

MEMO

Onderwerp:
Aanvulling PlanMER Landbouwontwikkelingsgebied Halle-Heide

Arnhem,
30 juni 2010

Van:
Paul Hartskeerl

Afdeling:
Milieu & Ruimte

Aan:
Commissie voor de m.e.r.
Gemeente Bronckhorst

Projectnummer:
B02023.200024

Opgesteld door:
Paul Hartskeerl

Ons kenmerk:
B02023/CE0/0D2/200024/MW

Kopieën aan:

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Inleiding

Het Landbouwontwikkelingsgebied (LOG) Halle Heide is als zodanig aangewezen in het Reconstructieplan Achterhoek en Liemers (Provincie Gelderland; februari 2005). In een LOG ligt het prismaat bij de landbouw en wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van intensieve veehouderijen. Hiervoor zijn grotere en nieuwe bouwblokken nodig in het LOG en dus een herziening van het vigerende bestemmingsplan.

Ter voorbereiding op deze bestemmingsplanherziening is een ruimtelijke visie en planMER opgesteld waarmee de vestigingsmogelijkheden voor bedrijven met intensieve veehouderij in beeld is gebracht. Bij de toetsing van het planMER constateerde de Commissie voor de m.e.r. een aantal mogelijk essentiële tekortkomingen. Deze zijn op 1 juni 2010 besproken met de werkgroep van de Commissie en de gemeente Bronckhorst als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure. In deze memo staan de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. en de beantwoording daarop van de gemeente. Deze memo is een aanvulling op het planMER LOG Halle Heide (ARCADIS; d.d. 15 mei 2009; kenmerk B01022/CE9/004/200024) en is betrokken bij het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. Deze aanvulling wordt niet ter visie gelegd, maar zal bij de volgende stappen in de planologische procedure bij de stukken ter visie worden gelegd, aanvullend op het planMER.

Opmerkingen Commissie voor de m.e.r.

De werkgroep van de Commissie had na lezing van het MER op een aantal punten tekortkomingen gesignaleerd die mogelijk essentieel zijn voor de besluitvorming. Het betreft de volgende punten:

1. Maximale effecten van het bestemmingsplan zijn niet in beeld gebracht.
2. De gemiddelde bedrijfsgrootte is onduidelijk.
3. Onduidelijkheid over vergelijking effecten alternatieven.
4. Effecten mestbewerking en –verwerking niet in beeld gebracht.

1. Maximale effecten van het bestemmingsplan zijn niet in beeld gebracht

De Commissie adviseert het bevoegde gezag in een aanvulling in beeld te laten brengen wat de maximaal mogelijke milieueffecten zijn, bij volledige benutting van de bouwblokken in het bestemmingsplan.

De modelbedrijven in het plan-MER (500 zeugen gesloten¹) voldoen aan de voorwaarde van het maximaal mogelijk effect mits er sprake is van één bouwlaag en maximaal 1,5 ha aan bouwblok.

In haar ruimtelijke visie voor het LOG Halle Heide (raadsbesluit november 2009) wordt door de gemeente Bronckhorst voor maximaal vijf intensieve veehouderijen ruimte geboden; twee door hervestiging en drie door nieuwvestiging binnen de zoekzones.

In haar voorbereiding op een nieuw bestemmingsplan voor het LOG gaat de gemeente uit van 1,5 ha aan agrarisch bouwperceel, 10 meter bouwhoogte, 6 meter goothoogte en eenlaags bouwen. Binnen het agrarisch bouwperceel moet ruimte zijn voor een bedrijfswoning, terreinverharding en de landschappelijke inpassing. Wellicht kan de bouwpraktijk volstaan met een lagere goothoogte, de 10 meter nokhoogte is vaak veelal nodig voor het inbouwen van de nieuwste staltechnieken zoals luchtwassers.

2. De gemiddelde bedrijfsgrootte is onduidelijk.

De Commissie adviseert het bevoegd gezag in een aanvulling te laten onderbouwen van welke gemiddelde bedrijfsgrootte moet worden uitgegaan, en indien nodig de effectberekeningen hierop aan te passen.

Alterra (WUR) heeft in 2008 onderzoek verricht naar de dieren aantallen die op grond van de huidige oppervlakenormen (leefoppervlakten) gehouden kunnen worden. Voor vleesvarkens is de norm 0,76/m² en voor zeugen 0,44/m². Een gemiddelde bedrijfsgrootte met 500 zeugen gesloten komt dan overeen met circa 6.000m² aan netto staloppervlak. Uit onderzoek van het Informatie- en Kenniscentrum Landbouw (IKC-Landbouw; 1999) kwam naar voren dat het bruto staloppervlak (inclusief voergangen) circa 1,5 maal het netto staloppervlak is voor zowel vleesvarkens als zeugen. Dat is 9.000 m² aan bruto staloppervlak voor het bedrijf met 500 zeugen gesloten. Gemiddeld wordt 1,5 ha aan bouwblok voor 60% benut aan bebouwing (9.000 m²). De overige 6.000 m² is nodig voor terreinverharding en landschappelijke inpassing.

¹ Een gesloten varkensbedrijf met 500 zeugen bestaat uit 1.800 gespeende biggen, 100 kraamzeugen, 400 guste/dragende zeugen en 3.500 vleesvarkens. De bedrijfseconomische omvang is 334 Nederlandse Grootte Eenheden (NGE).

De effectbeschrijving van de aspecten verkeer en lucht (§3.5 uit het planMER) gaat per abuis uit van een gemiddelde bedrijfsgrootte van 750 zeugen gesloten. Dit is niet consequent. Het effect hoeft echter niet opnieuw te worden bepaald omdat:

- Voor verkeer de meeste wegen in het plangebied de verkeerstoename van een bedrijf met 750 zeugen gesloten al kan verwerken.
- Voor luchtkwaliteit er bij een bedrijf met 750 zeugen gesloten al geen sprake is van een toename van meer dan 3% van de grenswaarde van 40 mg/m^3 voor fijn stof. De bijdrage is dus niet in betekenende mate.

Voor geluid kan op basis van een snelle indicatieve berekening niet worden uitgesloten dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dit is echter sterk afhankelijk van de huidige verkeersintensiteit.

In het volgende punt wordt het e.e.a. nader toegelicht.

3. Onduidelijkheid over vergelijking effecten alternatieven.

De Commissie adviseert het bevoegd gezag in een aanvulling de effectscore 0 in de vergelijking tussen alternatieven met verschillende bedrijfsaantallen te laten onderbouwen.

Verkeersafwikkeling

Het effect op de verkeersafwikkeling op de wegen in het plangebied is in alle varianten beperkt omdat de hoeveelheid extra verkeer als gevolg van de toename van nieuwe bedrijven en de uitbreiding van de bestaande bedrijven beperkt is (varieert van circa 44 tot 132 motorvoertuigen per etmaal). Er is in alle varianten echter wel sprake van een toename. De meeste wegen in het plangebied hebben een relatief smal profiel (plattelandswegen) maar kunnen de verkeerstoename wel verwerken. De toename van het verkeer vindt plaats op de wegen waar de bedrijven zijn gepland, zoals de Halsedijk, de Dwarsdijk, de Landeweeweg, de Halle-Heideweg, de Potronsdijk, de Hobelmansdijk en de Kuiperstraat.

Het aantal bedrijven in de minimale variant is het minst (4 bedrijven) en daarmee ook de toename van het verkeer. Deze variant scoort gelijk aan de referentie (0) omdat de verkeerstoename nihil is. In de basisvariant is sprake van 6 bedrijven die zorgen voor een toename van het verkeer. Deze variant scoort negatief (-). In de maximale variant worden 12 bedrijven gerealiseerd. In deze variant is de toename van verkeer het hoogst. Deze variant is het meest negatief beoordeeld (--).

Verkeersveiligheid

De toename van het verkeer als gevolg van nieuwe bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven heeft ook invloed op de verkeersveiligheid in het gebied. De wegen in het gebied zijn relatief smal. Dit betekent dat er weinig ruimte is om elkaar met twee auto's goed te passeren en op de meeste wegen ontbreken fietsvoorzieningen. Om de verkeersveiligheid niet af te laten nemen, is het wenselijk om op vooral wegen met veel fietsers geen toename van gemotoriseerd verkeer te hebben. De wegen in het plangebied maken geen onderdeel uit van het bovenlokale fietsnetwerk. Er zijn wel twee wegen in het gebied die onderdeel uitmaken van het lokale fietsnetwerk: de Dwarsdijk en de Halsedijk.

In de minimale variant zijn geen bedrijven langs deze beide wegen gepland. Deze variant scoort dan ook gelijk aan de referentie (0). In de basisvariant liggen twee bedrijven aan de Halsedijk en één bedrijf aan de Dwarsdijk. Deze variant scoort negatief (-). In de maximale variant zijn drie bedrijven aan de Halsedijk en één bedrijf aan de Dwarsdijk gepland. Deze variant scoort het meest negatief op de verkeersveiligheid (--) als gevolg van de toename van verkeer op diverse wegen in het plangebied in combinatie met fietsroutes.

De relevante tekst met scoretabel in het planMER is hierop aangepast (zie bijlage).

Luchtkwaliteit

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Voor de periode tussen het in werking treden van de 'Wet luchtkwaliteit' en het verlenen van derogatie door de EU was het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Na verlening van derogatie en de inwerkingtreding van het NSL per 1 augustus 2009 is de definitie van NIBM verschoven naar 3% van de grenswaarde. Dit betekent dat een toename van minder dan 3% van de grenswaarde van 40 µg/m³, dus minder dan 1,2 µg/m³, niet in betekenende mate bijdraagt.

Op basis van de indicatieve berekening in het planMER blijft de toename aan stikstofdioxide en fijn stof ver onder de 3% van de grenswaarde voor 15 bedrijven met 75 auto's en 90 vrachtwagens aan extra verkeerbewegingen per etmaal (zie tabel 3.21 in het planMER). De bijdrage van 12 bedrijven met 36 auto's en 48 vrachtwagens in het "maximaal alternatief" (zie bijlage) blijft dus 'niet in betekende mate'.

Geluidsbelasting door verkeer

Langs de ontsluitingsroute bevinden zich een aantal woningen op minder dan 20 meter afstand van de as van de weg. Gezien de korte afstand tot woningen en de verkeersintensiteit tot circa 1000 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie kan niet worden uitgesloten dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden voor wegverkeer wordt overschreden. Dit is echter sterk afhankelijk van de exacte verkeersintensiteit, de verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode en het aandeel middelzwaar en zwaar vrachtverkeer.

Het aantal bedrijven in de minimale variant is het minst (4 bedrijven) en daarmee ook de toename van het verkeer. Deze variant scoort gelijk aan de referentie (0) omdat de geluidstoename door extra verkeer nihil is. In de basisvariant is sprake van 6 bedrijven die zorgen voor een toename van het geluid door extra verkeer. Deze variant scoort negatief (-). In de maximale variant worden 12 bedrijven gerealiseerd. In deze variant is de toename van geluid door extra verkeer het hoogst. Deze variant is het meest negatief beoordeeld (--).

	referentie	minimaal	basis	maximaal
Geluidsbelasting	0	0	-	--

5. Effecten mestbewerking en –verwerking niet in beeld gebracht.

De Commissie adviseert het bevoegde gezag in een aanvulling in beeld te laten brengen of het bestemmingsplan mogelijkheden biedt voor mestverwerking of –bewerking en zo ja welke milieueffecten dit heeft.

In het bestemmingsplan wordt geen ruimte geboden voor mestbewerking en –verwerking. Hierdoor is een beoordeling van milieueffecten dienaangaande niet nodig.