

Notitie geurhinder, fijn stof en indirecte hinder Holtstraat 44 te Weerdinge - Maatschap Plas-Kerperien

1 Geurhinder

Wet

De Wet geurhinder en veehouderij vormt het toetsingskader voor geur vanwege dierenverblijven.

Bedrijf

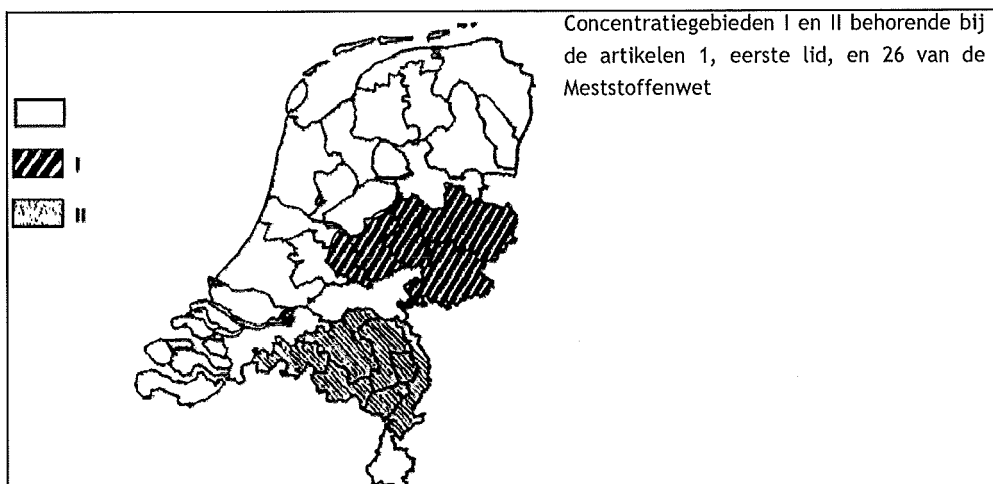
In het onderhavige geval betreft het de komst van een veehouderij aan Holtstraat 44 te Weerdinge in de gemeente Emmen. In de gewenste bedrijfsopzet is er sprake van twee stallen met natuurlijke ventilatie voor het houden van schapen en lammeren. In onderstaande tabel zijn de aantallen dieren alsmede de bijbehorende geurfactor en geuremissie opgenomen.

Diercategorieën en geuremissie					
Diercategorie	locatie	RAV-nr.	geurfactor	aant. dieren	geuremissie
schapen ¹⁾	huidige stal	B1	7.8	50	390
schapen ¹⁾	nieuwe stal	B1	7.8	200	1.560
Totaal				250	1.950

¹⁾ Schapen ouder dan 1 jaar inclusief lammeren tot 45 kg. De emissie heeft betrekking op een stalperiode van maximaal drie maanden in de winter.

Normen

De locatie ligt in een zogenaamd “niet-concentratiegebied” (zie onderstaande kaart).



Binnen de bebouwde kom bedraagt in een niet-concentratiegebied de maximale geurnorm $2 \text{ ou}_E/\text{m}^3$. Buiten de bebouwde kom bedraagt de norm in een dergelijk gebied $8 \text{ ou}_E/\text{m}^3$. De betreffende locatie ligt buiten de bebouwde kom. Binnen afzienbare afstand ligt echter de bebouwde kom van Weerdinge waarvoor een norm van $2 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ geldt.

ONTVANGEN
23 DEC 2010
GEMEENTE EMMEN / PUBL-VRG-TOE

Indien de gemeente een actief beleid voert ten aanzien van de geurproblematiek, kan van deze normen afgeweken worden. Binnen de bebouwde kom bedraagt de bandbreedte 0,1 - 8,0 ou_E/m³. Buiten de bebouwde kom bedraagt de bandbreedte 2,0 - 20,0 ou_E/m³. De gemeente Emmen voert op dit moment nog geen actief beleid.

Berekeningen

Van het bedrijf zijn de ou_E/m³ contouren berekend met behulp van het verspreidingsmodel V-Stacks gebied, versie 2010. Bij de berekeningen is wat betreft de in te voeren parameters uitgegaan van een natuurlijke ventilatie en de bovengenoemde aantallen dieren. De invoergegevens zijn opgenomen in de bijlagen.

Resultaten

De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen in de bijlagen. Hieruit blijkt het volgende:

- binnen de 2 ou_E/m³ contour liggen geen binnen de bebouwde kom gelegen geurgevoelige objecten;
- binnen de 8 ou_E/m³ contour liggen geen buiten de bebouwde kom gelegen geurgevoelige objecten.

Conclusie

De normen zoals die in de Wet geurhinder en veehouderij zijn weergegeven, worden bij de realisatie van dit bedrijf niet overschreden. Dit betekent dat er vanuit deze wet geen beperkingen aan de komst van het bedrijf worden opgelegd.

2 Fijn stof

Algemeen

Luchtkwaliteit heeft invloed op de volksgezondheid. Daarom gelden er Europese richtlijnen die zijn vertaald in Nederlandse regelgeving. Deze zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5. Deze regelgeving stelt eisen aan de luchtkwaliteit voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, fijn stof, lood, kwik, koolmonoxide en benzeen in de buitenlucht.

Landbouw is een belangrijke bron van fijn stof. Dat is de reden dat er in het kader van het NSL (nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit) een apart spoor is ontwikkeld voor de veehouderij. Dit spoor moet ervoor zorgen dat voldoende maatregelen worden getroffen in gebieden waar de bestaande veehouderij een belangrijke oorzaak is van overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof. Daarbij zullen nieuwe overschrijdingen dienen te worden voorkomen.

Vergunningverlening is daarbij een belangrijk instrument. De Minister zegt in haar brief aan de bevoegde gezagen van 1 juli 2008 daarover het volgende: "Naast de aanpak van de bestaande overschrijdingen dient voorkomen te worden dat er nieuwe overschrijdingen ontstaan."

Ten behoeve van deze aanpak zal in de toekomst een AMvB worden ontwikkeld waarmee het toepassen van BBT maatregelen voor zowel bestaande als nieuwe bedrijven wordt voorgeschreven.

Regelgeving

Nederland heeft de regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing) en locaties waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben'.

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen, zoals bouwplannen of de aanleg van infrastructuur. Plannen die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook plannen die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een plan sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

Relevante eisen luchtkwaliteit

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor ruimtelijke plannen betreffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) uit de wet zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Grenswaarden luchtconcentraties NO₂ en PM₁₀

Luchtconcentratie	Norm
NO ₂	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
uurgemiddelde concentratie	200 µg/m ³ maximaal 18 maal per jaar
PM ₁₀	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
24 uursgemiddelde concentratie	50 µg/m ³ maximaal 35 maal per jaar

Getoetst dient te worden aan de norm voor NO₂ per 2015. Vanaf die datum moet blijvend aan de norm van NO₂ worden voldaan. Voor fijn stof wordt getoetst aan de norm per 2011. Vanaf die datum moet blijvend aan de norm van fijn stof worden voldaan.

Fijn stof maatschap Plas-Kerperien

Bij het vaststellen van het fijn stofniveau zijn zijn twee bronnen van belang. Enerzijds wordt fijn stof gegenereerd door dieren anderzijds wordt dit gegenereerd door voertuigbewegingen van en naar het bedrijf.

- fijn stof ten gevolge van het houden van dieren

Met behulp van het rekenpakket ISL3a kunnen aan de hand van vastgestelde emissiefactoren per diersoort fijn stofcontouren rond dierenverblijven worden berekend. De betreffende maatschap houdt schapen en lammeren. Voor een aantal (hoofd)diercategorieën (zoals schapen, konijnen, paarden en struisvogels) kan (nog) geen emissiefactor voor fijn stof worden vastgesteld, omdat geen metingen

beschikbaar zijn en de emissiefactoren ook niet door middel van berekeningen kunnen worden afgeleid van wel bemeten huisvestingssystemen. Belangrijkste reden hiervoor is dat deze dieren slechts enkele maanden per jaar in de stal verblijven. Dit houdt in dat een berekening van de fijn stof emissie niet mogelijk is.

Opgemerkt wordt echter dat het achtergrondniveau ter hoogte van Weerdinge ongeveer $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland 2009). Indien zou worden uitgegaan van het houden van geiten, waarvoor wel een fijn stof emissiefactor is vastgesteld, zou het achtergrond niveau met maximaal $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toenemen. Gelet op het feit dat geiten aanzienlijk meer in de stal verblijven zal de toename van fijn stof ten gevolge van het houden van schapen geringer zijn. Het plan moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project.

- fijn stof ten gevolge van wegverkeer

Het plan genereert ruim 8 ritten per etmaal (zie paragraaf 3). Voor kleinere ruimtelijke plannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil de nibm-tool 12 mei 2010 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO_2 en PM_{10} bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		8,2
Aandeel vrachtverkeer		22,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,04
	PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig;		

nibm-tool 12-05-2010

Uit de berekeningen met de nibm-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) niet overschrijdt. Het project moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

Conclusie

De normen zoals die in de Wet milieubeheer zijn weergegeven, worden bij de realisatie van dit bedrijf niet overschreden. Dit betekent dat er vanuit deze wet geen beperkingen aan de komst van het bedrijf worden opgelegd.

3 Indirecte hinder

Regelgeving

Onder indirecte hinder wordt verstaan: de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel ze plaatsvinden buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Indirecte hinder zou kunnen ontstaan als gevolg van transportbewegingen van (vracht)auto's van en naar de inrichting via de openbare weg.

De Circulaire indirecte hinder adviseert de transportbewegingen separaat van de directe hinder van de inrichting en separaat van het overige wegverkeer te beoordelen. De beoordeling vindt plaats op een manier die nagenoeg overeenkomt met die voor verkeerslawaaï.

Uitsluitend aan de geluidsbelasting wordt een maximum gesteld; het maximale geluidsniveau wordt niet beoordeeld. Voor de geluidsbelasting geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximaal toelaatbare waarde van 65 dB(A).

De vaststelling van de geluidsbelasting vindt in principe plaats overeenkomstig het "Rekenen meetvoorschrift geluidhinder 2006" op grond van de artikelen 110d en 110e van de Wet geluidhinder. Daarbij wordt geen rekening gehouden met een aftrek op het rekenresultaat op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder.

In de berekeningen is uitgegaan van de geluidsemissie van het gemiddelde Nederlandse wagenpark conform het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". De indirecte hinder wordt tot een bepaalde afstand aan de inrichting toegerekend. Voor de reikwijdte geeft de Handreiking een aantal mogelijke criteria. In de meeste gevallen voldoet het criterium dat de indirecte hinder moet worden beoordeeld tot de afstand waarop het verkeer van en naar de inrichting zich qua rijnsnelheid en stopgedrag niet meer onderscheidt van het mogelijke overige verkeer op die weg. In het onderhavige geval geldt dit voor de Holtstraat.

Intensiteiten en berekeningen

Om een indicatie te krijgen van de eventuele indirecte hinder is een berekening uitgevoerd volgens Standaardrekenmethode I uit het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" (exclusief aftrek artikel 110g van de Wet geluidhinder). Bij de berekening is op grond van de door het bedrijf verstrekte gegevens uitgegaan van de onderstaande verkeersintensiteiten per beoordelingsperiode (dag-, avond- en nachtperiode). Daarbij wordt onderscheid gemaakt in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen.

ritproductie per periode				
categorie	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	totaal
lichte mvt	4	1	1	6
middelzware mvt	2	1	0	3
zware mvt	0,2	0	0	0,2

In de berekeningen is rekening gehouden met vier ritten met personenauto's binnen de dagperiode (tussen 07.00 uur en 19.00 uur), een rit in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) en een rit in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur).

Wat betreft de middelzware motorvoertuigen is rekening gehouden met twee ritten in de dagperiode en een rit in de avondperiode.

Ten slotte is in de berekeningen rekening gehouden met twee ritten van een zware vrachtauto per veertien dagen binnen de dagperiode.

Er is in de berekeningen uitgegaan van een rijsnelheid van 80 km/u op de Holtstraat en een wegdekverharding van fijn asfalt.

Op basis van deze genoemde uitgangspunten zijn berekeningen uitgevoerd conform rekenmethode I van het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in de bijlage.

Uit deze resultaten blijkt dat de 50 dB(A) geluidscontour vanwege de indirecte hinder op ongeveer 3 meter uit de wegas van de Holtstraat ligt.

Conclusie

Binnen het onderzoeksgebied liggen binnen de 50 dB(A) geluidscontour geen woningen. Daarom mag worden geconcludeerd dat er geen hinder is te verwachten van transporten van en naar de inrichting.

Assen, 22 december 2010

Bijlage geurhinder

Gegeneerd op: 12-22-2010 met V-Stacks-Gebied Versie 2009.2 (c) KEMA Nederland B.V.

Invoergegevens

Naam van de berekening: stal maatschap plas-kerperien

Gemaakt op: 12-22-2010 11:07:28

Rekentijd : 0:05:50

Naam van het gebied: stal maatschap plas-kerperien

Berekende ruwheid: 0,14 m

Meteo station: Eindhoven

Rekenuren: 10 %

Bronbestand: F:\Bronnen.dat

Receptorbestand: F:\receptoren.dat

Resultaten weggeschreven in: F:\

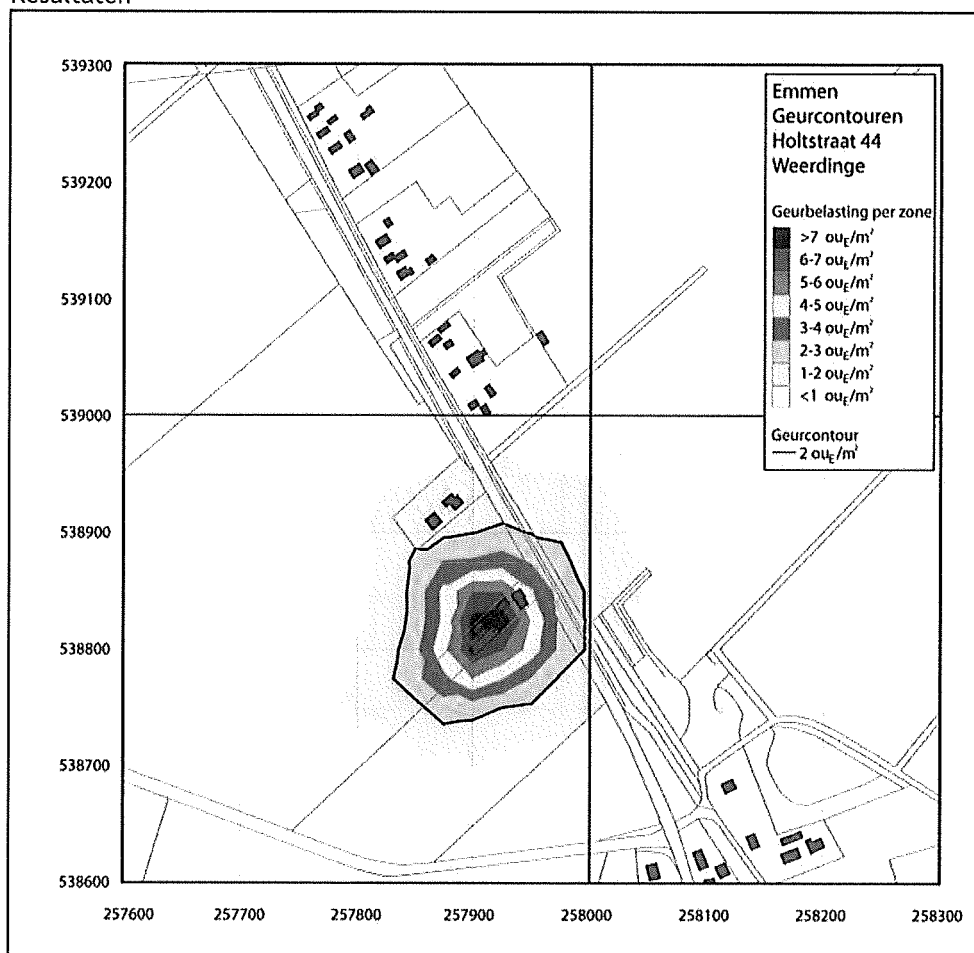
Rasterpunt linksonder x: 257500 m

Rasterpunt linksonder y: 538500 m

Gebied lengte (x): 1000 m , Aantal gridpunten: 41

Gebied breedte (y): 1000 m , Aantal gridpunten: 41

Resultaten



Bijlage indirecte hinder

REKENBLAD SRM I (2006) - Indirecte hinder									
gemeente:		Emmen			datum:		20-12-10		
locatie:		Holtstraat 44			bestandsnaam:		MaHoHo1.xls		
situatie:		Holtstraat							
jaar basisgegevens:		2010		prognosejaar:		2020			
waarneempunten		50 dB(A) contour							
rijlijnummer		1							
intensiteit basisjaar		8,2					mvt		
groeipercentage		0,0					%		
etmaal int.(prognose) Qetm		8,2					mvt		
periode		Dag	Avond	Nacht					
uurintensiteit (%)		5,6	5,4	1,4			%		
gemiddelde		Qlv	0,3	0,2	0,1			mvt/u	
uur -		Qmv	0,1	0,2	0,1			mvt/u	
intensiteit		Qzv	0,0	0,0	0,0			mvt/u	
		Qmr	0,0	0,0	0,0			mvt/u	
		Qtot	0,5	0,4	0,2			mvt/u	
snelheid		Vlv	80					km/u	
		Vmv	80					km/u	
		Vzv	80					km/u	
		Vmr	80					km/u	
waarneemhoogte		Hw	4,5					m	
wegdekhogte		Hweg	0,0					m	
objectfractie		fobj	0,0					-	
wegdekverharding		DAB/referentiewegdek					-		
afstand obstakel		0,0					m		
afstand-kruising		a	0,0					m	
bodemfactor		b	0,00					-	
afstand (schuin)		r	4,8					m	
afstand (hor.)		d	3,0					m	
periode		Dag	Avond	Nacht					
emissie		Elv	45,1	43,8	40,8			dB	
		Emv	47,0	48,7	42,7			dB	
		Ezv	39,7					dB	
		Emr	0,0					dB	
		Etotaal	49,6	50,0	44,9			dB	
correctie		Ckruispunt (vri)	0,0					dB	
		Cobstakel	0,0					dB	
		Creflectie	0,0					dB	
		Ctotaal	0,0					dB	
demping		Dafstand	6,8					dB	
		Dlucht	0,0					dB	
		Dbodem	0,0					dB	
		Dmeteo	0,1					dB	
		Dtotaal	7,0					dB	
zichthoekcorrectie		N					dB		
periode		Dag	Avond	Nacht					
dag/avond/nachtwaarde		42,6	43,0	37,9			dB(A)		
dag/avond/nachtcorrectie		0	5	10			dB(A)		
dag/avond/nachtwaarde na correctie		42,6	48,0	47,9			dB(A)		