Vereniging Behoud de Parel
Toespraak Wybe Bakker aan de raadsvergadering van 10 februari 2009

1. Tijdens de informatieve raadsvergadering op 13 januari in Grubbenvorst heb ik namens Behoud de Parel een presentatie gehouden met als titel Zandmaas zo kan het ook. Ik heb dat voor het gemak plan B genoemd. Iemand heeft gezegd dat het geen voldragen plan was en dat is het ook niet. Onze bedoeling was om hiermee een oplossingsrichting aan te geven. Een oplossingsrichting, waarbij de veiligheid ten aanzien van overstroming gehaald kan worden, zonder de langdurige overlast van een stationaire centrale verwerking.

2. DCM heeft gezegd serieus naar het plan te kijken. Welnu ze hebben er inderdaad serieus naar gekeken. Ze hebben serieus gekeken hoe ze het plan zo snel mogelijk van tafel konden krijgen. In de reactie van DCM op plan B hebben zij de drijvende zandverwerkingsinstallatie pal voor Grubbenvost geplaatst en zijn vervolgens gaan kijken wat voor overlast dat geeft. Daarbij gaat men volkomen voorbij, aan de mogelijkheid om de verwerkingsinstallatie 2 km verderop te positioneren en het zand via de drijvende leiding te transporteren. Dan geeft veel minder overlast. Vervolgens wordt de overlast in aansprekende plaatjes weergegeven. Het is ronduit komisch om te zien dat de contouren die de overlast weergeven bij plan B ongeveer 5 keer zo dik worden getekend als bij de DCM variant. Om maar even aan te geven hoe erg het allemaal is.

3. Verder wordt er voor Grubbenvorst een onderwater grinddepot gepositioneerd. Als je al een Grinddepot zou willen maken dan doe je natuurlijk niet op de plaats waar dit de meeste overlast veroorzaakt. Je kunt er echter ook voor kiezen de beperkte hoeveelheid grind per duwbak af te voeren naar een bestaande installatie en die daar laten verwerken. Bijv. Cuijk of Kessel. Dat geeft **geen** extra overlast.

4. Volgens DCM is de hoeveelheid brandstof die nodig is per ton bouwgrondstof in het plan Behoud de Parel ongeveer 10 keer zo hoog als in het plan van DCM. Ja, dat zal dus wel op een misverstand berusten. Ik zou overigens ook willen adviseren om de drijvende installatie elektrisch aangedreven te maken. Inderdaad net als de stationaire walinstallatie, geen aggregaten maar een elektrische aansluiting over pontons.

5. DCM doet het voorkomen of de klant op elk moment, elk type (mengsel) zand zou willen bestellen, zodat het op afroep samengesteld zou moeten worden. In werkelijkheid is het zo dat de afnemers van bouwgrondstoffen 1 of 2 hooguit 3 soorten zand afnemen en dat dit gaat op basis van een jaarcontract. Men is namelijk gebaat bij een zo constant mogelijke samenstelling. Het drijvend produceren, varen, vervolgens lossen bij een bestaande loswal en rijden naar de klant is dus heel goed te doen. Elke betonfabriek heeft wel een paar duizend ton opslag, dus dat gaat met scheepsladingen tegelijk. Op dit moment gaat het vanuit Lomm ook zo. Er is dus geen sprake van 6 lokale walinstallaties die gebouwd zouden moeten worden. Ik kan me voorstellen dat er 1 kleine locatie gemaakt wordt waar nog wat speciale producten gemaakt worden, maar meer ook niet.

6. Zo kan ik nog wel een aantal voorbeelden noemen waarbij zaken uit ons voorstel onjuist worden weergegeven. Men vergelijkt niet de vrachtwagen km's in de beide plannen, maar men vergelijkt de vrachtwagen. Dat zijn er uiteraard evenveel om een bepaalde hoeveelheid te vervoeren. Er wordt dan nog wel even bijgezet in plan B "verspreid over 6 locaties".

7. De deskundigen, de adviserend ambtenaar en de provincie zeggen in hun reacties zich allemaal te richten op DCM, omdat zij de kennis hebben, deels omdat men onvoldoende tijd heeft om zaken nader te onderzoeken en omdat het in de Mer zo staat. De MER is ook door DCM opgesteld. De reactie van DCM is natuurlijk gekleurd, dat spreekt voor zich. Voor een onafhankelijk rechter zal dat ook geen stand houden.
   Reden te meer om als gemeente niet af te gaan op de informatie van een ondernemer maar een **objectief** onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden die er zijn om de veiligheid van de Maas te realiseren met minimale overlast. Veiligheid die overigens door het graven van de haven met 5 jaar vertraagd zal worden, omdat er eerst 5 miljoen ton bouwgrondstoffen uit de haven afgezet moeten worden.