Actiecomité Rust Voor Grobbendonk

PERSNOTA 25/01/2017

Provincie geeft voorkeursbehandeling aan containerterminal Beverdonk ondanks veroordelingen en buurtprotest.

Historie

In 2012 werd de containerterminal Beverdonk geopend langs het Albertkanaal in Grobbendonk.

Dit bedrijf dat dag en nacht bedrijvig wil zijn, 7dagen op 7, had van de overheden vrijstelling gekregen van alle mogelijke procedures die men normaal voor de komst van zulke bedrijven mag verwachten
Er werden bijvoorbeeld noch MER (milieu-effectenrapport) noch mobiliteitsstudies gemaakt.
De vergunning werd alleen maar op het verlaten terrein aangeplakt. De buren aan de overkant werden "vergeten". De buurt was dus vooraf totaal niet op de hoogte gebracht, laat staan dat ze inspraak kreeg.

Na de opening hebben de buurtbewoners onmiddellijk geprotesteerd tegen de komst van dit bedrijf aan de overkant van het kanaal.
Voor sommigen werd het een persoonlijke strijd omdat de situatie onleefbaar was geworden, de meesten organiseerden zich via dit actiecomité.
Het was vooral de geluidsoverlast die erg zwaar woog.

Het actiecomité werd gehoord door de gemeente en ze verkreeg dat er voorwaarden werden opgelegd. Vooral het verbod op avond- en nachtwerk en respect voor weekend en feestdagen bedaarde de gemoederen enigszins.

Dit was evenwel het begin van een jarenlange strijd van Beverdonk tegen deze maatregelen, strijd die nu ook in een stadium is beland dat het bedrijf pogingen doet om lastige buurtbewoners uit te kopen.

Beslissing provinciebestuur (Deputatie)

Vorige maand werd door de provincie een nieuwe beslissing genomen. Het bedrijf krijgt principiële toestemming om van maandag tem zaterdag 6 dagen op 7 te opereren. En dit van 6u 's morgens tot 22u 's avonds.

Deze beslissing werd genomen ondanks dat de provincie zelf bevestigt dat het bedrijf in overtreding is met de geldende geluidsnormen !
Ze kan dit ook moeilijk negeren, uit de studie over geluidshinder die het bedrijf zelf had gemaakt blijkt dit namelijk. Deze studie was al moeilijk objectief te noemen omdat het bedrijf de meeste voordelige uitgangspunten toepaste voor die geluidsmetingen. Het bedrijf moest dit deels toegegeven.

Het eigen adviesorgaan van de provincie (de vergunningscommissie) oordeelde ook dat avondwerk in deze omstandigheden niet kan toegestaan worden.

De Provincie beslist het tegenovergestelde.

Naar motivatie hiervoor is het zoeken, men verwijst naar "voortschrijdend inzicht" enz.

Ook de leden van de deputatie blijken niet bereid tot veel uitleg.

Het verbijsterende is dat een eerdere beslissing van de provincie werd vernietigd door de Raad van State.
En wat was de reden ? Zeer duidelijk : de provincie mag op geen enkele manier soepelere voorwaarden toestaan aan de containerterminal als dit bedrijf in overtreding is met de geluidsnormen (Vlarem 2). Indien ze dit wel doet is die beslissing ongeldig en nietig.

Maar de provincie is hiervoor blijkbaar blind doof en hardleers, ze houdt met de uitspraak van het hoogste rechtscollege, opnieuw, geen rekening.

Of speelt er misschien iets anders ?
Wij vermoeden sterk dat van hogerhand of door bepaalde belangengroepen zwaar lobbywerk wordt gedaan in het voordeel van de containerterminal.
Hoe kan het anders dat een bedrijf dat al meermaals veroordeeld is, geen milieueffectenrapporten moest opmaken, de geluidsnormen niet respecteert, haar gedane beloftes niet nakomt, opgelegde voorwaarden niet uitvoert, de buurtbewoners niet respecteert, de voorwaarden van de gemeente regelmatig schendt… toch een dergelijke beslissing in haar voordeel kan bekomen ?

Het provinciebestuur is natuurlijk een puur politiek orgaan. Het zou in principe een objectief orgaan moeten zijn maar men kan dit niet vergelijken met een onafhankelijke rechtbank.
We denken dan ook dat dit een puur politieke beslissing is. Dat zij een beslissing **"op maat van"** het bedrijf hebben genomen. Waarschijnlijk hoopt men dat de procedureslag voor de omwonenden uiteindelijk te veel wordt en het protest uitdooft.

De provincie heeft wel een aantal uitbatingsvoorwaarden opgelegd, maar we weten al uit het verleden dat het bedrijf deze voorwaarden onrealistisch, te duur of onuitvoerbaar vindt.

Geluidswal

Er werd ditmaal een nieuwe voorwaarde opgelegd die het bedrijf gratis krijgt. U weet wel, de **voorkeursbehandeling**…Er komt nu een kleine geluidswal.
Deze geluidswal zal gemaakt worden aan de overkant van het kanaal op 200 meter afstand van de terminal. Dit is dus halfweg tussen de terminal en de woonbuurt.
Dit is door geluidsexperts als de slechtste plaats beoordeeld.
Daarenboven is deze geluidswal slechts 4,5 meter hoog. Ze stapelen containers tot 5 hoog op het terrein. Dit is meer dan 10 meter hoog. U zal de absurde hoogte van de geluidswal begrijpen...
De plaats en hoogte zijn totaal niet efficiënt. Geluid zal hier volledig overheen waaien.
Een geluidswal moet zo dicht mogelijk bij de bron liggen om efficiënt te zijn zodat geluidsgolven de hoogte in worden gestuwd.
Dit is bij de terminal onmogelijk omdat de kaaimuur open moet blijven voor laden en lossen.

De provincie veronderstelt dat deze toekomstige geluidswal wel een gunstig effect zal hebben en ze gebruikt dit als motivering om de werkingsuren uit te breiden tot 's avonds 22u, dit zelfs op zaterdagen.
Veronderstellingen mogen echter niet gebruikt worden om dergelijke beslissingen te nemen. Het bedrijf moet eerste de normen nakomen, daarna pas kan maar sprake zijn van versoepeling. Nu is het de omgekeerde wereld, en duidelijk een **gunstmaatregel** voor het bedrijf.

Op 500 meter ligt de kern van woonwijk Eisterlee, bestaande uit een 50 tal woningen.
Binnen een straal van 750 meter beginnen de talrijke westelijke volkswijken van Grobbendonk.
Deze zullen toenemende hinder ondervinden van de nieuwe avondlijke uitbating.

Welke hinder ?

Er rijden stackers (vorkliften) rond op het terrein : die hebben een quasi continu biep signaal opstaan. Door de gemeente werd dit verboden, door de provincie wordt het toegestaan.

De kraan lost containers op de kaai zonder enige demping, aldus gepaarde gaand met enorme geluidsklappen. Men spreekt hier van geluidsschokken van ruim over de 100 dba.
Er moet een platform komen dat de schokken van het neerzetten van de containers absorbeert.

Het laden van de containers in de lege binnenschepen gaat meestal gepaard met luid gebonk tegen de metalen wanden van de schepen die als geluidskast fungeren. Met de huidige kraan heeft men geen zicht op het ruim van de schepen. Een kraanbegeleider op het schip, zoals men bij grote havenschepen toepast wordt niet gebruikt wegens te duur. Men laadt een beetje "op het gevoel". Dit is problematisch.

Impact kanaalzone

Het actiecomité vreest dat, als dit bedrijf uiteindelijk toestemming zou krijgen om volcontinu te werken, wat nog steeds haar betrachting is, dat ook andere bedrijven dichter bij de dorpskern dit als argument zullen aanwenden om soepelere voorwaarden te krijgen en aldus ook meer geluidsoverlast mogen gaan produceren.
We hebben al de historie meegemaakt dat kort na de opening van de terminal er een aanvraag was voor plaatsen van windmolens langs het kanaal. Een van de argumenten was dat de geluidsimpact te negeren was omdat er al veel omgevingsgeluid was (sic).

Wat vragen wij ?

Wij kunnen ons vinden in de meeste voorstellen die de gemeente heeft opgelegd. Daarbij moet het bedrijf zijn goede wil tonen en die opgelegde voorwaarden aanvaarden. O.a.door te beginnen met het uitvoeren ervan zonder verder uitstel. We zullen het steeds moeilijk hebben met een verdere uitbreiding naar avond en nachtwerk omdat dit niet verenigbaar is met de huidige locatie.