

Cascade gaat voor positief imago zand- en grindproducenten

# ‘Duurzaamheid als

Cascade pleit voor het zoveel mogelijk winnen van zand en grind in Nederland. Dat is niet alleen bedrijfs-economisch in het voordeel van haar leden, maar leidt ook tot minder transportkilometers, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en minder belasting van het wegennet.

DOOR ANNELIES VAN STIJN

**D**e winning van zand en grind heeft volgens Hans 't Hoen, voormalig secretaris van Cascade, branchevereniging van zand- en grindproducenten, van oudsher te kampen met een negatief imago. ‘Mensen zien locaties waar zand- en grindwinning plaatsvindt toch vooral als een vorm van landschapsaantasting. En hoewel iedereen nut en noodzaak van de winning van zand en grind wel inziet voor de bouw van huizen, kantoren, wegen, bruggen en viaducten, wil niemand zo'n winning in zijn of haar achtertuin.’

## Draagvlak

Deze negatieve houding is naar zijn zeggen mede te verklaren door het overheidsbeleid tot 2003. ‘Tot 2003 wees de overheid gebieden aan als winning en de betrokken bedrijven moesten daar vervolgens ontwikkelplannen voor uitwerken. De lokale bevolking had vervolgens het gevoel dat haar een winning werd opgedrongen en de maatschappelijke weerstand was dan ook groot. Sinds 2003 is het overheidsbeleid drastisch veranderd. Het is nu aan de zand- en grindbedrijven om te komen met plannen die breed maatschap-



pelijk worden gesteund. Pas als er een breed draagvlak is, verleent de overheid een vergunning voor een bepaalde winning. Is dat draagvlak er niet, dan moet het zand en grind maar worden geïmporteerd.’ Leonie van der Voort, sinds januari van dit jaar algemeen secretaris van Cascade, vult aan: ‘Overigens zien onze leden het creëren van maatschappelijk draagvlak geheel niet als een bedreiging, maar juist als een kans. Zij hebben er belang bij om samen met gemeenten en lokale organisaties op het gebied van natuur en milieu tot goede plannen te komen. Er wordt daarbij vooral ingestoken op projecten met een maatschappelijke meerwaarde, zoals

natuurontwikkeling, wonen aan het water en recreatie. En juist omdat deze winprojecten vele tientallen jaren lopen, is het belangrijk het project handig in te richten zodat de lokale bevolking ook direct voelt dat ze er iets voor terugkrijgt, zoals bijvoorbeeld een haven of een zwemgelegenheid. In ieder geval moet worden voorkomen dat mensen de betrokken winning alleen maar zien als een industriële activiteit.’

## Positief imago

Het is duidelijk dat een positief imago van groot belang is voor de zand- en grindproducenten. Om die reden zet Cascade samen

# uitgangspunt'

met haar veertien leden dan ook stevig in op duurzaamheid. De branchevereniging heeft daarvoor zelfs een *checklist* met tien uitgangspunten voor duurzame zand- en grindwinning gemaakt (zie kader). 't Hoen: 'Het is natuurlijk niet verplicht, maar als onze leden deze *checklist* goed volgen, dan kan er niet veel mis gaan met het verkrijgen van een vergunning.' Een andere manier om bij te dragen aan een positief imago van de zand- en grindwinning en tevens een manier om te komen tot een vermindering van de belasting van het milieu én een kostenverlaging voor de zand- en grindproducenten, is volgens 't Hoen ervoor te zorgen dat zand en grind zoveel mogelijk wordt gewonnen in Nederland. 'We zijn als Cascade voor zoveel mogelijk winning van zand en grind uit Nederlandse bodem. Dat bespaart namelijk de nodige transportkilometers en vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Bovendien ontlast je daarmee het Nederlandse wegennet.'

## Importeren

Op dit moment voldoet de productie van Nederlands industriezand en grind, gewonnen in het grote rivierengebied in de provincies Limburg, Gelderland en Oost-Brabant, niet aan de landelijke vraag. 't Hoen becijfert dat er in Nederland jaarlijks 7 miljoen ton grind kan worden gewonnen, 50 procent van de behoefte. Aan industriezand kan jaarlijks 20 miljoen ton worden gewonnen uit de Nederlandse bodem, circa 100 procent van de vraag. Verder wordt er als bijproduct 20 miljoen ton ophoogzand gewonnen. Dit zand wordt regionaal gebruikt voor woning- en wegenbouw. Van der Voort: 'Door de enorme omslag in het overheidsbeleid in 2003 is de productie van zand en grind echter ingezakt en halen we bovenstaande cijfers niet. We verwachten dat binnen nu en een jaar de zand- en grindproductie weer op het oude niveau komt.' Op dit moment ligt de grindproductie op 25 procent van de vraag in Nederland en de productie van industriezand op 60 procent. Om die reden wordt er op dit moment het nodige industriezand en grind geïmporteerd vanuit Duitsland, Groot-Brittannië, België, Noorwegen en Schotland.

## Transport

Het transport van industriezand en grind vindt voor het merendeel plaats over de weg, zo'n 75 procent in totaal. Het zand en grind dat direct op winlocaties aan het water wordt gewonnen, gaat als vanzelfsprekend per binnenvaartschip richting de diverse grondstofverwerkende industrieën. In deze cijfers van Cascade is overigens niet het natransport vanaf de verschillende inlandterminals over de weg meegerekend. De veertien Cascade-leden zijn volgens Van der Voort, ondanks het feit dat ze allemaal zand- en grindproducenten zijn, allemaal anders van aard. 'Het ene bedrijf concentreert zich puur op de productie, het andere is naast producent ook cementproducent en weer een ander bedrijf zit ook in de handel van zand en grind. Voor de meeste bedrijven geldt wel dat ze ook in meer of mindere mate zelf een transportpoot hebben. Al was het alleen maar om gevoel te houden bij de markt.'

## Overbelading

Praat je over het transport van zand en grind, dan komt ook het onderwerp overbelading ter tafel. 'Dat gold al voor de zand- en grindpro-

ducenten die zelf vervoeren, maar het geldt ook in onze rol van verlader sinds we medeaansprakelijk zijn voor overbelading', zegt 't Hoen. Toch hoort hij van zijn leden geen klachten over overmatige controles van de kant van het KLPD. 'Dat heeft waarschijnlijk alles te maken met het feit dat veel vrachtauto's lading van en naar Duitsland rijden. De controles zijn daar zo streng en de boetes zo hoog, dat je je vanzelf aan het maximale gewicht houdt. Dat weten ze in Nederland en dus zijn er hier wat minder controles.' Om oneerlijke concurrentie te voorkomen, zouden 't Hoen en Van der Voort graag zien dat de handhaving in Nederland wat beter was. 'Wat dat betreft, is het goed dat er vanuit Zuid-Limburg het initiatief is genomen voor het ondertekenen voor een convenant waarin transporteurs van zand- en grind onderling afspreken zich aan de wet te houden als het gaat om overbelading. Als verladers zouden wij hieraan kunnen bijdragen door ook een convenant af sluiten waarin we afspreken ons bij het beladen van vrachtauto's ook strikt te houden aan en strenger toe te zien op het maximaal toegestane gewicht van vrachtauto's.'



Hans 't Hoen en Leonie van der Voort: 'Handhaving in Nederland mag wat beter.'

## Weetje!

Iedere Nederlander verbruikt, exclusief recyclingsproducten, jaarlijks 7.000 kilogram zand en grind. Dat is maar liefst 20 vrachtauto's zand en grind in een mensenleven.