

Zienswijzen MER Zuivelhoeve

Zienswijzen Vereniging behoud Tweekelo

1. Er wordt niet gemotiveerd waarom alle logistiek in Tweekelo wordt geconcentreerd;
2. Er wordt gesuggereerd dat de Zuivelhoeve niet in Tweekelo ligt;
3. Bij de Zuivelhoeve is geen sprake meer van een ambachtelijk bedrijf
4. De VBT is van mening dat door het bereiken van de MER plicht de grens voor verdere uitbreiding is bereikt.
5. Volgens de VBT is er in de omgeving geen draagvlak voor de plannen van de Zuivelhoeve.
6. Er is geen sprake van een reële alternatievenstudie nu er niet is gekeken naar alternatieve locaties.
7. De toetsingsgrondslagen ontbreken bij de beleidskaders.
8. Door alle ontwikkelingen treed er een verlies aan agrarische en natuurhistorische waarden op.
9. Figuur 4.7 klopt niet omdat de werkelijke EHS op grotere afstand ligt.
10. Omdat er geen depositieberekeningen zijn uitgevoerd kan niet de conclusie worden getrokken dat een passende beoordeling niet noodzakelijk is.
11. De overlast van transport in de nachtelijk uren is onvoldoende in kaart gebracht.
12. Het plangebied is te beperkt gekozen en het effect op nabij gelegen woningen en bedrijven is niet meegenomen.
13. Locatie alternatieven zijn in het kader van de MER niet onderzocht.
14. De vergroting van de productiecapaciteit en de vergroting van het bouwoppervlak zijn niet op elkaar afgestemd. Het is daarom mogelijk dat er in de toekomst een grotere productie gaat plaatsvinden.
15. Uit de motivering van de milieuaspecten blijkt nergens een verbetering van de situatie. Dit is ongewenst op een plek zeer nabij een kwetsbare EHS.
16. Inpassing in het landschap kan gezien de omvang van het bouwwerk nooit als positief worden gekwalificeerd.
17. Het nut van het opwaarderen van een oud spoorwegtracé wordt niet ingezien.
18. Er wordt getwijfeld aan de uitkomsten van de voorstudie op de gevolgen op de EHS.
19. Bescherming van het oppervlaktewater is onvoldoende duidelijk gemaakt, met name bij het gebruik van een eigen zuivering.
20. De toename van het vrachtverkeer moet als een sterk negatief effect worden beoordeeld.
21. Omdat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voorkeursgrenswaarden worden overschreden is het plan niet uitvoerbaar.
22. Verlichting is niet in de effectbeoordeling meegenomen.
23. Er moet meer inzicht worden gegeven in effecten die externe veiligheid aangaan.
24. Het effect op de leefbaarheid van Tweekelo en de gevolgen voor het toerisme is onvoldoende onderzocht.
25. Er is onvoldoende duidelijkheid over de toe te passen waterzuiveringstechniek.

Overwegingen gemeente

1. In paragraaf 1.2.3 van het MER wordt hier uitgebreid op ingegaan.
2. In paragraaf 4.2 staat letterlijk vermeld dat de Zuivelhoeve ligt in de buurtschap Tweekelo.
3. In het MER staat nergens vermeld dat de Zuivelhoeve in de toekomstige situatie een ambachtelijk bedrijf betreft. Wel wil de Zuivelhoeve het ambachtelijke "karakter" van haar producten tot uiting laten komen door inpassing van het plan op de huidige locatie.
4. Er is een exploitatieovereenkomst en een voorwaardendocument opgesteld waarin is aangegeven dat aan verdere uitbreiding van de Zuivelhoeve op deze locatie geen medewerking zal worden verleend.
5. Het m.e.r.-rapport is niet in de eerste plaats bedoeld om draagvlak te creëren. Immers op de vraag of een bepaalde ontwikkeling op een bepaalde plaats aanvaardbaar is zal door de diverse gebruikers van het landschap verschillend worden geantwoord. Het m.e.r.-rapport vormt wel een belangrijke onderlegger voor het op te stellen bestemmingsplan. Het m.e.r.-rapport beoogt een zo objectief en integraal mogelijk beeld te geven van de gevolgen van de uitbreiding van de Zuivelhoeve voor de omgeving. Daarbij is het van belang dat de besluitvorming over de uitbreiding van de Zuivelhoeve zorgvuldig plaatsvindt en dat de effecten op de omgeving goed in beeld worden gebracht. Het doorlopen van de m.e.r.-procedure levert hiervoor zeker een meerwaarde op.
6. Bij een uitbreiding op een bestaande locatie hoeft niet naar locatiealternatieven te worden gekeken.

7. Het is ondoenlijk en niet noodzakelijk om voor alle beleidskaders de toetsingsgrondslagen te benoemen. Wel wordt uiteraard het gebruik van de betrokken gronden en gebouwen dat ruimtelijk relevant is voor de opzet en onderbouwing van het bestemmingsplan en de afzonderlijke specifieke planonderdelen, getoetst aan de daarvoor in het betrokken beleidskader opgenomen specifieke criteria.
8. Niet geheel duidelijk is wat precies wordt bedoeld met "natuurhistorische waarden". Ingeval hiermee wordt gedoeld op cultuurhistorische waarden, dan wordt dienaangaande in het plan juist erg veel aandacht besteed aan een goede inpassing, zodat de bestaande agrarische en natuur - en landschapswaarden zoveel mogelijk gespaard worden. Uit de effectbeoordeling in hoofdstuk 7 van de MER blijkt immers dat op deze punten een positief effect kan worden bereikt.
9. Figuur 4.7 is ruim een jaar geleden digitaal opgehaald via de website "Atlas van Overijssel". Inmiddels is de kaart op de website aangepast en blijkt inderdaad dat de EHS op grotere afstand is gelegen van de het plangebied. De bossages en houtwallen nabij het plangebied die eerder wel deel uitmaakten van de EHS zijn kennelijk later door de provincie verwijderd. Deze aanpassing heeft echter geen invloed op de uitkomsten van de MER.
10. In paragraaf 6.2.2. van de Voortoets Nb-wet is een redenering gegeven waarom er hier geen depositieberekening nodig is. Wij hebben geen reden de juistheid van deze redenering in twijfel te trekken.
11. Er is akoestisch onderzoek gedaan naar de gevolgen van (nachtelijke) transportbewegingen. De rapportage van dit onderzoek van Adviesburo Van der Boom met kenmerk 09-360, van 26 augustus 2011, maakt als bijlage deel uit van het bestemmingplan.
12. In paragraaf 5.1 van de MER staat al aangegeven dat de optredende effecten een groter gebied kunnen beslaan dan het gebied gelegen binnen de grenzen van het inrichtingsplan en dat het onderzoeksgebied in het MER daarom per milieuaspect kan verschillen. Er is in voorkomende gevallen dus al rekening gehouden met de effecten op nabijgelegen woningen en bedrijven.
13. Omdat er sprake is van een inrichtingsplan met gebouw- en capaciteitsuitbreiding op een bestaande locatie hoeft er in het kader van de m.e.r. – procedure geen onderzoek plaats te vinden naar alternatieve locaties.
14. Het bestemmingsplan en het MER zijn uitgewerkt voor de gewenste (maximale) productiecapaciteit. Zie in dit verband de eerder tussen gemeente en de Zuivelhoeve opgestelde exploitatieovereenkomst.
15. De tabel 6.1 bevat een onderbouwing voor aanvullende verbeteringen van de omgevings - en milieusituatie. Voor een groot aantal milieuaspecten worden aanvullende verbeteringen aangedragen. De effecten hiervan worden in hoofdstuk 7 nader toegelicht. De conclusie dat er geen sprake is van een verbetering van de situatie onderschrijven wij dan ook niet.
16. In het MER staat niet letterlijk dat het plaatsen van het gebouw een positief effect heeft. Wel staat in het MER dat met compenserende inrichtingsmaatregelen de openheid van het landschap op andere plaatsen geaccentueerd kan worden en de structuur van het landschap verbeterd. Per saldo levert dit voor een aantal criteria een positieve score op.
17. Het oude spoorwegtracé is beeldbepalend voor het landschap en het opwaarderen hiervan heeft een positief effect op het criterium "invloed op aanwezige oude ontsluitingsassen".
18. Er worden geen argumenten gegeven op grond waarvan geoordeeld moet worden dat de voortoets Nb-wet onvoldoende zou zijn uitgevoerd. De voortoets heeft naar onze mening zorgvuldig plaatsgevonden en wij hebben dan ook geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de uitkomsten.
19. Het toepassen van afvalwaterzuivering is een beproefde techniek bij inrichtingen als de onderhavige. Er bestaat derhalve geen reden om te twijfelen aan het effect van de toepassing hiervan. Met het in werking hebben van een eigen afvalwaterzuivering wordt tevens voldaan aan de voorkeursvolgorde voor de verwijdering van afvalwater in artikel 10.29a van de Wet milieubeheer.
20. Er vindt een toename van het (vracht)verkeer plaats. In de huidige situatie wordt een groot deel van het (vracht)verkeer over de 60 km erftoegangswegen afgewikkeld. Deze wegen zijn eigenlijk niet geschikt voor het afwikkelen van veel vrachtverkeer. Ze zijn smal en ongefundeerd waardoor er beschadigingen in het wegdek zijn. Ook hebben de wegen smalle en zachte bermen.

Door het verkeer te verplaatsen van deze ongeschikte erftoegangswegen naar de hoofdwegen die wel geschikt zijn voor zwaar verkeer, kan de verkeersveiligheid als neutraal beoordeeld worden. Als de toename van het vrachtverkeer via de 60 km erftoegangswegen in het gebied afgewikkeld wordt ontstaat op die wegen een verslechtering van de verkeersveiligheid. Maar door de toename van het zware verkeer te verplaatsen naar de hoofdwegen die daar wel op toegerust zijn, verbetert de verkeersveiligheid op de erftoegangswegen in het buitengebied. Per saldo wordt de verkeersveiligheid daarom als neutraal beoordeeld.

21. Voor het MER is niet relevant of er voorkeursgrenswaarden worden overschreden. Wat wel relevant is of er alternatieven voorhanden zijn die ervoor kunnen zorgen dat de toename van geluidbelasting geminimaliseerd kan worden. Uit paragraaf 7.9 van het MER blijkt dat dit het geval is. In het verdere vergunningentrajec speelt de toetsing aan de voorkeursgrenswaarden en de mogelijkheid van het zonodig vaststellen van hogere geluidgrenswaarden overigens wel een belangrijke rol.
22. Verlichting is niet als individueel milieuaspect meegenomen in het MER. Wel wordt er bij het onderdeel Natuur ingegaan op het toepassen van verlichting. Naar onze mening wordt hiermee voldoende aandacht besteed aan de gevolgen van de toepassing van verlichting voor de omgeving.
23. Op het milieurelevante aspect externe veiligheid is voldoende ingegaan in het MER, waarbij zij aangetekend dat er bij de Zuivelhoeve vrijwel geen activiteiten plaatsvinden met een groot extern veiligheidsrisico.
24. In het MER en het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op de gevolgen van de uitbreiding voor de leefbaarheid van de omgeving van de Zuivelhoeve. Wij zien derhalve geen aanleiding voor een nader onderzoek naar de effecten op de leefbaarheid.
25. Het toepassen van een afvalwaterzuivering (AWZI) is een beproefde techniek bij dergelijke inrichtingen. Er bestaat derhalve geen reden om te twijfelen aan de positieve effecten van toepassing hiervan.

Zienswijzen Stichting Natuur- en Milieuraad Enschede

1. De ligging van De Zuivelhoeve in het buitengebied is onjuist beschreven.
2. De ontstaansgeschiedenis is onjuist beschreven.
3. De Unique Selling Point is een argument in een verkooppraatje.
4. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen gebiedseigen vorm van bebouwing en gebiedseigen materialen.
5. In tabel 7.3 staat ten onrechte een (+) vermeld.

Overwegingen gemeente

1. De ligging van de Zuivelhoeve in het buitengebied is naar onze mening voldoende duidelijk beschreven in paragraaf 1.2.2 van het MER.
2. Dat de Zuivelhoeve mogelijk op een ander locatie is begonnen is niet echt van belang voor de scope en de inhoud van het MER.
3. Deze tekst is opgenomen om te benadrukken dat de Zuivelhoeve het ambachtelijke "karakter" van haar producten tot uiting wil laten komen door inpassing van het uitbreidingsplan op de huidige locatie.
4. Er is in het voortraject zeer veel aandacht besteed aan de inpassing in het landschap en het toepassen van gebiedseigen materialen. Een en ander heeft geresulteerd in een voorwaardendocument met uitgangspunten voor de inpassing en het ontwerp. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van deze uitkomsten.
5. Naar ons idee staat de (+) op deze positie in tabel 7.3 terecht vermeld en komt het overeen met hetgeen in de tekst staat.

Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage

2.1 Verkeer

".. maar er wordt niet inzichtelijk gemaakt hoe de toekomstige intensiteit tot stand is gekomen".

Overwegingen gemeente

De toekomstige intensiteit is tot stand gekomen door opgave van het aantal arbeidsplaatsen. Met het aantal arbeidsplaatsen is vervolgens het aantal verkeersbewegingen te berekenen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van kengetallen uit de richtlijnen van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

"..cie stelt vraagtekens bij de beoordeling effecten op de verkeersveiligheid. cie is het niet eens met de neutraal beoordeling hiervan."

Overwegingen gemeente

Er vindt een toename van het (vracht)verkeer plaats. In de huidige situatie wordt een groot deel van het (vracht)verkeer over de 60 km erftoegangswegen afgewikkeld. Deze wegen zijn eigenlijk niet geschikt voor het afwickelen van veel vrachtverkeer. Ze zijn smal en ongefundeerd waardoor er beschadigingen in het wegdek zijn. Ook hebben de wegen smalle en zachte bermen. Door het verkeer te verplaatsen van deze ongeschikte erftoegangswegen naar de hoofdwegen die wel geschikt zijn voor zwaar verkeer, kan de verkeersveiligheid als neutraal beoordeeld worden. Als de toename van het vrachtverkeer via de 60 km erftoegangswegen in het gebied afgewikkeld wordt ontstaat op die wegen een verslechtering van de verkeersveiligheid. Maar door de toename van het zware verkeer te verplaatsen naar de hoofdwegen die daar wel op toegerust zijn, verbetert de verkeersveiligheid op de erftoegangswegen in het buitengebied. Per saldo wordt de verkeersveiligheid daarom als neutraal beoordeeld.