

Bijlage inspraak Vereniging Bewoners de Blocq van Kuffeler

In deze bijlage treft u een deel van de onderbouwing aan tegen de ontwikkeling van een overslagterminal bij de Blocq van Kuffeler. Voor meer informatie verwijzen wij u naar onze website (www.oostvaardersdiep.nl) waar u diverse documenten kunt raadplegen met aanvullende, al eerder ingebrachte argumenten tegen deze ontwikkeling.

Ter informatie

Ter Haak exploiteert (container)terminals en distributievoorzieningen. MCS verzorgt vervoer van containers over land en water voor derden, o.a. huisvuiltransport. Firma Reimert is een bouwbedrijf die o.a. haar eigen betonproductie wil (uitbreiden).

Algemene opmerkingen

Het nu niet tegenhouden van de onderzoeken in de Programmeringsfase betekent dat bij het Voorkeursbesluit het voor de Raad moeilijker zal worden om alsnog deze ontwikkeling tegen te houden.

De gemeente heeft dan immers 100.000-150.000€ uitgegeven aan onderzoeken en kan dit alleen verhalen op de initiatiefnemers wanneer de terminal ook daadwerkelijk er komt.

Daarnaast is het nu al duidelijk dat er geen onoverkomelijke wettelijke bezwaren zullen zijn tegen de komst van een overslagterminal (zie Passende Beoordeling van Grontmij 2010).

Nu instemmen met onderzoeken uitvoeren komt hiermee wel heel dicht bij instemmen met de overslagterminal in een later stadium.

Het overleg waar het plan (pag. 2) over spreekt met belanghebbenden in de omgeving heeft telkens plaatsgevonden op initiatief van de Vereniging Bewoners de Blocq van Kuffeler en niet de initiatiefgroep.

Werkgelegenheid - Kilometers en banen

In deel 3.2 wordt gesproken over het aantal directe en indirecte banen die de overslagterminalen zouden gaan opleveren.

Direct banen

Hier wordt gesproken over een totaal van 34fte aan nieuwe banen als direct gevolg van een overslagterminal. Hierbij verzuimen de initiatiefnemers echter de effecten mee te rekenen van het wegvallen van de vele vrachtwagenkilometers, waar zij zelf zo trots op zijn, omdat dit een reductie in CO₂, NO_x en PM uitstoot betekent.

De cijfers in het plan zeggen:

- 40.000 ritten Almere-Randstad minder
- Gemiddeld rit: 72km (39.500.000 ton•km / 550.000 ton)
- 40.000 x 72 km = 2.900.000 km minder vrachtwagenkilometers

Uren per dag	Gemiddelde snelheid	Werkbare dagen p jaar	Km per jaar
9	70 kph	200	126.000

Tabel 2. Berekening voor kilometers per vrachtwagenchauffeur per jaar in de Randstad met de meest gunstige cijfers voor initiatiefnemers.

Tabel 2 laat zien hoeveel kilometer een chauffeur gemiddeld maximaal per jaar kan rijden uitgaande van de meeste gunstige cijfers voor de initiatiefnemers. De besparing in kilometers bedraagt volgens het plan 2.900.000 km. Als we dat delen door 126.000 km per jaar per chauffeur komen we op een **banenverlies van 23 chauffeurs!!**

Nemen we realistischere getallen (zie tabel 3) dan komen we op een **banenverlies van 48 vrachtwagenchauffeurs!**

Uren per dag	Gemiddelde snelheid	Werkbare dagen p jaar	Km per jaar
5	60 kph	200	60.000

Tabel 3. Berekening voor kilometers per vrachtwagenchauffeur per jaar in de Randstad met realistische cijfers.

Indirecte banen

Het plan gaat vervolgens uit van theoretische aantallen fte's per ha bedrijventerrein om te laten zien hoeveel indirecte banen er kunnen ontstaan door de overslagterminal.

Het is lachwekkend dat de initiatiefnemers vervolgens doodleuk de ontwikkeling van de totale De Vaart 4 (totaal 75ha) en ook nog even de rest van de Stichtse Kant (112ha) expliciet aangeven als gevolg van een overslagterminal bij de Blocq van Kuffeler. Een totaal aantal indirecte banen van ruim 6.000!

En dat terwijl de initiatiefnemers minimaal 80% van de capaciteit van de haven gaan gebruiken (zie volgende punt).

Geloof u het?!

Aantrekken nieuwe bedrijven en capaciteit haven

Een interessant detail is dat een van de initiatiefnemers, de Ter Haak groep, in september 2012 haar logistiek centrum (11.500m²) op het industrieterrein De

Vaart te koop heeft gezet. Volgens haar directeur omdat: "Voor Ter Haak Logistics betekent de sluiting [van Mitsubishi] dat een groot deel van de opslag en distributietaken in Almere komen te vervallen."

En dan toch nog gaan voor een overslagterminal terwijl een van de grootste gebruikers en initiatiefnemer zich feitelijk terugtrekt?

In deel 3 van het plan wordt gesproken over het aantrekken van nieuwe bedrijven door een overslagterminal en daarmee het realiseren van o.a. grondopbrengsten voor de gemeente.

Dit is in theorie een mooi plaatje, maar is in de praktijk niet haalbaar.

Sigaar uit eigen doos

Er wordt een voorbeeld gegeven van drie fictieve bedrijven. Het eerste bedrijf (betonindustrie) is echter helemaal niet fictief, maar een van de initiatiefnemers, de firma Reimert. Het tweede bedrijf is een distributiecentrum, met andere woorden MCS.

Er is dus in dit geval helemaal geen sprake van nieuwe bedrijven!

Lage aantrekkelijkheid industrieterrein De Vaart

Verder worden er in totaal van 11 nieuwe bedrijven op De Vaart voorspeld. Het gebied De Vaart is echter niet voor niets onderhevig aan een steeds toenemende leegloop en een volledig gebrek aan interesse voor nieuwe ontwikkeling. Het gebied is slecht toegankelijk over de weg (A6 en A27 liggen ver weg, ondanks de opmerkingen in het plan op pagina 12) en onbereikbaar met het spoor. Ook een overslagterminal bij de Blocq van Kuffeler lost dit probleem niet op. Niets multi-modaal dus!

Minimale capaciteit beschikbaar voor derden

Er wordt gesproken over een capaciteit van 550k ton (pag. 8) en dat daarvan 1/3 voor de initiatiefnemers is (pag. 9), maar als we naar de cijfers van de groep zelf kijken dan moeten we tot de conclusie komen dat dit niet waar is.

REKENVOORBEELD CAPACITEIT OVERSLAGTERMINAL (OP BASIS CIJFERS PLAN)

	Tonnage
Bulkgoederen (Reimert)	365.000
Huisvuil (5000 containers - MCS)	55.615
Maritieme containers (12.000 - MCS)	127.590
Totaal	548.205

Tabel 3. Tabel tonnage goederen. Uit plan pag. 7

Op basis van deze gegevens zien we dat 421.000 ton al verbruikt wordt door Reimert en het vervoer van huishoudelijk afval (MCS). Hiermee moeten we tot de conclusie komen dat de initiatiefnemers binnen 5 jaar niet 1/3 van de capaciteit voor hun rekening nemen, maar bijna 80%!!!

Erg veel blijft er niet over voor het aantrekken van nieuwe bedrijven.

Milieu - CO2 reductie en betonproductie

De genoemde reductie in uitstoot van schadelijk gassen klopt natuurlijk alleen wanneer de vrachtwagenkilometers inderdaad wegvallen en niet elders worden opgepakt. En het wegvallen van deze kilometers heeft een zeer negatief gevolg voor de werkgelegenheid zoals we al eerder hebben gezien.

Daarnaast zijn er nog twee punten ten aanzien van het milieu die het plan niet verteld.

Lokaal ernstige toename vervuiling

Ten eerste zal lokaal de vervuiling sterk toenemen. De vrachtwagens en schepen voor de aan- en afvoer van de goederen en de activiteiten op de terminal zelf zullen een enorme toename aan uitstoot van schadelijke stoffen betekenen voor het gebied rondom de Blocq van Kuffeler. Een gebied bepaald door beschermde natuur aan alle kanten, een intensief recreatief gebruik en wonen.

Daarbij komen ook de andere effecten van de activiteiten die bij een overslagterminal en de aan- en afvoer van goederen horen. Denk aan geluidsoverlast, stankoverlast, stofoverlast van bulkgoederen, lichtoverlast, zwerfvuil, enz.

Lokaal ernstige vervuiling door betonproductie

Ten tweede zal een groot deel van de bulkgoederen gebruikt worden voor het produceren van beton (een initiatief van de firma Reimert) op De Vaart. Het maken van beton produceert een enorme hoeveelheid CO₂. Een kilo beton produceren betekent 0.102kg CO₂ uitstoot (energie en calcificatie).

EEN SIMPELE REKENSOM

Men wil 150.000 ton aan zand/grind en 180.000 ton aan bouwstoffen overslaan. Stel dat slechts 200.000 ton (60%) hiervan voor betonproductie is, dan levert dit 200.000.000 kg x 0.102 kg CO₂/kg = **20.000 ton CO₂** op.

Het plan toont trots dat er 3.500 ton CO₂ uitstoot gereduceerd gaat worden door het wegvallen van vrachtwagenkilometers, maar hiervoor komen lokaal 20.000 ton CO₂ uitstoot erbij vanwege de betonproductie!!

Besparing CO ₂ vrachtwagens	3.500 ton
Uitstoot CO ₂ betonindustrie (Reimert)	20.000 ton
Netto toename uitstoot CO₂	16.500 ton

Natuurwaarden

Er wordt in het plan gesteld dat de overslagterminal geen afbreuk doet aan de natuurwaarden van de omgeving (pag. 8).

Deze stelling is niet juist.

Het ontwikkelen en exploiteren van een overslagterminal heeft natuurlijk per definitie wel degelijk een negatief effect op de omgeving, hoe groot of klein dit effect ook is. Denk bijvoorbeeld aan de vrachtwagens en schepen voor af- en aanvoer van goederen, de activiteiten op de terminal zelf, geluidsoverlast, stofoverlast van verwerken van bulkgoederen, enz.

Tevens is kortgeleden de laatste hand gelegd aan de Natura 2000 Beheersvisie Lepelaarplassen door bestuurders van o.a. Almere, Flevoland, de Vogelwacht, KvK, SBB. Is het niet verstandig om te wachten op deze visie voordat er acties worden ondernomen?

Deze Beheersvisie kan gelijk als startpunt worden gebruikt voor het opstellen van een eigen gemeentelijke visie op dit hele gebied op basis waarvan bekeken kan worden welke waarden en activiteiten in dit gebied mogelijk zijn en welke wenselijk. Op basis hiervan kan dan een weloverwogen besluit worden genomen door de Almeerse politiek, in plaats van een "ad hoc" beslissing om een stuk zware industrie midden in een gebied met natuur, recreatie en wonen te plaatsen.

Alternatieve locaties

In deel 5 worden twee alternatieve locaties aangegeven voor de laad- en loskade. Tijdens een overleg tussen de initiatiefgroep, het Flevolandschap en de Vereniging Bewoners de Blocq van Kuffeler (11 juni 2012) heeft de initiatiefgroep echter al zelf toegegeven dat de twee alternatieve locaties van de laad- en loskade **dezelfde** effecten op de omgeving zullen hebben als de voorkeurslocatie.

De stelling in het plan dat met de alternatieven gehoor is gegeven aan de bezwaren vanuit de bewoners heeft daarmee **niet juist**.

REKENVOORBEELD GELUIDSOVERLAST

Als voorbeeld kijken we naar de geluidseffecten voor de bewoning aan het Oostvaardersdiep. De effecten op de natuurgebieden om de terminal heen blijven natuurlijk hetzelfde voor elke locatie.

Bij het stapelen van containers komt er 110dB aan geluid vrij (bron: Grontmij Passende Beoordeling 2010). In tabel 4 wordt weergegeven hoeveel dB er nog over is bij de woningen aan het Oostvaardersdiep bij de verschillende varianten.

Kadelocatie	Afstand tot bewoning	Geluid
Voorkeurslocatie	600m	54dB
Rechthoek variant	790m	52dB
Driehoek variant	1000m	50dB

Tabel 4. Geluidsniveau bij woningen Oostvaardersdiep voor de 3 varianten van laad- en loskade.

Dus het verschil is slechts maximaal 4 dB!

We kunnen niet anders concluderen dan dat de alternatieve locaties een wassen neus zijn.

Steunbetuigingen

Met de steunbetuigingen die bij het plan gevoegd, maken de initiatiefnemers zichzelf het wel erg makkelijk. Deze brieven vallen uiteen in twee groepen:

1. Organisaties die fungeren ter bevordering van de Nederlandse bedrijvigheid.
Deze zijn per definitie voor.

Het is net zo eenvoudig om bijvoorbeeld natuurorganisaties te vragen om steun tegen dit initiatief. Zij zijn per definitie tegen.

2. Drie bedrijven die wel wat zien in een overslagterminal, maar deze zijn allemaal al in Almere gevestigd. Dit zijn dus niet de nieuwe bedrijven die door de overslagterminal aangetrokken zullen worden.

En waarom maar drie geïnteresseerde en bovendien Almeerse bedrijven? Waar zijn de beloofde bosjes aan bedrijven die met de cijfers worden gesuggereerd? Waarom zien we geen intentieverklaringen van, voor Almere, nieuwe bedrijven die zich willen vestigen op De Vaart of Stichtse Kant vanwege een overslagterminal bij de Blocq van Kuffeler?