de buizen ingezet kunnen worden voor het vervoer van waterstof.

Ammoniak is niet alleen een grondstof voor de chemische en voedingsindustrie, maar wordt in toenemende mate als compacte drager van waterstof ingezet bij de energietransitie in de industrie. Dit betekent dat het vervoer van waterstof grotendeels plaats zal vinden in de vorm van ammoniak. Uit een onderzoek dat Berenschot, Arcadis en TNO hebben uitgevoerd in opdracht van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat blijkt dan ook dat de import van waterstof gaat leiden tot een sterk toename van het vervoer van ammoniak. Deze bureaus geven aan dat vervoer via buisleidingen duurzamer en veiliger is dan vervoer via spoor, water en weg. Deze studie heeft op 20 maart jongstleden veel aandacht gekregen in de landelijke media.

Propeen en LPG zijn (basis) grondstoffen voor de (petro)chemische industrie. Vanuit de industrie wordt voor de komende decennia een stabiele vraag naar LPG verwacht en een toenemende behoefte van aanvoer van propaan. Het vervoer per buis van deze gevaarlijke stoffen is duurzamer en veiliger dan het vervoer via andere modaliteiten. Mogelijk kunnen de buizen op lange termijn worden gebruikt voor het transport van waterstof.

#### **Vraag 14**

**Hoe is de samenwerking met Staatsbosbeheer, Veiligheidsregio, Waterschap, Provincie georganiseerd en hoe wordt de geleverde expertise meegenomen?**

#### **Antwoord vraag 14**

Alle relevante stakeholders zijn door de Delta Rhine Corridor partners uitgenodigd om een reactie in te dienen tijdens de eerste inzageperiode die heeft plaatsgevonden. In het vervolgproces zullen zij actief worden betrokken. Als gemeente Venlo hebben we onder andere gesprekken gevoerd met de provincies Limburg en Noord-Brabant, de Veiligheidsregio, de RES-regio en Trendsportal. Via de intaketafel zullen ook de andere relevante stakeholders worden betrokken, zodat wij zoveel mogelijk samen een gezamenlijk standpunt kunnen inbrengen richting initiatiefnemers en rijk.

#### **Vraag 15**

**Hoe wordt voorkomen dat PAS straks een probleem kan gaan worden, juist zo dicht bij waardevolle natuurgebieden en de Duitse grens? Of is een door het Rijk vastgesteld projectbesluit is samenwerking met een consortium hier niet aan onderhevig?**

#### **Antwoord vraag 15**

Ten behoeve van de besluiten wordt een project-milieueffectrapport (project-MER) opgesteld. Hierin zullen stikstof en externe veiligheid belangrijke onderwerpen zijn. De m.e.r.-procedure begint met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarin de benodigde onderzoeken worden beschreven. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) wordt gevraagd zowel over de NRD als over de inhoud en kwaliteit van het MER te adviseren.

#### **Vraag 16**

**Is het college met ons van mening dat natuur en boscompensatie TER PLEKKE dient te gebeuren, transparant en niet elders? Zo nee, waarom niet? Zo ja, zal dit uitvoerig worden besproken en uitgedragen?**

#### **Antwoord vraag 16**

Wij delen uw mening. Wij hechten er daarnaast waarde aan dat de natuurcompensatie bijdraagt aan de realisatie van een robuuste ecologische schakel tussen het Jammerdal en Grote Heide. Wij hebben daar in onze inspraakreactienadrukkelijk voor gepleit. Dit uitgangspunt zullen wij blijven uitdragen.

### **Vraag 17**

**Gaan inwoners, kleine ondernemers, natuurbeheerders, boeren en tuinders en de betreffende gemeenten gecompenseerd worden voor alle nadelen en extra werk/kosten die hierbij komen kijken, en zo ja, is al bekend hoe?**

### **Antwoord vraag 17**

Met de betrokken landeigenaren en gebruikers langs het tracé zal contact op worden genomen door de Delta Rhine Corridor partners om het project toe te lichten en om afspraken te maken over het verkrijgen van toestemming voor het betreden van percelen voor het doen van onderzoeken en over het sluiten van zakelijke rechten voor het mogen gebruiken van de gronden.

### **Vraag 18**

**Gaat de gemeente ook inzetten c.q. aandringen op het versterken van het elektriciteitsnet, niet alleen met TenneT maar zeker ook Enexis en wat is de rol van eventuele infrastructuren die overblijven vanuit het gasnet, als we aardgasvrij zouden worden?**

### **Antwoord vraag 18**

Als gemeente zetten wij ons – onder andere via de RES-regio – al volop in op het versterken van het elektriciteitsnet richting TenneT en Enexis. In onze inspraakreactie hebben wij extra aandacht voor gevraagd voor de rol van TenneT.

Voor wat betreft de eventueel vrijkomende gasinfrastructuur wordt door de Gasunie onderzocht of deze kan worden ingezet voor het vervoer van waterstof. Het gaat daarbij vooralsnog vooral over de hoofdstructuur en de verbindingen met bedrijven.

### **Vraag 19**

**Ziet het college hier alsnog mogelijkheden om Klingerberg te verlossen van de grote masten en bedradingen (in het kader van ruimhartige compensatie en profijt) voor inwoners?**

### **Antwoord vraag 19**

De compensatie van de Delta Rhine Corridor partners zal naar verwachting uitsluitend bestaan uit natuurcompensatie (zie antwoord op vraag 16) en financiële compensatie van grondeigenaren (zie antwoord op vraag 17). Wij zien geen relatie tussen de hoogspanningsleidingen boven Klinkerberg en het initiatief van de Delta Rhine Corridor partners.

### **Vraag 20**

**Welke ruimtelijke impact heeft een dergelijk station voor de dichtstbevolkte gemeente van Noord- en Midden-Limburg, over hoeveel oppervlakte gaat het dan?**

### **Antwoord vraag 20**

Het bepalen van de eventueel benodigde ruimte en impact zal onderdeel moeten uitmaken van de verkenning die wordt voorgesteld in onze inspraakreactie. In Tilburg is sprake van een vergelijkbare casus en wordt gesproken over een 6,5 hectare groot hoogspanningsstation.

### **Vraag 21**

**Waarom persé binnen onze gemeentegrenzen als economische centrumfunctie? Heeft het college al een aantal plaatsen in gedachten, en ook in beeld waar het niet kan of gewenst is?**

### **Antwoord vraag 21**

Het bepalen van eventueel geschikte locatie(s) binnen of nabij de gemeentegrens van Venlo zal eveneens onderdeel moeten uitmaken van de verkenning. Wij hebben geen plaatsen in gedachten noch een beeld waar het niet kan of gewenst is. Vanuit de vergelijkbare casus in Tilburg is wel bekend dat de optimale locatie een locatie is waar de afstand tussen de 380 kV-verbinding en het regionale 150 kV-netwerk gering is. Dat betekent dat aangenomen wordt dat een dergelijk station in of nabij Venlo gevestigd moet worden.

### **Vraag 22**

**Wordt de gemeente dan op extra kosten gejaagd, en wat brengt het op?**

### **Antwoord vraag 22**

Het bepalen van de eventuele kosten en baten zal ook onderdeel uitmaken van de verkenning. De gemeente Venlo zal mogelijk vanuit onze opgaven inzake de energiestrategie een financiële bijdrage moeten leveren aan deze verkenning net als die van de andere betrokken regiogemeenten. Het is niet gebruikelijk dat gemeenten financieel bijdragen aan de realisatie en exploitatie van dergelijke stations.

### **Vraag 23**

**Valt dit station ook dan onder de rijkscoördinatie c.q. projectbesluit van het rijk en kan als gevolg van dit voorstel dit station ons ook opgedrongen worden door het rijk inclusief een door het rijk aangewezen plek?**

### **Antwoord vraag 23**

Het Projectbesluit dat volgens de planning van de Delta Rhine Corridor partners in 2026 door het rijk wordt genomen beschrijft hoe het tracé van de bundel van leidingen en gelijkstroomkabels eruitziet. Ook geeft het inzicht in de tijdelijke en permanente maatregelen en voorzieningen voor de fysieke leefomgeving die genomen moeten worden om het project te realiseren. Een eventuele 380 kV station maakt daar géén deel van uit.

### **Vraag 24**

**Kan aangegeven worden in hoeverre inwoners en natuur kwetsbaarder zijn en de ingrepen impactrijker naarmate het aantal buizen stijgt?**

### **Antwoord vraag 24**

Neen, de nog uit te voeren MER-studie moet dat inzicht leveren. In het milieueffectrapport worden de kansrijke tracé-alternatieven en mogelijke varianten onderzocht op de mogelijke effecten op het milieu en de leefomgeving. Naast het MER wordt een Integrale Effecten Analyse

(IEA) opgesteld. De IEA beschouwt naast omgevingsaspecten ook de aspecten milieu (op basis van het MER), kosten, techniek en toekomstvastheid.

#### **Vraag 25**

**Er wordt ook gesproken over buizen waardoor er verschillende stoffen (volgtijdelijk) doorheen kunnen, wat zijn de ervaringen en de risico's hiermee?**

#### **Antwoord vraag 25**

Van volgtijdelijk gebruik van de buizen op korte termijn is geen sprake. Op lange termijn zal mogelijk een aantal buisleidingen worden hergebruikt (zie antwoord op vraag 13). Op korte termijn worden mogelijk bestaande (gas)buisleidingen hergebruikt voor het vervoer van waterstof. Dit hergebruik heeft de sterke voorkeur van Gasunie en zal worden onderzocht.

#### **Vraag 26**

**Om welke stoffen gaat het dan, en hoe verhoudt zich dat tot de stoffen waarvoor nog geen initiatieven zijn?**

#### **Antwoord vraag 26**

Zie antwoorden op vraag 13 en 25.

#### **Vraag 27**

**Hoe beoordeelt het college het ondiep leggen van buizen? Bestaat er een kans dat deze ondiep gelegde buizen mogelijk gevaarlijke situaties zullen opleveren in de toekomst? Wat betekent dit voor de vegetatie? Zijn deze risico's goed onderzocht?**

#### **Antwoord vraag 27**

Er bestaan wettelijke normen voor wat betreft de aanlegdiepte waaraan moet worden voldaan. De buisleidingen mogen bovendien, net als de huidige (aardgas)leidingen, alleen worden aangelegd als de Delta Rhine Corridor partners kunnen aantonen dat de veiligheid gewaarborgd kan worden. Na aanleg worden vanuit controlekamers de leidingen met meetinstrumenten continu bewaakt. Daarnaast wordt het leidingtracé wekelijks vanuit de lucht en regelmatig ter plekke gecontroleerd op onbekende werkzaamheden en/of afwijkingen. Deze controles vinden plaats om, niet-aangemelde activiteiten (zoals bijv. het plaatsen van bouwwerken, het roeren van grond, etc.) die een directe bedreiging voor onze leidingen kunnen opleveren, tijdig te signaleren. Qua vegetatie mogen er geen diepwortelende bomen geplant worden binnen de buisleidingenstrook.

#### **Vraag 28**

**Wat betekent dit voor de aangrenzende bossen, die met de jaren steeds groter risico lopen op grote branden?**



### **Antwoord vraag 28**

Zie als aangegeven bij de beantwoording van de vragen 7, 15 en 27 mogen buisleidingen alleen worden aangelegd als de Delta Rhine Corridor partners kunnen aantonen dat de veiligheid gewaarborgd kan worden. Dat geldt ook voor bosbranden.

### **Vraag 29**

**Is het college bereid om met name om de veiligheid van de drinkwatervoorziening rondom de Wambach onder de aandacht van het rijk te brengen, en het rijk onze veiligheid te laten garanderen, zeker als er gegraven en/of geboord wordt?**

### **Antwoord vraag 29**

Ja, het college zal dit zeker onder de aandacht blijven brengen van de Delta Rhine Corridor partners en het rijk.

### **Vraag 30**

**Is het vervoer van ammoniak door buisleidingen – volgens het college – een goed alternatief (ongeacht het exacte traject van de corridor) voor het spoorvervoer?**

### **Antwoord vraag 30**

Ja, het vervoer van ammoniak door buisleidingen is veiliger en duurzamer dan het vervoer per spoor (zie ook antwoord vraag 13). Dit is bevestigd door een vertegenwoordiger van de Veiligheidsregio waar ambtelijk mee is gesproken.

### **Vraag 31**

**Waarom zou het vervoer van LPG en Propeen ook niet volledig kunnen worden gestopt? Is dit iets dat op de lange termijn eventueel wel mogelijk zal zijn?**

### **Antwoord vraag 31**

Naar verwachting blijft de komende decennia de vraag naar LPG stabiel en neemt de vraag naar propeen toe (zie ook antwoord vraag 13). Wij zetten ons samen met andere gemeenten langs de Brabantroute en de Maaslijn en met de provincies Limburg en Noord-Brabant in om het spoorvervoer van alle gevaarlijke stoffen via de Brabantroute en Maaslijn maximaal te beperken en bij voorkeur zelfs helemaal uit te faseren.

### **Vraag 32**

**Is het college ook van mening dat het vervoer van ammoniak reststromen in de basis (dus zonder vervoer via spoor en zonder de DRC) helemaal uitgefaseerd moet worden door productieprocessen en vraag en aanbod op elkaar af te stemmen, dus helemaal geen vervoer?**

### **Antwoord vraag 32**

Zoals aangegeven bij vraag 31 zetten wij in op het maximaal beperken en bij voorkeur helemaal uitfasen van het vervoer van ammoniak per spoor. Echter uit het eerder aangehaalde

onderzoek dat Berenschot, Arcadis en TNO hebben uitgevoerd, blijkt dat de import van waterstof gaat leiden tot een sterk toename van het vervoer van ammoniak (zie ook antwoord vraag 13). Daarom delen wij uw mening voor wat betreft het vervoer van ammoniak (als drager van waterstof) via buisleidingen niet.

### Vraag 33

**Wat gebeurt er met het project in Venlo wanneer de negatieve impact op de natuur groot is, maar de financiële compensatie niet naar wens blijkt te zijn?**

### Antwoord vraag 33

Wij vragen in onze inspraakreactie niet om een financiële compensatie. Letterlijk staat in onze brief: *'Daar waar de impact niet door boringen verminderd kan worden, verwachten we herstel van cultuurhistorische structuren en dat de verplichte compensatie ruimhartig en in afstemming en samenspraak met ons wordt gerealiseerd.'* De Delta Rhine Corridor partners moeten dus zelf historische structuren herstellen en natuurcompensatie uitvoeren. Omdat wij hechten aan compensatie ter plekke en de realisatie van een robuuste ecologische schakel tussen het Jammerdal en Grote Heide geven wij in onze brief aan dat wij verwachten dat de natuurcompensatie (maar ook het herstel van historische structuren) in afstemming en samenspraak met ons wordt gerealiseerd.

### Vraag 34

**Is het college bereid voor ons een levend document bij te houden en ons zo vaak als nodig, doch minstens halfjaarlijks te expliciet te informeren over:**

- alle harde en zachte toezeggingen vanuit het Rijk die aan Venlo gedaan worden, ter compensatie, voor de veiligheid en natuur
- alsmede van de knelpunten en risico's en het risicomangement voor onze inwoners, ondernemers, natuur

**Zo nee, waarom niet?**

### Antwoord vraag 34

Wij zijn bereid om de gemeenteraad halfjaarlijks via een Raadsinformatiebrief te informeren over de ontwikkelingen. We houden daarbij rekening met de planning van het project Delta Rhine Corridor.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Venlo  
de secretaris

Twan Beurskens

54838

de burgemeester

Antoin Scholten