

Punten tegen Overslagterminal Blocq van Kuffeler

1. Past niet in de omgeving.
 - a. Een categorie V industriegebied, de zwaarste categorie die er is, past niet in een omgeving van beschermde natuurgebieden, recreatie en wonen.
2. Past niet binnen de ambities van Almere
 - a. De beperkte omvang van de locatie bij de Blocq van Kuffeler en de onmogelijkheid tot uitbreiding, past niet binnen de ambities van de gemeente Almere zoals deze zijn weergegeven in de plannen voor een overslagterminal bij de Stichtse Kant. Dit alles is in eerdere studies (Haalbaarheidsstudie 2009 – minimale oppervlakte terminal zou minimaal 7ha moeten zijn, BvK is 2ha) al aangegeven, Stichtse Kant is feitelijk de enige echte goede oplossing voor Almere.
 - b. De locatie Blocq van Kuffeler is vooral voor de kleine groep initiatiefnemers economisch interessant, maar heeft weinig waarde voor de gemeente of de regio. Uit de Quick Scan (2011): “De overslagvoorziening op de locatie Blocq van Kuffeler is met een ruimtebeslag van 2 ha. beperkt van omvang en zal daarmee hoofdzakelijk het karakter van een lokale terminal hebben.”
3. Archeologische vondsten Stichtse Kant?
 - a. De Stichtse Kant wordt afgeschreven, in de media en in de agendabrief aan de Raad, o.a. vanwege de archeologie. Dit is echter, uit onze eigen ervaring, niet correct gesteld. Archeologie houdt nooit ontwikkelingen tegen, dit is allemaal netjes geregeld met het Verdrag van Valletta (beter bekend als het Malta Verdrag). In het eerste vooronderzoek, een zogenaamde IVO-1 waarin grondboringen worden gezet, zijn in het plangebied van de Stichtse Kant, archeologisch indicaties aangetroffen en zijn 22, veelal kleine, plekken aangewezen als mogelijk archeologisch interessant. Wat de waarde is van deze plekken is nu nog niet bekend. Hiervoor is een waarderend onderzoek, een zogenaamde IVO-2 nodig met meer boringen op die 22 plekken, noodzakelijk. Conclusies hiervan kunnen resulteren in het wegstrepen van ALLE plekken en kan elke ontwikkeling voor wat betreft de archeologie, ongestoord verder gaan. Als een of meer plekken wel archeologische waardevol lijken te zijn, dan zullen deze plekken voor de bodemingrepen onderzocht moeten worden door een opgraving. Dit alles staat een ontwikkeling van een overslagterminal bij de Stichtse Kant niet in de weg. Extra archeologisch onderzoek kost geld, maar het is geen verbod op die ontwikkeling en met de raming van 50-60 miljoen euro voor de aanleg van een terminal bij de Stichtse Kant, zullen deze kosten een beperkte tot geen rol spelen. Overigens is het niet onwaarschijnlijk dat bij archeologische opgravingen aangesloten kan worden bij civiel technische maatregelen voor de ontwikkeling van het terrein, waardoor de kosten van het onderzoek ook nog eens aanzienlijk omlaag kunnen.

4. Werkgelegenheid
 - a. Door het wegvallen van vele kilometers vervoer van containers en bulkgoederen over de weg, zal het aantal werkplaatsen door de overslagterminal omlaag gaan. Op de overslagterminal zal, zeker in het begin, niet veel meer dan voor 1 fte werk zijn.
5. Gunstige effecten op het milieu – CO2 reductie
 - a. Wanneer er minder vrachtwagens gaan rijden (zie punt 3) dan zal de CO2 uitstoot dalen, hoewel dit ook betekent dat lokaal bij de Blocq van Kuffeler de CO2 uitstoot aanzienlijk zal toenemen. Wanneer de werkplaatsen echter behouden blijven (bij de huidige economische situatie niet eenvoudig), dan zal de totale CO2 productie omhoog gaan door de inzet van schepen en machines op de overslagterminal.
6. In de Integraal AfsprakenKader (IAK) staat: “De groenblauwe schaa sprong is erop gericht om de kwaliteit in en rond het Markermeer/IJmeer te verbeteren, zowel voor natuur en landschap als voor recreatie.”
 - a. Wederom lijkt een overslagterminal hier niet binnen te passen.
7. Werktijden
 - a. Hoewel de initiatiefnemers in het begin werktijden willen hanteren van 07.00 tot 19.00 van maandag tot en met zaterdag, worden vroegere en latere werktijden niet uitgesloten en zelfs expliciet weergegeven. Er is geen reden waarom men niet 24/7 op de terminal kan werken wanneer het werk er voor is. Dit heeft grote gevolgen vanwege de verschillende soorten overlast (zie punten 7 t/m 12) voor de natuur, waterrecreanten, natuurtoeristen en bewoners van het Oostvaardersdiep.
8. Geluidsoverlast
 - a. Hoe goed en netjes men ook te werk kan gaan, er zal sprake zijn van meer geluidsoverlast dan nu. Tientallen vrachtwagens rijden af en aan per dag, een speciale containerheftruck verplaatst containers, containers worden op elkaar geplaatst, bulkgoederen worden gelost en geladen via grijpkranen en trechters. Deze vervuiling blijft hoogstwaarschijnlijk niet beperkt tot het terrein van de terminal en komt dus in de natuurgebieden terecht. Met name een bedreiging voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) corridor tussen de dijk en het Wilgenbos.
9. Stofoverlast
 - a. Hoe goed en netjes men ook te werk kan gaan, er zal sprake zijn van meer (fijn)stof in de lucht met name door het laden en lossen van bulkgoederen. Deze vervuiling blijft hoogstwaarschijnlijk niet beperkt tot het terrein van de terminal en komt dus in de natuurgebieden en op het Oostvaardersdiep terecht.
10. Stankoverlast
 - a. Hoe goed en netjes men ook te werk kan gaan, er zal sprake zijn van meer stankoverlast voornamelijk door niet goed functionerende containers met huisvuil. Deze vervuiling blijft hoogstwaarschijnlijk niet beperkt tot het terrein van de terminal en recreanten en bewoners zullen hier last van krijgen.

11. Roetoverlast/Fijnstof
 - a. Hoe goed en netjes men ook te werk kan gaan, er zal sprake zijn van meer roetoverlast dan nu. Vrachtwagens voor aan- en afvoer, containerheftruck en schepen zorgen voor een toename van roet in de omgeving van de terminal. Deze vervuiling blijft hoogstwaarschijnlijk niet beperkt tot het terrein van de terminal en komt dus in de natuurgebieden terecht.
12. Bodemverontreiniging
 - a. Hoe goed en netjes men ook te werk kan gaan, er zal sprake zijn van meer bodemverontreiniging door lekkende huisvuilcontainers, verstuvende bulkgoederen en rondslingerend vuil op het terrein. Deze vervuiling blijft hoogstwaarschijnlijk niet beperkt tot het terrein van de terminal en komt dus in de natuurgebieden terecht door lekkage door de bodem.
13. Lichtoverlast
 - a. Hoe goed en netjes men ook te werk kan gaan, er zal sprake zijn van meer lichtvervuiling vanuit de terminal. Met name een bedreiging voor de dieren, denk aan de EHS corridor tussen de dijk en het Wilgenbos, en voor de bewoners van het Oostvaardersdiep.
14. Bedreiging natuurgebieden en doelstelling provincie
 - a. Omgevingsplan Flevoland: “De ambitie van de provincie is om de EHS en het Natura 2000 netwerk een robuustheid te geven die voldoet aan de opgaven vanuit de Europese Unie en het rijk. In Flevoland zijn er vooral opgaven voor het in stand houden en verder ontwikkelen van de natuurwaarden voor moerassen, open water, natte bosgebieden en het open agrarisch gebied.”
15. De vrijstelling vanuit de Provincie Flevoland voor het Waterveiligheidsbesluit voor de Blocq van Kuffeler is gedaan om twee **permanente** overslagterminals in Flevoland mogelijk te maken.
 - a. De locatie Blocq van Kuffeler wordt echter in alle gemeentelijke documenten als tijdelijke oplossing gezien.
16. Toeristisch en recreatieknooppunt I
 - a. De provincie Flevoland heeft de Blocq van Kuffeler aangewezen als toeristisch en recreatief knooppunt in haar structuurvisie. Een industriële zone past hier niet binnen. Uit Omgevingsplan Flevoland: “Door een meer natuurvriendelijke inrichting zullen deze verbindingen [EHS] ook aantrekkelijker worden voor recreatieve functies en kunnen ze een bijdrage leveren aan opgaven op het gebied van waterberging en waterkwaliteit.”
17. Toeristisch en recreatieknooppunt II
 - a. Het aanleggen van een overslagterminal zal het natuurlijke karakter van de gehele omgeving aantasten. Dit, vooral visuele beeld, zal met grote waarschijnlijkheid een negatief gevolg hebben op het water- en natuurtoerisme waar dit gebied om bekend is.
18. Aanzuigende werking op bedrijven
 - a. Buiten het feit dat de economische situatie dusdanig is dat nieuwe bedrijven niet snel naar Almere zullen verhuizen en het feit dat de Vaart IV/VI een duurdere locatie is geworden door de uitspraak van de Raad van Staten vanwege de kiekendieven en de

bijbehorende natuurcompensatie, zal de overslagterminal klein van karakter zijn en blijven volgens de initiatiefnemers. Dit betekent dat er niet veel (meer) vervoerd zal kunnen worden dan de goederen van de initiatiefnemers.

- b. De ontsluiting naar de A6 en A27 slecht. De Oostvaardersdijk is hier niet op berekend, dit speelt minder een rol wanneer de terminal alleen voor de initiatiefnemers is.
- c. Een spoorverbinding is niet realistisch op deze locatie, dus een terminal zal minder *multimodaal* kunnen zijn.

19. Cultuurhistorische waarden

- a. De locatie Blocq van Kuffeler bevat de oudste bouwwerken van Zuidelijk Flevoland en de gemeente Almere. Het gemaal met haar bijgebouwen, inclusief de twee brandstofsilo's, zijn al ruim 40 jaar oud en vormen tezamen een uniek stuk cultuurhistorie van Almere. Toestaan van een overslagterminal nu, betekent dus een grote kans dat later deze cultuurhistorische waarden vernietigd zullen worden. Uit Omgevingsplan Flevoland: “De provincie wil de Flevolandse karakteristieken behouden door deze in te zetten als ruimtelijke kwaliteit ter versterking van nieuwe ontwikkelingen. Daartoe maakt de provincie onderscheid tussen landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten en basiskwaliteiten. Tot de kernkwaliteiten worden die elementen en patronen gerekend die bepalend zijn voor het karakter van Flevoland, waarmee de essentie van het polderconcept wordt gewaarborgd.” En “De provincie verwacht van de gemeenten dat zij bij de besluitvorming over nieuwe ontwikkelingen expliciet rekening houden met de cultuurhistorische en landschappelijke kern- en basiskwaliteiten en dat zij nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk inpassen.”

20. Veiligheid

- a. Een forse toename aan vrachtwagenverkeer zal de veiligheid op de Oostvaardersdijk niet ten goede komen.
- b. Vanaf het voorjaar tot diep in het najaar wordt de havenkom druk gebruikt door de pleziervaart, zowel van de jachthaven als door dagjes watertoeristen. In- en uitvarende binnenvaart schepen (containerschepen tot ca. 135m lang) welke in de havenkom moeten keren en hiermee het grootste deel van de beschikbare ruimte in beslag zullen nemen, vormen een serieuze bedreiging voor de veiligheid van deze pleziervaart.

21. Afmeren Dashorstdijk

- a. In een Grontmij rapport (2009) over de haalbaarheid van een overslagterminal bij de Blocq van Kuffeler wordt gesproken over de mogelijkheden voor afmeren van schepen aan de Dashorstdijk. Behalve dat er, op dit moment, slechts een kleine steiger aanwezig is, is er van daar afgemeerde schepen in het verleden veel hinder ondervonden door de bewoners van het Oostvaardersdiep door intensieve verlichting (24 uur per dag) en geluid (lopende scheepsmotoren 24 uur per dag).

22. Uitspraken naar aanleiding van de Haalbaarheidsstudie 2009

- a. Algemeen: "Het gaat hierbij dan om een zeer beperkt aantal overslagbewegingen. Voor het afvoeren van huisvuil en aanvoeren van bouw materiaal is de haven in de basis geschikt. Voor het grootschalig vervoer over water en gebruik als echte binnenhaven dient een investering gedaan te worden die op zijn minst 40 miljoen euro kost (verbreden van sluiscomplex)." Ter info: Stichtse Kant ontwikkelen is begroot op 50-60 miljoen euro.
- b. Dhr. Kuipers: "M.b.t. Huisvuil meldt Kuipers dat de ontwikkeling in Lelystad zich hier beter voor leent gezien de opzet en ruimte. Ook bulkgoederen zouden hier beter overgeslagen kunnen worden. Aansluiting op trein- en autoverkeer is hier goed geregeld, tevens ligt de haven hier aan hoofdvaarroutes."
- c. Dhr. Angel: "Locatie Stichtse Kant ziet Angel als een goede locatie. Dat dit niet optimaal aan bestaande vaarroutes ligt is van minder belang."
- d. Provincie: "Overigens zal dan wel rekening gehouden moeten worden met realisatie van een natuur inclusief ontwerp en compensatie, áls het al bespreekbaar is, gelet op de zwaarte van Natura 2000 en de aanwezigheid van een ecologische verbinding tussen de Lepelaarsplassen en de Oostvaardersplassen."
- e. Algemeen: "...het zwaartepunt van inzameling van huisvuil [ligt] m.n. [in] Poort en Haven. Langere rijtijden voor (de meeste) vuilniswagens is het gevolg."

23. Niet in overeenstemming met RRAAM

- a. Het RRAAM heeft als een van haar belangrijkste doelstellingen de "verbetering van de ecologische en recreatiekwaliteit van het Markermeer...". Een industriële zone (categorie 5) past hier niet in.

24. Diverse punten

- a. Flevoland is tegen de aanleg van een overslagterminal bij de Blocq van Kuffeler
- b. Juli 2011: Provincie vindt dat toerisme duurzamer moet in Flevoland. Een overslagterminal in een toeristisch/recreatief gebied zal hier niet aan bijdragen.
- c. September 2011, wethouder Duijvesteyn over de Almere Principles: "Volgens mij gaat het om de intrinsieke kwaliteiten die duurzaam met zich meebrengt en dat kan soms niet in geld uit te drukken zijn." Met andere woorden, een relatief klein economisch gewin voor een beperkt aantal lokale bedrijven kan niet opwegen tegen de vernietiging van de omgeving van de Blocq van Kuffeler.
- d. Oktober 2011, uit het provinciaal natuurbeleid: Het behouden van de huidige situatie bij de BvK of zelfs het versterken van de natuur en/of de toeristisch/recreatieve functies draagt bij aan diverse doelstellingen van het toekomstbeeld Markermeer-IJmeer:
 - i. meer veerkracht voor de natuur door vermijden van versturende factoren
 - ii. blijvend toegankelijk en beleefbaar houden
 - iii. de huidige landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten behouden

- iv. mogelijkheden voor het creëren van laag intensieve recreatieve ontwikkeling

Al deze voordelen passen naadloos in het Toekomstbeeld van de provincie en wegen niet op tegen de economische beperkte voordelen van een overslagterminal.