Milieueffectrapport

NIMBY Heeswijkse Aa-beemden

Ontwikkeling bedrijfs-activiteiten Gebr. Dijkhoff bv

Enviro Challenge

smart projects for sustainable development...

18 september 2016

Het onderhavige rapport is opgesteld door Enviro Challenge bedrijfsadviseurs in het kader van het bestemmingsplan “Heeswijkse Aa-beemden”. Met betrekking tot de aspecten “ecologie” en “landschap” is bijgedragen door ELINGS uit Heeswijk-Dinther.

inhoud : Gabriëlla M.T. Janssen en Kurt Van Rompaey
opstelling : Kurt Van Rompaey
assistentie : Sonja Creemers

Enviro Challenge
smart projects for sustainable development...

autorisatie : ir Gabriëlla M.T. Janssen, MTQM

bron illustratie voorpagina : werkenaann279noord.nl

Inhoudsopgave

	Samenvatting	**5**
1	**Inleiding**	**13**
1.1	**Aanleiding**	**13**
1.2	**Doel**	**14**
1.2.1	Bedrijfsontwikkeling	16
1.2.2	Gebiedsontwikkeling	17
1.3	**Medewerking overheden**	**18**
1.4	**M.e.r.-plicht**	**19**
1.4.1	Toetsing aan Besluit m.e.r.	19
1.4.2	Passende beoordeling	19
1.5	**Reikwijdte MER**	**20**
1.5.1	Advies Commissie m.e.r.	20
1.5.2	Plan- en studiegebied	20
1.5.3	Te onderzoeken aspecten	21
1.6	**Te nemen besluiten**	**21**
2	**Planvoornemen en alternatieven**	**23**
2.1	**Toelichting voornemen**	**23**
2.2	**Ontwikkeling alternatieven**	**23**
2.3	**Inhoud alternatieven**	**28**
2.3.1	Alternatief 1	28
2.3.2	Alternatief 2	32
3	**Beleid en wettelijk kader**	**39**
3.1	**Waterbeheerplan Aa en Maas**	**39**
3.2	**Inrichtingsvisie Aa Heeswijk-Dinther**	**40**
3.3	**Structuurvisie ruimtelijke ordening**	**41**
3.4	**Verordening ruimte**	**41**
3.5	**Natuurbeheerplan Noord-Brabant**	**42**
3.6	**Provinciaal Milieu- en Waterplan**	**43**
3.7	**Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant**	**43**
3.8	**Structuurvisie Bernheze**	**44**
3.9	**Landschapsontwikkelingsplan Bernheze**	**45**
3.10	**Waterplan Bernheze**	**46**
3.11	**Mobiliteitsplan Bernheze**	**47**
4	**Huidige situatie en autonome ontwikkelingen**	**49**
4.1	**Huidige situatie**	**49**
4.1.1	Referentiesituatie	49
4.1.2	Vergunde situatie	50
4.2	**Autonome ontwikkelingen**	**51**
4.3	**Verkeer**	**52**
4.4	**Milieu**	**58**
4.4.1	Geluid	58
4.4.2	Luchtkwaliteit	60

4.5	**Natuur**	**67**
4.5.1	Ecologie	67
4.5.2	Stikstofdepositie	70
4.6	**Landschap**	**72**
5	**Toetsingskader**	**77**
5.1	**Gehanteerde thema's en toetsingscriteria**	**77**
5.2	**Wijze effectbeoordeling**	**79**
5.3	**Bepaling score**	**80**
6	**Effectbeoordeling en vergelijking alternatieven**	**81**
6.1	**Verkeer**	**81**
6.2	**Milieu**	**87**
6.2.1	Geluid	87
6.2.2	Luchtkwaliteit	92
6.3	**Natuur**	**103**
6.3.1	Ecologie	103
6.3.2	Stikstofdepositie	108
6.4	**Landschap**	**110**
7	**Vergelijking alternatieven en voorkeursalternatief (VKA)**	**115**
7.1	**Samenvatting effecten per alternatief**	**118**
7.1.1	Alternatief 1	118
7.1.2	Alternatief 2	118
7.2	**Samenvatting verschillen tussen alternatieven**	**119**
7.3	**Voorkeursalternatief (VKA)**	**121**
7.3.1	Effecten	122
7.3.2	Mitigerende en compenserende maatregelen	126
8	**Leemten in kennis en doorkijk vervolg**	**127**
8.1	**Leemten in kennis**	**127**
8.2	**Doorkijk naar vervolg**	**128**

Bijlagen

1 Hoofdpunten milieueffectrapport
2 Verplaatsingsonderzoek
3 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect verkeer
4 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect geluid
5 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect luchtkwaliteit
6 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect stikstofdepositie

Samenvatting

Inleiding

aanleiding

Sinds meer dan honderd jaar zijn de bedrijven van de familie Dijkhoff gevestigd aan de Heeswijkseweg 7 te Heeswijk. In 2000 is het bedrijf deels verplaatst naar de Lariestraat 25 te Heeswijk, door de overname van een wegenbouwbedrijf.

hinder

Door diverse partijen worden de effecten van de bedrijfsactiviteiten van Gebr. Dijkhoff bv als hinderlijk ervaren. De volgende negatieve effecten worden hierbij genoemd :

- Door het werken op twee bedrijfslocaties vindt dagelijks transport plaats door de dorpskern van Heeswijk-Dinther. Het gaat over een vijftigtal verkeersbewegingen per dag;
- Zonder beheersmaatregelen veroorzaakt de aard van de activiteiten hinder voor de omgeving in de vorm van stof en geluid;
- De omgeving ervaart visuele hinder van het bedrijf. Door de ligging in het beekdal van de Aa valt de locatie aan de Heeswijkseweg op. Zowel de vele soorten buitenopslag, als de zichtbare keerwanden rondom de inrichting doen afbreuk aan het landschappelijke beeld van dit gebied. Bovendien is de verbreding van de N279 een infrastructurele ingreep in het gebied die de aanblik op Gebr. Dijkhoff bv rigoureus zal veranderen;
- Door de ligging van Gebr. Dijkhoff bv zit het gebied op slot voor ontwikkelingen zoals het realiseren van een ecologische verbindingszone (Aa, in eigendom van Waterschap Aa en Maas);
- De locatie aan de Heeswijkseweg is gesitueerd aan de zogenoemde “Poort van Heeswijk” tussen de Zuid-Willemsvaart en het beekdal van de Aa. Dit beekdal, in combinatie met Kasteel Heeswijk, is een ecologische en landschappelijke parel voor Bernheze;
- Ten aanzien van de Lariestraat wordt met name onrust geuit over de transportbewegingen door de dorpskern.

NIMBY-situatie

In diverse gesprekken tussen het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Bernheze en het bedrijf is vastgesteld dat de huidige verhouding tussen beide bedrijfslocaties en de respectievelijke omgevingen niet wenselijk is en dat dus sprake is van een NIMBY-situatie.

NIMBY-subsidie

Door het feit dat Provincie Noord-Brabant voor Gebr. Dijkhoff bv een NIMBY-subsidie aan Gemeente Bernheze heeft toegekend, wordt deze situatie door provincie en gemeente als NIMBY-situatie aangemerkt. Een NIMBY-bedrijf wordt in de subsidieregeling gedefinieerd als een bedrijf dat “hinder veroorzaakt voor zijn directe omgeving, niet zijnde een agrarisch productiebedrijf”.

bedrijfsverplaatsing

In eerste instantie is onderzocht of een bedrijfsverplaatsing haalbaar is. Het verplaatsingsonderzoek heeft geleid tot de conclusie dat een verplaatsing financieel en bedrijfsmatig niet haalbaar is.

bestemmingsplan-wijziging

Door de visie van gemeentebestuurders en belangenorganisaties, en ook door de onhaalbaarheid van een bedrijfsverplaatsing, heeft het bedrijf de intentie uitgesproken om enerzijds de locatie aan de Lariestraat zowel fysiek in te perken als de bedrijfsactiviteiten aan te passen, en anderzijds de locatie aan de Heeswijkseweg volledig in harmonie met de omgeving te brengen in ruil voor ontwikkelingskansen. De gebiedsontwikkeling zal middels een bestemmingsplanwijziging worden gerealiseerd.

integrale aanpak

In dit geval is gekozen voor een integrale aanpak met maatregelen in relatie tot de omgeving, en dit zowel op het bedrijfsterrein zelf, als daarbuiten. Door afstemming en inpassing van de bedrijfsontwikkeling in de omgeving wordt de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het gebied versterkt. Om dit te bereiken, is samen met de voorgenomen ruimtelijke plannen (verleggen van de weg, veranderde entree enzovoort) in het gebied, een gebiedsbrede aanpak essentieel gebleken.

plangebied

De “Heeswijkse Aa-beemden” zijn gelegen ten zuiden van de dorpskern van Heeswijk en liggen ingesloten tussen de Aa en de N279 / Zuid-Willemsvaart. Het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden” bestaat uit twee deelgebieden, de locatie aan de Heeswijkseweg en de locatie aan de Lariestraat. Dit houdt verband met het feit dat Gebr. Dijkhoff bv beschikt over twee vestigingen te Heeswijk-Dinther, respectievelijk aan de Heeswijkseweg 5-7 en aan de Lariestraat 25.

m.e.r.-plicht

Omdat de activiteiten van Gebr. Dijkhoff bv vallen onder onderdeel 18.1 van bijlage D van het Besluit m.e.r., ontstaat een m.e.r.-plicht voor de bestemmingsplanwijziging.

aspecten

Het milieueffectrapport geeft inzicht in de effecten van het voornemen op het plangebied en het studiegebied. De relevante aspecten die in het voorliggende rapport worden onderzocht, zijn :

- verkeer
- milieu :
  - geluid
  - luchtkwaliteit
- natuur :
  - ecologie
  - stikstofdepositie
- landschap

Planvoornemen

Om het planvoornemen te realiseren, dient op de locatie aan de Heeswijkseweg concreet het volgende te gebeuren :

- aanleg van een groenzone rond het bedrijf (doel : beeldkwaliteit van het bedrijfsterrein optimaliseren);
- aanleg van geluidwerende voorzieningen (doel : geluidhinder beperken);
- uitbreiding van de bedrijfsoppervlakte (doel : opslagcapaciteit optimaliseren);
- aanleg van een waterreservoir (doel : hemelwater hergebruiken);
- aanleg van vloeistofdichte vloeren (doel : bodem beschermen);
- aanleg van een vernevelingssysteem (doel : fijn stof beheersen); en
- bouw van een mengcentrale (doel : “groen beton” en bouwstoffen produceren voor toepassing in wegen- en waterbouw in afzetgebied).

Alternatieven

voorafgaande alternatieven

Uitgaande van de doelen, zijn voorafgaand aan de milieueffectrapportage meerdere alternatieven overwogen, die niet zijn weerhouden. Het betreft met name :

- concentratie van alle activiteiten op één van beide locaties;
- verplaatsing naar een bedrijventerrein in Bernheze of in de aangrenzende gemeenten;
- aanleg van een langshaven aan de Zuid-Willemsvaart en een transportband over de N279 voor intermodaal transport;
- aanleg van een dubbel fietspad aan de westzijde van de heraangelegde Heeswijkseweg en een fietsbrug ter hoogte van de calamiteitenontsluiting aan de Steeg; en
- realisatie van een hermeandering van de Aa.

alternatieven

Hieronder zijn de twee alternatieven die in het milieueffectrapport zijn onderzocht, afgebeeld (locatie aan de Heeswijkseweg). De locatie aan de Lariestraat is identiek in beide alternatieven.

Illustratie :
Schets van locatie aan Heeswijkseweg in alternatief 1 (links) en alternatief 2 (rechts)

In de onderstaande tabel zijn de voornaamste verschillen tussen de alternatieven samengevat.

verschil	alternatief 1	alternatief 2
oppervlakte verhardingen	3,5542 hectare	2,7239 hectare
% vrachten via dorpskern	10 % van projectverkeer	5 % van projectverkeer
keerwand	3 m hoog	3 m en 6 m hoog
kapschuur (noordoostelijke hoek van terrein)	hoogte 12 m, diepte 30 m, breedte 50 m, deels vloeistofdichte vloer	hoogte 12 m, diepte 30 m, breedte 120 m, volledig vloeistofdichte vloer
stofbestrijding	bevochtiging terrein, verneveling relevante opslagen	bevochtiging terrein, verneveling relevante opslagen en activiteiten
vrachtwagens	100 % met Euro 5-motor	50 % met Euro 5-motor en 50 % met Euro 6-motor
landschap	-	talud 6 m hoog met beplanting 10 m hoog, wandelpad tussen Aa en noordelijke keerwand terrein

referentiesituatie

De effecten van beide alternatieven worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie enerzijds (bestaande, legale toestand van het milieu en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkelingen) en ten opzichte van de vergunde situatie anderzijds.

Belangrijkste effecten

In de onderstaande paragraaf worden de belangrijkste effecten van de alternatieven beschreven, ten opzichte van de referentiesituatie en ten opzichte van elkaar.

verkeer

De geplande bedrijfsactiviteiten van Gebr. Dijkhoff bv leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Dit is vooral van belang in de dorpskern van Heeswijk-Dinther.

In alternatief 1 wordt 10 % van het projectverkeer van of naar de locatie aan de Heeswijkseweg door de dorpskern geleid. Bovendien zijn er incidentele bewegingen tussen de twee bedrijfslocaties. In totaal vinden 45 verkeersbewegingen per etmaal plaats via de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan, waarvan 43 met vrachtwagens. De referentiesituatie betreft 16 voertuigen per etmaal. Derhalve bedraagt de toename 29 voertuigen per etmaal. Een toename van 29 voertuigen per etmaal in alternatief 1 op een totaal van 6.791 voertuigen per etmaal betekent dat de verkeersintensiteit toeneemt met 0,43 % ten opzichte van de referentiesituatie. Wanneer alternatief 1 wordt afgezet tegen de vergunde situatie, wordt geconcludeerd dat het verkeer tussen beide bedrijfslocaties sterk afneemt.

In alternatief 2 rijden enkel de vrachtwagens die het centrum van Heeswijk-Dinther als bestemming hebben (5 %), door de dorpskern. Voor de dorpskern betekent 5 % een toename van 9 voertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Op een totaal van 6.791 voertuigen per etmaal neemt de verkeersintensiteit derhalve toe met 0,13 %. De daling van het aantal transportbewegingen vanuit de locatie aan de Heeswijkseweg richting de dorpskern bedraagt ongeveer 70 % ten opzichte van de vergunde situatie.

geluid

In de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern wordt in alternatief 1 aan het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 45 dB(A) voldaan behalve op één toetspunt in de dorpskern (46 dB(A)). In de omgeving van de locatie aan de Lariestraat wordt niet aan deze waarde voldaan.

In alternatief 1 neemt de geluidbelasting in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern toe ten opzichte van de referentiesituatie en de vergunde situatie. In de omgeving van de locatie aan de Lariestraat blijft de geluidbelasting ongeveer gelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

De streefwaarde van 45 dB(A) wordt in alternatief 2 nergens overschreden bij de woningen in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern. Voor de omgeving van de locatie aan de Lariestraat is dit wel het geval.

Voor alternatief 2 geldt dat de geluidbelasting in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern weliswaar toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie, maar in vergelijking met de vergunde situatie op de meeste toetspunten daalt. In de omgeving van de locatie aan de Lariestraat is er qua geluidbelasting nagenoeg geen wijziging ten opzichte van de referentiesituatie.

lucht

De resultaten van alternatief 1 zijn vergelijkbaar met die van de referentiesituatie, met uitzondering van PM10. De hoogste berekende jaargemiddelde PM10-concentratie in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg is 23,72 μg PM10/m^3. Het aantal overschrijdingen per jaar van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 μg PM10/m^3 neemt toe ten opzichte van de referentiesituatie, met name in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern.

Ook alternatief 2 is grotendeels vergelijkbaar met de referentiesituatie. Toetsing aan de PM10-criteria wijst echter uit dat alternatief 2 in vergelijking met alternatief 1 lagere waardes oplevert. In alternatief 2 is de hoogste berekende jaargemiddelde PM10-concentratie in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg 22,11 μg PM10/m^3. Het aantal overschrijdingen per jaar van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 μg PM10/m^3 neemt in hetzelfde gebied toe met één of twee ten opzichte van de referentiesituatie. Vergeleken met de vergunde situatie nemen in alternatief 2 de waardes voor beide PM10-criteria echter af.

ecologie

In alternatief 1 neemt op de locatie aan de Heeswijkseweg de ecologische waarde qua structuur af ten opzichte van de referentiesituatie. Het bestaande natte populierenbos (EHS) wordt immers aangetast, terwijl hiervoor nauwelijks compensatie plaatsvindt. Op het vlak van ecologische waarde qua diversiteit is dit alternatief neutraal. Hoewel de huidige ecologische waarde wordt aangevuld met de ontwikkeling van een bloemrijk grasland op het voorterrein, zijn de effecten hiervan klein aangezien het gebied relatief geïsoleerd ligt van de omgeving. Bovendien wordt in alternatief 1 geen ecologische verbindingszone gerealiseerd. Voor de locatie aan de Lariestraat verbeteren de ecologische waarden lichtjes ten opzichte van de referentiesituatie door de aanleg van een groenstrook, wat de habitat voor flora en fauna ten goede komt.

De locatie aan de Heeswijkseweg wordt in alternatief 2 zodanig in de omgeving ingepast dat diverse voorwaarden worden gecreëerd voor ecologische waarden die passen bij de kenmerken van het beekdal van de Aa. Dit heeft vooral een gunstig effect op de ecologische diversiteit in het gebied. De inrichting van de ruimte aan de zuidzijde van de beek als ecologische verbindingszone (bijvoorbeeld overgang nat/droog, beekdalbeplanting, poel, moeras en struweel) creëert de mogelijkheid dat het gebied zich op termijn ontwikkelt tot een stapsteen langs de Aa. De toename aan ecologische verbindingszone bedraagt 14.075 m^2. Voor de locatie aan de Lariestraat zijn er geen veranderingen ten opzichte van alternatief 1.

stikstofdepositie

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat in alternatief 1 de gecombineerde stikstofdepositie op geen enkel van de vijf dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden hoger ligt dan 0,04 mol stikstof per hectare per jaar. Bovendien neemt de stikstofdepositie nauwelijks tot niet toe ten opzichte van de referentiesituatie en de reeds vergunde situatie.

Alternatief 2 geeft hetzelfde beeld; de hoogste waarde bedraagt ook in dit alternatief 0,04 mol stikstof per hectare per jaar (natuurgebied “Kampina & Oisterwijkse Vennen”). Een en ander betekent dat de bedrijfsactiviteiten in geen van beide alternatieven vergunningplichtig c.q. meldingsplichtig zijn ingevolge de Natuurbeschermingswet.

landschap

In vergelijking met de referentiesituatie en de vergunde situatie blijft in alternatief 1 de landschappelijke waarde van de locatie aan de Heeswijkseweg hetzelfde. Hoewel de bloemrijke graslanden op het voorterrein een zekere compensatie bieden, wordt de belevingswaarde voor de passant negatief beïnvloed door het zicht op het bedrijf. De belevingswaarde vanuit de dorpsrand neemt sterk af ten opzichte van de referentiesituatie omdat de landschappelijke inpassing aan de noordzijde van de locatie minimaal is. Tot slot zorgt de afstemming van de beplanting op de ondergrond voor een beperkte verhoging van de leesbaarheid van het landschap. Voor de locatie aan de Lariestraat heeft alternatief 1 vooral een positieve invloed op de landschappelijke waarde.

Vanuit landschappelijk oogpunt heeft de integrale aanpak van alternatief 2 een positief tot sterk positief effect op de ontwikkeling van de locatie aan de Heeswijkseweg. Net zoals in alternatief 1 worden ook hier bloemrijke graslanden aangelegd aan de westzijde van de locatie, maar bijkomend wordt het beekdal landschappelijk opgebouwd en wordt aan de noordzijde een groene wal aangelegd, bestaande uit een grondtalud met opgaande beplanting. Door deze factoren nemen zowel de landschappelijke waarde als de belevingswaarde aanzienlijk toe ten opzichte van zowel de referentiesituatie als de vergunde situatie. Voor de locatie aan de Lariestraat verandert de situatie niet in vergelijking met alternatief 1.

Voorkeursalternatief

Alternatief 2 is het voorkeursalternatief. In dit alternatief ligt de focus op enerzijds een maximale landschappelijke inpassing met de ter beschikking zijnde gronden en anderzijds een zo minimaal mogelijke hinder voor de omwonenden en de omgeving.

Alternatief 2 komt als meest positief uit de bus voor alle criteria waar de twee alternatieven in het onderhavige milieueffectrapport een verschillende beoordeling krijgen, zowel voor milieueffecten als voor landschappelijke inpassing. Met het voorkeursalternatief kan bovendien invulling worden gegeven aan de beleidsmatige doelen (de locatie aan de Heeswijkseweg volledig in harmonie met de omgeving brengen, de locatie aan de Lariestraat fysiek inperken en de bedrijfsactiviteiten aan de Lariestraat aanpassen) en aan het doel van Gebr. Dijkhoff bv, met name het zich verder ontwikkelen van een aannemersbedrijf naar een volwaardig duurzaamheidscentrum.

Het voorkeursalternatief heeft een aantal negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Echter, geen enkel effect is onaanvaardbaar. Dit heeft vooral te maken met het feit dat in het voortraject van de bestemmingsplanwijziging al veel compenserende maatregelen zijn getroffen. Deze maatregelen zijn met andere woorden reeds tijdens de planvorming meegenomen. Het betreft met name beheersmaatregelen voor de beperking van geluid en fijn stof, compensatie in het kader van EHS enzovoort.

Doorkijk naar vervolg

leemten in kennis

Het onderhavige rapport is gebaseerd op de kennis en informatie die op de datum van afronding ter beschikking is. Aangaande diverse punten bestaat momenteel nog een leemte in kennis, met name :

- marktevolutie en -opportuniteiten;
- invloed van de aanpassing van de Zuid-Willemsvaart op andere marktspelers;
- verkeersbewegingen; en
- technische evolutie.

vervolgtraject

Zo snel als mogelijk wordt het bestemmingsplan voor het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden” ter vaststelling ingediend. Tegelijk met het traject voor het bestemmingsplan zal Gebr. Dijkhoff bv een omgevingsvergunning aanvragen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

honderd jaar

Sinds meer dan honderd jaar zijn de bedrijven van de familie Dijkhoff gevestigd aan de Heeswijkseweg 7 te Heeswijk. In 2000 is het bedrijf deels verplaatst naar de Lariestraat 25 te Heeswijk, door de overname van een wegenbouwbedrijf.

subsidieregeling NIMBY

Op 25 juni 2013 is de “Subsidieregeling ondersteuning gemeentelijke aanpak nimby-situaties Noord-Brabant” in werking getreden. Conform deze regeling heeft Provincie Noord-Brabant subsidie verleend aan projecten die als voorbeeld kunnen dienen voor een andere aanpak van NIMBY-situaties door gemeenten in de toekomst. NIMBY betekent “not in my backyard”. Een NIMBY-bedrijf wordt in de subsidieregeling gedefinieerd als een bedrijf dat “hinder veroorzaakt voor zijn directe omgeving, niet zijnde een agrarisch productiebedrijf”. Door het feit dat Provincie Noord-Brabant voor Gebr. Dijkhoff bv een NIMBY-subsidie aan Gemeente Bernheze heeft toegekend, wordt deze situatie door provincie en gemeente als NIMBY-situatie aangemerkt.

NIMBY-situatie

In diverse gesprekken tussen het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Bernheze en het bedrijf is vastgesteld dat de huidige verhouding tussen beide bedrijfslocaties en de respectievelijke omgevingen niet wenselijk is en dat dus sprake is van een NIMBY-situatie. Ten aanzien van de Lariestraat wordt met name onrust geuit over de transportbewegingen door de dorpskern, terwijl de locatie aan de Heeswijkseweg is gesitueerd aan de zogenoemde “Poort van Heeswijk” tussen de Zuid-Willemsvaart en het beekdal van de Aa. Dit beekdal, in combinatie met Kasteel Heeswijk, is een ecologische en landschappelijke parel voor Bernheze.

effecten bedrijfsvoering

Door diverse partijen worden de effecten van de bedrijfsactiviteiten van Gebr. Dijkhoff bv als hinderlijk ervaren. De volgende negatieve effecten worden hierbij genoemd :

- Door het werken op twee bedrijfslocaties vindt dagelijks transport plaats door de dorpskern van Heeswijk-Dinther. Het gaat over een vijftigtal verkeersbewegingen per dag. Desondanks komen relatief weinig klachten binnen. Dit laatste heeft te maken met de directe betrokkenheid van het bedrijf bij en een goede verstandhouding met de Heeswijkse bevolking. Gebr. Dijkhoff bv neemt een proactieve houding aan ter voorkoming van de genoemde overlast;
- Zonder beheersmaatregelen veroorzaakt de aard van de activiteiten hinder voor de omgeving in de vorm van stof en geluid. Op de locatie aan de Heeswijkseweg zijn een puinbreker en een grondzeef aanwezig, met emissies van geluid en stof tot gevolg;
- De omgeving ervaart visuele hinder van het bedrijf. Door de ligging in het beekdal van de Aa valt de locatie aan de Heeswijkseweg op.

Zowel de vele soorten buitenopslag, als de zichtbare keerwanden rondom de inrichting doen afbreuk aan het landschappelijke beeld van dit gebied. Bovendien is de verbreding van de N279 een infrastructurele ingreep in het gebied die de aanblik op Gebr. Dijkhoff bv rigoureus zal veranderen;
- Door de ligging van Gebr. Dijkhoff bv zit het gebied op slot voor ontwikkelingen zoals het realiseren van een ecologische verbindingszone (Aa, in eigendom van Waterschap Aa en Maas).

obstakels bedrijfsverplaatsing

Gezien de effecten van de bedrijfsvoering is het begrijpelijk dat gemeentebestuurders en belangenorganisaties hun zorg hebben uitgedrukt ten aanzien van de NIMBY-situatie. Derhalve is onderzocht of een bedrijfsverplaatsing haalbaar is. Het verplaatsingsonderzoek, dat in het volgende hoofdstuk verder aan bod komt, heeft geleid tot de conclusie dat een verplaatsing financieel en bedrijfsmatig niet haalbaar is. Sowieso zou een verplaatsing stuiten op onder andere de volgende obstakels :
- het werkgebied van het bedrijf ligt in een straal van 15 à 20 km rond het bedrijf waardoor een verplaatsing zou leiden tot langere transportafstanden en dus hogere PM10-, CO_2- en NO_2-emissies en een groter risico op verkeersongevallen;
- de sociale gebondenheid van het bedrijf met de lokale gemeenschap van Heeswijk-Dinther en de rest van Bernheze, meer bepaald de werkgelegenheid en de ondersteuning van het verenigingsleven, zou wegvallen;
- de opgebouwde rechten van het bedrijf met betrekking tot de vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), in combinatie met het ontbreken van klachten van de buurtbewoners in het verleden ten aanzien van de naleving van de Wabo-vergunning, zouden verloren gaan; en
- de hoge kostprijs van de bedrijfsverplaatsing en de kapitaalvernietiging van de bestaande investeringen.

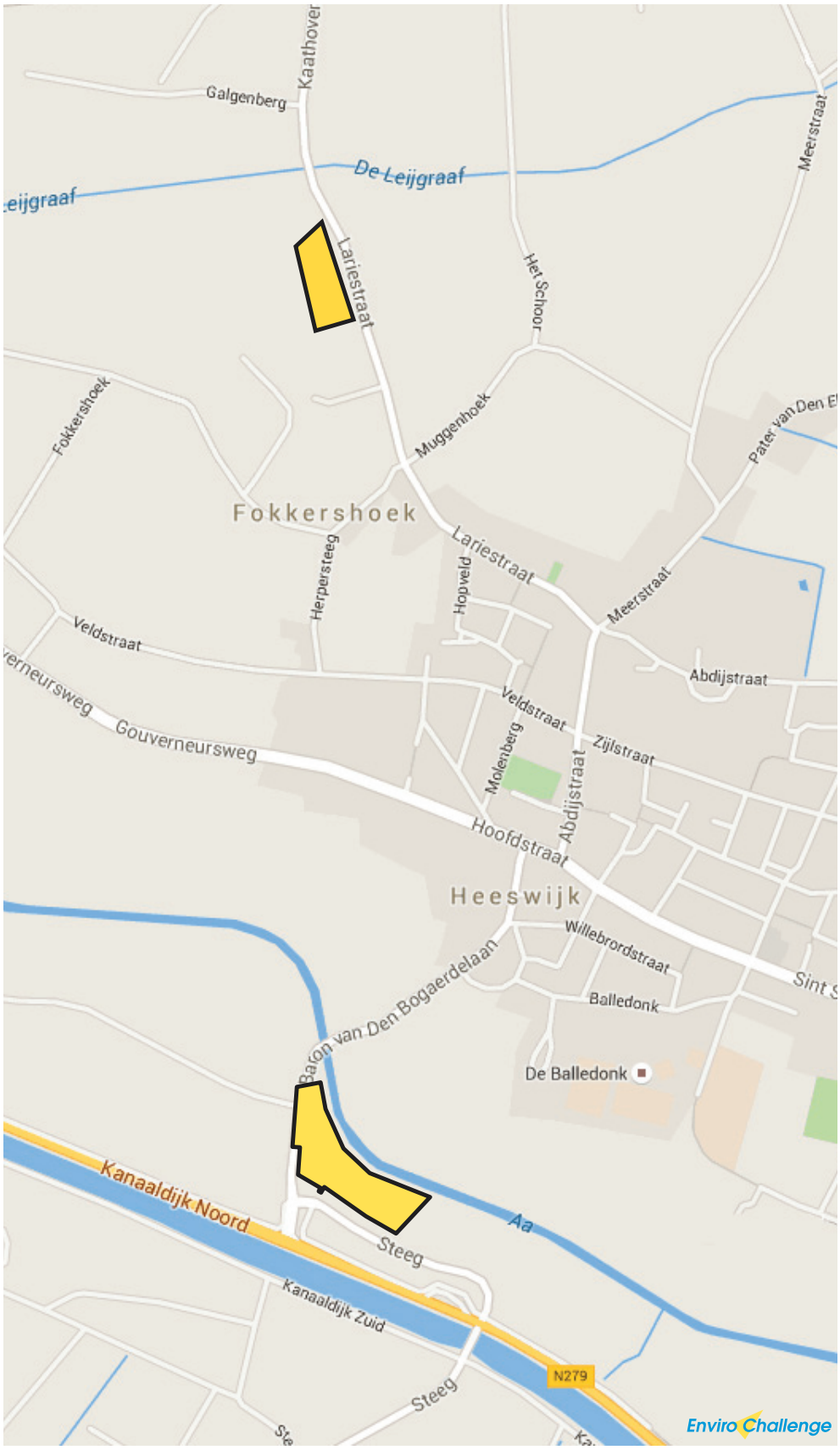
1.2 Doel

bestemmingsplan-wijziging

Door de visie van gemeentebestuurders en belangenorganisaties, en ook door de onhaalbaarheid van een bedrijfsverplaatsing, heeft het bedrijf de intentie uitgesproken om enerzijds de locatie aan de Lariestraat zowel fysiek in te perken als de bedrijfsactiviteiten aan te passen, en anderzijds de locatie aan de Heeswijkseweg volledig in harmonie met de omgeving te brengen in ruil voor ontwikkelingskansen. De gebiedsontwikkeling zal middels een bestemmingsplanwijziging worden gerealiseerd.

integrale aanpak

In dit geval is gekozen voor een integrale aanpak met maatregelen in relatie tot de omgeving, en dit zowel op het bedrijfsterrein zelf, als daarbuiten. Door afstemming en inpassing van de bedrijfsontwikkeling in de omgeving wordt de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het gebied versterkt. Om dit te bereiken, is samen met de voorgenomen ruimtelijke plannen (verleggen van de weg, veranderde entree enzovoort) in het gebied, een gebiedsbrede aanpak essentieel gebleken.



Illustratie :
Situering van beide bedrijfslocaties ten opzichte van dorpskern van Heeswijk-Dinther (bron achtergrond : Google Maps)

1.2.1 Bedrijfsontwikkeling

circulaire economie

In het Rijksbrede programma “Circulaire Economie” van september 2016 wordt gesteld dat de noodzaak om te streven naar een circulaire economie in 2050 voortkomt uit een drietal ontwikkelingen :

- explosieve vraag naar grondstoffen, met als gevolg een hogere milieudruk, toenemende aantasting en uitputting van het natuurlijk kapitaal, verlies aan biodiversiteit, dreigende grondstoffenuitputting en klimaatverandering;
- afhankelijkheid van andere landen; en
- samenhang met klimaat (uitstoot CO_2) : winnen en verbruiken van grondstoffen levert een aanzienlijke bijdrage aan het energieverbruik en aan de uitstoot van CO_2.

duurzaamheidscentrum

De bovenstaande ontwikkelingen maken het efficiënter omgaan met grondstoffen en de substitutie naar duurzaam geproduceerde, hernieuwbare en algemeen beschikbare grondstoffen noodzakelijk. Gericht op de toekomst wil het bedrijf zich verder ontwikkelen van een aannemersbedrijf naar een volwaardig duurzaamheidscentrum. Door afvalstoffen te recyclen tot bouwstoffen (grondstoffen), worden minder primaire grondstoffen gebruikt en daalt het energieverbruik en de uitstoot van CO_2. Bovendien gebruikt Gebr. Dijkhoff bv recyclinggranulaat niet enkel voor laagwaardige toepassingen (wegfunderingen), maar ook voor hoogwaardiger toepassingen (als toeslagmateriaal in beton).

activiteiten

Om naar een efficiënte en duurzame manier van bedrijfsvoering te streven, is het noodzakelijk om de activiteiten te scheiden en te concentreren. Kortweg betekent dit de “groene” activiteiten (agrarisch loonwerk, grondverzet en cultuurtechnisch werk) op de ene locatie te concentreren, en de “rode” activiteiten (sloopwerken en -verwerking, grond-, water- en wegenbouw, zand- en grindopslag en -handel, puinrecycling, grondbank, verhuur van machines en containerservice) op de andere locatie.

locatiekeuze

Vanuit economisch bedrijfsperspectief zou de concentratie wellicht beter passend zijn op de Lariestraat dan op de Heeswijkseweg, onder meer omdat het perceel aan de Lariestraat groter is. De verkeerssituatie (veiligheid en geluid) verandert hierdoor echter niet, sterker nog, deze zou zelfs verslechteren. De N279 en de aansluiting daarvan op de A50 en A2 vormt de hoofdverkeersader voor het bedrijf. Dit zou niet veranderen waardoor het verkeer steeds door de dorpskern van Heeswijk-Dinther zou moeten gaan om deze gebiedsontsluitende hoofdinfrastructuur te bereiken. Daarnaast zijn in de directe omgeving van de Lariestraat meer gevoelige objecten gelegen. Vanuit sociaal-maatschappelijk oogpunt is daarom ontwikkeling en concentratie van de activiteiten van het bedrijf op de locatie aan de Heeswijkseweg de meest aangewezen oplossing.

Heeswijkseweg 5-7

Omdat aan de Heeswijkseweg door de verbreding van de N279 ruimte ontstaat, is het een logische keuze dat wordt bestudeerd of de concentratie van de “rode” activiteiten kan plaatsvinden op deze locatie en zodoende de huidige negatieve effecten kunnen worden geëlimineerd.

Dat betekent naast een vergroting van de bouw- en gebruiksmogelijkheden op de locatie aan de Heeswijkseweg, het nemen van maatregelen om de negatieve effecten op de omgeving te voorkomen. Om het bedrijf te optimaliseren, is een ruimtebeslag van 2,7 hectare noodzakelijk aan de Heeswijkseweg. Een gedeelte van deze ruimte kan worden opgevangen door het bouwvlak van het intensieve veehouderijbedrijf aan de Heeswijkseweg 5. Deze locatie is reeds in eigendom van en in gebruik door het bedrijf. De vergunning van de varkenshouderij is reeds op verzoek van Gebr. Dijkhoff bv door Gemeente Bernheze ingetrokken.

Lariestraat 25

Voor de bedrijfslocatie aan de Lariestraat betekent dit dat de huidige aanwezige activiteiten moeten worden begrensd zodat uitwisseling van activiteiten zo veel als mogelijk wordt voorkomen. Door de wijziging in de bedrijfsvoering (en de bijbehorende bestemming) neemt de bedrijfsoppervlakte af met 1.200 m^2. Deze vrijgekomen ruimte wordt op een landschappelijke wijze ingericht (streekeigen opgaande beplanting).

1.2.2 Gebiedsontwikkeling

Aa

De Aa is in het verleden gekanaliseerd, wat nog duidelijk in het gebied waarneembaar is. Hierdoor krijgen potentiële natuurwaarden niet de kans zich optimaal te ontwikkelen. Door de kanalisatie is de loop van de Aa enger begrensd en wordt het water versneld afgevoerd. Dit heeft ook tot de hoogwaterproblematiek geleid. Gebieden die benedenstrooms zijn gelegen, krijgen immers te maken met hoog water en daardoor overstromingsgevaar.

Een groot gedeelte van de gronden die langs de Aa zijn gelegen, kunnen worden ingezet voor waterberging (door middel van verbreding van de bedding en de creatie van een plas-draszone in het beekdal). Hierdoor kunnen deze ook beter gaan functioneren als ecologische verbindingszone, waardoor dieren en planten zich gemakkelijker en veiliger van het ene natuurgebied naar het andere natuurgebied kunnen verplaatsen. Dit vergroot de biodiversiteit, wat één van de doelstellingen is van Provincie Noord-Brabant en Waterschap Aa en Maas. Met deze ontwikkeling wordt niet alleen de biodiversiteit vergroot, maar ook de (extensieve) recreatieve en landschappelijke waarden.

Een gevolg van de ontwikkeling van de locatie aan de Heeswijkseweg is dat een gedeelte van het bosperceel (ten oosten van de bedrijfslocatie) zal verdwijnen.

gronden

Naast de grondpositie van Gebr. Dijkhoff bv is ook de grondpositie van Waterschap Aa en Maas van belang. Een gedeelte van deze gronden vormt de natuurontwikkelingscomponent van de gebiedsontwikkeling. Uiteindelijk zullen de gronden worden aangesloten op de gronden van Brabants Landschap zodat de verbinding wordt gerealiseerd. De drie partijen hebben overeenstemming bereikt over de overdracht, invulling en aansluiting van de gronden. Hierdoor zijn de inrichting, het beheer en het onderhoud gewaarborgd.

extensieve recreatie

Om de relatie met het beekdal te versterken, is het gebied toegankelijk voor wandelaars via een “laarzenpad”. Dit pad is incidenteel onbegaanbaar bij hoge waterstanden.

Illustratie :
Zicht op Aa en huidige inrichting van Gebr. Dijkhoff bv vanaf brug aan Heeswijkseweg

1.3 Medewerking overheden

medewerking

In 2012 heeft Gemeente Bernheze, met instemming van Provincie Noord-Brabant en Waterschap Aa en Maas, besloten om in principe medewerking te verlenen aan de beoogde ontwikkeling van Gebr. Dijkhoff bv aan de Heeswijkseweg. Hieraan heeft ze strikte voorwaarden gesteld. Naast de voorwaarde om overlastgevende situaties (de huidige negatieve effecten van de bedrijfsactiviteiten) op te heffen, omvatten deze voorwaarden onder andere de zorgplicht voor de ruimtelijke kwaliteit, een positieve bijdrage aan de bescherming en de ontwikkeling van ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken en, tot slot, de versterking van de relatie met de aangrenzende ecologische hoofdstructuur en met de ruimtelijke plannen in de omgeving.

projectgroep

Om aan een gebiedsontwikkeling (middels een bestemmingsplan) te werken die de NIMBY-status van het bedrijf opheft, is een projectgroep samengesteld waarin naast het belanghebbende bedrijf ook een ambtelijke vertegenwoordiging van provincie, gemeente en waterschap zetelen. Voorts zijn voor het opheffen van de NIMBY-situatie externe adviseurs met een specifieke expertise betrokken en is hiervoor aanspraak gedaan op de NIMBY-subsidie van Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Brabant. In het voorjaar van 2014 hebben Gedeputeerde Staten positief beschikt over de subsidieaanvraag van het NIMBY-project dat de naam “Heeswijkse Aa-beemden” heeft meegekregen.

1.4 M.e.r.-plicht

aanvliegroutes

Een m.e.r.-procedure staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. De procedure is gekoppeld aan de voorbereiding van het bestemmingsplan en de procedure die daarvoor moet worden doorlopen. Een m.e.r.-procedure is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn twee mogelijke aanvliegroutes die tot een m.e.r.-plicht kunnen leiden, met name :

- de toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.); en
- de passende beoordeling (Natuurbeschermingswet).

1.4.1 Toetsing aan Besluit m.e.r.

Besluit m.e.r.

De eerste aanvliegroute is de toetsing aan het Besluit m.e.r. Met deze toetsing wordt beoordeeld of het plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Activiteiten die onder bijlage C van het Besluit m.e.r. vallen, zijn m.e.r.-plichtig. Activiteiten die onder bijlage D vallen, zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig, tenzij het gaat over een plan dat een kader schept voor een vergunning.

bijlage D

De activiteiten van Gebr. Dijkhoff bv vallen onder onderdeel 18.1 van bijlage D van het Besluit m.e.r. Dit onderdeel handelt over de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval (anders dan bedoeld onder D 18.3, D 18.6 of D 18.7) in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer. Volgens een uitspraak van het Europese Hof van Justitie omvat het begrip verwijdering niet enkel handelingen die leiden tot de verwijdering van afvalstoffen in de enge zin van het woord, maar ook handelingen van nuttige toepassing. Op de locatie van Gebr. Dijkhoff bv aan de Heeswijkseweg is de machinecapaciteit aanwezig om dagelijks meer dan 50 ton puin tot recyclinggranulaat te breken en kan eveneens meer dan 50 ton grond worden gezeefd. Zowel breken van puin als zeven van grond wordt als nuttige toepassing beschouwd. De m.e.r.-plicht ontstaat omdat het bestemmingsplan kaderstellend is voor het verlenen van een omgevingsvergunning waardoor activiteiten uit onderdeel D 18.1 worden toegestaan.

1.4.2 Passende beoordeling

De tweede toetsing betreft de noodzaak tot het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet. In het geval dat een passende beoordeling verplicht is, is het bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig. Om te bepalen of significant verstorende effecten op voorhand zijn uit te sluiten voor de Natura 2000-gebieden in de omgeving, wordt een voortoets opgesteld. Indien uit de voortoets blijkt dat significant verstorende effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten, moet een passende beoordeling worden opgesteld.

1.5 Reikwijdte MER

1.5.1 Advies Commissie m.e.r.

notitie reikwijdte en detailniveau

De eerste stap in de m.e.r.-procedure is het opstellen van een Notitie reikwijdte en detailniveau. Deze notitie heeft vanaf 18 juni 2015 zes weken ter inzage gelegen.

advies Commissie m.e.r.

Op 31 augustus 2015 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies gegeven over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. In haar advies heeft de Commissie m.e.r. aangegeven welke essentiële informatie zeker in het rapport moet worden opgenomen, met name :

- een gedegen beschrijving van de verschillende doelstellingen die aan het plan ten grondslag liggen;
- een beschrijving van de referentiesituatie die uitgaat van de feitelijke, legale situatie, inclusief autonome ontwikkelingen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden;
- een beschrijving van de volgende alternatieven :
  - een alternatief dat uitgaat van interne bedrijfsoptimalisatie om negatieve effecten op de omgeving te minimaliseren en goed aan te sluiten bij de doelstelling van de ecologische verbindingszone;
  - een alternatief dat zoveel mogelijk uitgaat van de kwaliteiten en potenties van het beekdal en de es (geomorfologie, hydrologie, aanwezige landschapsstructuren, aanwezige natuur) voor de beoogde versterking van watersysteem, natuur, landschap en recreatie;
- een toelichting op de locatiekeuze en het ontbreken van geschikte andere locaties in Bernheze of omliggende gemeenten, alsmede de mogelijkheden en wenselijkheid om alle bedrijfsactiviteiten op één van de bestaande locaties (zowel de Heeswijkseweg als de Lariestraat) te concentreren.

Met dit advies is waar mogelijk rekening gehouden. Als bijlage 1 is een verwijzingstabel opgenomen waarin is verduidelijkt waarom bepaalde gevraagde informatie niet is opgenomen.

1.5.2 Plan- en studiegebied

plangebied

De “Heeswijkse Aa-beemden” zijn gelegen ten zuiden van de dorpskern van Heeswijk en liggen ingesloten tussen de Aa en de N279 / Zuid-Willemsvaart. Het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden” bestaat uit twee deelgebieden, de locatie aan de Heeswijkseweg en de locatie aan de Lariestraat. Dit houdt verband met het feit dat Gebr. Dijkhoff bv beschikt over de eerder vermelde twee vestigingen te Heeswijk-Dinther.

studiegebied

Het studiegebied voor het milieueffectrapport kan voor bepaalde milieuaspecten de plangrenzen overschrijden aangezien de effecten verder kunnen reiken dan de grenzen van het plangebied. Dit is onder andere het geval bij de beoordeling van effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en van geluid op nabijgelegen woonwijken. Het effectgebied buiten het plangebied vormt het studiegebied. Het plangebied en het studiegebied vormen samen de fysieke reikwijdte van het milieueffectrapport.

doel

Met de bestemmingsplanwijziging wordt enkel de inpassing van Gebr. Dijkhoff bv beoogd. Het plan maakt met andere woorden geen andere ontwikkelingen mogelijk.

1.5.3 Te onderzoeken aspecten

Het milieueffectrapport geeft inzicht in de effecten van het voornemen op het plangebied en het studiegebied. De relevante aspecten die in het voorliggende rapport worden onderzocht, zijn :

- verkeer
- milieu :
  - geluid
  - luchtkwaliteit
- natuur :
  - ecologie
  - stikstofdepositie
- landschap

1.6 Te nemen besluiten

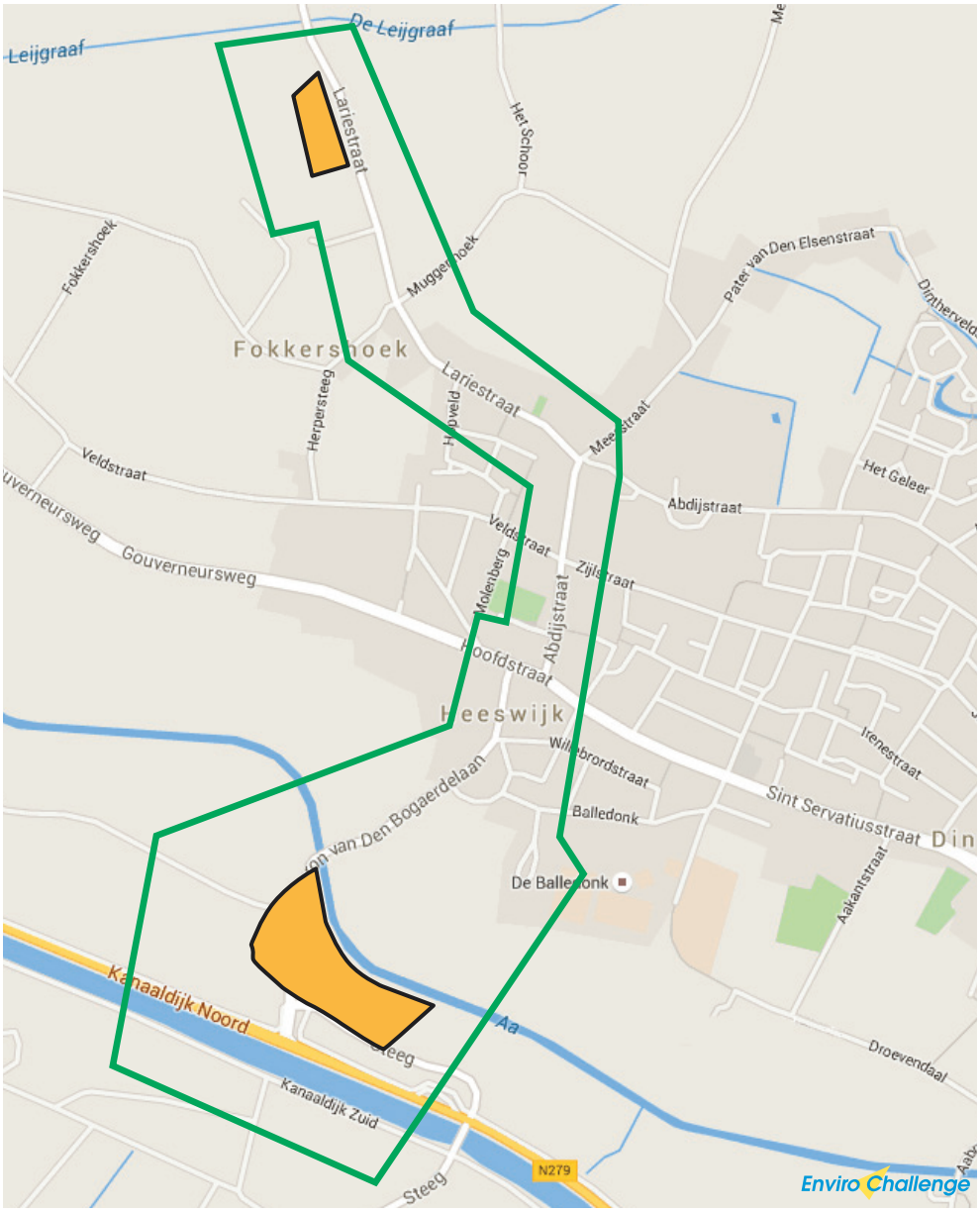
In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de te nemen besluiten en de bijbehorende timing ten behoeve van de realisatie van het project “Heeswijkse Aa-beemden.”

besluit	wettelijk kader	bevoegd gezag	timing
Bestemmingsplan “Heeswijkse Aa-beemden”	Wet ruimtelijke ordening	Gemeente Bernheze	2017
Omgevingsvergunning voor uitbreiding van Gebr. Dijkhoff bv	Wet milieubeheer en Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	Provincie Noord-Brabant	2017

Voor de omgevingsvergunning geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor het bestemmingsplan is een milieueffectrapport nodig, dus gaat het in dit geval over een plan-MER.

afstemming procedures

De verschillende procedures zijn op elkaar afgestemd. Bepaalde informatie uit zowel de Wabo- als de bestemmingsplanprocedure is relevant voor het milieueffectrapport. Tegelijk met het traject voor het milieueffectrapport en het bestemmingsplan zal Gebr. Dijkhoff bv een omgevingsvergunning aanvragen.



Illustratie : Plangebied (oranje) en studiegebied (groen) Heeswijkse Aa-beemden (niet opgenomen deel van studiegebied : dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden) (bron achtergrond : Google Maps)

2 Planvoornemen en alternatieven

Dit hoofdstuk gaat eerst in op de inhoud en reikwijdte van het planvoornemen (paragraaf 2.1). Vervolgens wordt toegelicht welke alternatieven op basis van de vooropgestelde doelen zijn overwogen (paragraaf 2.2). Tot slot worden de twee overblijvende alternatieven uitvoerig beschreven (paragraaf 2.3), dit zowel op het vlak van activiteiten en verkeer, als qua beheersmaatregelen.

2.1 Toelichting voornemen

Om het planvoornemen te realiseren, dient op de locatie aan de Heeswijkseweg concreet het volgende te gebeuren :

- aanleg van een groenzone rond het bedrijf (doel : beeldkwaliteit van het bedrijfsterrein optimaliseren);
- aanleg van geluidwerende voorzieningen (doel : geluidhinder beperken);
- uitbreiding van de bedrijfsoppervlakte (doel : opslagcapaciteit optimaliseren);
- aanleg van een waterreservoir (doel : hemelwater hergebruiken);
- aanleg van vloeistofdichte vloeren (doel : bodem beschermen);
- aanleg van een vernevelingssysteem (doel : fijn stof beheersen); en
- bouw van een mengcentrale (doel : “groen beton” en bouwstoffen produceren voor toepassing in wegen- en waterbouw in afzetgebied).

2.2 Ontwikkeling alternatieven

voorafgaande alternatieven

Uitgaande van de doelen die in paragraaf 1.2 zijn geformuleerd, zijn voorafgaand aan de milieueffectrapportage meerdere alternatieven overwogen, die niet zijn weerhouden. Hierna worden de afgevallen alternatieven beschreven. Het onderstaande afwegingsproces heeft uiteindelijk tot twee realistische alternatieven geleid, die in paragraaf 2.3 worden toegelicht.

concentratie op één locatie

Overwogen is een uitbreiding van de locatie aan de Lariestraat. Aangezien deze locatie in de huidige situatie de grootste locatie betreft, zou uitbreiding hier een reële optie kunnen zijn. De ligging van de locatie zorgt echter voor problemen. De uitbreiding is met name nodig om de groei van de “rode” activiteiten mogelijk te maken. Door de “rode” activiteiten op de Lariestraat te concentreren, zou er sprake zijn van een sterk groeiende belasting van vrachtwagenbewegingen van en naar het buitengebied, met aanzienlijke (milieu-)hinder als gevolg. Hetzelfde geldt voor de “groene” activiteiten die in dit scenario naar de Heeswijkseweg zouden worden verplaatst. De agrarische machines en installaties worden juist in het buitengebied ingezet, waardoor deze activiteiten ook voor een groei van zwaar verkeer en vrachtwagens door de dorpskern zouden zorgen. Verder biedt de locatie aan de Heeswijkseweg niet voldoende uitbreidingsmogelijkheden. Beide opties zijn derhalve niet realistisch.

verplaatsing

Ook is verplaatsing van Gebr. Dijkhoff bv naar een bedrijventerrein binnen Bernheze of naar een bedrijventerrein in de aangrenzende gemeenten onderzocht. Bij het verplaatsingsonderzoek is rekening gehouden met ruimtelijke en bedrijfseconomische aspecten. Het onderzoek, dat hierna is samengevat, is integraal als bijlage 2 opgenomen.

ruimtelijk

De ruimtelijke mogelijkheden voor het vestigen van een bedrijf zoals Gebr. Dijkhoff bv in de regio zijn onderzocht door middel van een analyse van de mogelijkheden ten aanzien van milieuzonering en bereikbaarheid van de afzetmarkt van het bedrijf. Hiervoor is een studie uitgevoerd naar beschikbare bedrijventerreinen waar het bedrijf zich zou kunnen vestigen. Vanwege de huidige locatie en het klantenbestand van Gebr. Dijkhoff bv zijn bedrijventerreinen die buiten een straal van 15 km liggen niet reëel en daardoor niet relevant om in aanmerking te komen voor de verplaatsing. Bovendien moet met de milieucategorie (5.2) rekening worden gehouden en moet het terrein op korte termijn beschikbaar zijn. Enkel het bedrijventerrein “De Dubbelen” te Veghel voldoet aan al deze voorwaarden. Op dit bedrijventerrein waren ten tijde van het onderzoek nog twee voldoende grote percelen beschikbaar.

voorwaarden bestemmingsplan

Vanuit de regels in het bestemmingsplan gelden ter plaatse echter strenge voorwaarden. Zo dient het perceel voor minimaal 50 % te worden bebouwd, dient de bebouwing aan de zijde van de A50 te worden gesitueerd en moeten de gebouwen een hoogte hebben van 10 à 50 m. Verder dient een afstand van 10 m ten opzichte van de perceelgrens te worden aangehouden en is buitenopslag van goederen niet toegestaan.

kapitaalvernietiging

Bovendien dient bij een bedrijfsverplaatsing één van beide bedrijfslocaties te worden opgeheven. Door de specifieke inrichting van de huidige locaties en de mogelijke bestemmingen, is alternatief gebruik namelijk niet realistisch en dienen grond en opstallen te worden afgeschreven. Dit betekent een omvangrijke kapitaalvernietiging, die het bedrijf niet kan dragen en waardoor de bedrijfscontinuïteit onhoudbaar is. Ook zal bij een bedrijfsverplaatsing nog steeds vanuit twee locaties moeten worden gewerkt, wat tot zeer inefficiënte bedrijfsprocessen leidt.

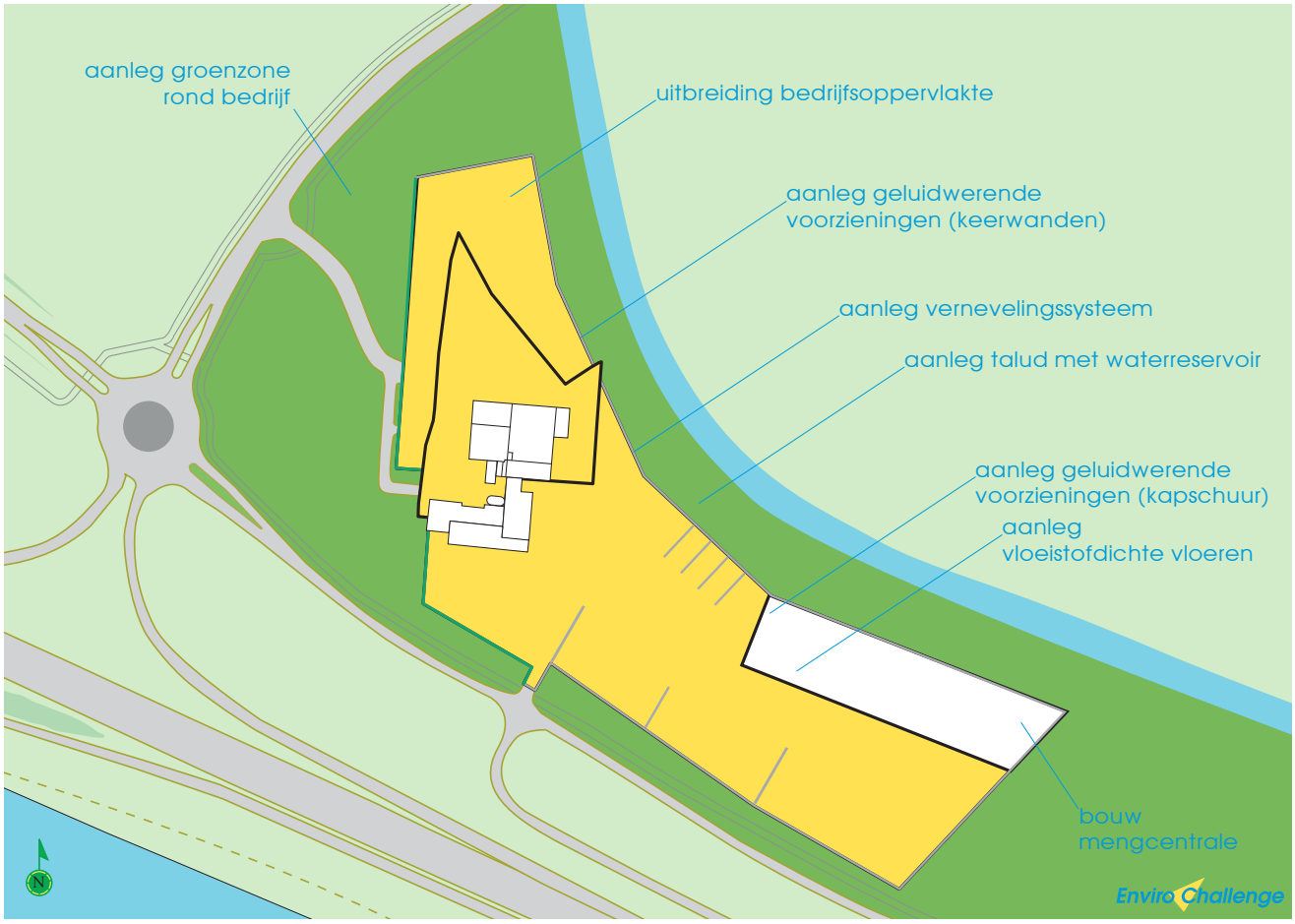
financieel

Ten opzichte van uitbreiding aan de Heeswijkseweg vraagt vestiging op “De Dubbelen” forse aanpassingen aan de bedrijfsvoering. De belangrijkste kostenposten / verschillen betreffen :

- verwerven van een nieuwe locatie van bedrijventerreingrond;
- ontwikkelen van opstallen; en
- verlies van (vrijwel) de gehele waarde van de bestaande locatie.

conclusie

Per saldo is bij vestiging op een bedrijventerrein sprake van een extra investering die beduidend hoger is dan wanneer de bestaande locatie aan de Heeswijkseweg kan worden ontwikkeld. Hoewel ruimtelijk op “De Dubbelen” mogelijkheden bestaan, is het scenario bedrijfsmatig en financieel niet haalbaar.



Illustratie :
Belangrijkste elementen van planvoornemen op locatie aan Heeswijkseweg, uitgewerkt voor alternatief 2

transportband en langshaven

Om het aantal verkeersbewegingen per as te reduceren, is onderzocht of transport per schip over de Zuid-Willemsvaart haalbaar is. Indien vervoer zowel per as als per schip plaatsvindt, wordt gesproken van intermodaal transport. De Zuid-Willemsvaart heeft een diepte van meer dan 2,5 m en kan sinds eind 2014 schepen toelaten tot en met CEMT-klasse IV. Dergelijke schepen hebben een maximaal laadvermogen van 1.500 ton (Richtlijn vaarwegen). Transport over het kanaal zou de inrichting aan de Heeswijkseweg kunnen toelaten een transferium te worden voor grondstoffen met een hoge densiteit (bijvoorbeeld bouwstoffen die bedrijven uit Heeswijk-Dinther, Schijndel of Berlicum wensen aan of af te voeren). Een voorzichtige schatting wijst uit dat dit het totale verkeer per as dat door het bedrijf wordt veroorzaakt, met 20 % zou kunnen reduceren.

Over dit onderwerp zijn in 2014 gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat (beheerder van de Zuid-Willemsvaart) en Provincie Noord-Brabant (beheerder van de N279). Uit deze gesprekken is gebleken dat het bovenstaande een interessante mogelijkheid is, die echter niet op korte termijn kan worden gerealiseerd.

Om intermodaal transport in de toekomst eventueel mogelijk te maken, zijn de volgende aanpassingen in de omgeving noodzakelijk :

- aanleg van een langshaven met voldoende brede loswal aan de Zuid-Willemsvaart; en
- aanleg van een transportband over de Steeg en de N279 tot aan de langshaven aan de Zuid-Willemsvaart, met de nodige voorzieningen om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen.

In het voorliggende voornemen is bij de terreininrichting rekening gehouden met de eventuele toekomstige aanleg van een langshaven en transportband. Zo is bijvoorbeeld de opslag van de afval- en bouwstoffen zo dicht mogelijk tegen de Zuid-Willemsvaart gesitueerd. Ook is ter hoogte van de calamiteitenontsluiting ruimte voorzien voor een transportband. De langshaven en transportband behoren echter uitdrukkelijk niet tot het voornemen, wat impliceert dat de milieu-impact niet verder is onderzocht.

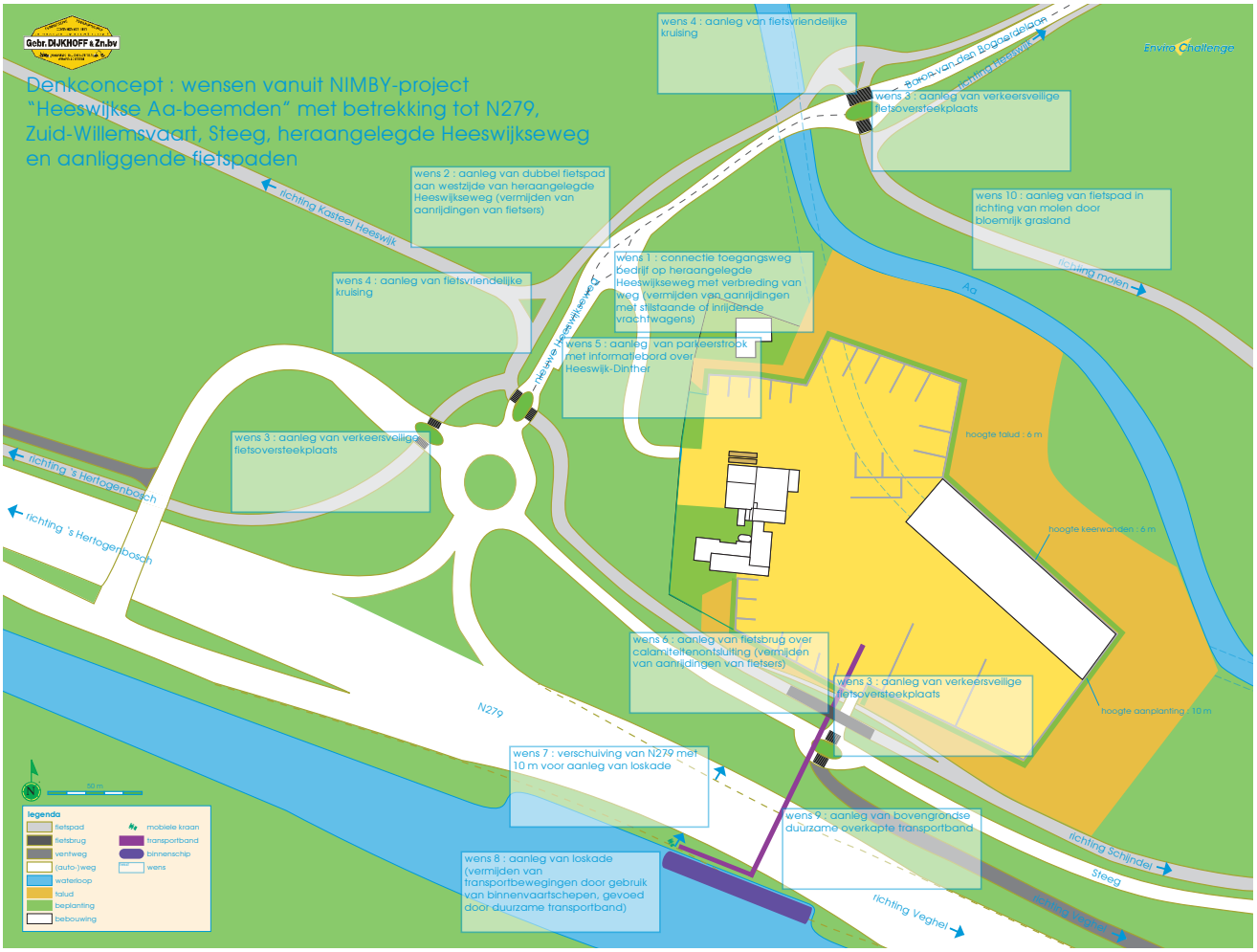
verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te bevorderen, is voorgesteld om enerzijds een dubbel fietspad te voorzien aan de westzijde van de heraangelegde Heeswijkseweg (zie “wens 2” in de illustratie op de volgende pagina) en anderzijds een fietsbrug aan te leggen ter hoogte van de calamiteitenontsluiting aan de Steeg (zie “wens 6” in de illustratie op de volgende pagina). Door deze maatregelen zou conflicterend verkeer worden vermeden. In 2014 is met de bevoegde instanties over de bedoelde voorstellen overlegd. Hieruit is echter gebleken dat deze denkrichting voor de wegbeheerder niet haalbaar was.

Illustratie :
Tijdelijke transportband aan oever van Zuid-Willemsvaart ten oosten van locatie aan Heeswijkseweg

hermeandering Aa

Eén van de oorspronkelijke doelen was het opnieuw laten meanderen van de Aa. Door deze nieuwe meander zou een bijkomende oppervlakte vrijkomen aan de zuidzijde van de Aa, waardoor meer ruimte beschikbaar was voor het bedrijfsterrein van Gebr. Dijkhoff bv enerzijds, en voor landschappelijke inpassing van de inrichting anderzijds. In dit alternatief zou een totale opslag van 230.280 ton materialen en stoffen mogelijk zijn geweest en zou de landschappelijke inpassing worden gerealiseerd door een lichtglooiend talud met verschillende beplantingslagen aan de noord- en oostzijde van het terrein, aanleg van poelen, bloemrijk grasland en wandelpaden, en versterking van de rafelige dorpsrand, onder andere door de realisatie van nieuwe woningen. Dit alternatief is echter niet haalbaar gebleken omdat de hiervoor benodigde gronden niet zijn verworven. Aangezien de huidige ligging van de Aa wordt behouden, is geen bijkomende oppervlakte beschikbaar, kan het bedrijf niet in noordelijke richting uitbreiden en is eveneens minder ruimte ter beschikking voor landschappelijke inpassing. Hierdoor heeft het voornemen geen invloed op waterberging, waterretentie, waterstanden en waterafvoer.



Illustratie :

Denkconcept : wensen vanuit NIMBY-project "Heeswijkse Aa-beemden" met betrekking tot N279, Zuid-Willemsvaart, Steeg, heraangelegde Heeswijkseweg en aanliggende fietspaden op datum van 9 september 2014

2.3 Inhoud alternatieven

2.3.1 Alternatief 1

bedrijfsmatigheid

In alternatief 1 staat de bedrijfsmatigheid centraal. Het bedrijfsterrein wordt qua oppervlakte gemaximaliseerd, in combinatie met minimale beheersmaatregelen om aan de wettelijke eisen te kunnen voldoen en om hinder voor de omgeving te beperken. Vanuit bedrijfsmatig oogpunt biedt dit alternatief maximale mogelijkheden omdat met de grote beschikbare oppervlakte op conjuncturele ontwikkelingen kan worden ingespeeld.

motivatie

Alternatief 1 kan als volgt worden gemotiveerd :
- de gewenste bedrijfsactiviteiten kunnen worden uitgevoerd;
- een (weliswaar minimale) landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd ten behoeve van omwonenden en passanten;
- op de beschikbare oppervlakte kunnen grote buffervoorraden van diverse producten worden aangelegd. Dit betekent dat een constante kwaliteit kan worden geleverd én dat flexibel op de markt (vraag, aanbod, prijzen, innovaties enzovoort) kan worden ingespeeld; en
- ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen wordt aan de wettelijke grenswaarden voor geluid, fijn stof en stikstofdioxide voldaan.

1 Heeswijkseweg

activiteiten

Op de locatie aan de Heeswijkseweg worden in alternatief 1 de volgende activiteiten uitgevoerd :
- ontvangen, overslaan en granuleren van 200.000 ton puin (beton, baksteen, asfalt en combinaties hiervan) en soortgelijk steenachtig bedrijfsafval per jaar;
- ontvangen en overslaan van 179.600 ton primaire en secundaire toeslagstoffen en 72.000 ton cement, kalk en hydraulische slakken (of soortgelijke bindmiddelen) per jaar;
- samenstellen van gebonden materialen bestaande uit zand, grind en granulaten uit het eigen recyclingproces enerzijds en cement, kalk of hydraulische slakken (of soortgelijke middelen) als bindmiddel anderzijds tot 270.000 ton per jaar;
- ontvangen en overslaan van 20.000 ton bouwmaterialen per jaar;
- ontvangen, overslaan en zeven van (niet-verontreinigde) grond en grond van onbekende kwaliteit tot 200.000 ton per jaar;
- ontvangen, overslaan en sorteren van 18.000 ton gemengd bouw- en sloopafval en van 10.000 ton gipshoudende afvalstoffen per jaar;
- ontvangen, overslaan en sorteren van 2.000 ton grof huishoudelijk afval per jaar;
- ontvangen en overslaan van 1.000 ton asbesthoudende materialen per jaar;
- ontvangen en overslaan van 2.000 ton kunststoffen per jaar;
- ontvangen en overslaan van 10.000 ton metalen per jaar;
- ontvangen en overslaan van 2.500 ton bouw- en sloopafvalhout per jaar;
- ontvangen en overslaan van 500 ton grof snoeihout per jaar; en
- exploiteren van een aannemingsbedrijf (inclusief onderhoud en stalling voertuigen en materieel evenals kantooractiviteiten).

Illustratie :
Schets van locatie aan Heeswijkseweg in alternatief 1 (principe-inrichting)
Toelichting :
Het landschap is aangebracht door ELINGS.

opslag

De volgende materialen worden in alternatief 1 opgeslagen op de locatie aan de Heeswijkseweg :

- 100.000 ton puin (en soortgelijk steenachtig bedrijfsafval) en/of recyclinggranulaat;
- 200 ton zand, 200 ton grind en 200 ton cement, kalk en hydraulische slakken (of soortgelijke middelen);
- 13.200 ton bouwmaterialen;
- 100.000 ton (niet-verontreinigde) grond en grond van onbekende kwaliteit;
- 1.800 ton gemengd bouw- en sloopafval en 5.000 ton gipshoudende afvalstoffen;
- 200 ton grof huishoudelijk afval;
- 500 ton asbesthoudende materialen;
- 1.000 ton kunststoffen;
- 5.500 ton metalen;
- 2.500 ton bouw- en sloopafvalhout; en
- 500 ton grof snoeihout.

verkeersbewegingen

Inzake verkeer zijn in alternatief 1 de volgende aannames gemaakt :
- vanuit de inrichting gaat 10 % van de transporten naar het noorden, 10 % naar het zuiden, 40 % naar het oosten en 40 % naar het westen;
- alle verkeersbewegingen gebeuren met vrachten van 25 à 30 ton.

Bovendien worden 50 % retourvrachten georganiseerd. Dit wil zeggen dat de helft van de vrachtwagens die op het bedrijfsterrein vrachten lossen, ook weer gevuld vertrekt. Aanvoer van puin met afvoer van granulaat en aanvoer van ongezeefde grond met afvoer van gezeefde grond kunnen hierbij als voorbeeld dienen.

Uitgaande van 50 % retourvrachten zijn op jaarbasis maximaal 101.901 vrachten nodig om de activiteiten van Gebr. Dijkhoff bv uit te voeren. Dit aantal dient te worden gecorrigeerd om verplaatsingen met personenwagens (woon-werkverkeer, bezoekers en particuliere klanten) te verwerken. Daarom is het totaal met 5 % verhoogd. Bovendien zijn incidentele verplaatsingen tussen de twee locaties mogelijk (1.040 verplaatsingen per jaar). Het maximale aantal verkeersbewegingen dat jaarlijks nodig is, bedraagt derhalve 108.036.

beheersmaatregelen

Om eventuele hinder naar de omgeving te vermijden, worden in alternatief 1 de volgende beheersmaatregelen toegepast :
- aanleg van keerwanden met een hoogte van 3 m aan alle zijden behalve de westzijde van het terrein als maatregel tegen visuele hinder en geluidhinder;
- realisatie van een kapschuur die gedeeltelijk is voorzien van een vloeistofdichte vloer en die wordt gebruikt voor opslag van potentieel bodemverontreinigende stoffen en als maatregel tegen geluidhinder. De kapschuur heeft een hoogte van 12 m, een diepte van 30 m en een breedte van 50 m en is gesitueerd in de noordoostelijke hoek van het terrein. Naast het akoestisch voordeel, is een hoogte van 12 m eveneens noodzakelijk om grote vrachtwagens te kunnen laten kiepen;
- realisatie van een vloeistofdichte vloer aan de was- en tankplaats;
- toepassing van een volledig gesloten systeem ten aanzien van de menginstallatie zodat stofemissie wordt vermeden;
- beperking van de valhoogte bij het lossen van een vrachtwagen tot ten hoogste 150 cm. Bij granuleren en zeven is de valhoogte ten hoogste 250 cm. Bij handelingen met een kraan of wiellader is de valhoogte niet groter dan 100 cm. Een valhoogte van minstens 50 cm is wenselijk om schade aan vrachtwagens en aan de zeef- en granuleerinstallaties te voorkomen;
- gebruik van vrachtwagens met gesloten kleppen, zodat tijdens het transporteren stofemissie die van het materiaal afkomstig is, wordt vermeden;
- beperking van de snelheid tot 10 km per uur voor alle voertuigen die zich op de inrichting verplaatsen. Aan de bestuurders wordt gevraagd om motoren niet onnodig draaiende te houden. Dit vermindert stofemissies door vervoersbewegingen en stof- en NO_x-emissies door verbrandingsmotoren;

- stofbestrijding door middel van bevochtiging van het terrein om stofemissie die van het terrein afkomstig is, te vermijden;
- gebruik van vrachtwagens die over een Euro 5-motor beschikken;
- staking van de bewerkingsactiviteiten op de inrichting in de buitenlucht bij stormachtige weersomstandigheden (windkracht 8 of meer);
- stofbestrijding door middel van verneveling op alle relevante opslagen, wat de stofemissie met 95 % reduceert. Hiertoe worden op de keerwanden ter hoogte van de inrichtingsgrens sproeiers geplaatst. Deze sproeiers verspreiden zeer fijne waterdruppels (nevel) waardoor het stof neerslaat. Het water dat voor deze vernevelingsinstallatie wordt gebruikt, is afkomstig uit een waterreservoir waarin het hemelwater dat op het dak van de kapschuur terechtkomt, wordt opgeslagen. De installatie kan roterend worden gebruikt, waardoor de effectiviteit verhoogt. Verder kan de installatie zowel verticaal als horizontaal draaien, waardoor op de windrichting en -kracht kan worden ingespeeld;
- beperking van de opslagduur van grof snoeihout tot maximaal één maand, zodat geurhinder door compostering wordt voorkomen;
- toepassing van 50 % retourvrachten, zodat de gewenste bedrijfsactiviteiten met zo weinig mogelijk vrachten kunnen worden gerealiseerd;
- aanleg van een weids landschap in de nabijheid van de toegangsweg van het bedrijf zodat de chauffeurs bij het wegrijden te allen tijde voldoende overzicht behouden op de Heeswijkseweg; en
- vergroting van de verkeersveiligheid door een afstand van ongeveer 18 m tussen de rijbaan van de heraangelegde Heeswijkseweg en het fietspad. Dit maakt een vrije opstelplaats voor vrachtverkeer met een oplegger mogelijk, waardoor conflicterend verkeer wordt vermeden.

hoogte

In alternatief 1 is de maximale hoogte van de bebouwing 12 m (nok van de kapschuur). De maximale opslaghoogte is eveneens 12 m.

oppervlakte

In alternatief 1 bedraagt de oppervlakte van de verhardingen 3,5542 hectare.

2 Lariestraat

activiteiten

Op de locatie aan de Lariestraat worden in alternatief 1 voornamelijk op- en overslagactiviteiten uitgevoerd, naast stalling van voertuigen en containers ten behoeve van het bedrijf.

opslag

De volgende materialen worden in alternatief 1 opgeslagen :
- groenafval en bouwstoffen (al dan niet afkomstig van derden);
- herbruikbare sloop- en demontagematerialen;
- dieselolie in bovengrondse tank met bijbehorende tankplaats.

In het kader van het bestemmingsplan wordt aan de oostzijde van het terrein een groenstrook met inheemse beplanting aangelegd, waardoor de beschikbare oppervlakte voor opslag met 1.200 m^2 daalt.

2.3.2 Alternatief 2

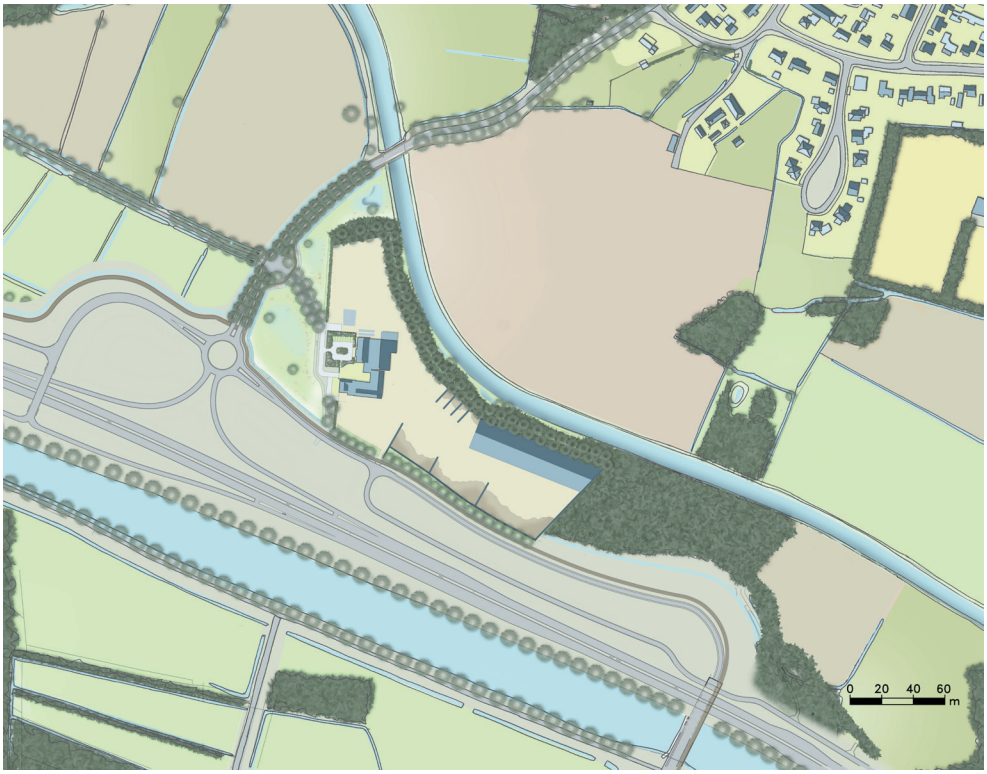
maximale inpassing en minimale hinder

Alternatief 2 focust op een maximale landschappelijke inpassing en een zo minimaal mogelijke hinder voor de omwonenden en de omgeving. Hierbij wordt eveneens voldaan aan de bedrijfsdoelstelling om verder te ontwikkelen tot een volwaardig duurzaamheidscentrum, hetzij op kleinere schaal. De ruimte voor natuur en landschap is groter dan in alternatief 1, waardoor de oppervlakte die voor opslag van materialen en stoffen kan worden gebruikt, afneemt.

motivatie

Alternatief 2 kan als volgt worden gemotiveerd :

- de gewenste bedrijfsactiviteiten kunnen worden uitgevoerd;
- hoewel de oppervlakte die voor het bedrijfsterrein beschikbaar is, kleiner is dan in alternatief 1, kunnen de bedrijfsdoelstellingen toch worden gehaald. De reden hiervan is dat een interne bedrijfsoptimalisatie wordt doorgevoerd, enerzijds door “slim” gebruik van de ruimte en anderzijds door een grotere efficiency (bijvoorbeeld hogere doorstroomsnelheid en kortere rijlijnen bij activiteiten);
- de omgeving profiteert van een betere landschappelijke inpassing, maar ook van de extra beheersmaatregelen die in dit alternatief worden getroffen om de emissie van geluid, fijn stof en stikstofdioxide te minimaliseren.



Illustratie : Situering van locatie aan Heeswijkseweg in omgeving in alternatief 2 (bron : ELINGS)

1 Heeswijkseweg

activiteiten

De activiteiten die in alternatief 2 worden uitgevoerd, zijn gelijk aan die in alternatief 1. In de hiernavolgende tabel zijn de activiteiten voor beide alternatieven opgenomen voor de locatie aan de Heeswijkseweg.

activiteit met hoeveelheid op jaarbasis (in ton)	alternatief 1	alternatief 2
ontvangen, overslaan en granuleren van puin (beton, baksteen, asfalt en combinaties hiervan) en soortgelijk steenachtig bedrijfsafval	200.000	200.000
ontvangen en overslaan van primaire en secundaire toeslagstoffen	179.600	179.600
ontvangen en overslaan van cement, kalk en hydraulische slakken (of soortgelijke bindmiddelen)	72.000	72.000
samenstellen van gebonden materialen bestaande uit zand, grind en granulaten uit het eigen recyclingproces enerzijds en cement, kalk of hydraulische slakken (of soortgelijke middelen) als bindmiddel anderzijds	270.000	270.000
ontvangen en overslaan van bouwmaterialen	20.000	20.000
ontvangen, overslaan en zeven van (niet-verontreinigde) grond en grond van onbekende kwaliteit	200.000	200.000
ontvangen, overslaan en sorteren van gemengd bouw- en sloopafval	18.000	18.000
ontvangen, overslaan en sorteren van gipshoudende afvalstoffen	10.000	10.000
ontvangen, overslaan en sorteren van grof huishoudelijk afval	2.000	2.000
ontvangen en overslaan van asbesthoudende materialen	1.000	1.000
ontvangen en overslaan van kunststoffen	2.000	2.000
ontvangen en overslaan van metalen	10.000	10.000
ontvangen en overslaan van bouw- en sloopafvalhout	2.500	2.500
ontvangen en overslaan van grof snoeihout	500	500
exploiteren van een aannemingsbedrijf (inclusief onderhoud en stalling voertuigen en materieel evenals kantooractiviteiten)	n.v.t.	n.v.t.

opslag

De volgende materialen worden in alternatief 2 opgeslagen op de locatie aan de Heeswijkseweg :

- 50.000 ton puin (en soortgelijk steenachtig bedrijfsafval) en/of recyclinggranulaat;
- 200 ton zand, 200 ton grind en 200 ton cement, kalk en hydraulische slakken (of soortgelijke middelen);
- 13.200 ton bouwmaterialen;
- 50.000 ton (niet-verontreinigde) grond en grond van onbekende kwaliteit;
- 1.800 ton gemengd bouw- en sloopafval en 5.000 ton gipshoudende afvalstoffen;
- 200 ton grof huishoudelijk afval;
- 500 ton asbesthoudende materialen;
- 1.000 ton kunststoffen;
- 5.500 ton metalen;
- 2.500 ton bouw- en sloopafvalhout; en
- 500 ton grof snoeihout.

In de hiernavolgende tabel zijn voor beide alternatieven de maximale opslaghoeveelheden opgenomen voor de locatie aan de Heeswijkseweg.

maximale opslaghoeveelheid (in ton)	alternatief 1	alternatief 2
puin (en soortgelijk steenachtig bedrijfsafval) en/of recyclinggranulaat	100.000	50.000
zand	200	200
grind	200	200
cement, kalk en hydraulische slakken (of soortgelijke middelen)	200	200
bouwmaterialen	13.200	13.200
(niet-verontreinigde) grond en grond van onbekende kwaliteit	100.000	50.000
gemengd bouw- en sloopafval	1.800	1.800
gipshoudende afvalstoffen	5.000	5.000
grof huishoudelijk afval	200	200
asbesthoudende materialen	500	500
kunststoffen	1.000	1.000
metalen	5.500	5.500
bouw- en sloopafvalhout	2.500	2.500
grof snoeihout	500	500

verkeersbewegingen

Inzake verkeer zijn in alternatief 2 de volgende aannames gemaakt :

- vanuit de inrichting gaat 5 % van de transporten naar het noorden, 10 % naar het zuiden, 40 % naar het oosten en 45 % naar het westen;
- alle verkeersbewegingen gebeuren met vrachten van 25 à 30 ton.

Bovendien worden 50 % retourvrachten georganiseerd. Dit wil zeggen dat de helft van de vrachtwagens die op het bedrijfsterrein vrachten lossen, ook weer gevuld vertrekt. Aanvoer van puin met afvoer van granulaat en aanvoer van ongezeefde grond met afvoer van gezeefde grond kunnen hierbij als voorbeeld dienen.

Uitgaande van 50 % retourvrachten zijn op jaarbasis maximaal 101.901 vrachten nodig om de activiteiten van Gebr. Dijkhoff bv uit te voeren. Dit aantal dient te worden gecorrigeerd om verplaatsingen met personenwagens (woon-werkverkeer, bezoekers en particuliere klanten) te verwerken. Daarom is het totaal met 5 % verhoogd. Bovendien zijn incidentele verplaatsingen tussen de twee locaties mogelijk (1.040 verplaatsingen per jaar). Het maximale aantal verkeersbewegingen dat jaarlijks nodig is, bedraagt derhalve 108.036.

Illustratie :
Granuleren van puin

beheersmaatregelen

Om hinder naar de omgeving maximaal te vermijden, worden bovenop de beheersmaatregelen die in alternatief 1 zijn beschreven, in alternatief 2 de volgende beheersmaatregelen toegepast :

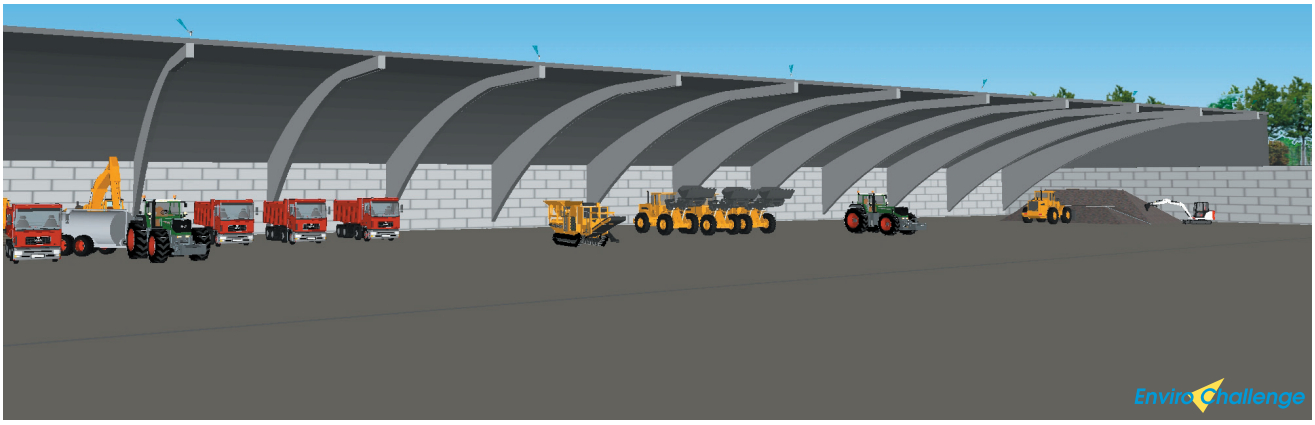
- aanleg van keerwanden met een hoogte van 6 m (in plaats van 3 m) aan de zuidoostzijde van het terrein, zodat geluidhinder wordt geminimaliseerd;
- aanleg van een talud van 6 m hoog met beplanting van 10 m hoog en een wandelpad tussen de Aa en de noordelijke keerwand van het terrein voor een gedegen landschappelijke inpassing en voor het maximaal vermijden van visuele hinder. Door deze inpassing zijn de opslagen nauwelijks zichtbaar vanuit de omgeving. Het pad kan voor extensieve bewandeling worden gebruikt;
- aanleg van een ballastwaterreservoir in het talud om hemelwater op te slaan in afwachting van gebruik;
- aanleg van een bandenreinigingsbassin om de onderzijde van de vrachtwagens af te spoelen alvorens deze weer de openbare weg oprijden, zodat stofemissie op de openbare weg wordt geminimaliseerd en deze schoon blijft;
- realisatie van een kapschuur met een hoogte van 12 m, een diepte van 30 m en een breedte van 120 m (in plaats van 50 m) in de noordoostelijke hoek van het terrein. De kapschuur is volledig voorzien van een vloeistofdichte vloer en wordt gebruikt voor de opslag van potentieel bodemverontreinigende stoffen en als maatregel tegen geluidhinder. De plaatsing in de noordoostelijke hoek is technisch niet de meest eenvoudige oplossing (hogere windbelasting, dus sterkere constructie nodig), maar gebeurt toch op deze plaats om de geluidemissie naar de dichtstbijzijnde woningen zo laag mogelijk te houden;
- concentratie van de activiteiten ten zuiden van de kapschuur en onder de kapschuur, zodat de kapschuur als geluidbarrière voor zo veel mogelijk activiteiten kan dienen. Op die wijze wordt het geluid dat door de activiteiten wordt veroorzaakt, door de kapschuur gereflecteerd richting de N279 en de Zuid-Willemsvaart, dus weg van de woningen die ten noorden van de inrichting liggen;
- stofbestrijding door middel van verneveling van alle relevante activiteiten en opslagen (in plaats van alleen de opslagen);
- gebruik van minstens 50 % vrachtwagens die over een Euro 6-motor beschikken. Deze motoren stoten minder fijn stof en stikstof uit dan Euro 5-motoren.

hoogte

In alternatief 2 is de maximale hoogte van de bebouwing 12 m (nok van de kapschuur). De maximale opslaghoogte is eveneens 12 m.

oppervlakte

In alternatief 2 bedraagt de oppervlakte van de verhardingen 2,7239 hectare.



Illustratie :
Impressie van kapschuur (nokhoogte 12 m) aan noordoostzijde van locatie aan Heeswijkseweg (in alternatief 2)

Illustratie :
Schets van locatie aan Heeswijkseweg in alternatief 2 (principe-inrichting)
Toelichting :
Het landschap is aangebracht door ELINGS.

2 Lariestraat

Hetgeen onder alternatief 1 is beschreven met betrekking tot de locatie aan de Lariestraat, is ook van toepassing op alternatief 2. Met andere woorden, de alternatieven zijn voor deze bedrijfslocatie identiek.

Illustratie :
Opslag van grof snoeihout

3 Beleid en wettelijk kader

In dit hoofdstuk wordt het meest relevante beleid alsmede het wettelijk kader belicht met betrekking tot het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden”. Het volgende beleid komt aan bod :

- Waterschap Aa en Maas :
  - Waterbeheerplan Aa en Maas (paragraaf 3.1);
  - Inrichtingsvisie Aa Heeswijk-Dinther (paragraaf 3.2);
- Provincie Noord-Brabant :
  - Structuurvisie ruimtelijke ordening (paragraaf 3.3);
  - Verordening ruimte (paragraaf 3.4);
  - Natuurbeheerplan Noord-Brabant (paragraaf 3.5);
  - Provinciaal Milieu- en Waterplan (paragraaf 3.6);
  - Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant (paragraaf 3.7);
- Gemeente Bernheze :
  - Structuurvisie Bernheze (paragraaf 3.8);
  - Landschapsontwikkelingsplan Bernheze (paragraaf 3.9);
  - Waterplan Bernheze (paragraaf 3.10); en
  - Mobiliteitsplan Bernheze (paragraaf 3.11).

3.1 Waterbeheerplan Aa en Maas

doel

In het “Waterbeheerplan 2016 - 2021” staan de doelen die Waterschap Aa en Maas nastreeft en wat het waterschap in de periode 2016 - 2021 zal doen om deze doelen te halen. De strategie voor de periode 2016 - 2021 bestaat uit :

- het doorzetten van de lijn uit het “Waterbeheerplan 2010 - 2015” met nieuwe accenten;
- gebiedsgericht werken vanuit een sterke regionale verankering; en
- vanuit de regionale verankering multischalig denken en handelen.

Concreet werkt het waterschap aan :

- veilig en bewoonbaar beheergebied;
- gezond en natuurlijk water; en
- water in bebouwd gebied.

veilig en bewoonbaar beheergebied

Bewoners en bedrijven in het beheergebied moeten veilig zijn tegen overstromingen vanuit de Maas en voldoende beschermd zijn tegen overlast. Op diverse locaties waar te vaak wateroverlast optreedt, maakt het waterschap werk van verbeteren van regionale keringen en beperken van wateroverlast volgens het principe van niet afwentelen.

gezond en natuurlijk water

Waterschap Aa en Maas zet de reeds eerder ingezette herinrichting van het watersysteem voort door middel van beekherstel, aanleg van ecologische verbindingszones, natuurvriendelijke oevers en vispassages. Het waterschap optimaliseert het peilbeheer en het beheer en onderhoud van waterlopen nog verder om zo daadwerkelijk tot een ecologisch gezien veerkrachtig watersysteem te komen.

water in bebouwd gebied

Steeds vaker voorkomende extreme neerslag, periodes van droogte en problemen als gevolg van extreme warmte raken direct aan de belangen van veel inwoners van het beheergebied. Het waterschap verkent met zijn partners hoe de problemen in bebouwd gebied kunnen worden opgevangen (inrichting van de openbare ruimte, omgang door burgers en bedrijven met hemelwater in en op percelen).

3.2 Inrichtingsvisie Aa Heeswijk-Dinther

doel

Door waterschap en gemeenten zijn of worden verschillende projecten uitgevoerd om de Aa een natuurlijker uitstraling te geven. Een project dat in het kader van het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden” van belang is, richt zich op het traject van de Aa tussen de Kilsdonkse Molen en Kasteel Heeswijk. De locatie van Gebr. Dijkhoff bv aan de Heeswijkseweg is langs dit traject gelegen.

In het rapport “Beekherstel Aa Heeswijk-Dinther” van 16 augustus 2011 in opdracht van Waterschap Aa en Maas zijn voor het projectgebied vier doelstellingen genoemd, met name :

- beekherstel;
- realisatie van ecologische verbindingszone (EVZ);
- realisatie van natte natuurparel (NNP); en
- levering van een bijdrage aan de realisatie van de chemische en ecologische doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water voor de Aa.

programma van eisen

Om deze doelstellingen te realiseren, is een programma van eisen opgesteld. De volgende eisen (en wensen) zijn relevant voor de locatie aan de Heeswijkseweg :

- voor de Aa en de EVZ is een zone van 70 m beschikbaar (breedte van de huidige beek en 25 m aan weerszijden). Door deze beschikbare ruimte kunnen wijzigingen aan het dwarsprofiel, de mate van meandering en de onderhoudsfrequentie worden uitgevoerd;
- de EVZ moet geschikt zijn voor de doelsoorten, namelijk de struweelvogel, kamsalamander, heikikker, grote modderkruiper, kleine modderkruiper en drijvende waterweegbree. Concreet betekent dit :
  - struweelvogel : corridor van 20-30 m breed en stapstenen van enkele hectaren;
  - amfibieën : minimaal elke 500 m een poel (bij voorkeur elke 300 m) dichtbij (< 10 m) en aan de zuid(west)zijde van een bosrand;
  - grote modderkruiper : onderhoud afstemmen op aanwezigheid;
  - kleine modderkruiper : meanderende beek met variatie in stroomsnelheden in combinatie met een goed ontwikkelde oevervegetatie;
  - drijvende waterweegbree : minimaal één keer per jaar onderhoud;
- in het niet-aquatische deel van de EVZ komen natuurdoeltypen voor als (riet)moeras (minimaal 40 %), vochtige ruigte en bloemrijk grasland (minimaal 40 %) en wilgenbos/elzenbroekbos (maximaal 20 %);
- in het projectgebied mag alleen extensieve recreatie plaatsvinden; en
- de Aa moet over water of over land bereikbaar zijn voor onderhoudsmaterieel.

3.3 Structuurvisie ruimtelijke ordening

doel

De “Structuurvisie ruimtelijke ordening” geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 weer.

structuren

In de structuurvisie zijn vier ruimtelijke structuren opgenomen, met name :
- groenblauwe structuur;
- landelijk gebied;
- stedelijke structuur; en
- infrastructuur.

Samen vormen deze structuren de provinciale ruimtelijke structuur. De structuren geven de hoofdlijnen aan voor ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor een combinatie van functies. Iedere structuur biedt een aantal functies met randvoorwaarden die door de provincie zijn opgedragen.

groenblauwe structuur

Het plangebied aan de Heeswijkseweg is gelegen in de groenblauwe structuur (deels kerngebied groenblauw). De groenblauwe structuur omvat de samenhangende gebieden in Noord-Brabant, waaronder de ecologische hoofdstructuur, waar natuur- en waterfuncties worden behouden en ontwikkeld. De structuur bestaat voornamelijk uit beken en andere waterlopen en uit bos- en natuurgebieden. Daarnaast liggen ook gebieden met een andere functie (zoals agrarisch of recreatie) binnen de groenblauwe structuur, als die gebieden van belang zijn voor de natuur- en waterfuncties. Behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in én buiten natuurgebieden is hier belangrijk. Daarnaast biedt de groenblauwe structuur ruimte aan een natuurlijk en robuust watersysteem. Niet alleen voor een goed waterbeheer (waaronder hoogwaterbescherming en waterberging) maar ook voor de ontwikkeling van de natuur.

waterbergingsgebied

De locatie aan de Heeswijkseweg is tevens gereserveerd als waterberging. Dergelijke gebieden liggen vooral langs het beek- en waterloopsysteem van Noord-Brabant. De ontwikkeling van functies in deze gebieden wordt op de waterbergende functie afgestemd. Dit betekent dat de geschiktheid van het gebied voor waterberging niet verloren mag gaan.

3.4 Verordening ruimte

doel

In de “Verordening ruimte 2014” zijn regels opgenomen waarvan Provincie Noord-Brabant het belangrijk vindt dat die door iedere gemeente worden toegepast bij ruimtelijke besluiten. De verordening is op 15 juli 2015 opnieuw vastgesteld.

thema’s

In de verordening is een aantal thema’s verwerkt. Voor het plangebied zijn de volgende thema’s relevant :
- kwaliteitsverbetering : voor elke ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met zorg, behoud en ontwikkeling van landschappelijke, natuurlijke, recreatieve en cultuurhistorische waarden;

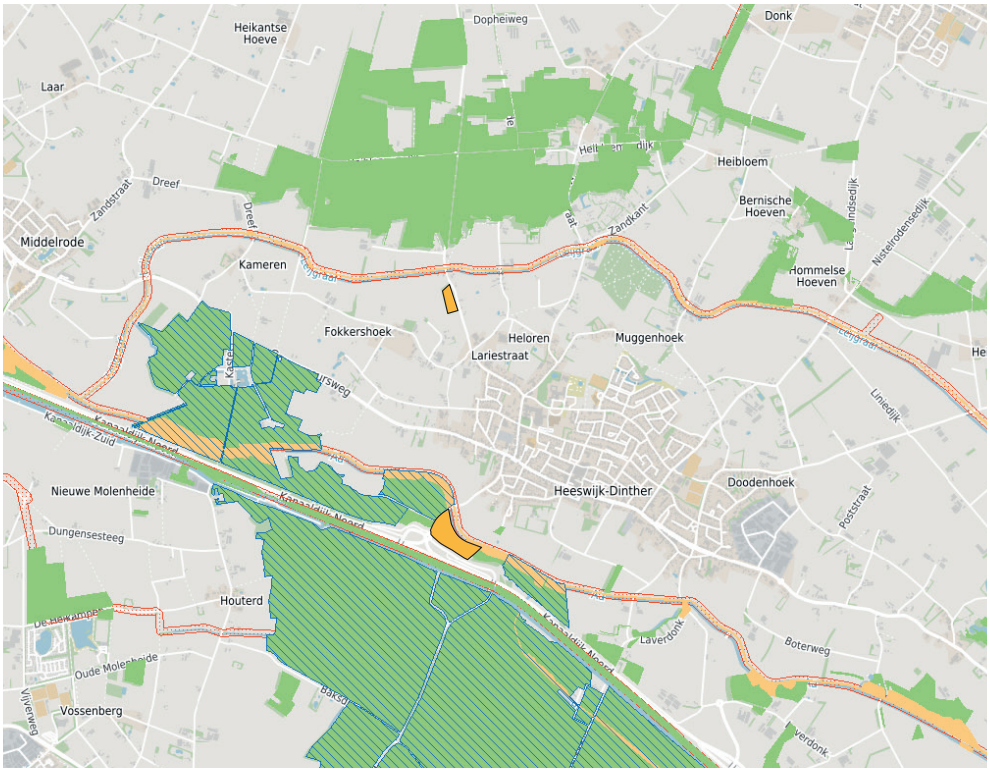
- zonering : in de verordening zijn verschillende zones beschreven waaraan specifieke regels zijn gekoppeld. In het plangebied komen onder andere de volgende zones voor :
  - ecologische hoofdstructuur (EHS);
  - groenblauwe mantel;
  - ecologische verbindingszone (EVZ); en
  - reservering waterberging.

3.5 Natuurbeheerplan Noord-Brabant

doel

Het “Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2016” beschrijft de beleidsdoelen en de subsidiemogelijkheden voor de ontwikkeling en het beheer van natuurgebieden, agrarische natuur en landschapselementen in de provincie.

De provincies zijn volledig verantwoordelijk voor de uitvoering van het natuurbeleid. De doelen en middelen worden door de provincies vastgelegd. Het bedoelde plan bevat de kaders en ambities waarbinnen een subsidieaanvraag kan worden ingediend en geeft aan in welke gebieden bepaalde natuur-, agromilieu- en klimaatdiensten kunnen worden ingezet. Eén van de provinciale subsidie-instrumenten betreft de ecologische verbindingszones (EVZ).



Illustratie :
Ligging van ecologische verbindingszones in omgeving van Heeswijk-Dinther

Toelichting :
Ecologische verbindingszones zijn rood, Natuurnetwerk Brabant groen, natte natuurparels blauw gearceerd en het plangebied oranje met zwarte rand.

(bron : http://kaartbank.brabant.nl)

elementen EVZ

Ecologische verbindingszones verbinden gebieden van het “Natuurnetwerk Nederland” (voorheen “Ecologische Hoofdstructuur”, verder kortweg “EHS”) met elkaar. Deze zones, die in Noord-Brabant deel uitmaken van het “Natuurnetwerk Brabant”, bestaan uit één of meerdere elementen :

- corridors : langgerekte, aaneengesloten linten tussen twee natuurgebieden met een breedte van 10 tot 25 m. De vegetatie in de corridors is afgestemd op de eisen die de planten- en diersoorten waarvoor de zone is bedoeld, stellen; en/of
- stapstenen : kleine vlakvormige landschapselementen met een oppervlakte van 1 tot 5 hectare (kleine leefgebieden binnen de verbindingszone). De stapstenen zijn ingericht met elementen als een bosje, een poel, een stukje bloemrijk grasland of een moerasje. Ze bevinden zich langs de verbindingszone op een regelmatige afstand van elkaar. De afstand tussen de stapstenen is afhankelijk van de soort(en) waarvoor de ecologische verbindingszone is bedoeld.

3.6 Provinciaal Milieu- en Waterplan

doel

Met het “Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016 - 2022” wil Provincie Noord-Brabant werken aan een veilig en gezond milieu door een integrale benadering van de fysieke leefomgeving. De provincie wil een goed, veilig en gezond woon- en vestigingsklimaat creëren voor huidige en toekomstige bewoners en bedrijven met behoud van voldoende natuurlijke hulpbronnen voor toekomstige generaties. Hiervoor moet worden samengewerkt met bedrijven, burgers, onderwijs en overige organisaties.

Uitgangspunten hierbij zijn :

- een balans houden tussen efficiënt beschermen en duurzaam benutten van de fysieke leefomgeving;
- uitnodigend zijn voor partijen die verantwoordelijkheid nemen, streng voor achterblijvers;
- opgaven integraal en gebiedsgericht oplossen; en
- een dynamische en uitnodigende agenda uitvoeren (met partners).

3.7 Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant

doel

De doelstellingen die in het “Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, ‘Verplaatsen in Brabant’, Samenvatting Kaders en Ambities 2006 - 2020” worden verwoord, zijn :

- knelpunten wegnemen;
- mobiliteit beter geleiden; en
- weggebruikers acceptabele alternatieven bieden.

prioriteiten

Bereikbaarheid van stedelijke gebieden en bedrijventerreinen staat voorop, onder ecologische en sociale randvoorwaarden. Ook de ontsluiting van het platteland wordt in het plan behandeld. Van specifiek belang voor het onderhavige rapport is de verbreding van de N279 Noord om de capaciteit van deze weg te vergroten en de verkeersproblematiek tussen ‘s-Hertogenbosch en Veghel op te lossen.

3.8 Structuurvisie Bernheze

doel

De “Structuurvisie Bernheze” moet helderheid verschaffen in het ruimtelijke beleid van Gemeente Bernheze en de wijze waarop zij deze tot uitvoering wil brengen.

ruimte voor water

Om op de toenemende neerslag te anticiperen, zijn in het stroomgebied van de Aa maatregelen nodig die ervoor zorgen dat het water langer wordt vastgehouden en meer ruimte krijgt.

nieuwe wegen

De realisatie van een nieuwe aansluiting van Heeswijk-Dinther op de N279 is momenteel in voorbereiding. De nieuwe weg komt te liggen tussen de zuidoostkant van de kern bij de N606 en ten oosten van de aansluiting Laverdonk op de N279 (= ontsluiting Boterweg).

ecologische verbindingszone

Ecologische verbindingszones (EVZ) vormen de blauwe/groene schakels die de Brabantse natuurgebieden met elkaar verbinden. Planten en dieren kunnen daardoor van het ene naar het andere natuurgebied verplaatsen. Ze functioneren als trekroutes en als tijdelijk leef- en voortplantingsgebied. Een EVZ heeft een gemiddelde breedte van 25 m en een reeks van kleinere landschapselementen die dienen als zogenoemde “stapstenen” (poelen, moerassen, bosjes enzovoort). In Bernheze bevinden zich enkele verbindingszones. De strategie van Gemeente Bernheze is om de bestaande verbindingszones aaneen te sluiten.

Illustratie :
Nieuwe ontsluitingsweg van N279 naar industrieterrein “‘t Retsel” bij N606
(bron achtergrond : www.bernheze.org)

3.9 Landschapsontwikkelingsplan Bernheze

doel

Het “Landschapsontwikkelingsplan Bernheze, Beleidsplan voor natuur en landschap 2012 - 2022” is opgesteld voor behoud en versterking van de natuur- en landschapskwaliteiten in het buitengebied van Bernheze.

Doelstellingen voor het landschap zijn onder andere :
- behoud, herstel en versterking van de karakteristieken van de verschillende landschappen;
- behoud en versterking van de bestaande parels van cultuurhistorie en natuur; en
- ontwikkeling van een visie op beeldkwaliteit en ruimtelijke inpassing van erven.

landschapstypen

In Bernheze worden drie landschapstypen onderscheiden :
- landschap van de Peelhorst;
- beekdallandschap van de Aa en de Leijgraaf; en
- dekzandruggen en -vlaktenlandschap.

De beekdalen van de Aa en het deel van de Leijgraaf dat bekend staat als “De Meer” zijn duidelijk zichtbaar in het landschap. Hoger gelegen dekzandruggen met bossen en bebouwing begrenzen de dalen. De beekdalen zijn halfopen en kleinschalig en hebben kenmerkende elementen zoals de (deels) meanderende beken Aa en Leijgraaf, oude afgesloten meanders en karakteristieke verspreide populierenbossen ten zuidwesten van Heeswijk. De Aa volgt grotendeels haar natuurlijke loop. De Leijgraaf is tussen de Heeswijkse Bossen en Heeswijk grotendeels gegraven dan wel vergraven. De Zuid-Willemsvaart vormt een strakke begrenzing van het beekdallandschap in het zuiden. De locatie aan de Heeswijkseweg is gelegen langs de Aa en de locatie aan de Lariestraat aan de Leijgraaf.

projecten

Het plan wordt gerealiseerd door de uitvoering van een aantal projecten, waaronder het gebiedsgerichte project “Behoud en ontwikkeling beekdalen de Aa en Leijgraaf (deeltraject De Meer)”.

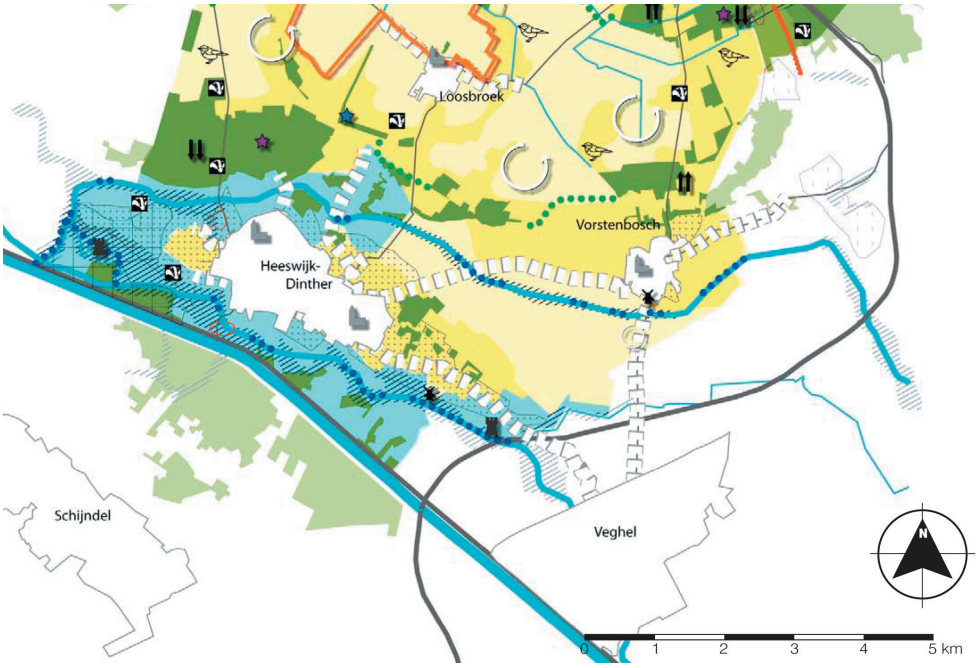
beekdalen Aa en Leijgraaf

Voor het beekdal van de Aa wordt gestreefd naar behoud en versterking van het beeld van de meanderende Aa, het reliëf van het beekdal, de afwisseling van graslanden en populierenbossen en wegbeplantingen (hoofdsoort populier). Het beekdallandschap sluit aan op het landschap aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart. De relatie met de omgeving wordt dan ook versterkt door realisatie van twee verbindingen (ecologisch en recreatief) tussen het Aa-dal en de bosgebieden “De Prekers” en “Wijboschbroek” (Schijndel). Maatregelen zijn onder andere :
- beekherstel;
- verbreding en aanleg van natuurvriendelijke oevers;
- behoud en versterking van de overgang van Heeswijk-Dinther naar het Aa-dal door openheid (ten noorden van de Aa) te handhaven; en
- natuurcompensatie reconstructie Zuid-Willemsvaart en verbreding N279.

Illustratie :
Kwaliteitsbeeld

Toelichting :
Meanderende beken zijn donkerblauw, bosgebied is donkergroen, natuurlijke laagtes zijn grijs gearceerd, het beekdallandschap "Aa en Leijgraaf" is lichtblauw, en dekzandruggen en -vlaktenlandschap zijn geel. Lintbebouwing is met witte blokjes afgebeeld.

(bron : Landschapsontwikkelings-plan Bernheze 2012 - 2022)



3.10 Waterplan Bernheze

doel

De doelstelling van het "Waterplan Bernheze" is het ontwikkelen van een integrale visie in de omgang met water in de breedste zin van het woord.

visie 2030

De visie voor 2030 voor het water in Bernheze is "het hebben en houden van een veilige, kwalitatief hoogwaardig leefbare gemeente, waarin een gezond en veerkrachtig watersysteem aanwezig is en duurzaam met water wordt omgegaan. Daarnaast versterken de Aa, Leijgraaf en Groote Wetering, als herkenbare beeksystemen met een natuurlijk karakter, enerzijds de leefbaarheid en identiteit en anderzijds de (water)recreatieve en toeristische positie van Bernheze."

thema's

De visie is op grond van de huidige situatie in Bernheze vertaald naar een aantal watergerelateerde thema's, waarvan "water in de bebouwde omgeving" van belang is voor het plangebied "Heeswijkse Aa-beemden".

water in bebouwde omgeving

Op diverse plekken is geen natuurlijk evenwicht tussen water en bebouwing. Door de grote verharde oppervlakken in de bebouwde omgeving, kan het regenwater niet meer op natuurlijke wijze infiltreren in de grond en/of afstromen naar beken, met piekafvoeren en inundaties tot gevolg. Water moet de ruimte krijgen, wat onder andere inhoudt dat de trits "vasthouden - bergen - afvoeren" moet worden gevolgd. Het hoofddoel van het thema is dan ook dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op duurzame wijze in het watersysteem worden ingepast.

maatregelen

Het plan omvat een maatregelenpakket om de bovenstaande doelstelling te bereiken. De maatregel "beekherstel, ecologische verbindingszone en reservering waterberging tussen Kasteel Heeswijk en Laverdonk" is van invloed op de locatie aan de Heeswijkseweg.

Illustratie :
Zicht op Aa ter hoogte van locatie aan Heeswijkseweg richting Baron van den Bogaerdelaan

3.11 Mobiliteitsplan Bernheze

doel

In het “Duurzaam Mobiliteitsplan Bernheze 2016 - 2022 : Uitwerking van het beleid” worden drie doelen gesteld :
- sturing geven aan de ontwikkeling van de mobiliteit in de toekomst;
- vormgeven van de verduurzaming van de mobiliteit; en
- samenleving informeren over de visie en koers voor de komende jaren voor wat betreft de mobiliteit.

Op basis van de mobiliteitsvisie wordt een wensbeeld voor de toekomst opgesteld, dat leidt tot :
- verkeersstructuren;
- verkeerskundige uitgangspunten (onder andere ambities en beleidskeuzes); en
- uitvoeringsplan met maatregelen.

ambitie vrachtverkeer

De beleidskeuze die voor het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden” van belang is, handelt over het vrachtverkeer. In het betreffende plan is de ambitie voor vrachtverkeer opgenomen. Voor het goederenvervoer is een netwerk van wegen nodig dat op lokaal niveau een goede bereikbaarheid van de kernen waarborgt, en in de kernen de bereikbaarheid van werkgebieden en economische voorzieningen. Hiervoor is een robuuste ontsluitingsstructuur nodig.

voorkeursroutes

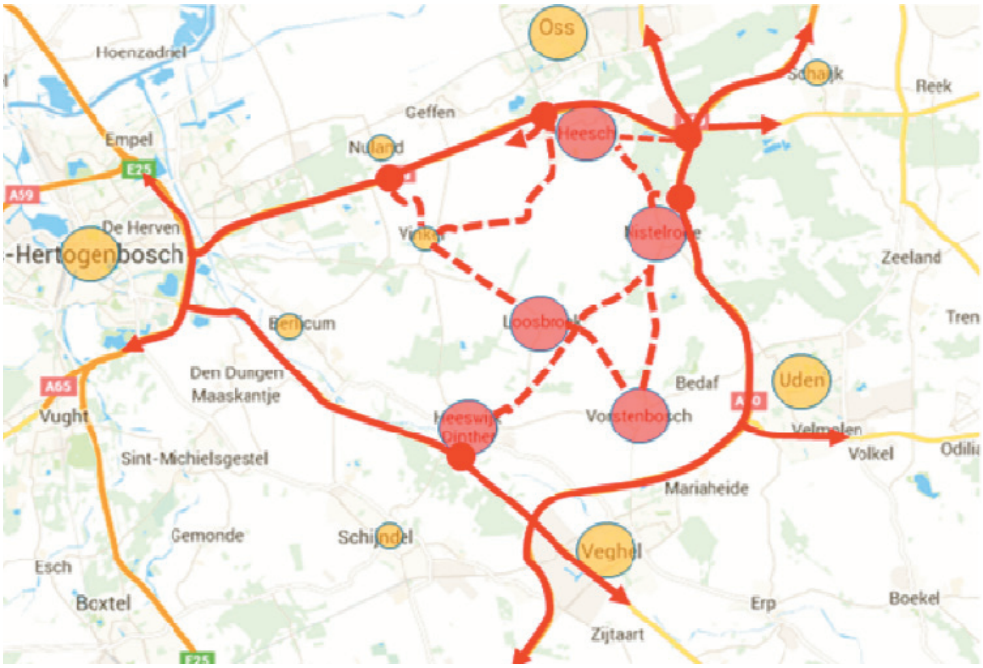
Verkeerskundig wordt de vrachtwagen tot de auto gerekend, hoewel de vrachtwagen andere kenmerken heeft. Vanwege deze andere kenmerken en de dreiging die uitgaat van de grootte van een vrachtwagen, wordt het goederenvervoer zo veel mogelijk geconcentreerd op een aantal specifieke wegen, die zo veel mogelijk moeten worden gevolgd (= voorkeursroutes).

Dit betekent niet dat vrachtverkeer niet op andere wegen mag rijden. Het vrachtverkeer op de niet-voorkeursroutes dient echter maximaal te worden beperkt.

Illustratie :
Netwerk vrachtverkeer
(rode stippellijn)

Toelichting :
De rode volle lijn is
het hoofdwegennet;
de rode bolletjes op
het hoofdwegennet zijn
de aansluitingspunten
op het hoofdwegennet.

(bron :
Duurzaam Mobiliteitsplan
Bernheze 2016 - 2022)



verblijfsgebieden

Vrachtverkeer dat door de verblijfsgebieden rijdt, wordt zo veel mogelijk vermeden. In Heeswijk-Dinther wordt overlast gecreëerd doordat vrachtverkeer vanaf de N279 richting bedrijventerrein "'t Retsel" moet rijden via de Baron van den Bogaerdelaan. Daarom zal het bedrijventerrein rechtstreeks op de N279 worden aangesloten. Vrachtverkeer in verblijfsgebieden blijft echter een gegeven omdat vrachtverkeer dat het noordoosten van Heeswijk-Dinther als bestemming heeft, ook na deze aansluiting nog steeds door het centrum van Heeswijk-Dinther moet rijden.

nieuwe verbinding

In het uitvoeringsprogramma van het plan wordt, ter ontlasting van de Abdijstraat, een nieuwe verbinding tussen de Mgr. van Oorschotstraat en de Lariestraat vermeld.

4 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Dit hoofdstuk belicht de huidige situatie van het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden” (paragraaf 4.1), alsmede de autonome ontwikkelingen die hierop van invloed kunnen zijn (paragraaf 4.2). Voorts wordt ten aanzien van de huidige situatie nader ingegaan op verkeer (paragraaf 4.3), milieu (paragraaf 4.4), natuur (paragraaf 4.5) en landschap (paragraaf 4.6).

4.1 Huidige situatie

4.1.1 Referentiesituatie

Voor de referentiesituatie wordt uitgegaan van de bestaande, legale toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkelingen. Dit houdt in dat bestaande activiteiten die op dit moment niet toegestaan zijn conform het vigerende bestemmingsplan, niet tot de referentiesituatie kunnen worden gerekend.

Heeswijkseweg

In de referentiesituatie van de Heeswijkseweg wordt uitgegaan van een loonwerkbedrijf onder het Activiteitenbesluit waar :
- dagelijks gedurende 4u een wiellader actief is (overslag);
- dagelijks 20 personenwagens aankomen en weer vertrekken (woon-werk);
- dagelijks 10 vrachtwagens of machines ‘s morgens vertrekken en ‘s avonds weer terugkomen;
- dagelijks 2 vrachtwagens komen leveren;
- jaarlijks gedurende 260 werkdagen activiteiten worden uitgevoerd;
- jaarlijks 16.640 interne verkeersbewegingen plaatsvinden; en
- in elke windrichting 25 % van de verkeersbewegingen gaat.

Lariestraat

In de referentiesituatie van de Lariestraat wordt uitgegaan van een loonwerkbedrijf onder het Activiteitenbesluit waar :
- dagelijks gedurende 6u een wiellader actief is (overslag);
- dagelijks 40 personenwagens aankomen en weer vertrekken (woon-werk);
- dagelijks 80 vrachtwagens of machines ‘s morgens vertrekken en ‘s avonds weer terugkomen;
- dagelijks 15 vrachtwagens komen leveren;
- jaarlijks gedurende 260 werkdagen activiteiten worden uitgevoerd;
- jaarlijks 70.200 interne verkeersbewegingen plaatsvinden; en
- 20 % van de verkeersbewegingen naar het noorden en 80 % naar het zuiden gaat.

beheersmaatregelen

In de referentiesituatie worden op geen van beide locaties beheersmaatregelen toegepast (met uitzondering van geur).

4.1.2 Vergunde situatie

Omdat buurtbewoners en gebruikers van het gebied beter bekend zijn met de feitelijke activiteiten van het bedrijf (ongeacht of deze in strijd zijn met het bestemmingsplan) dan met de bestaande legale toestand, worden de alternatieven eveneens afgezet tegen de feitelijke situatie, rekening houdend met de autonome ontwikkelingen. Deze situatie wordt de “vergunde situatie” genoemd.

Heeswijkseweg

Uitgegaan wordt van de vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van 2013.

Lariestraat

Uitgegaan wordt van de vergunning ingevolge de Wet milieubeheer van 2008.

beheersmaatregelen

Aangenomen wordt dat in de vergunde situatie op geen van beide locaties beheersmaatregelen worden toegepast (met uitzondering van geur).

Illustratie : Huidige situering van locatie aan Heeswijkseweg in omgeving (bron : ELINGS)

4.2 Autonome ontwikkelingen

verbreding N279

Volgens het Provinciaal Inpassingsplan voor de N279 kwamen er op de N279 in 2006 naar schatting 25.000 à 28.000 voertuigen per etmaal voorbij en wordt in de periode 2006 - 2025 nog een toename van meer dan 25 % van het aantal voertuigen verwacht in de omgeving van het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden”. Dit betekent dat in 2025 ongeveer 33.000 voertuigen per dag op de N279 ter hoogte van de Heeswijkseweg zullen rijden. In het betreffende plan is geen onderscheid gemaakt tussen personenverkeer en vrachtverkeer.

ontsluitingsweg milieustraat

Een relevant deel van de verkeersbewegingen langs de Baron van den Bogaerdelaan heeft als oorsprong of bestemming de milieustraat aan De Morgenstond in Heeswijk-Dinther (bedrijventerrein “‘t Retsel”). Volgens Gemeente Bernheze zal de ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein via de Boterweg conform de planning gelijktijdig met de N279 zijn gerealiseerd (eind 2016). Deze ontsluitingsweg zal onder andere een voldoende brede en draagkrachtige brug omvatten. Hierdoor zal in de toekomst ook het vrachtverkeer van en naar de milieustraat niet meer langs de Baron van den Bogaerdelaan verlopen.

aanpassing Zuid-Willemsvaart

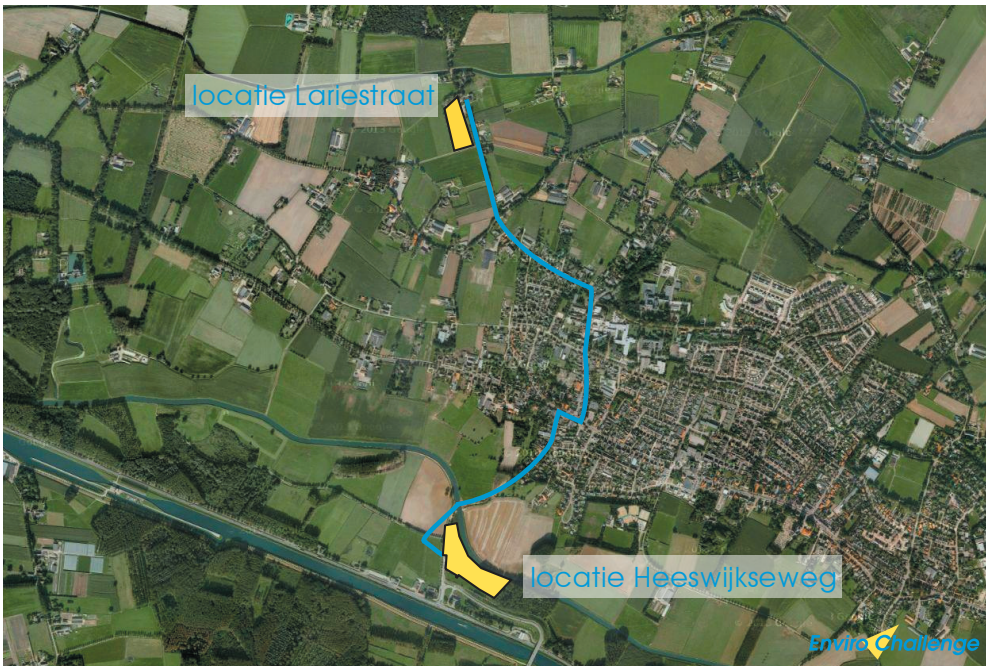
Zoals reeds in paragraaf 2.2 is vermeld, heeft de Zuid-Willemsvaart een diepte van meer dan 2,5 m en kan het kanaal sinds eind 2014 schepen toelaten tot en met CEMT-klasse IV. Dergelijke schepen hebben een maximaal laadvermogen van 1.500 ton (Richtlijn vaarwegen). Transport over de Zuid-Willemsvaart zou de locatie aan de Heeswijkseweg kunnen toelaten een transferium te worden voor grondstoffen met een hoge densiteit (bijvoorbeeld bouwstoffen die bedrijven uit Heeswijk-Dinther, Schijndel of Berlicum wensen aan of af te voeren).

Illustratie :
Zicht op werken aan Heeswijkseweg, rotonde en brug naar N279 vanuit locatie aan Heeswijkseweg anno 2016

4.3 Verkeer

1 Algemeen

De ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten heeft een impact op de verkeersintensiteit en -veiligheid in het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden”. Het beleid van Gemeente Bernheze is gericht op de reductie van het verkeer op de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan en in het centrum van Heeswijk-Dinther. Het reduceren van het aantal transportbewegingen tussen de twee bedrijfslocaties van Gebr. Dijkhoff bv, namelijk tussen de Lariestraat en de Heeswijkseweg is derhalve één van de belangrijkste doelstellingen.



Illustratie : Verbindingsweg tussen beide bedrijfslocaties (bron achtergrond : Google Maps)

routes

Verkeersbewegingen van en naar de locatie aan de Heeswijkseweg maken gebruik van de volgende routes :
- noorden (Heeswijkseweg en Baron van den Bogaerdelaan);
- oosten (N279);
- zuiden (Steeg); en
- westen (N279).

Van en naar de locatie aan de Lariestraat lopen de verkeersbewegingen via :
- noorden (Lariestraat); en
- zuiden (Lariestraat).

personenverkeer versus vrachtverkeer

Met personenverkeer wordt in het voorliggende rapport het transport bedoeld dat plaatsvindt met lichte voertuigen. Bewegingen met middelzware en zware voertuigen worden als vrachtverkeer beschouwd.

N279	Volgens het Provinciaal Inpassingsplan voor de N279 zullen in 2025 ongeveer 33.000 voertuigen per dag op de N279 ter hoogte van de Heeswijkseweg rijden. Het aantal voertuigen dat met vrachtverkeer verband houdt, is niet in dit plan aangegeven.
Steeg	Volgens een telling van Gemeente Schijndel uit 2012 rijden er op een werkdag gemiddeld 5.127 voertuigen over de Steeg, waarvan 304 middelzware voertuigen en 47 zware voertuigen. Deze telling bevat geen uurgemiddelden.
Heeswijkseweg - Baron van den Bogaerdelaan	De Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan worden volgens een telling in opdracht van Gemeente Bernheze uit 2011 op een werkdag gebruikt door gemiddeld 6.791 voertuigen, waarvan 408 middelzware voertuigen en 462 zware voertuigen (lengterapport). Het drukste tijdstip op een werkdag is 17u. Dan worden gemiddeld 631 verkeersbewegingen per uur geteld (afgerond 11 verkeersbewegingen per minuut).
Lariestraat	Volgens een telling van Gemeente Bernheze uit 2013 rijden er op een werkdag 1.514 voertuigen over de Lariestraat, waarvan 76 middelzware en 61 zware voertuigen (lengterapport). Maximaal zijn 144 verkeersbewegingen per uur vastgesteld (afgerond 2 verkeersbewegingen per minuut). Dit is het geval om 17u.
openbaar vervoer	Voor werknemers, klanten en leveranciers die de locatie aan de Heeswijkseweg met het openbaar vervoer wensen te bereiken, is de dichtstbijzijnde bushalte te vinden op ongeveer 1 km afstand van het bedrijfsterrein, aan de kruising van de Hoofdstraat en de Monseigneur van Oorschotstraat in het centrum van Heeswijk-Dinther. De locatie aan de Lariestraat is ongeveer 1,5 km van dezelfde bushalte gelegen. Op weekdagen buiten de vakanties vertrekt elke 15 tot 30 minuten een bus naar het busstation van Veghel en naar ‘s-Hertogenbosch Centraal Station. Vanuit ‘s-Hertogenbosch Centraal Station is een groot aantal gemeenten rechtstreeks met de trein bereikbaar, waaronder Utrecht, Amsterdam, Eindhoven, Nijmegen en Breda. Voor wat betreft openbaar vervoer zijn de referentiesituatie en de vergunde situatie gelijk.
langzaam verkeer	De locatie aan de Heeswijkseweg is per fiets bereikbaar via een fietspad langs de Heeswijkseweg. Buiten het centrum van Heeswijk-Dinther en langs de N279 is het fietspad afgescheiden van de rijbaan door een grasstrook en bomen. De locatie aan de Lariestraat is vanuit de dorpskern van Heeswijk-Dinther eveneens per fiets bereikbaar via de Hoofdstraat en de Abdijstraat. Deze straten zijn voorzien van fietssuggestiestroken. De Lariestraat is enkel buiten de bebouwde kom van Heeswijk-Dinther voorzien van fietssuggestiestroken. Binnen de bebouwde kom zijn verkeersvertragende voorzieningen aangelegd (snelheidsremmers). Voor wat betreft langzaam verkeer zijn de referentiesituatie en de vergunde situatie gelijk.
doorgaand versus lokaal verkeer	Het verkeer op de N279 wordt als doorgaand verkeer beschouwd. Het verkeer op de Heeswijkseweg, de Baron van den Bogaerdelaan, de Steeg en de Lariestraat is lokaal verkeer.

2 Referentiesituatie

verkeersbewegingen

In de referentiesituatie van de Heeswijkseweg wordt uitgegaan van de volgende (enkele) verkeersbewegingen per werkdag :
- 20 personenwagens (woon-werk);
- 10 vrachtwagens (projecten); en
- 2 vrachtwagens (leveranciers.

In de referentiesituatie van de Lariestraat wordt uitgegaan van de volgende (enkele) verkeersbewegingen per werkdag :
- 40 personenwagens (woon-werk);
- 80 vrachtwagens (projecten); en
- 15 vrachtwagens (leveranciers).

In deze situatie zijn voor beide locaties geen retourvrachten voorzien.

Het totaal aantal verkeersbewegingen voor de locatie aan de Heeswijkseweg bedraagt 64 (= 32 x 2) per werkdag of 16.640 per jaar. De verkeersbewegingen worden gelijk verdeeld over de windrichtingen, dus 25 % of 16 verkeersbewegingen per dag naar het noorden, het oosten, het zuiden en het westen. Per jaar is dit 4.160 verkeersbewegingen in elke richting.

Het totaal aantal verkeersbewegingen voor de locatie aan de Lariestraat bedraagt 270 (= 135 x 2) per werkdag of 70.200 per jaar. De verkeersbewegingen gaan naar het noorden (20 %) en het zuiden (80 %). Naar de overige windrichtingen is geen projectverkeer mogelijk binnen 1 km van de inrichting. Dit betekent concreet :
- 14.040 verkeersbewegingen per jaar of 54 verkeersbewegingen per dag naar het noorden; en
- 56.160 verkeersbewegingen per jaar of 216 verkeersbewegingen per dag naar het zuiden.

verkeersveiligheid en ongeval-preventie

Tot de locatie aan de Heeswijkseweg is één toegang (in- en uitgang) voorzien. De ligging van de inrichting is zodanig dat het zicht voor de chauffeurs aan de rechterzijde bij het uitrijden niet optimaal is (bocht in de Heeswijkseweg richting het centrum van Heeswijk-Dinther). Tevens is aan beide zijden van de Heeswijkseweg een fietspad gelegen. Hierdoor ontstaat conflicterend verkeer ter hoogte van de toegang tot het bedrijf.

De locatie aan de Lariestraat is eveneens van één toegang (in- en uitgang) voorzien. De ligging van de inrichting is zodanig dat het zicht voor de chauffeurs bij het uitrijden aan beide zijden voldoende goed is. Op de Lariestraat bevinden zich geen fietspaden, enkel fietssuggestiestroken. Hierdoor ontstaat conflicterend verkeer ter hoogte van de toegang tot het bedrijf.

3 Vergunde situatie

verkeersbewegingen

In de grondslag van de omgevingsvergunning van Gebr. Dijkhoff bv inzake de Heeswijkseweg die op de datum van het voorliggende rapport vigerend is, met name de vergunning de dato 3 december 2013, zijn verkeersbewegingen opgenomen. Deze verkeersbewegingen zijn verdeeld in projectverkeer en verkeer tussen de twee bedrijfslocaties.

Projectverkeer omvat de transportbewegingen in functie van het transport van materialen en stoffen dat nodig is voor de uitoefening van de bedrijfsactiviteiten. In totaal zijn dit 34.440 verkeersbewegingen per jaar of afgerond 132 per etmaal. Voorts zijn verkeersbewegingen nodig tussen de bedrijfslocaties aan de Lariestraat en de Heeswijkseweg, onder andere om vrachtwagens en machines te verplaatsen. Dit zijn conform de hiervoor genoemde vergunning 13.000 voertuigen per jaar of 50 per etmaal.

De verkeersbewegingen tussen de bedrijfslocaties gaan allemaal naar het noorden, gezien vanuit de locatie aan de Heeswijkseweg. Het projectverkeer wordt als volgt over de windrichtingen verdeeld :
- noorden : 25 %;
- oosten : 40 %;
- zuiden : 10 %; en
- westen : 25 %.

In de grondslag van de milieuvergunning van Gebr. Dijkhoff bv met betrekking tot de Lariestraat die op de datum van het voorliggende rapport vigerend is, met name de vergunning de dato 25 maart 2008, zijn verkeersbewegingen opgenomen. Het gaat over 274 verkeersbewegingen per dag. Per jaar zijn dit 71.240 verkeersbewegingen. Dit is inclusief de verkeersbewegingen tussen de twee bedrijfslocaties (dagelijks 50 of jaarlijks 13.000). Het jaarlijks aantal vrachten voor projectverkeer bedraagt dus 58.240 (= 71.240 - 13.000). Van het projectverkeer gaat 20 % naar het noorden en 80 % naar het zuiden. De verkeersbewegingen tussen de bedrijfslocaties gaan allemaal naar het zuiden, gezien vanuit de locatie aan de Lariestraat.

verkeersveiligheid en ongevalpreventie

De maatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid en ongevalpreventie die in de vergunde situatie worden getroffen, zijn voor beide locaties gelijk aan deze in de referentiesituatie.

4 Rekenresultaten

In de onderstaande tabellen zijn de verkeersbewegingen per etmaal voor de referentiesituatie en de vergunde situatie opgenomen voor beide bedrijfslocaties.

verkeersbewegingen per etmaal, locatie Heeswijkseweg						
windrichting	referentiesituatie			vergunde situatie		
	project-verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal	project-verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal
noorden	16	-	16	33	50	83
oosten	16	-	16	53	-	53
zuiden	16	-	16	13	-	13
westen	16	-	16	33	-	33

Illustratie :
Zicht op toegang tot locatie aan Heeswijkseweg anno 2014

windrichting	verkeersbewegingen per etmaal, locatie Lariestraat					
	referentiesituatie			vergunde situatie		
	project-verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal	project-verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal
noorden	54	-	54	45	-	45
zuiden	216	-	216	179	50	229

Illustratie :
Zicht op toegang tot locatie aan Lariestraat anno 2014 (bron : Google Maps)

4.4 Milieu

verspreiding

Op basis van de aannames voor de referentiesituatie en de beschikbare informatie voor de vergunde situatie, zijn voor de aspecten “geluid” en “luchtkwaliteit” berekeningen uitgevoerd met behulp van het verspreidingsmodel Geomilieu v3.11. De resultaten van deze berekeningen zijn hierna opgenomen in tabellen of gevisualiseerd als contourlijnen.

toetspunten

De onderzochte milieucriteria zijn eveneens beoordeeld op een aantal toetspunten in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg, in de omgeving van de locatie aan de Lariestraat en in de dorpskern. Het betreft :

- in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg :
  - Liekendonk 8;
  - Liekendonk 9;
  - Liekendonk 11 (= dichtstbijzijnde woning); en
  - Monseigneur van Oorschotstraat 29;
- in de dorpskern :
  - Baron van den Bogaerdelaan 5;
  - Monseigneur van Oorschotstraat 9;
  - Hoofdstraat 76;
  - Abdijstraat 12;
  - Abdijstraat 45;
  - Lariestraat 18; en
  - Lariestraat 21;
- in de omgeving van de locatie aan de Lariestraat :
  - Lariestraat 27;
  - Lariestraat 36;
  - Lariestraat 38;
  - Lariestraat 40; en
  - Lariestraat 42.

4.4.1 Geluid

1 Algemeen

Door middel van het bovenstaande verspreidingsmodel is voor het aspect “geluid” het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de toetspunten berekend en zijn contourlijnen geplot, en dit zowel voor de referentiesituatie als voor de vergunde situatie.

Verder is het aantal direct gehinderden (woningen binnen de 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting van de N279) berekend, evenals het aantal indirect gehinderden (woningen binnen de reikwijdte van de Circulaire indirecte hinder).

2 Rekenresultaten

In de hiernavolgende tabel wordt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ter hoogte van de toetspunten vergeleken voor de referentiesituatie en de vergunde situatie. Eventuele overschrijdingen van de eisen zijn onderlijnd. In de tabel daarna is aangegeven hoeveel woningen binnen de 45 dB(A)-contour zijn gelegen.

	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in dB(A)	
toetspunt	**referentiesituatie**	**vergunde situatie**
Liekendonk 8	33	42
Liekendonk 9	33	41
Liekendonk 11	33	42
Mgr. van Oorschotstraat 29	34	46
B. van den Bogaerdelaan 5	41	44
Mgr. van Oorschotstraat 9	30	41
Hoofdstraat 76	29	40
Abdijstraat 12	18	39
Abdijstraat 45	29	35
Lariestraat 18	31	34
Lariestraat 21	35	37
Lariestraat 27	46	42
Lariestraat 36	48	49
Lariestraat 38	54	54
Lariestraat 40	55	55
Lariestraat 42	53	50

	referentiesituatie	vergunde situatie
aantal woningen binnen 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting N279	8	6

Inzake de locatie aan de Heeswijkseweg bevinden zich in geen van beide situaties woningen van derden binnen de reikwijdte van de Circulaire indirecte hinder. Voor wat betreft de locatie aan de Lariestraat vallen in beide situaties zeven woningen van derden binnen de reikwijdte van de Circulaire indirecte hinder.

Illustratie :
Meting van bronsterkte van breekinstallatie

4.4.2 Luchtkwaliteit

1 Algemeen

Het aspect “luchtkwaliteit” bestaat in het voorliggende rapport uit drie delen, met name fijn stof (PM10 en PM2,5), stikstofdioxide (NO_2) en geur.

fijn stof

Fijn stof is een verzamelnaam voor zeer fijne stofdeeltjes (PM betekent “particulate matter”). Deze deeltjes bevinden zich als verontreiniging in de lucht. PM10 heeft betrekking op deeltjes die kleiner zijn dan 10 μg of 0,00001 m. PM2,5 heeft betrekking op deeltjes die kleiner zijn dan 2,5 μg of 0,0000025 m. Fijn stof heeft nadelige gevolgen voor de gezondheid. De achtergrondwaarden van PM10 en PM2,5 aan de dichtstbijzijnde woning bedragen respectievelijk 21,08 $\mu g/m^3$ en 14,64 $\mu g/m^3$.

stikstofoxiden

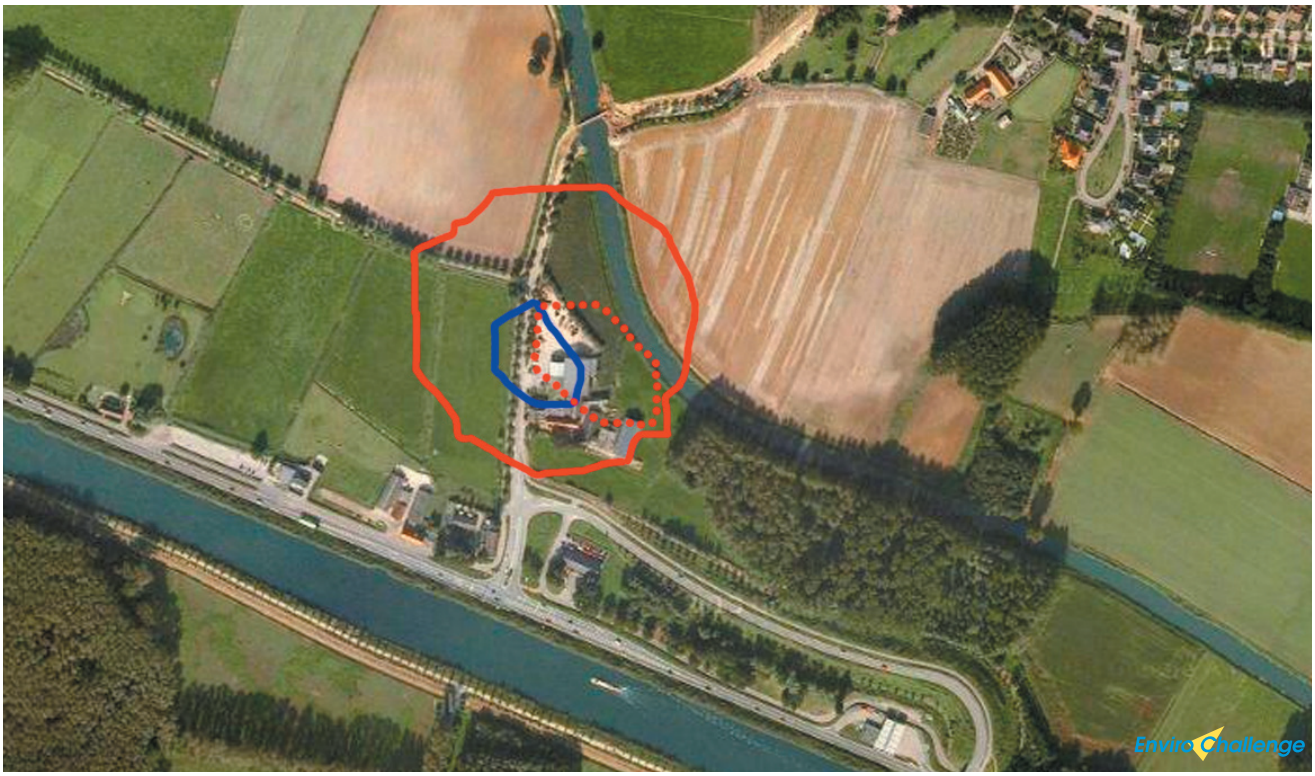
NO_x of stikstofoxiden zijn verbindingen van zuurstof (O) en stikstof (N). Stikstofoxiden, zoals stikstofoxide (NO) en stikstofdioxide (NO_2), ontstaan bij verbranding op hoge temperatuur, bijvoorbeeld in een verbrandingsmotor. Stikstofoxiden kunnen in hoge concentraties negatieve effecten hebben op mens, fauna en flora, namelijk irritaties van de ogen, keel en neus alsook astma-aanvallen. Echter, in lage concentraties veroorzaken stikstofoxiden deels ook een “moeraseffect” en een verzuring van het milieu. Indien de verkeersaantrekkende werking van het bedrijf toeneemt, verhoogt de emissie van uitlaatgassen, dus ook van stikstofoxiden. De achtergrondwaarde van stikstofdioxide aan de dichtstbijzijnde woning bedraagt 20,03 $\mu g/m^3$.

geur

Wanneer geen adequate maatregelen worden getroffen, kunnen de bedrijfsactiviteiten van Gebr. Dijkhoff bv geurhinder veroorzaken in de omgeving. Geurhinder wordt echter zowel in de referentiesituatie als in de vergunde situatie vermeden door het grof snoeihout gedurende maximaal één maand op te slaan. Dit geldt voor beide locaties. Qua geur blijft het bedrijf bijgevolg ver beneden het zogenoemde “aanvaardbaar hinderniveau” dat in het geurbeleid centraal staat.

Geomilieu

Door middel van het verspreidingsmodel Geomilieu zijn voor de referentiesituatie en de vergunde situatie de concentraties aan fijn stof en NO_2 op de eerdergenoemde toetspunten berekend en zijn contourlijnen geplot.



Illustratie :
Vergelijking van contourlijnen van jaargemiddelde concentratie van 40 µg PM10/m^3 (volle lijn) en jaargemiddelde concentratie van 25 µg PM2,5/m^3 (stippellijn) in referentiesituatie (blauw) en vergunde situatie (rood)

2 Rekenresultaten

vergelijking PM10

In de hiernavolgende twee tabellen worden de resultaten van de verspreidingsberekeningen voor PM10 (respectievelijk de jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$ en het aantal overschrijdingen per jaar van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 $\mu g/m^3$) vergeleken voor de referentiesituatie en de vergunde situatie op de eerdergenoemde toetspunten. Eventuele overschrijdingen van de eisen zijn onderlijnd.

	PM10, jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$	
toetspunt	**referentiesituatie**	**vergunde situatie**
Liekendonk 8	21,31	22,97
Liekendonk 9	21,28	22,67
Liekendonk 11	21,29	22,78
Mgr. van Oorschotstraat 29	21,35	23,39
B. van den Bogaerdelaan 5	21,32	22,99
Mgr. van Oorschotstraat 9	21,27	22,37
Hoofdstraat 76	21,26	22,16
Abdijstraat 12	21,27	22,02
Abdijstraat 45	21,38	21,79
Lariestraat 18	21,44	21,80
Lariestraat 21	21,50	21,81
Lariestraat 27	22,69	22,78
Lariestraat 36	21,77	22,01
Lariestraat 38	26,69	26,69
Lariestraat 40	28,65	28,63
Lariestraat 42	24,76	24,79

toetspunt	PM10, aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 $\mu g/m^3$ referentiesituatie	vergunde situatie
Liekendonk 8	10	13
Liekendonk 9	10	13
Liekendonk 11	10	13
Mgr. van Oorschotstraat 29	11	15
B. van den Bogaerdelaan 5	10	15
Mgr. van Oorschotstraat 9	10	13
Hoofdstraat 76	10	12
Abdijstraat 12	10	12
Abdijstraat 45	10	12
Lariestraat 18	11	11
Lariestraat 21	11	12
Lariestraat 27	15	15
Lariestraat 36	11	12
Lariestraat 38	24	24
Lariestraat 40	32	31
Lariestraat 42	18	18

Illustratie :
Stofbestrijding door bevochtiging van terrein

vergelijking PM2,5

In de hiernavolgende tabel worden de resultaten van de verspreidingsberekeningen voor PM2,5 (namelijk de jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$) vergeleken voor de referentiesituatie en de vergunde situatie op de eerdergenoemde toetspunten. Eventuele overschrijdingen van de eisen zijn onderlijnd.

	PM2,5, jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$	
toetspunt	**referentiesituatie**	**vergunde situatie**
Liekendonk 8	14,66	14,78
Liekendonk 9	14,66	14,76
Liekendonk 11	14,66	14,77
Mgr. van Oorschotstraat 29	14,67	14,81
B. van den Bogaerdelaan 5	14,66	14,78
Mgr. van Oorschotstraat 9	14,66	14,74
Hoofdstraat 76	14,66	14,73
Abdijstraat 12	14,67	14,73
Abdijstraat 45	14,66	14,69
Lariestraat 18	14,67	14,70
Lariestraat 21	14,66	14,68
Lariestraat 27	14,63	14,63
Lariestraat 36	14,69	14,71
Lariestraat 38	15,08	15,08
Lariestraat 40	15,12	15,12
Lariestraat 42	14,82	14,83

vergelijking NO_2

In de hiernavolgende twee tabellen worden de resultaten van de verspreidingsberekeningen voor NO_2 (respectievelijk de jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$ en het aantal overschrijdingen per jaar van het uurgemiddelde van de waarde 200 $\mu g/m^3$) vergeleken voor de referentiesituatie en de vergunde situatie op de eerdergenoemde toetspunten. Eventuele overschrijdingen van de eisen zijn onderlijnd.

	NO_2, jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$	
toetspunt	**referentiesituatie**	**vergunde situatie**
Liekendonk 8	20,27	20,45
Liekendonk 9	20,26	20,42
Liekendonk 11	20,28	20,44
Mgr. van Oorschotstraat 29	20,26	20,50
B. van den Bogaerdelaan 5	20,25	20,53
Mgr. van Oorschotstraat 9	20,26	20,49
Hoofdstraat 76	20,37	20,56
Abdijstraat 12	20,90	21,04
Abdijstraat 45	19,00	19,08
Lariestraat 18	19,26	19,35
Lariestraat 21	18,49	18,53
Lariestraat 27	17,44	17,44
Lariestraat 36	19,02	19,08
Lariestraat 38	19,88	19,93
Lariestraat 40	19,17	19,22
Lariestraat 42	18,85	18,87

toetspunt	NO_2, aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde van waarde 200 $\mu g/m^3$ referentiesituatie	vergunde situatie
Liekendonk 8	0	0
Liekendonk 9	0	0
Liekendonk 11	0	0
Mgr. van Oorschotstraat 29	0	0
B. van den Bogaerdelaan 5	0	0
Mgr. van Oorschotstraat 9	0	0
Hoofdstraat 76	0	0
Abdijstraat 12	0	0
Abdijstraat 45	0	0
Lariestraat 18	0	0
Lariestraat 21	0	0
Lariestraat 27	0	0
Lariestraat 36	0	0
Lariestraat 38	0	0
Lariestraat 40	0	0
Lariestraat 42	0	0

4.5 Natuur

4.5.1 Ecologie

1 Algemeen

Het aspect “ecologie” bestaat in de onderhavige rapportage uit een tweetal onderdelen, namelijk enerzijds beïnvloeding van de ecologische waarde en anderzijds ecologische verbinding.

ecologische waarde

De beïnvloeding van de ecologische waarde behelst de volgende twee componenten : structuur en diversiteit. De structuur of samenhang in een gebied draagt bij aan de ontwikkelingspotentie voor flora en fauna. Dit wordt bepaald door de aan- of afwezigheid van mogelijkheden voor verbindingen. De diversiteit of variatie in leefgebieden draagt bij tot de soortenrijkdom van een gebied.

ecologische verbinding

De ecologische verbinding betekent in dit geval het verbindend element langs de Aa, hetgeen wordt bepaald door de ruimte rondom de Aa.

2 Heeswijkseweg

ecologische potentie

Zowel in de referentiesituatie als in de vergunde situatie zijn de ecologische potenties van de betrokken gronden rondom de Aa laag. De oorzaak hiervan ligt vooral in het sterk gereguleerde waterpeil van de Aa, het gebrek aan dynamiek, en het intensieve agrarische en bedrijfsmatige gebruik van de omliggende gronden. Met name de kanalisatie van de Aa heeft ertoe geleid dat de omstandigheden dusdanig zijn veranderd dat kenmerkende waarden zijn verdwenen of drastisch zijn verminderd.

beekdal

Het beekdal van de Aa heeft een sterke invloed op de ecologische waarde van het gebied. De Aa, van oorsprong een meanderende en langzaam stromende laaglandbeek met goed ontwikkelde watervegetatie en rijke fauna, is omgeven door onder andere moerasjes, vochtige en natte loofbossen. In het plangebied is van dit oorspronkelijke beekdallandschap relatief veel verloren gegaan. Intensief gebruik van de agrarische gronden zorgt ervoor dat deze ongeschikt zijn voor veel van de karakteristieke flora en fauna van het beekdallandschap. De plantengroei in de Aa is eenvormig.

populierenbos

Over een gedeelte van het plangebied ligt de aanduiding van “Natuurnetwerk Brabant” (voorheen “EHS”). Het betreft een gedeelte van het natte populierenbos aan de oostzijde van het bedrijfsterrein. Dit bos is opgenomen op de Natuurbeheerkaart van Provincie Noord-Brabant als “rivier- en beekbegeleidend bos” en als “haagbeuken- en essenbos”. Het monotone populierenbos heeft stormschade door valwind in 2010. Hierdoor heeft het bos veel geleden en is de levensverwachting van de bomen beperkt. De leeftijd van de bomen is naar schatting 30 à 40 jaar.

niet gerealiseerde EHS

Aan de westzijde van de locatie liggen gronden met de aanduiding van “nog niet gerealiseerde EHS”. Het betreft agrarische gronden (weilanden). Het plangebied grenst aan de Aa, die als EHS is aangewezen.

soorten

Aangaande de soorten die mogelijk op de planlocatie aan de Heeswijkseweg aanwezig zijn, geldt het volgende :

- In het gebied kunnen grondgebonden zoogdieren en amfibieën voorkomen, zoals egel, konijn, veldmuis en gewone pad;
- Op de locatie komen mogelijk enkele plantensoorten voor van tabel 1 van de Flora- en faunawet. Dit betekent dat het bij ingrepen voor deze soorten niet noodzakelijk is om een ontheffing te vragen;
- De Alpenwatersalamander overwintert mogelijk in het bos op de locatie. Door eventuele werkzaamheden aan het bos buiten de overwinteringsperiode uit te voeren, worden negatieve effecten op de Alpenwatersalamander voorkomen. De overwinteringsperiode loopt globaal van half oktober tot en met februari;
- Voorts maakt de locatie mogelijk onderdeel uit van het leefgebied van de steenmarter (tabel 2 van de Flora- en faunawet). Het voornemen zal geen negatieve effecten tot gevolg hebben ten aanzien van de steenmarter omdat er voor deze soort op de locatie voldoende leefgebied beschikbaar blijft. Het is redelijkerwijs uit te sluiten dat er verblijfplaatsen van de steenmarter op de locatie aanwezig zijn;
- In het eerdergenoemde bos overwintert mogelijk de kamsalamander (tabel 3 van de Flora- en faunawet). Door eventuele werkzaamheden aan het bos buiten de overwinteringsperiode uit te voeren, worden negatieve effecten op de kamsalamander voorkomen. De overwinteringsperiode loopt globaal van half oktober tot en met februari;
- De mogelijk in het plangebied voorkomende vleermuizen staan vermeld in tabel 3 van de Flora- en faunawet en de Habitatrichtlijn en zijn strikt beschermd. Uit onderzoek blijkt dat vleermuizen in het plangebied foerageren. De ontwikkeling op het bedrijfsterrein aan de Heeswijkseweg heeft geen invloed op deze functie. Ook in de nieuwe situatie blijft het terrein immers geschikt om te foerageren. Er is geen duidelijke vliegroute over het terrein vastgesteld; en
- Het plangebied is tot slot geschikt als foerageer- en broedgebied voor algemene vogelsoorten (tabel vogels van de Flora- en faunawet).

autonome ontwikkelingen

De bijdrage van de autonome ontwikkelingen van het gebied aan de ecologische en landschappelijke waarde is beperkt. Het intensieve gebruik van de oevers van de Aa blijft behouden (enerzijds door agrarische activiteiten, anderzijds door activiteiten van bedrijven). De Aa blijft hierdoor gekanaliseerd en zal niet in significante mate bijdragen aan het vergroten van ecologische en landschappelijke waarden in het gebied. De realisatie van “nog niet gerealiseerde EHS” draagt bij aan een verrijking van de ecologische waarde van het gebied door de toevoeging van kruidenrijk grasland.

Illustratie :
Bestaande en nieuwe natuur (Natuurnetwerk Brabant / EHS) (schematische voorstelling) (bron : ELINGS)

3 Lariestraat

Ook de kenmerken van het bedrijfsterrein aan de Lariestraat (verharding) en de agrarische omgeving hebben tot gevolg dat bijzondere flora en fauna hier in de referentiesituatie en de vergunde situatie nauwelijks voorkomen. In de groene rand rondom het terrein kunnen grondgebonden zoogdieren en amfibieën voorkomen. Ook is deze locatie geschikt als foerageer- en broedgebied voor algemene vogelsoorten (tabel vogels van de Flora- en faunawet).

4.5.2 Stikstofdepositie

1 Algemeen

De bedrijfsactiviteiten van Gebr. Dijkhoff bv hebben een invloed op het vlak van stikstof, en dit zowel op de nabije omgeving, als op natuurgebieden die verderop zijn gelegen.

In de onderhavige rapportage wordt in het kader van het aspect “stikstofdepositie” het criterium “projectdepositie in mol stikstof per hectare per jaar” getoetst op een vijftal punten. Dit betreft de vijf dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 km. De betreffende gebieden zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

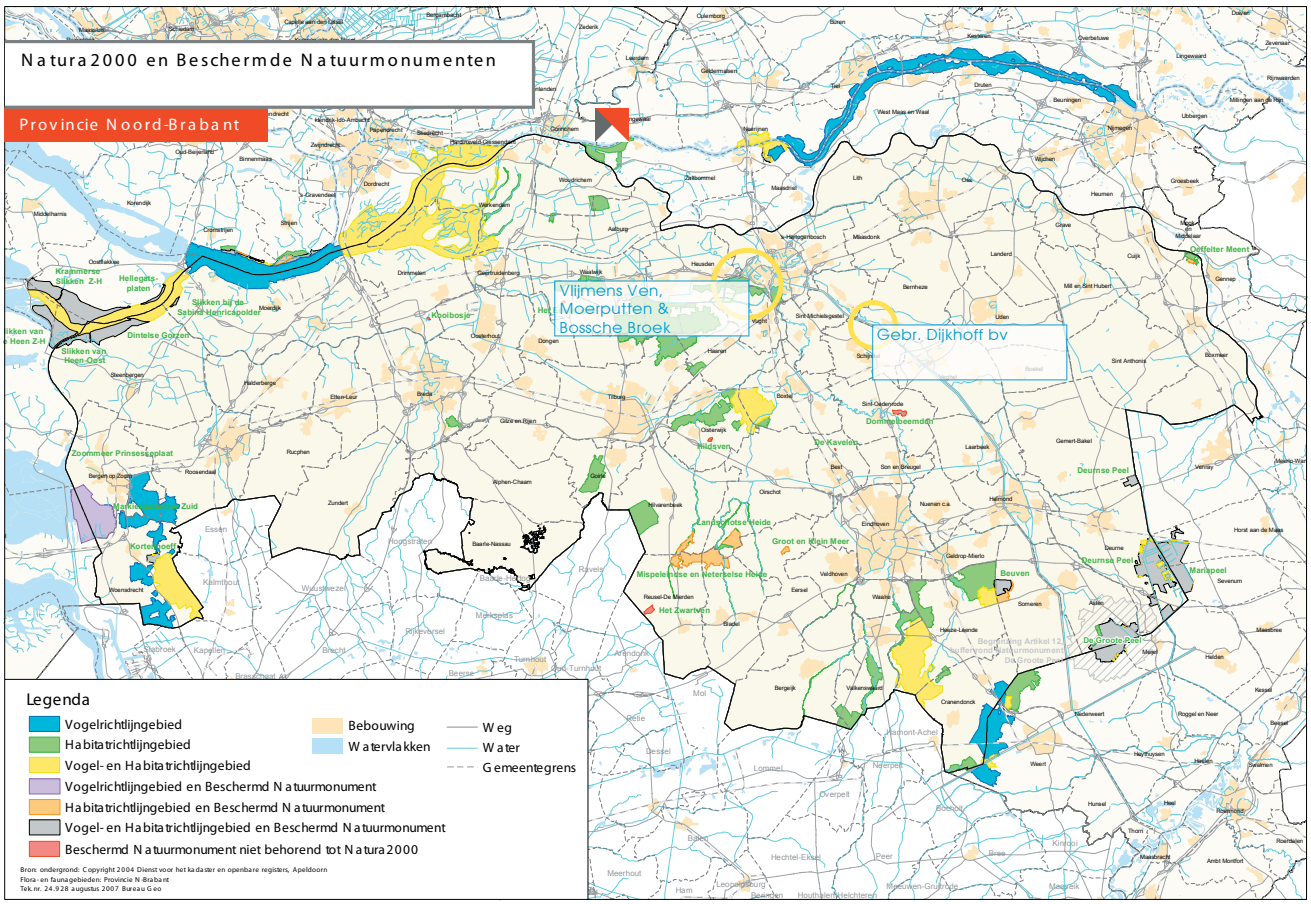
nr	natuurgebied	soort gebied	referentie-datum VR	referentie-datum HR	coördinaten x	y	afstand tot inrichting (in km)
1	Kampina & Oisterwijkse Vennen	VR + HR	10-06-1994	7-12-2004	148692	398587	14
2	Kempenland-West	HR	-	7-12-2004	146185	387829	23
3	Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	HR	-	7-12-2004	143343	406553	17
4	Rijntakken	VR + HR	24-03-2000	7-12-2004	152935	423365	18
5	Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	HR	-	7-12-2004	149979	409184	11

Op basis van de aannames voor de referentiesituatie en de beschikbare informatie voor de vergunde situatie, is de stikstofdepositie berekend via het rekeninstrument Aerius.

2 Rekenresultaten

In de hiernavolgende tabel wordt de projectdepositie voor de vijf natuurgebieden vergeleken voor de referentiesituatie en de vergunde situatie. Eventuele overschrijdingen van de eisen zijn onderlijnd.

natuurgebied	projectdepositie in mol stikstof per hectare per jaar	
	referentiesituatie	vergunde situatie
Kampina & Oisterwijkse Vennen	0,01	0,03
Kempenland-West	0,00	0,01
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,00	0,02
Rijntakken	0,00	0,01
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	0,01	0,03



Illustratie :
Situering van dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, namelijk Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek
(bron :
Provincie Noord-Brabant)

4.6 Landschap

1 Algemeen

Het aspect “landschap” omvat in het voorliggende geval drie criteria, met name landschappelijke waarde, belevingswaarde en leesbaar landschap.

landschappelijke waarde

De landschappelijke waarde wordt positief beïnvloed door de toename van kenmerkende landschappelijke elementen en gebieden. Dit wordt bepaald door de aan- of afwezigheid van de verschillende elementen van de landschapsopbouw en -typologie van het gebied. Het toetsingskader bestaat in dit rapport uit reliëf, afwisseling van grasland en populierenbos, loop van de Aa door het open beekdal, hermeandering en verbreding van de Aa, natuurvriendelijke oevers en aanpassing van het profiel.

belevingswaarde

De belevingswaarde vanuit de omgeving hangt nauw samen met zicht (verstoring). Twee vormen van belevingswaarde zijn van belang voor de locatie aan de Heeswijkseweg, met name enerzijds de belevingswaarde van de passant die vanaf de N279 Heeswijk benadert en anderzijds de belevingswaarde van de buurtbewoners.

leesbaar landschap

De leesbaarheid van het landschap houdt verband met de oriëntatie in het landschap op basis van de geomorfologie. Dit wordt bepaald aan de hand van toename van landschapskarakteristiek door afstemming van de beplanting op de aanwezige ondergrond.

toetsingskader

Het “Landschapsontwikkelingsplan Bernheze” dat reeds in hoofdstuk 3 aan bod is gekomen, merkt het plangebied van de voorgenomen ontwikkeling aan als landschapstype “beekdallandschap van de Aa en de Leijgraaf”. Hiermee wordt gestreefd naar behoud en versterking van het beeld van de meanderende Aa, het reliëf van het beekdal, de afwisseling van graslanden en populierenbossen en wegbeplantingen. Het streefbeeld in het Aa-dal is als volgt : “Het vrij gave beekdal van de Aa met verspreide populierenbossen, populierenlanen en natuurlijke vochtige graslanden, kent duidelijk herkenbaar reliëf en randen. Als contrast hiermee stroomt de Aa door een open beekdal begeleid met enkele solitairen. Weinig aanvullende beplanting is dus het uitgangspunt voor de ruimtelijke inrichting van deze beek.” Ecologisch gezien gaat het om het volgende streefbeeld : hermeandering, verbreding watergang, aanleg natuurvriendelijke oevers, aanpassing profiel en aanleg vistrap. Qua natuur- en landschapsbelevingswaarden is het beekdal aangeduid als “natuurlijke (dalvormige) laagte”.

Het ruimtelijk beleid van Gemeente Bernheze heeft samen met de autonome, vooral agrarische, ontwikkelingen invloed op de ruimtelijke kwaliteiten en biedt kansen voor verbetering. Op de locatie aan de Heeswijkseweg richt het beleid zich op de Aa als ecologische verbindingszone (samenhangend hoogwaardig ecologisch beeklint Aa, beekherstel, opheffing stuwbarrière enzovoort). Voor de locatie aan de Lariestraat geldt dat het gebied ruimtelijke kwaliteit dient te hebben met gebiedseigen beplanting.

relatie tot omgeving

De “Heeswijkse Aa-beemden”, die ten zuiden van de dorpskern van Heeswijk zijn gelegen, liggen ingesloten tussen de Aa en de N279 / Zuid-Willemsvaart. Het plangebied is omgeven door agrarische gronden en nat populierenbos aan de oostzijde van de locatie. De kern van de locatie aan de Heeswijkseweg wordt gevormd door het bedrijfsterrein.

Het bedrijfsterrein aan de Lariestraat ligt ten noorden van de dorpskern van Heeswijk. Het landschap in deze omgeving kenmerkt zich door natte laaggelegen gronden, afgewisseld met hogere droge gronden. De planlocatie ligt op een dergelijke verhoging in het landschap. Ten noorden van het bedrijfsterrein ligt de Leijgraaf, een beek die is gegraven ten behoeve van de ontwatering van het gebied.

twee situaties

De onderstaande beschrijvingen van de gebieden zijn van toepassing op zowel de referentiesituatie, als de vergunde situatie.

Illustratie :
Poel nabij brug over Aa
(brug op achtergrond)

2 Heeswijkseweg

Aa

De van oorsprong meanderende waterloop van de Aa heeft het landschap gevormd. Van oorsprong is de Aa ter hoogte van de locatie aan de Heeswijkseweg een langzaam stromende laaglandbeek met veel meanders en een goed ontwikkelde watervegetatie alsmede een rijke fauna. Het omliggende landschap bestaat van oorsprong uit een mozaïek van soortenrijke hooilanden, moerasjes, vochtige en natte loofbossen en vaak ook (knot)bomenrijen en singels. Door de kanalisatie is de loop van de rivier enger begrensd en is van dit oorspronkelijke beekdallandschap relatief weinig bewaard gebleven. Door het functionele karakter van de Aa (afvoer van water) ontbreken de natuurlijke kenmerken, zoals verschillende stroomsnelheden, flauwe oevers, taluds en hoog/droog versus laag/nat. De aanwezige hoogtes en laagtes in het gebied die door de Aa zijn gevormd, zijn slechts soms herkenbaar in het landschap. De Aa stroomt gekanaliseerd door het agrarische buitengebied van Heeswijk-Dinther. In dit gebied wisselen akkers, weides en (restanten) opgaande beplanting (bossages haaks en evenwijdig aan de Aa) elkaar af.

begrenzing

Het beekdal van de Aa wordt aan de noordzijde begrensd door de kern van Heeswijk-Dinther, gelegen op een dekzandrug. Van oorsprong reikt het beekdal aan de zuidzijde tot in het boscomplex “Wijboschbroek”. Het oorspronkelijke beekdallandschap is in 1825 echter aan de zuidzijde scherp begrensd door de Zuid-Willemsvaart. Door de aangelegde infrastructuur is het gebied afgesneden van het “Wijboschbroek”.

Illustratie :
Kantoor achter bomenrij (essen) aan Heeswijkseweg

bedrijfsterrein

Aan de zuidzijde van de Aa ligt het bedrijfsterrein van Gebr. Dijkhoff bv. De entree is gelegen aan de Heeswijkseweg (begeleid door een bomenrij) en zorgt voor de ontsluiting van het kantoor, het bedrijfsterrein en de bedrijfswoning. Het bedrijfsterrein is aan de zuidzijde afgeschermd door een haag en een sloot. Ingesloten tussen het bedrijfsterrein, de Heeswijkseweg en de Aa ligt een graslandje met een poel nabij de brug over de Aa. Op deze plek heeft het bedrijf een tiental knotwilgen geplant. Aan de oostzijde van het bedrijfsterrein ligt een populierenbosje.

3 Lariestraat

Leijgraaf

De situatie rondom de Leijgraaf is anders. Deze beekloop is gegraven voor de afwatering van de lagere gedeeltes (half open agrarisch gebied) die ingeklemd liggen tussen hogere gronden (bebouwing en bos). Kenmerkend voor het landschap aan de noordzijde van Heeswijk zijn de verbindingswegen, begeleid met bomenrijen tussen de kernen. De wegen zijn gelegen op de hogere gronden, en vormen daarmee een basis voor verspreid liggende bebouwing en bedrijvigheid. Ten noorden van de Leijgraaf ligt het boscomplex “Heeswijkse Bossen”.

bedrijfsterrein

Het bedrijfsterrein ligt op ongeveer 90 m afstand van de Leijgraaf op een verhoging in het landschap. Vanaf de Lariestraat is het terrein nauwelijks waarneembaar vanwege de opgaande beplanting (bomen, struiken en gedeeltelijk een grondwal) die aanwezig is om het terrein af te schermen. De omliggende gronden zijn in agrarisch gebruik, met name als weiland. Tussen het bedrijfsterrein en de Leijgraaf ligt nog een burgerwoning.

Illustratie :
Aa ten noorden van locatie aan Heeswijkseweg met op achtergrond Liekendonk en toren van Sint-Servatiuskerk van Heeswijk-Dinther

Illustratie :
Impressie van op- en afrittencomplex van N279 met aan rechterzijde inrichting van Gebr. Dijkhoff bv (bron : werkenaann279noord.nl)

5 Toetsingskader

Dit hoofdstuk beschrijft het toetsingskader dat in het onderhavige milieueffectrapport wordt gehanteerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de relevante thema's en toetsingscriteria (paragraaf 5.1), de wijze van effectbeoordeling (paragraaf 5.2) en de toekenning van de score (paragraaf 5.3).

5.1 Gehanteerde thema's en toetsingscriteria

In de onderstaande tabel zijn de thema's, aspecten en criteria vermeld op basis waarvan de alternatieven in het onderhavige milieueffectrapport worden beoordeeld.

thema	aspect	criterium
verkeer	verkeer	verkeer tussen twee bedrijfslocaties
		transportbewegingen richting noorden
		transportbewegingen richting oosten
		transportbewegingen richting zuiden
		transportbewegingen richting westen
		verkeersveiligheid
		bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer
milieu	geluid	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Heeswijkseweg
		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Lariestraat
		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor dorpskern
		aantal woningen binnen 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting N279
		aantal woningen binnen reikwijdte van Circulaire indirecte hinder

thema	aspect	criterium
milieu	luchtkwaliteit	PM10 (jaargemiddelde concentratie)
		PM10 (aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 $\mu g/m^3$)
		PM2,5 (jaargemiddelde concentratie)
		NO_2 (jaargemiddelde concentratie)
		NO_2 (aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde van waarde 200 $\mu g/m^3$)
		geur
natuur	ecologie	ecologische waarde, structuur
		ecologische waarde, diversiteit
		ecologische verbinding
	stikstofdepositie	projectdepositie in mol stikstof per hectare per jaar
landschap	landschap	landschappelijke waarde
		belevingswaarde voor passant
		belevingswaarde vanuit dorpsrand
		leesbaar landschap

5.2 Wijze effectbeoordeling

In hoofdstuk 6 van het voorliggende rapport worden de effecten van de verschillende alternatieven beschreven. Deze effecten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie en de vergunde situatie. Waar mogelijk, is de effectbeoordeling kwantitatief gedaan, anders is een kwalitatieve beoordeling gegeven. De beoordelingen zijn gebaseerd op onderzoek voor specifieke aspecten (zie bijlagen). Ook zijn andere bronnen, zoals bijvoorbeeld plannen en programma's, geraadpleegd. De onderstaande tabel geeft een overzicht van alle geraadpleegde bronnen die de basis vormen voor de effectanalyse en -beoordeling.

thema	bron
verkeer	• Gemeente Bernheze, "Duurzaam Mobiliteitsplan Bernheze 2016 - 2022 : Uitwerking van het beleid", Gemeente Bernheze, Heesch, 10 februari 2016 • Gemeente Bernheze, "Structuurvisie Bernheze", Gemeente Bernheze, Heesch, februari 2010 • Janssen, G. en Van Rompaey, K., "NIMBY Heeswijkse Aa-beemden - MER, aspect verkeer", Enviro Challenge, Eindhoven, 18 september 2016 • Muggen, Y. en Braun, M.M.H.M., "Provinciaal Inpassingsplan N279 's-Hertogenbosch - Veghel", Royal HaskoningDHV, Amersfoort, 16 mei 2014 • Provincie Noord-Brabant, "Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, 'Verplaatsen in Brabant', Samenvatting Kaders en Ambities 2006 - 2020", Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, november 2006 • Provincie Noord-Brabant, Directie Economie en Mobiliteit, Bureau Mobiliteitsbeleid, "Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2014 - 2018, Uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP)", Provincie Noord-Brabant, datum onbekend • Van der Heide, M. en Tönjes, P., "Verplaatsen in Brabant, Sturen op uitvoering, Dynamische Beleidsagenda 2012 - 2016", Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, 15 mei 2012
milieu	• Janssen, G. en Put, J., "Expertsysteem kengetallen fijn stof voor BSA-activiteiten", Enviro Challenge, Eindhoven, <http://www.enviro-challenge.com> • Janssen, G. en Put, J., "Managementnotitie Inventarisatie Microstof van Megarecycling", Enviro Challenge, Eindhoven, 31 december 2008 • Janssen, G. en Van Rompaey, K., "NIMBY Heeswijkse Aa-beemden - MER, aspect geluid", Enviro Challenge, Eindhoven, 18 september 2016 • Janssen, G. en Van Rompaey, K., "NIMBY Heeswijkse Aa-beemden - MER, aspect luchtkwaliteit", Enviro Challenge, Eindhoven, 18 september 2016 • Janssen, G. en Van Rompaey, K., "NIMBY Heeswijkse Aa-beemden - MER, aspect stikstofdepositie", Enviro Challenge, Eindhoven, 18 september 2016
natuur en landschap	• De Best, J.H., "Beekherstel Aa Heeswijk-Dinther, Programma van Eisen", Royal Haskoning, Arnhem, 16 augustus 2011 • Ministeries van LNV en VROM en de provincies, "Spelregels EHS, Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS", 2007 • Oomen, E. en Schaafsma, R., "Waterbeheerplan 2016 - 2021", Waterschap Aa en Maas, 's-Hertogenbosch, oktober 2015

thema	bron
natuur en landschap	• Provincie Noord-Brabant, “Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2016 (definitief concept onder voorbehoud)”, Provincie Noord-Brabant, ‘s-Hertogenbosch, 2016 • Provincie Noord-Brabant, “Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016 - 2021, ‘Samen naar een duurzaam gezonde en veilige leefomgeving in Brabant’”, Provincie Noord-Brabant, ‘s-Hertogenbosch, januari 2016 • Provincie Noord-Brabant, “Structuurvisie 2010 - partiële herziening 2014 (vastgesteld)”, Provincie Noord-Brabant, ‘s-Hertogenbosch • Provincie Noord-Brabant, “Verordening ruimte 2014 (per 15-7-2015)”, Provincie Noord-Brabant, ‘s-Hertogenbosch • Scherrenburg, M., Hengstmengel, T. en Goossens, D., “Landschapsontwikkelingsplan Bernheze, Beleidsplan voor natuur en landschap 2012 - 2022”, Nieuwland Advies, Wageningen, februari 2012 • Staro Natuur en Buitengebied, “Quickscan flora en fauna, Gebiedsontwikkeling Heeswijkse Aa - Beemden”, Staro Natuur en Buitengebied, Gemert, augustus 2014 • Van der Molen, P., Dautzenberg, A. en Provincie Noord-Brabant, “Groene Schakels, ecologische verbindingszones, voorbeeldenboek”, Provincie Noord-Brabant, ‘s-Hertogenbosch, 2003 • Verlinden, A.J.J. en Pieneman, J.N., “Waterplan Bernheze”, Grontmij Nederland bv, Eindhoven, 6 januari 2006

5.3 Bepaling score

kwantitatief

De scores voor kwantitatief meetbare resultaten worden bepaald conform de volgende tabel, waarbij “verschil” slaat op het verschil tussen de referentiesituatie of de vergunde situatie en het betreffende alternatief.

score	omschrijving	verschil
++	sterk positief effect	gelijk aan of groter dan 50 %
+	positief effect	kleiner dan 50 %
0/+	licht positief effect	kleiner dan 10 %
0	geen effect/neutraal	kleiner dan 1 %
0/-	licht negatief effect	kleiner dan 10 %
-	negatief effect	kleiner dan 50 %
--	sterk negatief effect	gelijk aan of groter dan 50 %

kwalitatief

Dezelfde 7-puntschaal geldt voor kwalitatief meetbare resultaten waarbij de score wordt toegekend op basis van redelijkheid.

6 Effectbeoordeling en vergelijking alternatieven

In dit hoofdstuk worden de effecten van de verschillende alternatieven in detail beschreven. Achtereenvolgens komen de volgende thema's aan bod : verkeer (paragraaf 6.1), milieu (paragraaf 6.2), natuur (paragraaf 6.3) en landschap (paragraaf 6.4).

6.1 Verkeer

beoordelingskader

Voor het aspect "verkeer" geldt het volgende beoordelingskader.

aspect	criterium
verkeer	verkeer tussen twee bedrijfslocaties
	transportbewegingen richting noorden
	transportbewegingen richting oosten
	transportbewegingen richting zuiden
	transportbewegingen richting westen
	verkeersveiligheid
	bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer

effectbeoordeling alternatieven

In de volgende paragrafen worden de effecten van de verschillende alternatieven beoordeeld voor de bovenstaande criteria.

verkeersbewegingen

Beide alternatieven gaan uit van hetzelfde aantal verkeersbewegingen. Het onderscheid zit in de verdeling van de bewegingen over de verschillende routes. In het rapport "NIMBY Heeswijkse Aa-beemden - MER, aspect verkeer" van Enviro Challenge is het aantal verkeersbewegingen voor beide bedrijfslocaties berekend. Uit het bedoelde rapport blijkt dat voor de locatie aan de Heeswijkseweg jaarlijks 106.996 bewegingen voor projectverkeer (waarvan 101.901 vrachtwagens) en 1.040 bewegingen tussen de bedrijfslocaties (alleen vrachtwagens) nodig zijn. Voor de locatie aan de Lariestraat zijn dit 58.240 bewegingen voor projectverkeer (alleen vrachtwagens) en 1.040 bewegingen tussen de bedrijfslocaties (alleen vrachtwagens).

openbaar vervoer en langzaam verkeer

Voor wat betreft openbaar vervoer en langzaam verkeer zijn alternatief 1 en alternatief 2 gelijk aan de referentiesituatie en de vergunde situatie.

barrièrewerking

Er worden geen nieuwe routes gebruikt. De barrièrewerking en bijgevolg de oversteekbaarheid van de routes wijzigt niet.

1 Alternatief 1

totaal projectverkeer

In alternatief 1 gaat 40 % van het projectverkeer van en naar de locatie aan de Heeswijkseweg via het oosten en 40 % via het westen. Dit betekent dat 80 % van de bewegingen (85.596 voertuigen per jaar, waarvan 81.520 vrachtwagens, of afgerond 329 voertuigen per etmaal, waarvan 314 vrachtwagens) via de N279 verloopt. Verder gaat 10 % van het projectverkeer van en naar het zuiden (richting Schijndel) via de Steeg (10.190 vrachtwagens), en 10 % van en naar het noorden (Heeswijk-Dinther) via de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan.
Van en naar de locatie aan de Lariestraat gebeurt 20 % van de verkeersbewegingen via het noorden en 80 % via het zuiden.

verkeer tussen twee bedrijfslocaties

Incidentele verplaatsingen tussen de twee inrichtingen zijn mogelijk. Het aantal incidentele verplaatsingen wordt geschat op gemiddeld vier per dag.

N279

Afgerond 329 voertuigen per etmaal maken in alternatief 1 gebruik van de N279 vanuit de locatie aan de Heeswijkseweg. De referentiesituatie betreft 32 voertuigen per etmaal. De reële toename is dus 297 voertuigen per etmaal. Een toename van 297 voertuigen per etmaal in alternatief 1 op een totaal van 33.000 voertuigen per etmaal impliceert een toename van 0,90 % van het verkeer op de N279 ten opzichte van de referentiesituatie.

Steeg

Afgerond 41 voertuigen per etmaal, waarvan 39 vrachtwagens, gaan vanuit de locatie aan de Heeswijkseweg naar het zuiden (richting Schijndel) via de Steeg. In de referentiesituatie zijn dit 16 voertuigen per etmaal. Dit resulteert in een toename van 25 verkeersbewegingen per etmaal. Een toename van 25 voertuigen per etmaal in alternatief 1 op een totaal van 5.127 voertuigen per etmaal betekent dat de verkeersintensiteit toeneemt met ongeveer 0,49 % in vergelijking met de referentiesituatie. Een toename van 23 middelzware en zware voertuigen op een totaal van 351, betekent een toename van 6,55 % van het vrachtverkeer.

Heeswijkseweg - Baron van den Bogaerdelaan

Afgerond 41 voertuigen per etmaal, waarvan 39 vrachtwagens, gaan richting noorden (Heeswijk-Dinther) via de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan. Ook het verkeer tussen de twee bedrijfslocaties gebeurt via de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan (4 voertuigen per dag). In totaal vinden dus 45 verkeersbewegingen per etmaal plaats via de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan, waarvan 43 met vrachtwagens. De referentiesituatie betreft 16 voertuigen per etmaal. Derhalve bedraagt de toename 29 voertuigen per etmaal. Een toename van 29 voertuigen per etmaal in alternatief 1 op een totaal van 6.791 voertuigen per etmaal betekent dat de verkeersintensiteit toeneemt met 0,43 % ten opzichte van de referentiesituatie. Voor vrachtverkeer bedraagt de toename 27 bewegingen of 3,10 %.

Lariestraat

Afgerond 45 verkeersbewegingen per etmaal gaan vanuit de locatie aan de Lariestraat naar het noorden of komen ervandaan. De referentiesituatie betreft 54 verkeersbewegingen per etmaal. De reële afname is dus 9 verkeersbewegingen per etmaal. Een afname van 9 bewegingen per dag in alternatief 1 op een totaal van 1.514 voertuigen per etmaal impliceert een afname van 0,59 % ten opzichte van de referentiesituatie. Inzake vrachtvervoer bedraagt de afname 9 bewegingen op een totaal van 137, dus 6,57 %. Voor personenvervoer verandert er niets. Verder gaan of komen dagelijks afgerond 183 verkeersbewegingen naar of van het zuiden. De referentiesituatie betreft 216 verkeersbewegingen per etmaal. De reële afname is dus 33 verkeersbewegingen per dag. Een afname van 33 bewegingen per dag in alternatief 1 op een totaal van 1.514 voertuigen per etmaal betekent een afname van 2,18 % ten opzichte van de referentiesituatie. Specifiek voor vrachtvervoer bedraagt de afname 33 bewegingen op een totaal van 137, dus ruim 24 %. Het personenvervoer blijft identiek.

verkeersveiligheid en ongevalpreventie

In alternatief 1 is aan de Heeswijkseweg één toegang (in- en uitgang) tot de inrichting voorzien. Deze is zo gekozen dat zowel aan de linker- als aan de rechterzijde voldoende zicht is voor de chauffeurs die het bedrijfsterrein verlaten. Gebr. Dijkhoff bv kan de toegang tot het bedrijf immers aanleggen op een zo goed als rechte weg. Voorts wordt het landschap in de nabijheid van de toegangsweg van het bedrijf weids ingericht zodat de chauffeurs bij het wegrijden te allen tijde voldoende overzicht behouden op de Heeswijkseweg. Daarbij komt dat de afstand tussen de rijbaan van de heraangelegde Heeswijkseweg en het fietspad ongeveer 18 m bedraagt, wat een vrije opstelplaats voor vrachtverkeer met een oplegger mogelijk maakt. Geen enkele van de bovenstaande maatregelen is van toepassing in de referentiesituatie.

Wat betreft verkeersveiligheid en ongevalpreventie voor de locatie aan de Lariestraat is er in alternatief 1 geen verschil met de referentiesituatie.

2 Alternatief 2

verschil met alternatief 1

In alternatief 2 wijzigt alleen de verdeling van de verkeersbewegingen naar het noorden en het westen met betrekking tot de locatie aan de Heeswijkseweg. Enkel de vrachtwagens die het centrum van Heeswijk-Dinther als bestemming hebben (5 %), rijden door de dorpskern. De vrachten naar de noordzijde van Heeswijk-Dinther gaan naar het noorden via het westen (Middelrode) en worden bij de transportbewegingen naar het westen geteld (45 %). Bijgevolg komt 85 % van het projectverkeer op de N279 terecht. Voor de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan betekent 5 % in alternatief 2 een toename van 9 voertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Op een totaal van 6.791 voertuigen per etmaal neemt de verkeersintensiteit derhalve toe met 0,13 %. Voor vrachtverkeer bedraagt de toename 8 bewegingen of 0,92 %.

verkeersveiligheid en ongevalpreventie

De maatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid en ongevalpreventie die in alternatief 2 worden getroffen, zijn voor beide bedrijfslocaties gelijk aan deze in alternatief 1.

3 Rekenresultaten

De onderstaande tabellen geven de verkeersbewegingen per etmaal weer voor de referentiesituatie (R), de vergunde situatie (V) en de alternatieven.

verkeersbewegingen per etmaal, locatie Heeswijkseweg								
windrichting	R	V	alternatief 1			alternatief 2		
	totaal	totaal	project-verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal	project-verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal
noorden	16	83	41	4	45	21	4	25
oosten	16	53	164	-	164	164	-	164
zuiden	16	13	41	-	41	41	-	41
westen	16	33	165	-	165	185	-	185

verkeersbewegingen per etmaal, locatie Lariestraat								
windrichting	R	V	alternatief 1			alternatief 2		
	totaal	totaal	project verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal	project verkeer	verkeer tussen bedrijfs-locaties	totaal
noorden	54	45	45	-	45	45	-	45
zuiden	216	229	179	4	183	179	4	183

4 Beoordeling effecten

alternatief 1

In alternatief 1 neemt voor de locatie aan de Heeswijkseweg het aantal transportbewegingen op alle routes toe ten opzichte van de referentiesituatie. Wel daalt het aantal transportbewegingen in alternatief 1 ten opzichte van de vergunde situatie voor wat betreft de dorpskern van Heeswijk-Dinther. Voor de locatie aan de Lariestraat daalt het aantal transportbewegingen, en dit zowel ten opzichte van de referentiesituatie als de vergunde situatie. Voorts worden in het alternatief diverse maatregelen getroffen die een positief effect hebben op verkeersveiligheid en ongevalpreventie aan de Heeswijkseweg.

alternatief 2

Het verkeer richting de dorpskern van Heeswijk-Dinther ligt in alternatief 2 lager dan in alternatief 1 en de vergunde situatie. Het aantal transportbewegingen is nog steeds hoger dan in de referentiesituatie. De daling van het aantal transportbewegingen vanuit de locatie aan de Heeswijkseweg richting de dorpskern bedraagt ongeveer 70 % ten opzichte van de vergunde situatie.

5 Score

De onderstaande tabellen geven voor de verschillende criteria aangaande het aspect “verkeer” de scores van de alternatieven weer ten opzichte van de referentiesituatie (R) en de vergunde situatie (V).

	locatie Heeswijkseweg			
criterium	**score alternatief 1**		**score alternatief 2**	
	R	**V**	**R**	**V**
verkeer tussen twee bedrijfslocaties	--	++	--	++
transportbewegingen richting noorden	--	-	-	+
transportbewegingen richting oosten	--	--	--	--
transportbewegingen richting zuiden	--	--	--	--
transportbewegingen richting westen	--	--	--	--
verkeersveiligheid	+	+	+	+
bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer	0	0	0	0

criterium	locatie Lariestraat score alternatief 1 R	V	score alternatief 2 R	V
verkeer tussen twee bedrijfslocaties	--	++	--	++
transportbewegingen richting noorden	+	0	+	0
transportbewegingen richting oosten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
transportbewegingen richting zuiden	+	0	+	0
transportbewegingen richting westen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
verkeersveiligheid	0	0	0	0
bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer	0	0	0	0

Illustratie :
Inrichting van
Gebr. Dijkhoff bv
anno 2003

6.2 Milieu

6.2.1 Geluid

beoordelingskader

Voor het aspect “geluid” geldt het volgende beoordelingskader.

aspect	criterium
geluid	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Heeswijkseweg
	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Lariestraat
	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor dorpskern
	aantal woningen binnen 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting N279
	aantal woningen binnen reikwijdte van Circulaire indirecte hinder

effectbeoordeling alternatieven

In de volgende paragrafen worden de effecten van de verschillende alternatieven beoordeeld voor de bovenstaande criteria.

1 Alternatief 1

Geluidemissie kan met behulp van verschillende beheersmaatregelen worden beperkt. In alternatief 1 worden op de locatie aan de Heeswijkseweg de volgende beheersmaatregelen toegepast :

- een keerwand met een hoogte van 3 m aan alle zijden behalve de westzijde van het terrein; en
- een kapschuur met een hoogte van 12 m, een diepte van 30 m en een breedte van 50 m in de noordoostelijke hoek van het terrein.

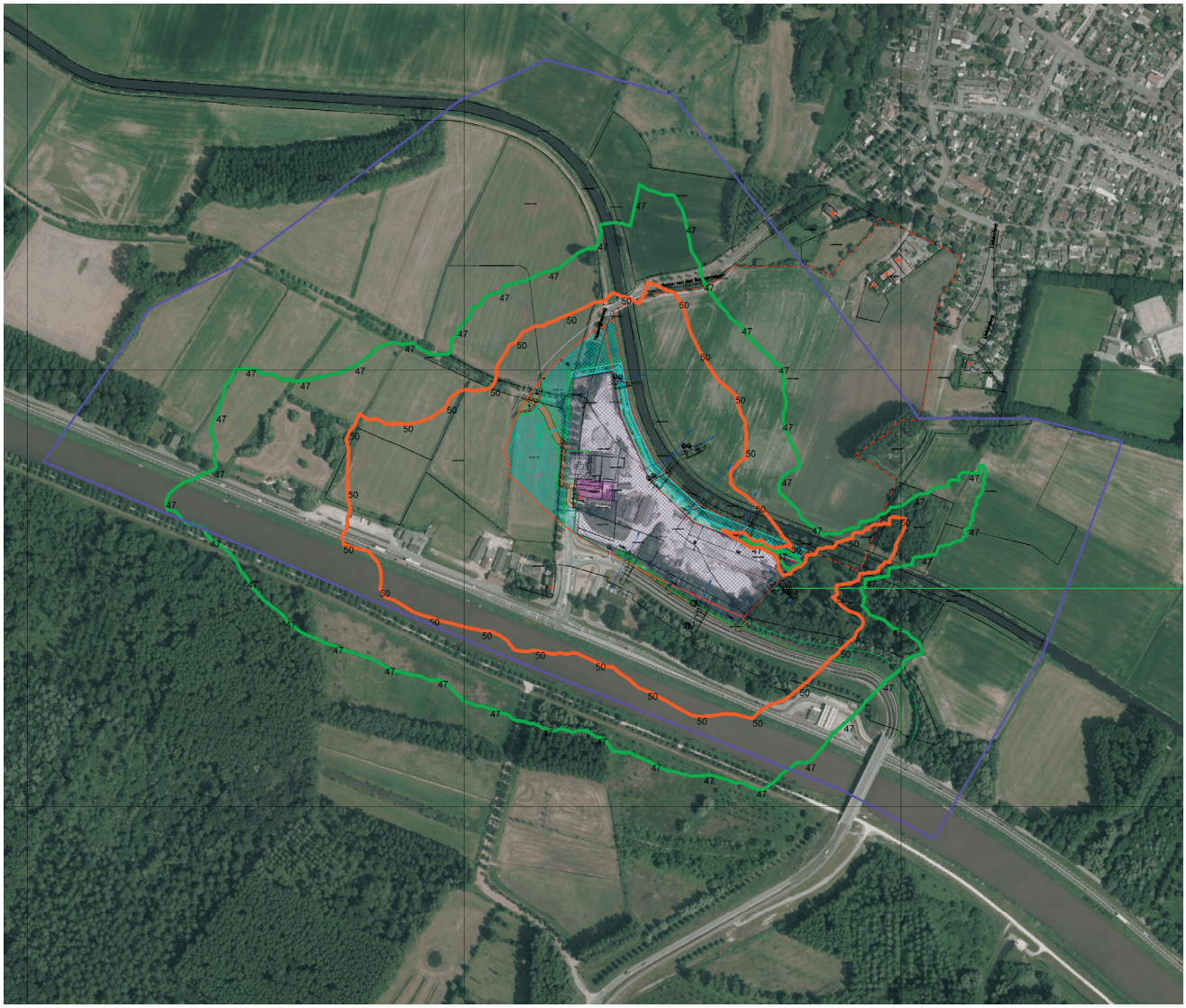
Voor alternatief 1 is door middel van het verspreidingsmodel Geomilieu voor het aspect “geluid” het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de toetspunten berekend en zijn contourlijnen geplot. Verder is voor dit alternatief het aantal direct gehinderden (woningen binnen de 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting van de N279) berekend, evenals het aantal indirect gehinderden (woningen binnen de reikwijdte van de Circulaire indirecte hinder).

2 Alternatief 2

In alternatief 2 zijn vergaande bedrijfsinterne optimalisaties uitgewerkt. In tegenstelling tot het eerste alternatief zijn de in alternatief 2 toegepaste beheersmaatregelen voor geluid veel ingrijpender. In alternatief 2 worden aan de Heeswijkseweg de volgende beheersmaatregelen toegepast :

- een keerwand van 6 m hoog aan de zuidoostzijde van het terrein;
- een keerwand van 3 m hoog aan de noordzijde van het terrein;
- een kapschuur met een hoogte van 12 m, een diepte van 30 m en een breedte van 120 m in de noordoostelijke hoek van het terrein; en
- concentratie van de bedrijfsactiviteiten ten zuiden van de kapschuur.

Voor alternatief 2 zijn aan de hand van het verspreidingsmodel Geomilieu dezelfde berekeningen gebeurd met betrekking tot het aspect “geluid” als voor alternatief 1.



Illustratie :
Geluidzone (paars) met contourlijnen van 50 dB(A) (rood) en 47 dB(A) (groen)

3 Rekenresultaten

In de hiernavolgende tabel wordt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ter hoogte van de toetspunten vergeleken voor de vier situaties. Eventuele overschrijdingen van de eisen zijn onderlijnd. In de tabel daarna is aangegeven hoeveel woningen binnen de 45 dB(A)-contour zijn gelegen.

	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in dB(A)			
toetspunt	**referentie-situatie**	**vergunde situatie**	**alternatief 1**	**alternatief 2**
Liekendonk 8	33	42	44	39
Liekendonk 9	33	41	42	38
Liekendonk 11	33	42	42	39
Mgr. van Oorschotstraat 29	34	46	44	40
B. van den Bogaerdelaan 5	41	44	46	45
Mgr. van Oorschotstraat 9	30	41	42	40
Hoofdstraat 76	29	40	41	38
Abdijstraat 12	18	39	41	40
Abdijstraat 45	29	35	38	37
Lariestraat 18	31	34	40	39
Lariestraat 21	35	37	39	38
Lariestraat 27	46	42	46	46
Lariestraat 36	48	49	49	48
Lariestraat 38	54	54	54	54
Lariestraat 40	55	55	56	56
Lariestraat 42	53	50	53	53

	referentie-situatie	vergunde situatie	alternatief 1	alternatief 2
aantal woningen binnen 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting N279	8	6	18	15

Inzake de locatie aan de Heeswijkseweg bevinden zich in geen van de vier situaties woningen van derden binnen de reikwijdte van de Circulaire indirecte hinder. Voor wat betreft de locatie aan de Lariestraat vallen in alle situaties zeven woningen van derden binnen de reikwijdte van de Circulaire indirecte hinder.

4 Beoordeling effecten

alternatief 1

In de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern wordt in alternatief 1 aan het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 45 dB(A) voldaan behalve op één toetspunt in de dorpskern (46 dB(A)). In de omgeving van de locatie aan de Lariestraat wordt niet aan deze waarde voldaan.

In alternatief 1 neemt de geluidbelasting in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern toe ten opzichte van de referentiesituatie en de vergunde situatie. In de omgeving van de locatie aan de Lariestraat blijft de geluidbelasting ongeveer gelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

alternatief 2

De streefwaarde van 45 dB(A) wordt in alternatief 2 nergens overschreden bij de woningen in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern. Voor de omgeving van de locatie aan de Lariestraat is dit wel het geval.

Voor alternatief 2 geldt dat de geluidbelasting in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern weliswaar toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie, maar in vergelijking met de vergunde situatie op de meeste toetspunten daalt. In de omgeving van de locatie aan de Lariestraat is er qua geluidbelasting nagenoeg geen wijziging ten opzichte van de referentiesituatie.

5 Score

De onderstaande tabel geeft voor de verschillende criteria aangaande het aspect “geluid” de scores van de alternatieven weer ten opzichte van de referentiesituatie (R) en de vergunde situatie (V).

criterium	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Heeswijkseweg	-	0	-	0/+
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Lariestraat	0	0/-	0	0/-
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor dorpskern	-	0/-	-	0/-
aantal woningen binnen 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting N279	--	--	--	--
aantal woningen binnen reikwijdte van Circulaire indirecte hinder	0	0	0	0

6.2.2 Luchtkwaliteit

beoordelingskader

Voor het aspect “luchtkwaliteit” geldt het volgende beoordelingskader.

aspect	criterium
luchtkwaliteit	PM10 (jaargemiddelde concentratie)
	PM10 (aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 $\mu g/m^3$)
	PM2,5 (jaargemiddelde concentratie)
	NO_2 (jaargemiddelde concentratie)
	NO_2 (aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde van waarde 200 $\mu g/m^3$)
	geur

effectbeoordeling alternatieven

In de volgende paragrafen worden de effecten van de verschillende alternatieven beoordeeld voor de bovenstaande criteria.

1 Alternatief 1

beheersmaatregelen

Het fijn stof (PM10 en PM2,5) dat door de bedrijfsactiviteiten vrijkomt, kan via verschillende maatregelen en voorzieningen worden geminimaliseerd. Een onderscheid wordt gemaakt tussen brongerichte beheersmaatregelen, die op een bepaalde activiteit worden toegepast, en algemene beheersmaatregelen, die een invloed op het gehele bedrijfsterrein aan de Heeswijkseweg hebben. De emissie van zowel PM10 als PM2,5 wordt door deze beheersmaatregelen beperkt. Geurhinder wordt vermeden door het grof snoeihout gedurende maximaal één maand op te slaan. Dit geldt voor beide locaties. Qua geur blijft het bedrijf bijgevolg ver beneden het zogenoemde “aanvaardbaar hinderniveau” dat in het geurbeleid centraal staat.

brongerichte beheersmaatregelen

- toepassing van een volledig gesloten systeem ten aanzien van de menginstallatie zodat stofemissie wordt vermeden;
- beperking van de valhoogte bij het lossen van een vrachtwagen tot ten hoogste 150 cm. Bij granuleren en zeven is de valhoogte ten hoogste 250 cm. Bij handelingen met een kraan of wiellader is de valhoogte niet groter dan 100 cm. Een valhoogte van minstens 50 cm is wenselijk om schade aan vrachtwagens en aan de zeef- en granuleerinstallaties te voorkomen;

- gebruik van vrachtwagens met gesloten kleppen, zodat tijdens het transporteren stofemissie die van het materiaal afkomstig is, wordt vermeden;
- beperking van de snelheid tot 10 km per uur voor alle voertuigen die zich op de inrichting verplaatsen. Aan de bestuurders wordt gevraagd om motoren niet onnodig draaiende te houden. Dit vermindert stofemissies door vervoersbewegingen en stof- en NO_x-emissies door verbrandingsmotoren;
- stofbestrijding door middel van bevochtiging van het terrein om stofemissie die van het terrein afkomstig is, te vermijden;
- gebruik van vrachtwagens die over een Euro 5-motor beschikken.

algemene beheersmaatregelen

- staking van de bewerkingsactiviteiten op de inrichting in de buitenlucht bij stormachtige weersomstandigheden (windkracht 8 of meer);
- stofbestrijding door middel van verneveling op alle relevante opslagen, wat de stofemissie met 95 % reduceert. Hiertoe worden op de keerwanden ter hoogte van de inrichtingsgrens sproeiers geplaatst. Deze sproeiers verspreiden zeer fijne waterdruppels (nevel) waardoor het stof neerslaat. Het water dat voor deze vernevelingsinstallatie wordt gebruikt, is afkomstig uit een waterreservoir waarin het hemelwater dat op het dak van de kapschuur terechtkomt, wordt opgeslagen. De installatie kan roterend worden gebruikt, waardoor de effectiviteit verhoogt. Verder kan de installatie zowel verticaal als horizontaal draaien, waardoor op de windrichting en -kracht kan worden ingespeeld.

2 Alternatief 2

beheersmaatregelen

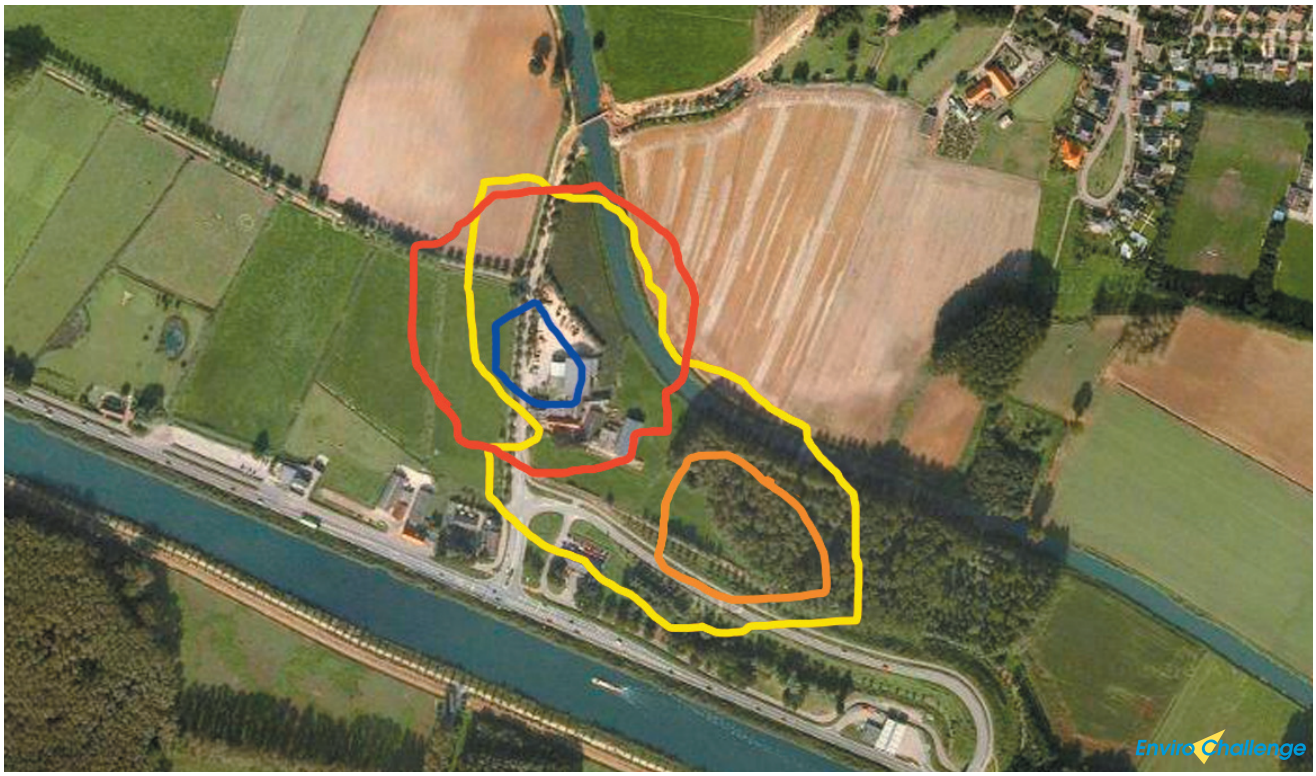
Bijkomend worden in alternatief 2 de opslaghoeveelheden van de bulkstoffen (puin, recyclinggranulaat en (on)gezeefde grond) beperkt. Ook wordt gekozen voor een compactere terreinindeling. Concreet houdt dit in dat de opslagen en activiteiten worden geconcentreerd aan de oostzijde van het terrein, waardoor enerzijds kortere rijlijnen kunnen worden aangehouden en anderzijds rijlijnen kunnen worden geschrapt (= interne procesoptimalisatie). Bovendien worden alle relevante activiteiten door middel van verneveling bevochtigd, waardoor de verspreiding van fijn stof zo veel mogelijk wordt beperkt. Tot slot is 50 % van de vrachtwagens uitgerust met een Euro 5-motor, terwijl de overige 50 % beschikt over een Euro 6-motor.

3 Rekenresultaten

In de hiernavolgende vijf tabellen worden de resultaten van de verspreidingsberekeningen voor PM10 (jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$ en aantal overschrijdingen per jaar van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 $\mu g/m^3$), PM2,5 (jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$) en NO_2 (jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$ en aantal overschrijdingen per jaar van het uurgemiddelde van de waarde 200 $\mu g/m^3$) ter hoogte van de toetspunten vergeleken voor de vier situaties. Eventuele overschrijdingen van de eisen zijn onderlijnd.

	PM10, jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$			
toetspunt	**referentie-situatie**	**vergunde situatie**	**alternatief 1**	**alternatief 2**
Liekendonk 8	21,31	22,97	23,66	22,10
Liekendonk 9	21,28	22,67	23,38	21,99
Liekendonk 11	21,29	22,78	23,62	22,09
Mgr. van Oorschotstraat 29	21,35	23,39	23,72	22,11
B. van den Bogaerdelaan 5	21,32	22,99	23,00	21,80
Mgr. van Oorschotstraat 9	21,27	22,37	22,36	21,57
Hoofdstraat 76	21,26	22,16	22,16	21,51
Abdijstraat 12	21,27	22,02	22,03	21,48
Abdijstraat 45	21,38	21,79	21,80	21,49
Lariestraat 18	21,44	21,80	21,80	21,53
Lariestraat 21	21,50	21,81	21,83	21,59
Lariestraat 27	22,69	22,78	22,86	22,74
Lariestraat 36	21,77	22,01	22,04	21,84
Lariestraat 38	26,69	26,69	26,89	26,74
Lariestraat 40	28,65	28,63	28,84	28,70
Lariestraat 42	24,76	24,79	24,93	24,79

toetspunt	PM10, aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 $\mu g/m^3$			
	referentie-situatie	vergunde situatie	alternatief 1	alternatief 2
Liekendonk 8	10	13	16	12
Liekendonk 9	10	13	15	12
Liekendonk 11	10	13	15	12
Mgr. van Oorschotstraat 29	11	15	16	12
B. van den Bogaerdelaan 5	10	15	14	12
Mgr. van Oorschotstraat 9	10	13	13	11
Hoofdstraat 76	10	12	13	11
Abdijstraat 12	10	12	12	11
Abdijstraat 45	10	12	12	11
Lariestraat 18	11	11	11	11
Lariestraat 21	11	12	11	11
Lariestraat 27	15	15	15	15
Lariestraat 36	11	12	12	12
Lariestraat 38	24	24	24	24
Lariestraat 40	32	31	33	32
Lariestraat 42	18	18	19	19



Illustratie :
Vergelijking van contourlijnen van jaargemiddelde concentratie van 40 µg PM10/m^3 in referentiesituatie (blauw), vergunde situatie (rood), alternatief 1 (geel) en alternatief 2 (oranje)

Illustratie :
Gebruik van vrachtwagens met kleppen door Gebr. Dijkhoff bv

toetspunt	PM2,5, jaargemiddelde concentratie in µg/m³ referentie-situatie	vergunde situatie	alternatief 1	alternatief 2
Liekendonk 8	14,66	14,78	14,84	14,74
Liekendonk 9	14,66	14,76	14,82	14,73
Liekendonk 11	14,66	14,77	14,84	14,74
Mgr. van Oorschotstraat 29	14,67	14,81	14,85	14,74
B. van den Bogaerdelaan 5	14,66	14,78	14,79	14,71
Mgr. van Oorschotstraat 9	14,66	14,74	14,74	14,69
Hoofdstraat 76	14,66	14,73	14,73	14,68
Abdijstraat 12	14,67	14,73	14,73	14,69
Abdijstraat 45	14,66	14,69	14,69	14,67
Lariestraat 18	14,67	14,70	14,70	14,68
Lariestraat 21	14,66	14,68	14,68	14,67
Lariestraat 27	14,63	14,63	14,64	14,63
Lariestraat 36	14,69	14,71	14,71	14,69
Lariestraat 38	15,08	15,08	15,09	15,08
Lariestraat 40	15,12	15,12	15,13	15,12
Lariestraat 42	14,82	14,83	14,83	14,82

Illustratie :
Vergelijking van contourlijnen van jaargemiddelde concentratie van 25 µg PM2,5/m^3 in referentiesituatie (blauw, niet aanwezig), vergunde situatie (rood), alternatief 1 (geel, niet aanwezig) en alternatief 2 (oranje, niet aanwezig)
Toelichting :
De contourlijnen van de jaargemiddelde concentratie van 25 µg PM2,5/m^3 in de referentiesituatie, alternatief 1 en alternatief 2 zijn niet zichtbaar omdat deze grenswaarde in die situaties op geen enkel punt wordt overschreden.

Illustratie :
Vernevelingskanon

toetspunt	NO_2, jaargemiddelde concentratie in $\mu g/m^3$ referentie-situatie	vergunde situatie	alternatief 1	alternatief 2
Liekendonk 8	20,27	20,45	20,67	20,70
Liekendonk 9	20,26	20,42	20,61	20,65
Liekendonk 11	20,28	20,44	20,67	20,72
Mgr. van Oorschotstraat 29	20,26	20,50	20,68	20,68
B. van den Bogaerdelaan 5	20,25	20,53	20,59	20,54
Mgr. van Oorschotstraat 9	20,26	20,49	20,49	20,44
Hoofdstraat 76	20,37	20,56	20,53	20,50
Abdijstraat 12	20,90	21,04	20,93	20,92
Abdijstraat 45	19,00	19,08	18,98	18,97
Lariestraat 18	19,26	19,35	19,18	19,18
Lariestraat 21	18,49	18,53	18,52	18,52
Lariestraat 27	17,44	17,44	17,43	17,43
Lariestraat 36	19,02	19,08	18,97	18,97
Lariestraat 38	19,88	19,93	19,72	19,72
Lariestraat 40	19,17	19,22	18,97	18,97
Lariestraat 42	18,85	18,87	18,67	18,67

toetspunt	NO_2, aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde van waarde 200 $\mu g/m^3$			
	referentie-situatie	vergunde situatie	alternatief 1	alternatief 2
Liekendonk 8	0	0	0	0
Liekendonk 9	0	0	0	0
Liekendonk 11	0	0	0	0
Mgr. van Oorschotstraat 29	0	0	0	0
B. van den Bogaerdelaan 5	0	0	0	0
Mgr. van Oorschotstraat 9	0	0	0	0
Hoofdstraat 76	0	0	0	0
Abdijstraat 12	0	0	0	0
Abdijstraat 45	0	0	0	0
Lariestraat 18	0	0	0	0
Lariestraat 21	0	0	0	0
Lariestraat 27	0	0	0	0
Lariestraat 36	0	0	0	0
Lariestraat 38	0	0	0	0
Lariestraat 40	0	0	0	0
Lariestraat 42	0	0	0	0

4 Beoordeling effecten

alternatief 1

De resultaten van alternatief 1 zijn vergelijkbaar met die van de referentiesituatie, met uitzondering van PM10. De hoogste berekende jaargemiddelde PM10-concentratie in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg is 23,72 μg PM10/m^3. Het aantal overschrijdingen per jaar van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 μg PM10/m^3 neemt toe ten opzichte van de referentiesituatie, met name in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern.

alternatief 2

Ook alternatief 2 is grotendeels vergelijkbaar met de referentiesituatie. Toetsing aan de PM10-criteria wijst echter uit dat alternatief 2 in vergelijking met alternatief 1 lagere waardes oplevert. In alternatief 2 is de hoogste berekende jaargemiddelde PM10-concentratie in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg 22,11 μg PM10/m^3. Het aantal overschrijdingen per jaar van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 μg PM10/m^3 neemt in hetzelfde gebied toe met één of twee ten opzichte van de referentiesituatie. Vergeleken met de vergunde situatie nemen in alternatief 2 de waardes voor beide PM10-criteria echter af.

5 Score

De onderstaande tabel geeft voor de verschillende criteria aangaande het aspect “luchtkwaliteit” de scores van de alternatieven weer ten opzichte van de referentiesituatie (R) en de vergunde situatie (V).

criterium	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
PM10 (jaargemiddelde concentratie)	0/-	0	0/-	0/+
PM10 (aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 μg/m^3)	-	0/-	0/-	0/+
PM2,5 (jaargemiddelde concentratie)	0	0	0	0
NO_2 (jaargemiddelde concentratie)	0	0	0	0
NO_2 (aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde van waarde 200 μg/m^3)	0	0	0	0
geur	0	0	0	0

Illustratie :
Verneveling op afvoerband
van breekinstallatie

6.3 Natuur

6.3.1 Ecologie

beoordelingskader

Voor het aspect “ecologie” geldt het volgende beoordelingskader.

aspect	criterium
ecologie	ecologische waarde, structuur
	ecologische waarde, diversiteit
	ecologische verbinding

effectbeoordeling alternatieven

In de volgende paragrafen worden de effecten van de verschillende alternatieven beoordeeld voor de bovenstaande criteria.

1 Alternatief 1

Heeswijkseweg

In alternatief 1 is de ruimte voor de ontwikkeling van de ecologische waarde aan de Heeswijkseweg beperkt doordat de beekloop gekanaliseerd blijft, het bedrijfsterrein met keerwanden naar de omgeving is afgeschermd en de transformatie naar een natuurlijker inrichting minimaal is.

De huidige ecologische waarde wordt aangevuld met de ontwikkeling die plaatsvindt aan de westzijde van de locatie (voorterrein). Het bloemrijke grasland vormt een biotoop voor insecten, vogels, kleine zoogdieren en amfibieën. Daarnaast vormt het een biotoop voor diverse flora. Het gebied ligt echter relatief geïsoleerd van de omgeving door het bedrijfsterrein en de aangrenzende infrastructuur.

De belasting van het voornemen op de omgeving is in dit alternatief zeer gering door de beheersmaatregelen die op het terrein worden genomen in de vorm van het vernevelen van water (stof) en het plaatsen van keerwanden (geluid, licht).

Met de ontwikkeling wordt het bestaande natte populierenbos aangetast. In alternatief 1 wordt de compensatie hiervan beperkt opgelost binnen de locatie door de beperkte ruimte. De nog niet gerealiseerde EHS aan de westzijde wordt (deels) gerealiseerd.

In alternatief 1 wordt geen ecologische verbindingszone (EVZ) gerealiseerd.

Lariestraat

De bedrijfsoppervlakte van de locatie aan de Lariestraat neemt af. Met deze ontstening vergroot het areaal struweel en opgaande beplanting in het gebied, en daarmee de habitat voor flora en fauna.

2 Alternatief 2

Heeswijkseweg

In alternatief 2 worden met het voornemen in het plangebied aan de Heeswijkseweg enkele voorwaarden gecreëerd voor de ontwikkeling van ecologische waarden die overeenkomen met de karakteristieken van een laaglandbeekdal. De Aa krijgt iets meer ruimte door een aanpassing van het beekprofiel. Door de beperkte ruimte is de ontwikkeling van een volwaardige ecologische verbindingszone, waarin de Aa door een natte zone met graslanden en poelen meandert, niet haalbaar. Enkel aan de zuidzijde van de Aa ontstaat er ruimte. Deze functioneert als ecologische verbindingszone en wordt als zodanig ingericht (natuurlijke oever, verbreding Aa, overgang nat/droog, beekdalbeplanting, poel, moeras, struweel, bos en grasland). Ook de ontwikkeling van het aantal - en daarmee variatie in - leefgemeenschappen wordt door de beschikbare ruimte beperkt. Echter, de ecologische waarde neemt toe door diversiteit, variatie en biotoopontwikkeling.

In de nabije omgeving komen nog kenmerkende flora en fauna voor. Stroomopwaarts ligt het gebied “Aa-broeken” (nabij Veghel) met kenmerkende plantensoorten. Stroomafwaarts ligt een fraai stukje beekdal nabij Kasteel Heeswijk. De diversiteit aan leefgebieden van het gebied zorgt dat dit rijk is aan diverse vogelsoorten, dagvlinders, amfibieën en kleine zoogdieren. Rondom de oude meanders nabij Middelrode en Berlicum komt kenmerkende vegetatie voor. Met de ontwikkeling wordt een uitgangssituatie gecreëerd waarmee de mogelijkheid wordt geboden dat kenmerkende soorten die elders langs de beek nog aanwezig zijn, zich (opnieuw) vestigen in het gebied. Zo wordt het een stapsteen. Daarnaast maakt de nieuwe inrichting van de locatie het gemakkelijker voor soorten om langs de Aa te migreren.

Met de ontwikkeling wordt een uitgangssituatie gerealiseerd van waaruit zich kenmerkende ecologische en landschappelijke waarden kunnen ontwikkelen binnen de beperkte ruimte. Ontwikkeling tot een volwaardige stapsteen tussen de Kilsdonkse Molen en Kasteel Heeswijk is mogelijk, zeker omdat Waterschap Aa en Maas een aantal aanliggende gronden inricht. Voor de ecologische ontwikkeling zijn tijd en beheer belangrijke factoren. Daarnaast is niet vooraf te voorspellen wat daadwerkelijk in het gebied zal gaan gebeuren.

Zoals in alternatief 1 wordt de huidige ecologische waarde aangevuld met de ontwikkeling die plaatsvindt aan de westzijde van de locatie (voorterrein). Hierbij wordt EHS gerealiseerd door de transformatie van agrarische grond in bloemrijk grasland. In deze graslanden staan enkele solitaire bomen en boomgroepen bestaande uit eik, linde, es en tamme kastanje. De bloemrijke graslanden (vaak geel kleurend door de bloei van de rolklaver, boterbloem en ratelaar) zijn soortenrijk door het extensieve beheer. Het gebied wordt begraasd door runderen (bijvoorbeeld brandrode runderen). Deze extensieve begrazing vergroot de diversiteit van de graslanden.

Het gebied maakt onderdeel uit van een groter gebied met kruidenrijke graslanden aan de overzijde van de Heeswijkseweg. Tevens vormt het gebied de entree van Heeswijk en de presentatie van het bedrijfsterrein.

Rondom de Aa ontstaan nat/droog overgangen die voor insecten, vogels, kleine zoogdieren en amfibieën een biotoop vormen. Ook is er ruimte voor poelen. Deze zijn belangrijk voor amfibieën en libellen. De begeleidende beekdalbeplanting (conform de provinciale plannen) vormt een biotoop voor struweelvogels en dassen.

De belasting van het voornemen op de omgeving is in dit alternatief zeer gering door de beheersmaatregelen die op het terrein worden genomen in de vorm van het vernevelen van water (stof) en het plaatsen van keerwanden (geluid, licht) en beplanting (zicht, licht).

Met de ontwikkeling wordt het bestaande natte populierenbos aangetast. Dit bos is opgenomen op de Natuurbeheerkaart van Provincie Noord-Brabant als “rivier- en beekbegeleidend bos” en als “haagbeuken- en essenbos”. Volgens bijlage 3 “ontwikkelingsduur natuurdoeltypen” van de “Spelregels EHS” hebben deze typen bos een ontwikkelingsduur van 25 à 100 jaar. Hiervoor geldt een compensatietoeslag van twee derde van de oppervlakte plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer. In alternatief 2 vindt de compensatie hiervan geheel plaats binnen de locatie door de aanplant van bomen en struwelen rondom de Aa (conform de provinciale plannen). De nog niet gerealiseerde EHS aan de westzijde wordt gerealiseerd.

De ecologische verbindingszone die in dit alternatief wordt gecreëerd, heeft een oppervlakte van 14.075 m^2.

Lariestraat

Wat betreft ecologie voor de locatie aan de Lariestraat is er in alternatief 2 geen verschil met alternatief 1.

Illustratie :
Vergelijking van Natuurnetwerk Brabant / EHS in alternatief 1 en alternatief 2 (schematische voorstelling)

Toelichting :
In alternatief 2 is de ecologische verbindingszone 14.075 m^2, in alternatief 1 wordt geen ecologische verbindingszone gerealiseerd.

(bron : ELINGS)

3 Beoordeling effecten

alternatief 1

In alternatief 1 neemt op de locatie aan de Heeswijkseweg de ecologische waarde qua structuur af ten opzichte van de referentiesituatie. Het bestaande natte populierenbos (EHS) wordt immers aangetast, terwijl hiervoor nauwelijks compensatie plaatsvindt. Op het vlak van ecologische waarde qua diversiteit is dit alternatief neutraal. Hoewel de huidige ecologische waarde wordt aangevuld met de ontwikkeling van een bloemrijk grasland op het voorterrein, zijn de effecten hiervan klein aangezien het gebied relatief geïsoleerd ligt van de omgeving. Bovendien wordt in alternatief 1 geen ecologische verbindingszone gerealiseerd.

Voor de locatie aan de Lariestraat verbeteren de ecologische waarden lichtjes ten opzichte van de referentiesituatie door de aanleg van een groenstrook, wat de habitat voor flora en fauna ten goede komt.

alternatief 2

De locatie aan de Heeswijkseweg wordt in alternatief 2 zodanig in de omgeving ingepast dat diverse voorwaarden worden gecreëerd voor ecologische waarden die passen bij de kenmerken van het beekdal van de Aa. Dit heeft vooral een gunstig effect op de ecologische diversiteit in het gebied. De inrichting van de ruimte aan de zuidzijde van de beek als ecologische verbindingszone (bijvoorbeeld overgang nat/droog, beekdalbeplanting, poel, moeras en struweel) creëert de mogelijkheid dat het gebied zich op termijn ontwikkelt tot een stapsteen langs de Aa. De toename aan ecologische verbindingszone bedraagt 14.075 m^2.

Voor de locatie aan de Lariestraat zijn er geen veranderingen ten opzichte van alternatief 1.

4 Score

De onderstaande tabellen geven voor de verschillende criteria aangaande het aspect “ecologie” de scores van de alternatieven weer ten opzichte van de referentiesituatie (R) en de vergunde situatie (V).

criterium	locatie Heeswijkseweg			
	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
ecologische waarde, structuur	-	-	0/+	0/+
ecologische waarde, diversiteit	0	0	++	++
ecologische verbinding	0	0	++	++

criterium	locatie Lariestraat			
	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
ecologische waarde, structuur	0/+	0/+	0/+	0/+
ecologische waarde, diversiteit	0/+	0/+	0/+	0/+

6.3.2 Stikstofdepositie

beoordelingskader

Voor het aspect “stikstofdepositie” geldt het volgende beoordelingskader.

aspect	criterium
stikstofdepositie	projectdepositie in mol stikstof per hectare per jaar

effectbeoordeling alternatieven

In de volgende paragrafen worden de effecten van de verschillende alternatieven beoordeeld voor het bovenstaande criterium.

1 Alternatief 1

Het transport gebeurt in alternatief 1 enkel met vrachtwagens die over een Euro 5-motor beschikken.

2 Alternatief 2

In alternatief 2 wordt rekening gehouden met een aandeel van 50 % vrachtwagens met een Euro 5-motor, terwijl de overige 50 % met een Euro 6-motor is uitgerust. Hierdoor neemt de uitstoot van stikstof ten gevolge van de verkeersbewegingen aanzienlijk af.

3 Rekenresultaten

In de hiernavolgende tabel is de projectdepositie in mol stikstof per hectare per jaar voor de vijf natuurgebieden vergeleken voor de vier situaties.

	projectdepositie in mol stikstof per hectare per jaar			
natuurgebied	referentie-situatie	vergunde situatie	alternatief 1	alternatief 2
Kampina & Oisterwijkse Vennen	0,01	0,03	0,04	0,04
Kempenland-West	0,00	0,01	0,01	0,01
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,00	0,02	0,03	0,03
Rijntakken	0,00	0,01	0,01	0,01
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	0,01	0,03	0,03	0,03

4 Beoordeling effecten

alternatief 1

Uit de berekeningen wordt geconcludeerd dat in alternatief 1 de gecombineerde stikstofdepositie op geen enkel van de vijf dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden hoger ligt dan 0,04 mol stikstof per hectare per jaar. Bovendien neemt de stikstofdepositie nauwelijks tot niet toe ten opzichte van de referentiesituatie en de reeds vergunde situatie.

alternatief 2

Alternatief 2 geeft hetzelfde beeld; de hoogste waarde bedraagt ook in dit alternatief 0,04 mol stikstof per hectare per jaar (natuurgebied “Kampina & Oisterwijkse Vennen”). Een en ander betekent dat de bedrijfsactiviteiten in geen van beide alternatieven vergunningplichtig c.q. meldingsplichtig zijn ingevolge de Natuurbeschermingswet.

5 Score

De onderstaande tabel geeft voor het criterium aangaande het aspect “stikstofdepositie” de scores van de alternatieven weer ten opzichte van de referentiesituatie (R) en de vergunde situatie (V).

natuurgebied	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
Kampina & Oisterwijkse Vennen	--	-	--	-
Kempenland-West	--	0	--	0
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	--	-	--	-
Rijntakken	--	0	--	0
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	--	0	--	0

6.4 Landschap

beoordelingskader

Voor het aspect “landschap” geldt het volgende beoordelingskader.

aspect	criterium
landschap	landschappelijke waarde
	belevingswaarde voor passant
	belevingswaarde vanuit dorpsrand
	leesbaar landschap

effectbeoordeling alternatieven

In de volgende paragrafen worden de effecten van de verschillende alternatieven beoordeeld voor de bovenstaande criteria.

1 Alternatief 1

Heeswijkseweg

Bij de landschappelijke inrichting van het plangebied is rekening gehouden met de aanwezige gebiedskarakteristieken (beekdallandschap). In alternatief 1 ligt het bedrijfsterrein geheel tegen de Aa en de verlegde Heeswijkseweg aan. De klemtoon op bedrijfsmatigheid heeft een forse impact op de mogelijke ontwikkeling van een beekdalsysteem. Het beekdal is als het ware gevuld door het bedrijfsterrein.

Het zicht op het bedrijfsterrein wordt weggenomen door verticale elementen in de vorm van een groene haag aan de zijde van de rotonde en een betonnen keerwand met een hoogte van 3 m aan alle andere zijden van het terrein. Deze keerwanden zorgen naast het ontnemen van het zicht op het bedrijf vanuit de dorpsrand en het beekdal ook voor het voorkomen van hinder die van de activiteiten op het bedrijfsterrein afkomstig is.

Een deel van de agrarische gronden aan de westzijde van de locatie (voorterrein) transformeert naar bloemrijke graslanden (conform de provinciale ambities voor het gebied). In deze graslanden staan enkele solitaire bomen en boomgroepen bestaande uit eik, linde, es en tamme kastanje. Het gebied wordt begraasd door runderen, waardoor de diversiteit van de graslanden toeneemt. De open ruimte maakt onderdeel uit van de presentatie van het bedrijf aan de N279.

ontwikkeling beekdal

De gekanaliseerde begrenzing van de beekloop blijft behouden. Door de situering van het bedrijf is beekdalontwikkeling in de beperkte ruimte niet mogelijk. Tussen de Aa en het bedrijfsterrein ligt een schouwpad van het waterschap voor het onderhoud van de beek. Dit grenst aan de keerwanden die rondom het bedrijfsterrein staan. Tussen het schouwpad en de keerwanden is geen ruimte voor opgaande beplanting. Tevens ontbreekt hier de ruimte voor de realisatie van natuurvriendelijke oevers en/of verbreding/aanpassing van het beekprofiel.

Lariestraat

De beschikbare oppervlakte voor opslag aan de Lariestraat daalt met 1.200 m^2. De vrijgekomen ruimte wordt ingericht met streekeigen opgaande beplanting (bosplantsoen met soorten zoals eiken en vuilbomen). Vanwege de ligging van deze locatie, de reeds aanwezige afschermende beplanting en de afname van het areaal bedrijfsterrein is een uitgebreidere inrichting niet noodzakelijk.

2 Alternatief 2

Heeswijkseweg

In alternatief 2 vindt integrale ontwikkeling van de locatie aan de Heeswijkseweg plaats. De optimalisatie van het bedrijfsproces en de versterking van de aanwezige gebiedskarakteristieken (beekdallandschap) gaan samen. De ontwikkeling rondom de Heeswijkseweg is geïnspireerd op de (potentiële) gebiedskarakteristieken van de plek. De uitgangspunten voor de inrichting (natuurlijk en functioneel) zijn de landschappelijke opbouw van het beekdal, de toename van hoogteverschillen, een dynamisch watersysteem en meer nat-droog gradiënten.

Het kantoor aan de westzijde van de locatie is duidelijk herkenbaar en zichtbaar vanaf de rotonde. Aan deze zijde schermt een groene haag het functionele gedeelte van het bedrijf af. Verder is het bedrijfsterrein omzoomd door een keerwand met een hoogte van 3 m of 6 m en een groene wal (grondtalud met opgaande beplanting met een gezamenlijke streefhoogte van ongeveer 12 m). Dit element zorgt voor het ontnemen van het zicht op het bedrijf vanuit de dorpsrand en het beekdal en voor het voorkomen van hinder die wordt veroorzaakt door het bedrijf.

De groene wal maakt onderdeel uit van het beekdal en is beplant met autochtone soorten. De wal bestaat uit een getrapt talud dat loopt vanaf de beek tot aan de bovenzijde van de keerwand. Op beide “tredes” van het talud staat een bomenrij (conform de provinciale plannen). In de lagere en nattere gedeeltes van de wal komen soorten zoals wilg, els en populier voor. Naarmate het hoger en droger wordt, komen ook soorten zoals eik, berk, es, beuk, vuilboom, hazelaar en meidoorn voor. Ook hulst en liguster maken onderdeel uit van het sortiment zodat ook in de winter het bedrijf zo beperkt mogelijk zichtbaar is. Door de opbouw van de groene wal ontstaan biotopen die de basis vormen van het leefgebied van insecten (vooral vlinders in gerafelde randen die op het zuiden zijn georiënteerd), kleine zoogdieren, en vogels. In de groene omlijsting is een hekwerk geïntegreerd. Hierdoor wordt voorkomen dat gevaarlijke situaties ontstaan indien de wal wordt betreden. Tevens wordt hiermee het bedrijfsterrein visueel afgeschermd.

Aan de westzijde van de locatie (voorterrein) liggen droge bloemrijke graslanden conform de beschrijving onder alternatief 1.

Het gebied is toegankelijk voor extensief recreatief medegebruik door de aanwezigheid van een schouwpad.

ontwikkeling beekdal

Gebaseerd op de beekdalkarakteristieken (variatie in talud en profielbreedte) is het profiel van de beekloop aangepast waardoor de Aa ruimte krijgt aan de zuidzijde (asymmetrisch profiel). Door het deels opheffen van de strakke kanalisatie worden mogelijkheden voor betere ecologische condities gecreëerd. Echter, door het ontbreken van eigendommen en ruimte aan de noordzijde van de Aa is het niet mogelijk om aan beide zijdes rondom de Aa een ecologische zone te realiseren, wat optimaal zou zijn.

Aan de zuidzijde heeft de Aa incidenteel een flauwe oever (minimaal 1:3) en is de Aa omgeven door nat grasland, solitaire bomen en poelen indien de ruimte dit toelaat. In deze zone ontstaan nat-droog gradiënten met mogelijkheid voor de terugkeer van gebiedseigen flora en fauna. De ingreep draagt bij aan watergangverbreding, natuurvriendelijke oevers en een aangepast beekprofiel. De opgaande beplanting rondom het bedrijfsterrein maakt onderdeel uit van de zuidelijke rand van het beekdal en vormt de begrenzing van het beekdal.

De amfibieënpoelen rondom de beekloop zijn gebaseerd op een patroon van oude Aa-meanders en kunnen bij een hoge waterstand niet overstromen. De poelen zijn nodig voor de beoogde soorten zoals kamsalamander, heikikker en struweelvogel. De natuurvriendelijke oevers zijn georiënteerd op het zuiden en bezitten een grote variatie aan nat-droog gradiënten waardoor deze aantrekkelijke leefgebieden vormen voor gebiedseigen flora en fauna.

Lariestraat

Voor de locatie aan de Lariestraat is alternatief 2 qua landschappelijke invulling identiek aan alternatief 1.

3 Beoordeling effecten

alternatief 1

In vergelijking met de referentiesituatie en de vergunde situatie blijft in alternatief 1 de landschappelijke waarde van de locatie aan de Heeswijkseweg hetzelfde. Hoewel de bloemrijke graslanden op het voorterrein een zekere compensatie bieden, wordt de belevingswaarde voor de passant negatief beïnvloed door het zicht op het bedrijf. De belevingswaarde vanuit de dorpsrand neemt sterk af ten opzichte van de referentiesituatie omdat de landschappelijke inpassing aan de noordzijde van de locatie minimaal is. Tot slot zorgt de afstemming van de beplanting op de ondergrond voor een beperkte verhoging van de leesbaarheid van het landschap.

Voor de locatie aan de Lariestraat heeft alternatief 1 vooral een positieve invloed op de landschappelijke waarde.

alternatief 2

Vanuit landschappelijk oogpunt heeft de integrale aanpak van alternatief 2 een positief tot sterk positief effect op de ontwikkeling van de locatie aan de Heeswijkseweg. Net zoals in alternatief 1 worden ook hier bloemrijke graslanden aangelegd aan de westzijde van de locatie, maar bijkomend wordt het beekdal landschappelijk opgebouwd en wordt aan de noordzijde een groene wal aangelegd, bestaande uit een grondtalud met opgaande beplanting. Door deze factoren nemen zowel de landschappelijke waarde als de belevingswaarde aanzienlijk toe ten opzichte van zowel de referentiesituatie als de vergunde situatie.

Voor de locatie aan de Lariestraat verandert de situatie niet in vergelijking met alternatief 1.

4 Score

De onderstaande tabellen geven voor de verschillende criteria aangaande het aspect “landschap” de scores van de alternatieven weer ten opzichte van de referentiesituatie (R) en de vergunde situatie (V).

	locatie Heeswijkseweg			
criterium	**score alternatief 1**		**score alternatief 2**	
	R	**V**	**R**	**V**
landschappelijke waarde	0	0	++	++
belevingswaarde voor passant	0/-	0/-	+	+
belevingswaarde vanuit dorpsrand	--	--	++	++
leesbaar landschap	0/+	0/+	+	+

	locatie Lariestraat			
criterium	**score alternatief 1**		**score alternatief 2**	
	R	**V**	**R**	**V**
landschappelijke waarde	+	+	+	+
belevingswaarde	0	0	0	0
leesbaar landschap	0/+	0/+	0/+	0/+

Illustratie :
Voorkeursalternatief = alternatief 2 (locatie aan Heeswijkseweg)
(bron :
BRO)

Illustratie :
Voorkeursalternatief
= alternatief 2
(locatie aan Lariestraat)
(bron :
BRO)

7 Vergelijking alternatieven en voorkeursalternatief (VKA)

In dit hoofdstuk worden alle effecten van de alternatieven eerst samengevat. Vervolgens worden de alternatieven op twee manieren vergeleken : op het vlak van de belangrijkste effecten (paragraaf 7.1) en op het vlak van de belangrijkste verschillen (paragraaf 7.2). Tot slot wordt het voorkeursalternatief onderbouwd en beschreven (paragraaf 7.3).

Het onderstaande overzicht presenteert de effecten van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie (R) en de vergunde situatie (V). Per criterium wordt, indien van toepassing, eerst de locatie aan de Heeswijkseweg behandeld, daarna de locatie aan de Lariestraat.

criterium	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
verkeer, Heeswijkseweg				
verkeer tussen twee bedrijfslocaties	--	++	--	++
transportbewegingen richting noorden	--	-	-	+
transportbewegingen richting oosten	--	--	--	--
transportbewegingen richting zuiden	--	--	--	--
transportbewegingen richting westen	--	--	--	--
verkeersveiligheid	+	+	+	+
bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer	0	0	0	0
verkeer, Lariestraat				
verkeer tussen twee bedrijfslocaties	--	++	--	++
transportbewegingen richting noorden	+	0	+	0
transportbewegingen richting zuiden	+	0	+	0
verkeersveiligheid	0	0	0	0
bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer	0	0	0	0

criterium	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
milieu, geluid				
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Heeswijkseweg	-	0	-	0/+
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Lariestraat	0	0/-	0	0/-
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor dorpskern	-	0/-	-	0/-
aantal woningen binnen 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting N279	--	--	--	--
aantal woningen binnen reikwijdte van Circulaire indirecte hinder	0	0	0	0
milieu, luchtkwaliteit				
PM10 (jaargemiddelde concentratie)	0/-	0	0/-	0/+
PM10 (aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 $\mu g/m^3$)	-	0/-	0/-	0/+
PM2,5 (jaargemiddelde concentratie)	0	0	0	0
NO_2 (jaargemiddelde concentratie)	0	0	0	0
NO_2 (aantal overschrijdingen per jaar van uurgemiddelde van waarde 200 $\mu g/m^3$)	0	0	0	0
geur	0	0	0	0
natuur, ecologie, Heeswijkseweg				
ecologische waarde, structuur	-	-	0/+	0/+
ecologische waarde, diversiteit	0	0	++	++
ecologische verbinding	0	0	++	++

criterium	score alternatief 1		score alternatief 2	
	R	V	R	V
natuur, ecologie, Lariestraat				
ecologische waarde, structuur	0/+	0/+	0/+	0/+
ecologische waarde, diversiteit	0/+	0/+	0/+	0/+
natuur, stikstofdepositie				
Kampina & Oisterwijkse Vennen	--	-	--	-
Kempenland-West	--	0	--	0
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	--	-	--	-
Rijntakken	--	0	--	0
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	--	0	--	0
landschap, Heeswijkseweg				
landschappelijke waarde	0	0	++	++
belevingswaarde voor passant	0/-	0/-	+	+
belevingswaarde vanuit dorpsrand	--	--	++	++
leesbaar landschap	0/+	0/+	+	+
landschap, Lariestraat				
landschappelijke waarde	+	+	+	+
belevingswaarde	0	0	0	0
leesbaar landschap	0/+	0/+	0/+	0/+

7.1 Samenvatting effecten per alternatief

7.1.1 Alternatief 1

referentiesituatie

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn in alternatief 1 sterk negatieve effecten te verwachten. Het gaat voornamelijk over verkeer tussen de bedrijfslocaties, aantal transportbewegingen, aantal woningen binnen de 45 dB(A)-geluidcontour, stikstofdepositie en belevingswaarde vanuit de dorpsrand (locatie aan de Heeswijkseweg).

vergunde situatie

In vergelijking met de vergunde situatie blijkt dat alternatief 1 het verkeer tussen de bedrijfslocaties sterk positief beïnvloedt. Het aantal transportbewegingen wordt sterk negatief beïnvloed, evenals het aantal woningen binnen de 45 dB(A)-geluidcontour en de belevingswaarde vanuit de dorpsrand (locatie aan de Heeswijkseweg).

7.1.2 Alternatief 2

referentiesituatie

Alternatief 2 heeft ten opzichte van de referentiesituatie hoofdzakelijk een sterk positieve invloed op ecologie en landschap aan de Heeswijkseweg, namelijk op ecologische waarde (diversiteit), ecologische verbinding, landschappelijke waarde, en belevingswaarde vanuit de dorpsrand.

vergunde situatie

Vergeleken met de vergunde situatie, is er een sterk positieve evolutie, niet alleen qua ecologie en landschap (zie referentiesituatie), maar ook op het vlak van verkeer tussen de bedrijfslocaties. Een sterk negatief effect wordt verwacht voor aantal transportbewegingen, behalve richting de dorpskern.

Illustratie : Verdeling van verkeersbewegingen vanuit locatie aan Heeswijkseweg over verschillende routes in alternatief 2

7.2 Samenvatting verschillen tussen alternatieven

De effecten van alternatief 1 en alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie verschillen op een aantal onderdelen van elkaar. De verschilpunten zijn inzichtelijk gemaakt in de onderstaande tabel. Alle criteria hebben betrekking op de locatie aan de Heeswijkseweg met uitzondering van het PM10-criterium. Het laatstgenoemde betreft het gecombineerde effect van beide bedrijfslocaties.

criterium	alternatief 1	alternatief 2
transportbewegingen richting noorden	--	-
PM10 (aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 $\mu g/m^3$)	-	0/-
ecologische waarde, structuur	-	0/+
ecologische waarde, diversiteit	0	++
ecologische verbinding	0	++
landschappelijke waarde	0	++
belevingswaarde voor passant	0/-	+
belevingswaarde vanuit dorpsrand	--	++
leesbaar landschap	0/+	+

Als geheel scoort alternatief 2 significant positiever ten opzichte van de referentiesituatie dan alternatief 1. Het belangrijkste verschil is zichtbaar in de effecten op het aantal transportbewegingen door de Heeswijkseweg en de Baron van den Bogaerdelaan, de concentratie van fijn stof (PM10) en tot slot de ecologische en landschappelijke waarden aan de Heeswijkseweg.

Illustratie :
N279 tussen
Heeswijk-Dinther
en Veghel anno 2014

Illustratie :
Transport van materieel
tussen locatie aan
Lariestraat en locatie
aan Heeswijkseweg

7.3 Voorkeursalternatief (VKA)

In deze paragraaf wordt het voorkeursalternatief beschreven. De bepaling van dit alternatief is gebaseerd op :
- de (vergelijking van de) effecten in het onderhavige milieueffectrapport;
- beleidsmatige overwegingen van Provincie Noord-Brabant;
- beleidsmatige overwegingen van Gemeente Bernheze; en
- bedrijfsmatige overwegingen van Gebr. Dijkhoff bv.

alternatief 2

Alternatief 2 is het voorkeursalternatief. In dit alternatief ligt de focus op enerzijds een maximale landschappelijke inpassing met de ter beschikking zijnde gronden en anderzijds een zo minimaal mogelijke hinder voor de omwonenden en de omgeving. Het alternatief biedt voldoende mogelijkheden om de bedrijfsdoelstellingen te verwezenlijken en is bovendien financieel haalbaar voor Gebr. Dijkhoff bv.

effecten

In alternatief 2 worden ten opzichte van alternatief 1 extra beheersmaatregelen getroffen om de emissie van geluid, fijn stof en stikstofdioxide te minimaliseren. Bovendien is de landschappelijke inpassing in alternatief 2 veel uitgebreider dan in alternatief 1. Hierdoor komt alternatief 2 als meest positief uit de bus voor alle criteria waar de twee alternatieven in het onderhavige milieueffectrapport een verschillende beoordeling krijgen, zowel voor milieueffecten als voor landschappelijke inpassing.

beleidsmatige overwegingen

Met het voorkeursalternatief kan ook invulling worden gegeven aan de beleidsmatige doelen, namelijk :
- de locatie aan de Heeswijkseweg volledig in harmonie met de omgeving brengen;
- de locatie aan de Lariestraat fysiek inperken; en
- de bedrijfsactiviteiten aan de Lariestraat aanpassen.

Dit gebeurt door een integrale aanpak met maatregelen in samenhang met de omgeving, en dit zowel op het bedrijfsterrein zelf, als daarbuiten. Hierdoor wordt de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het gebied versterkt.

bedrijfsmatige overwegingen

Het alternatief voldoet ten slotte aan het doel van Gebr. Dijkhoff bv, met name het zich verder ontwikkelen van een aannemersbedrijf naar een volwaardig duurzaamheidscentrum.

Op de locatie aan de Heeswijkseweg is in het voorkeursalternatief voldoende ruimte om de gewenste bedrijfsactiviteiten te kunnen uitvoeren door interne bedrijfsoptimalisatie, met name door :
- “slim” gebruik van de ruimte; en
- een grotere efficiency (bijvoorbeeld hogere doorstroomsnelheid en kortere rijlijnen bij activiteiten).

7.3.1 Effecten

Het voorkeursalternatief heeft een aantal effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Deze effecten worden in de hiernavolgende paragrafen kort toegelicht.

verkeer

De geplande activiteiten van Gebr. Dijkhoff bv veroorzaken een toename van de verkeersbewegingen in de omgeving van het bedrijf. Dit komt vooral tot uiting in het verkeer op de N279. Het overgrote deel van de vrachten die door Gebr. Dijkhoff bv worden gegenereerd, namelijk 85 % van het totaal, wordt via de N279 richting het oosten (Veghel) en westen ('s-Hertogenbosch) geleid. Vergeleken met het totale verkeer per etmaal bedraagt de toename op de N279 0,96 %. Mocht in de toekomst bovendien de aanleg van een transportband over de N279 naar de Zuid-Willemsvaart en de aanleg van een langshaven worden gerealiseerd, dan zou dit het totale verkeer van Gebr. Dijkhoff bv naar schatting met 20 % kunnen reduceren. In het voorkeursalternatief bedraagt het totaal aantal verkeersbewegingen door de dorpskern 25 per etmaal. Dit is 9 bewegingen per etmaal meer dan in de referentiesituatie. Op een totaal van 6.791 voertuigen per etmaal neemt de verkeersintensiteit derhalve toe met 0,13 %.

In vergelijking met de momenteel vergunde situatie neemt het aantal transportbewegingen vanuit de locatie aan de Heeswijkseweg richting de dorpskern met ongeveer 70 % af. De transportbewegingen in de overige windrichtingen nemen toe. In vergelijking met de totale verkeersbewegingen op de verschillende wegen bedraagt de toename echter telkens maximaal 0,5 %.

De verkeersveiligheid wordt positief beïnvloed.

geluid

De geluidbelasting in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern neemt toe ten opzichte van de referentiesituatie, maar de streefwaarde van 45 dB(A) wordt niet overschreden bij de woningen in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg en in de dorpskern.

luchtkwaliteit

Toetsing aan de PM10-criteria wijst uit dat het voorkeursalternatief een licht negatief effect tot gevolg heeft ten opzichte van de referentiesituatie. Dit betekent dat door de geplande activiteiten van Gebr. Dijkhoff bv zowel de jaargemiddelde PM10-concentratie in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg als het aantal overschrijdingen per jaar van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 μg PM10/m^3 licht toenemen. Aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt echter ruim voldaan.

ecologie

Met de ontwikkeling in het voorkeursalternatief wordt het bestaande natte populierenbos aangetast. Compensatie hiervan vindt echter geheel plaats binnen de locatie door de aanplant van bomen en struwelen rondom de Aa. De nog niet gerealiseerde EHS aan de westzijde wordt gerealiseerd.

De locatie aan de Heeswijkseweg wordt zodanig in de omgeving ingepast dat diverse voorwaarden worden gecreëerd voor ecologische waarden die passen bij de kenmerken van het beekdal van de Aa. Dit heeft vooral een gunstig effect op de ecologische diversiteit in het gebied. De inrichting van de ruimte aan de zuidzijde van de beek als ecologische verbindingszone (bijvoorbeeld overgang nat/droog, beekdalbeplanting, poel, moeras en struweel) creëert de mogelijkheid dat het gebied zich op termijn ontwikkelt tot een stapsteen langs de Aa. De toename aan ecologische verbindingszone bedraagt 14.075 m^2.

stikstofdepositie

De stikstofdepositie op de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden is in het voorkeursalternatief hoger dan in de referentiesituatie, maar nog steeds zo laag dat geen melding in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (kortweg “PAS”) noodzakelijk is. Bovendien zal in de toekomst het aandeel van de vrachtwagens die zijn uitgerust met Euro 6-motoren alleen maar toenemen, zodat de stikstofemissie en dus ook de stikstofdepositie zal dalen.

landschap

Vanuit landschappelijk oogpunt heeft de integrale aanpak in het voorkeursalternatief een positief tot sterk positief effect op de ontwikkeling van de locatie aan de Heeswijkseweg. Aan de westzijde van de locatie worden bloemrijke graslanden aangelegd. Bijkomend wordt het beekdal landschappelijk opgebouwd en wordt aan de noordzijde een groene wal aangelegd, bestaande uit een grondtalud met opgaande beplanting. Door deze factoren nemen zowel de landschappelijke waarde als de belevingswaarde vanuit de dorpsrand aanzienlijk toe ten opzichte van de referentiesituatie.

aanvaardbaarheid negatieve effecten

Als een negatief effect qua aard en omvang beperkt is en/of niet tot overschrijding van wettelijke eisen leidt of niet tegenstrijdig is met bestaand beleid, dan heeft het bevoegd gezag de beleidsvrijheid om op basis van een belangenafweging het negatieve effect te aanvaarden. Voor effecten die door de aard of omvang ervan en/of door het niet voldoen aan wettelijke regels of bestaand beleid, niet zonder meer kunnen worden aanvaard, geldt dat het bevoegd gezag mitigerende of compenserende maatregelen dient te overwegen, waarmee het negatieve effect kan worden verminderd en wel aan wetgeving en beleid wordt voldaan.

In de onderstaande tabel zijn de negatieve effecten van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie opgenomen en is aangegeven of deze effecten (onder voorwaarden) kunnen worden aanvaard of dat aanvullende maatregelen nodig worden geacht. Ter informatie is tevens het effect ten opzichte van de vergunde situatie weergegeven.

In de tabel worden drie categorieën aangehouden, met name :
- het effect is niet aanvaardbaar, het negatief effect dient te worden gemitigeerd of gecompenseerd (beoordeling in het rood);
- het effect is eventueel aanvaardbaar, ter afweging door bevoegd gezag (beoordeling in het oranje); en
- het effect is aanvaardbaar (beoordeling in het groen).

criterium	voorkeursalternatief (alternatief 2)		
	R	V	beoordeling
verkeer, Heeswijkseweg			
verkeer tussen twee bedrijfslocaties	--	++	Effect is aanvaardbaar. In absolute cijfers is de toename beperkt tot gemiddeld vier transportbewegingen per etmaal.
transportbewegingen richting noorden	-	+	Effect is aanvaardbaar. In absolute cijfers is de toename beperkt tot gemiddeld vijf transportbewegingen per etmaal.
transportbewegingen richting oosten	--	--	Effect is aanvaardbaar. Ten opzichte van het totale verkeer, is de toename beperkt tot minder dan 0,5 %.
transportbewegingen richting zuiden	--	--	Effect is aanvaardbaar. Ten opzichte van het totale verkeer, is de toename beperkt tot minder dan 0,5 %.
transportbewegingen richting westen	--	--	Effect is aanvaardbaar. Ten opzichte van het totale verkeer, is de toename beperkt tot afgerond 0,5 %.
verkeer, Lariestraat			
verkeer tussen twee bedrijfslocaties	--	++	Effect is aanvaardbaar. In absolute cijfers is de toename beperkt tot gemiddeld vier transportbewegingen per etmaal.
milieu, geluid			
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor omgeving van locatie aan Heeswijkseweg	-	0/+	Effect is aanvaarbaar. De geluidbelasting op de woningen in de omgeving van de locatie aan de Heeswijkseweg voldoet aan de richtwaarde voor landelijk gebied.
langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor dorpskern	-	0/-	Effect is aanvaarbaar. De geluidbelasting op de woningen in de dorpskern voldoet aan de richtwaarde voor woongebied.

criterium	voorkeursalternatief (alternatief 2)		
	R	V	beoordeling
aantal woningen binnen 45 dB(A)-geluidcontour na herinrichting N279	--	--	Effect is aanvaarbaar. De geluidbelasting op de woningen in de dorpskern voldoet aan de richtwaarde voor woongebied.
milieu, luchtkwaliteit			
PM10 (jaargemiddelde concentratie)	0/-	0/+	Effect is aanvaardbaar. De jaargemiddelde concentratie voor PM10 op de toetspunten valt ruim binnen de grenswaarde (40 $\mu g/m^3$) die in de Wet milieubeheer is opgenomen.
PM10 (aantal overschrijdingen per jaar van 24-uurgemiddelde van waarde 50 $\mu g/m^3$)	0/-	0/+	Effect is aanvaardbaar. Het jaarlijks aantal overschrijdingen van het 24-uurgemiddelde van de waarde 50 μg PM10/m^3 op de toetspunten valt ruim binnen de grenswaarde (35 keer) die in de Wet milieubeheer is opgenomen.
natuur, stikstofdepositie			
Kampina & Oisterwijkse Vennen	--	-	Effect is aanvaardbaar. De depositie bedraagt minder dan 0,05 mol stikstof per hectare per jaar (geen vergunningplicht noch meldingsplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet).
Kempenland-West	--	0	Effect is aanvaardbaar. De depositie bedraagt minder dan 0,05 mol stikstof per hectare per jaar (geen vergunningplicht noch meldingsplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet).
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	--	-	Effect is aanvaardbaar. De depositie bedraagt minder dan 0,05 mol stikstof per hectare per jaar (geen vergunningplicht noch meldingsplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet).
Rijntakken	--	0	Effect is aanvaardbaar. De depositie bedraagt minder dan 0,05 mol stikstof per hectare per jaar (geen vergunningplicht noch meldingsplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet).
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	--	0	Effect is aanvaardbaar. De depositie bedraagt minder dan 0,05 mol stikstof per hectare per jaar (geen vergunningplicht noch meldingsplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet).

7.3.2 Mitigerende en compenserende maatregelen

Het bevoegd gezag kan overwegen om aanvullende maatregelen te treffen om onaanvaardbare negatieve effecten binnen het voorkeursalternatief te mitigeren of te compenseren.

Echter, uit de tabel in de vorige paragraaf blijkt dat geen enkel effect onaanvaardbaar is. Dit heeft vooral te maken met het feit dat in het voortraject van de bestemmingsplanwijziging al veel compenserende maatregelen zijn getroffen. Deze maatregelen zijn met andere woorden reeds tijdens de planvorming meegenomen. Het betreft met name beheersmaatregelen voor de beperking van geluid en fijn stof, compensatie in het kader van EHS enzovoort.

Illustratie : Recyclinggranulaat (producttype : grof betongranulaat)

8 Leemten in kennis en doorkijk vervolg

Dit hoofdstuk omvat enerzijds de leemten in kennis die momenteel bestaan (paragraaf 8.1) en anderzijds een doorkijk naar het vervolg (paragraaf 8.2).

8.1 Leemten in kennis

Het onderhavige rapport is gebaseerd op de kennis en informatie die op de datum van afronding ter beschikking is. Aangaande diverse punten bestaat momenteel nog een leemte in kennis. Deze punten worden in deze paragraaf beknopt toegelicht.

De belangrijkste leemten in kennis zijn :
- marktevolutie en -opportuniteiten;
- invloed van de aanpassing van de Zuid-Willemsvaart op andere marktspelers;
- verkeersbewegingen; en
- technische evolutie.

marktevolutie

Het is niet volledig te voorspellen in welke richting de markt van recyclingproducten zal evolueren. Om het mogelijk te maken schommelingen in de markt op te vangen, wordt een ruime omgevingsvergunning (milieuvergunning) aangevraagd. In de praktijk zal echter naar alle waarschijnlijkheid niet van iedere activiteit jaarlijks de volledig vergunde verwerkingscapaciteit worden benut. Hierdoor zal ook de vergunde opslagcapaciteit niet altijd volledig worden benut. Capaciteiten die niet worden benut, leiden effectief tot een reductie van het aantal verkeersbewegingen en de verspreiding van fijn stof en geluid.

invloed aanpassing Zuid-Willemsvaart

Niet alleen Gebr. Dijkhoff bv kan voordeel halen uit de aanpassing van de Zuid-Willemsvaart. Ook andere bedrijven in dezelfde sector zouden plannen kunnen ontwikkelen en realiseren in verband met transport over de Zuid-Willemsvaart.

verkeersbewegingen

Het aantal verkeersbewegingen dat Gebr. Dijkhoff bv in de praktijk zal genereren, is niet volledig voorspelbaar. In ieder geval zal worden voldaan aan het maximum aantal bewegingen dat in de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt beschreven. Het is echter mogelijk dat dit maximum in de praktijk niet wordt gehaald en de reële verkeersintensiteit lager ligt, hetgeen een gunstige invloed zou hebben op de verkeerssituatie in de dorpskern van Heeswijk-Dinther. Verder zouden hierdoor de emissies van geluid, fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofoxiden afnemen.

technische evolutie

In het onderhavige rapport is ervan uitgegaan dat Euro 6-motoren de meest zuinige en minst vervuilende motoren zijn. In de toekomst zal de techniek naar alle waarschijnlijkheid nog verder evolueren. Ook elektrische motoren behoren dan tot de mogelijkheden. Hierdoor zal de emissie van stikstofoxiden en fijn stof verder afnemen, evenals de emissie van geluid.

8.2 Doorkijk naar vervolg

bestemmingsplan en vergunningaanvraag

Zo snel als mogelijk wordt het bestemmingsplan voor het plangebied “Heeswijkse Aa-beemden” ter vaststelling ingediend. Tegelijk met het traject voor het bestemmingsplan zal Gebr. Dijkhoff bv een omgevingsvergunning aanvragen.

aanzet tot evaluatieprogramma

Wettelijk bestaat de verplichting om de milieueffecten te evalueren na realisatie van plannen/projecten. De m.e.r.-evaluatie betreft een vorm van ex-post evaluatie. Er is een besluit genomen en achteraf wordt dit besluit geëvalueerd. De ex-post evaluatie kan bijvoorbeeld onverwachte milieueffecten (bijvoorbeeld door nieuwe ontwikkelingen of verkeerde aannamen) in beeld brengen, waardoor tijdig corrigerende maatregelen kunnen worden genomen. Bij evaluatie spelen de feitelijke of werkelijke effecten tijdens of na realisatie van het alternatief een rol, evenals de in het rapport voorspelde effecten. De vraag is of de werkelijke en voorspelde effecten overeenkomen dan wel verschillen.

Bijlagen

Inhoudsopgave bijlagen

1 Hoofdpunten milieueffectrapport

2 Verplaatsingsonderzoek

3 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect verkeer (separaat rapport)

4 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect geluid (separaat rapport)

5 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect luchtkwaliteit (separaat rapport)

6 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect stikstofdepositie (separaat rapport)

1 Hoofdpunten milieueffectrapport

Hoofdpunten milieueffectrapport

advies Commissie m.e.r.	niet opgenomen deelaspect met reden
een beschrijving van de volgende alternatieven : - ... - een alternatief dat zoveel mogelijk uitgaat van de kwaliteiten en potenties van het beekdal en de es (geomorfologie, hydrologie, aanwezige landschapsstructuren, aanwezige natuur) voor de beoogde versterking van watersysteem, natuur, landschap en recreatie (bladzijde 1 van het advies)	*"een alternatief dat zoveel mogelijk uitgaat van de kwaliteiten en potenties van het beekdal en de es (geomorfologie, hydrologie, aanwezige landschapsstructuren, aanwezige natuur) voor de beoogde versterking van watersysteem, natuur, landschap en recreatie;"* : Dit alternatief is niet haalbaar gebleken omdat de hiervoor benodigde gronden niet zijn verworven.
bodem en water (bladzijde 7 van het advies)	De loop van de Aa, dus ook het beekdal en de es, blijft identiek in de verschillende alternatieven. Een verplaatsing van de Aa gebeurt niet, waardoor geen veranderingen in de waterhuishouding plaatsvinden. Ook vinden geen afgravingen plaats.
ecosysteemontwikkeling (bladzijde 8 van het advies)	Door het verkleinen van het plangebied en de beperkte mogelijkheden aangaande de Aa, is dit aspect minder belangrijk geworden. Met de ontwikkeling van het plangebied wordt evenwel op het beeld van het beekdal aangesloten.
cultuurhistorie (bladzijde 10 van het advies)	Cultuurhistorie speelt geen grote rol meer in het voornemen door de wijziging van het plangebied (voorheen : vermeende bolle akker ter hoogte van gronden, verandering van de beekloop, locatie van de watermolen in de Aa). De plangrenswijziging heeft gevolgen voor de opbouw van het plan. Door de beperkte ruimte is het immers niet mogelijk om volledig aan landschapsreconstructie of -herstel te doen (gebaseerd op de landschapsopbouw rondom de Aa bestaande uit beemden, hooilanden, akkers, overstromingsvlaktes,...). Ook vinden geen ingrepen meer plaats in de hogere dekzandrug waarop Heeswijk is gelegen (de vermeende bolle akker blijft intact). Ten derde valt de locatie waar mogelijk een watermolen heeft gelegen, niet meer binnen het plangebied.

advies Commissie m.e.r.	niet opgenomen deelaspect met reden
recreatief medegebruik (bladzijde 10 van het advies)	Recreatief medegebruik speelt geen grote rol meer in het voornemen door de wijziging van het plangebied (voorheen : laarzenpad, trekpontje, fiets- en wandelpad). Door de beperkte ruimte is recreatief medegebruik minder belangrijk geworden. Hooguit is extensieve bewandeling mogelijk van het pad langs de Aa.

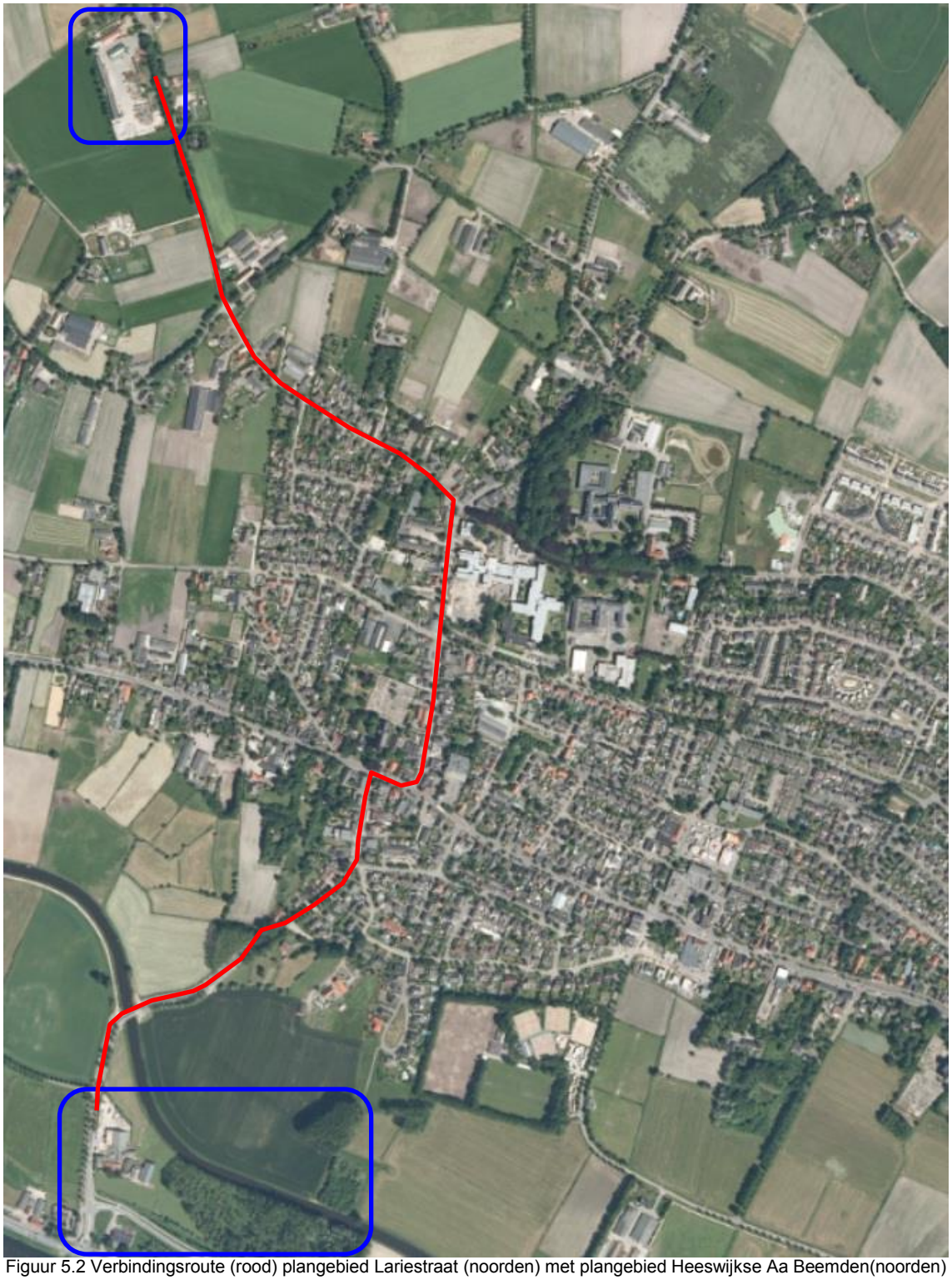
2 Verplaatsingsonderzoek

vormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.
Met het bestemmingsplan wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt, er zijn echter geen kaders opgenomen ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen waarbij Nationale belangen gemoeid zijn. Het Barro heeft dan ook geen invloed op dit bestemmingsplan.

Ladder voor Duurzame Verstedelijking
Aanleiding en achtergrond
Het bedrijf gebroeders Gebr. Dijkhoff & zn b.v. is in de huidige situatie gevestigd op twee locaties binnen de gemeente Bernheze. Eén locatie is gelegen aan de Lariestraat (ten noorden van Heeswijk) en één locatie is gelegen aan de Heeswijkseweg in Heeswijk. Het bedrijf voert verschillende activiteiten uit die verdeeld kunnen worden in groene activiteiten en rode activiteiten.

De groene activiteiten hebben betrekking op (agrarisch) loonwerk en de rode activiteiten hebben betrekking op verwerking en recycling van bouwmaterialen, grondopslag en weg- en waterbouw. Beide activiteiten vinden in de huidige situatie op beide locaties plaats. Daarbij wordt een deel van de locatie aan de Lariestraat gebruikt voor opslag van puin en afval, omdat hier op de Heeswijkseweg onvoldoende ruimte voor beschikbaar is. De aan- en afvoer hiervan zorgt voor veel hinder in en rond de kern Heeswijk. Met name ten aanzien van het transport, maar aanvullend ook op het gebied van geluid, trillingen, stof, luchtkwaliteit en visuele hinder.



Figuur 5.2 Verbindingsroute (rood) plangebied Lariestraat (noorden) met plangebied Heeswijkse Aa Beemden(noorden)

De huidige benutting van de twee bedrijfslocaties van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. voldoet niet meer aan de toekomstige wensen van het bedrijf en eisen vanuit de wetgeving. Er is sprake van ruimtegebrek in de huidige situatie, waardoor het vaak voorkomt dat activiteiten (tijdelijk) tussen beide locaties worden uitgewisseld. Naast inefficiënte bedrijfsprocessen, zorgt dit zoals hiervoor aangeven voor overlast voor de omgeving.
Voor de bedrijfscontinuïteit is aanvullende ruimte voor Gebr. Dijkhoff & zn b.v.(familiebedrijf sinds 1914) essentieel. De activiteiten waarin het bedrijf actief is, vragen om opschaling en modernisering van de bedrijfslocaties. Deze behoeften gaan gepaard met een nadrukkelijke behoefte aan extra ruimte. Zonder deze extra ruimte komt de continuïteit binnen afzienbare tijd onder druk te staan, wat directe gevolgen heeft voor de economische prestaties en werkgelegenheid in de gemeente en regio.

De uitbreidingsruimte voor het bedrijf kan de toekomst en bedrijfscontinuïteit en daarmee de economische activiteit en werkgelegenheid veilig stellen. Zowel voor het bedrijf zelf, als bij toeleveranciers en afnemers. Met de extra ruimte kan in eerste essentie een efficiencyslag voor het bedrijf zelf worden bewerkstelligd. Daarnaast komt er met de verbeterde bedrijfsomstandigheden zicht op de mogelijkheden om te investeren in modernere installaties en technieken. Die investeringen zijn binnen de huidige beperkte ruimtelijke mogelijkheden en daarmee gepaard gaande inefficiëntie niet haalbaar.

Met deze modernisering kan de overlast van het bedrijf naar de omgeving sterk beperkt worden. Voordat tot deze investeringen overgegaan kan worden, is uitbreiding en optimalisatie van de bedrijfsprocessen echter essentieel.

Een aanpassing van de bedrijfsactiviteiten die direct na de uitbreidingsmogelijkheden bewerkstelligd kunnen worden, heeft betrekking op een scheiding van de groene en rode activiteiten. Daarbij wil Gebr. Dijkhoff & zn b.v. de rode activiteiten concentreren aan de Heeswijkseweg en de groene activiteiten aan de Lariestraat. Een groot aantal transportbewegingen en de daarmee gepaard gaande overlast van het vervoer zelf, laden en lossen zijn daardoor niet meer nodig. Dit zorgt voor een enorme beperking van de overlast voor de omgeving.

Uitbreiding aan Heeswijkseweg
Om tot een passende nieuwe situatie te komen onderzoekt Gebr. Dijkhoff & zn b.v. al vele jaren de mogelijke scenario's. De meest optimale oplossing voor het bedrijf zelf, alsmede voor de omgeving, betreft uitbreiding van de locatie aan de Heeswijkseweg. Deze locatie is gelegen direct aan de N279 waardoor aan- en afvoer van vrachtverkeer hier optimaal is te realiseren. Ook is de locatie (vrijwel direct) aan het water gelegen, waardoor de wens om in de toekomst aan- en afvoer over water mogelijk te maken blijft bestaan. Deze aan- en afvoerwijze is in het verleden veelvuldig gebruikt, maar is als gevolg van bedrijfsmatige en infrastructurele aanpassingen in de omgeving reeds lange tijd niet meer mogelijk. Gebr. Dijkhoff & zn b.v. zou deze mogelijkheid graag weer benutten,

wat ook aansluit bij de nationale en provinciale beleidsambities van multimodaal transport.

Er is een aantal scenario's onderzocht. De belangrijkste zijn:

- Uitbreiding van de locatie Lariestraat: aangezien dit in de huidige situatie de grootste locatie betreft, zou uitbreiding hier om deze reden een reële optie zijn. Echter zorgt de ligging van de Lariestraat voor grote problemen. De uitbreiding is met name nodig om de groei van de rode activiteiten mogelijk te maken. Door de rode activiteiten op de Lariestraat te concentreren zal er sprake zijn van een sterk groeiende belasting van vrachtwagenbewegingen van en naar het buitengebied, met aanzienlijke (milieu)hinder als gevolg. Hetzelfde geldt voor de groene activiteiten die in dit scenario naar de Heeswijkseweg verplaatst zouden worden. De agrarische machines en installaties worden juist in het buitengebied ingezet, waardoor deze activiteiten ook voor een groei van zwaar verkeer en vrachtwagens door de kernen van Bernheze zal zorgen.
- Een totale verplaatsing van het bedrijf (of in ieder geval van de rode activiteiten waarvoor uitbreiding essentieel is) is tevens bekeken. Daarbij spelen met name ruimtelijke en bedrijfseconomische aspecten. De ruimtelijke mogelijkheden voor het vestigen van een bedrijf zoals Gebr. Dijkhoff & zn b.v. in de regio zijn zeer beperkt. Er zijn vanuit ruimtelijk perspectief nauwelijks locaties waar Gebr. Dijkhoff & zn b.v. terecht kan. De mogelijkheden ten aanzien van milieuzonering en bereikbaarheid van de afzetmarkt van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. zijn daarbij geanalyseerd (zie ook onder uitwerking van trede 2 van de Ladder). Tevens dient daarbij de locatie aan de Heeswijkseweg (of eventueel de Lariestraat bij verplaatsing van deze bedrijfsactiviteiten) opgeheven te worden. De specifieke inrichting van de locatie en de mogelijke bestemming leiden ertoe dat de achter te laten locatie nagenoeg waardeloos wordt, waardoor er sprake is van een omvangrijke desinvestering die het bedrijf niet kan dragen en waardoor de bedrijfscontinuïteit onhoudbaar is.

Daarmee is de uitbreiding op de locatie aan de Heeswijkseweg de enige reële optie vanuit ruimtelijk, milieukundig en bedrijfsmatig perspectief.

Doorlopen Ladder voor Duurzame Verstedelijking noodzakelijk

Voor de nieuwe situatie is 18.744 m² aanvullende ruimte aan de Heeswijkseweg nodig tot een totaal van 2,7 hectare. Deze ruimte ligt buiten het bestaand stedelijk gebied. Het initiatief betreft een stedelijke voorziening (en dus een stedelijke ontwikkeling) als bedoeld in het Bro (besluit ruimtelijke ordening). Dit betekent dat de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (hierna Ladder) doorlopen dient te worden. De Ladder heeft als doel zorgvuldig met ruimtegebruik om te gaan. Het toetsen van een ontwikkeling aan deze Ladder is een verplichte stap binnen het ruimtelijke ordeningsproces.

Er zijn drie stappen die in de Ladder doorlopen moeten worden. Dit zijn:

1. de voorgenomen stedelijke ontwikkeling dient te voorzien in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit stap 1 volgt dat de ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte moet beschreven worden in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. indien uit stap 2 blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De drie treden worden navolgend doorlopen en toegelicht.

Trede 1: regionale behoefte

Gebr. Dijkhoff & zn b.v. maakt een positieve economische ontwikkeling door en heeft hiervoor extra ruimte nodig. Daarbij is het logisch dat uitbreiding in de directe nabijheid van de huidige locatie wordt gezocht. Gezien de specifieke ligging aan de N279 heeft Gebr. Dijkhoff & zn b.v. haar oog op de locatie direct grenzend aan het huidige perceel laten vallen, dat sinds 2010 in haar bezit is.

De recyclesector vormt een essentiële schakel in de bouwkolom en –sector en is daarmee onmisbaar in de regionale economie van noordoost Brabant. Zowel sectoraal in de bouw huisvest de provincie een aantal van de grootste bouwbedrijven van Nederland, die hun sterke positie mede te danken hebben aan toeleverende bedrijven zoals Dijkhoff.

Ook voor cross-overs naar andere sectoren speelt de recylingbranche een essentiële rol, zoals ook door Bert Pauli recent werd bepleit[5]. ”We moeten de cross-overs tussen beleidsterreinen actief oppakken om belangrijke maatschappelijke uitdagingen op te lossen. Dit vraagt enerzijds afstemming tussen verschillende beleidsterreinen als economie, arbeidsmarkt, onderwijs, milieu, infrastructuur en zorg en anderzijds nieuwe businessmodellen voor disruptieve innovaties, zoals circulaire economie”.

De maatschappelijke en economische uitdagingen vinden ook uitwerking in wet- en regelgeving. Deze ontwikkeling draagt positief bij aan het maatschappelijk probleem omtrent klimaat en grondstoffen. Het maatschappelijk probleem wordt erkend door de Nationale overheid en is daardoor genoemd als een van de hoofdlijnen voor de topsectoren van Nederland. Het doel daarvan is een resource-efficiënte samenleving en economie te creëren en tevens bescherming en duurzaam management van natuurlijke bronnen en ecosystemen te bieden.

[5] https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/topsectoren-kunnen-niet-zonder-de-regios-de-regios-kunnen-niet-zonder-topsectoren/

Het initiatief van Dijkhoff speelt nadrukkelijk in op voorgaande ontwikkelingen. Het bedrijf onderneemt concrete stappen om zich te ontwikkelen tot een volwaardig VANG-centrum (triple P). Dijkhoff richt zich nadrukkelijk op deze lijn en draagt daardoor bij aan de doelstellingen die het Rijk stelt. Daarmee sluit het initiatief van Dijkhoff ook aan op de regionale (en bovenregionale) behoefte om te komen tot een duurzame recyclingsector.

Om naar een efficiënte en duurzame manier van bedrijfsvoering te streven is het noodzakelijk om de rode en groene activiteiten van het bedrijf te scheiden en de recycleactiviteiten te concentreren op één locatie.

Tekstbox: Ontwikkeling vanuit bedrijfsperspectief

De uitbreiding op de locatie Heeswijkseweg is de meest geschikte locatie voor Gebr. Dijkhoff & zn b.v. om bedrijfsgroei te realiseren. Hiermee kan de uitbreiding fysiek en organisatorisch direct aansluiten op de bestaande activiteiten en processen, waardoor een efficiënte en effectieve bedrijfsvoering kan worden gerealiseerd. Beide bestaande locaties kunnen daarbij in gebruik blijven en een optimalisering van de afstemming van de rode en groene activiteiten kunnen worden doorgevoerd. Dit gaat gepaard met een efficiencyslag ten aanzien van milieu en bedrijfsprocessen.

In de huidige situatie worden de rode en groene activiteiten reeds vanuit beide locaties uitgevoerd. Dat is qua bedrijfsprocessen (organisatie, planning, productie, uitvoering, service en onderhoud) en bedrijfseconomisch (dubbele personeelsfuncties, dubbele huisvestingskosten etc.) niet langer houdbaar. Met de uitbreiding van de rode activiteiten is het splitsen en uitvoeren van de rode activiteiten vanuit één locatie essentieel. De locatie aan de Heeswijkseweg is hiervoor de enige reële oplossing voor Dijkhoff.

Indien de uitbreiding niet aansluitend aan de Heeswijkseweg gerealiseerd zou kunnen worden, dan zou er elders uitgebreid dienen te worden, of een volledig nieuwe locatie ontwikkeld dienen te worden waar samenvoeging van activiteiten (rood en groen) kan plaatsvinden.

Dat zou betekenen dat de huidige locatie aan de Heeswijkseweg opgeheven zou moeten worden. De eerdere investeringen in kavel en opstallen die een forse investering hebben gevraagd, zouden daarmee grotendeels afgeschreven moeten worden. Dat zou voor Gebr. Dijkhoff & zn b.v. dan een forse kapitaalvernietiging betekenen.

De huidige locatie is dusdanig specifiek voor Gebr. Dijkhoff & zn b.v. ingericht, dat opname / hergebruik door andere partijen niet op korte termijn realistisch is. Daar komt bij dat eerst verkocht zou moeten worden, om de uitbreiding elders te kunnen financieren (dit heeft betrekking op de omvang van de huidige locatie + de thans voorgenomen uitbreiding).

Al zou het –theoretisch- in financieel opzicht mogelijk zijn geweest om de huidige locatie aan de Heeswijkseweg te verlaten, dan is het de vraag wat daarvan de meerwaarde is. Er zou dan namelijk in ruimtelijk opzicht sprake zijn van leegstand van de bestaande locatie aan de Heeswijkseweg, die gelet op de specifieke inrichting voor Gebr. Dijkhoff & zn b.v. niet courant is en zeer moeizaam door de markt opgenomen zou worden. Daar staat een invulling van een kavel elders in of buiten de regio tegenover. Per saldo zou dat geen verschil maken.

Tekstbox: hergebruikmogelijkeden

Wanneer het bedrijf zich gaat verplaatsen is het wenselijk om de huidige situatie te slopen en te saneren. Woningbouw op deze plek is niet mogelijk vanwege de N279, daarnaast is een economische functie op dit moment alleen mogelijk voor een agrarisch loonwerkbedrijf en een intensieve veehouderij. De trend voor agrarische loonwerkers neemt af doordat het aantal agrarische bedrijven afneemt. De agrarische bedrijven die achter blijven worden steeds groter en gaan efficiënter werken. Dat betekent wel dat veel werk uitbesteed wordt aan loonwerkers, maar deze moeten dusdanige investeringen doen (grotere en geavanceerdere machines) dat veel loonwerkbedrijven besluiten te stoppen en ook voor deze tak geldt dat de 'achterblijvers' groter worden en een groter bereik hebben. Voor de locatie die bestemd is als intensieve veehouderij geldt dat deze niet voldoet om hier opnieuw een intensieve veehouderij voort te zetten. De locatie is simpelweg te klein, de investeringslast te hoog en het toekomstperspectief te onzeker.

Aangezien het een uitbreiding van een bestaand bedrijf betreft, is er sprake van een actuele (regionale) behoefte, waarbij het (vanwege bestaande bedrijfsprocessen en eigendoms- en vastgoedsituatie) niet reëel is dit op een alternatieve locatie te realiseren. Jurisprudentie ondersteunt dit uitgangspunt, aangezien verplaatsen naar een andere locatie onevenredige economische gevolgen zou hebben[6].

Trede 2: bestaand stedelijk gebied

De uitbreiding van het bedrijf ligt buiten het bestaand stedelijk gebied. Hoewel er sprake is van de uitbreiding van een bestaand bedrijf en er hiermee duidelijk sprake is van een andere situatie dan bij de nieuwvestiging van een bedrijf, dienen de mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied in beeld te worden gebracht.

Ten aanzien van de uitbreiding wordt gefocust op de uitbreiding van de rode activiteiten, waar Gebr. Dijkhoff & zn b.v. aanzienlijke groei doormaakt en waar vanuit bedrijfscontinuïteit extra ruimte noodzakelijk is. Opereren vanuit de huidige twee locaties is nu al niet meer houdbaar. Dit betekent dat rood en groen gesplitst moeten worden. De groene activiteiten zullen op de Lariestraat geconcentreerd worden / blijven. De rode activiteiten zullen zich concentreren aan de Heeswijkseweg aangezien vanuit transport, milieu en economisch perspectief de locatie aan de Lariestraat zich hier niet voor leent.

Om de rode activiteiten normaal uit te kunnen voeren, rekening houdend met de nieuwe situatie waarin extra ruimte nodig is, is een concentratie op de Heeswijkseweg essentieel. Een aanvullende locatie elders is niet reëel, zeker niet in de nieuwe situatie. Het afstoten van de Heeswijkseweg is vanuit bedrijfsmatig perspectief niet haalbaar, omdat de locatie niet door een andere gebruiker ingevuld kan worden en daarmee waardeloos wordt.

Het voorgaande betekent dat in de zoektocht naar en analyse van alternatieve locaties naar uitbreidingsruimte aanvullend aan de bestaande locatie aan de Heeswijkseweg is gezocht. Vanuit die context wordt dan ook gesproken over het opereren vanuit twee locaties. Dit betreft de Heeswijkseweg en een aanvullende nieuwe locatie.

[6] ABRvS 23 april 2014, No. 201304503/1/R1

Alternatieven voor uitbreiding

In het geval er mogelijkheden zouden zijn voor Gebr. Dijkhoff & zn b.v. om de uitbreiding (aanvullend aan het gebruik van de bestaande locatie) op een andere locatie binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren, zou dit betekenen dat vanuit twee locaties gewerkt zou moeten worden. Vanaf de huidige locatie en vanaf een aanvullende nieuwe locatie. Dit is geen wenselijk en operationeel werkbare situatie voor Dijkhoff, omdat hiermee de bedrijfsprocessen en afstemming ernstig worden verstoord en efficiëntie ernstig in het geding komt. Dit is nu reeds het geval, maar zal bij de noodzakelijk opschaling en uitbreiding alleen maar sterker gelden.

Als Gebr. Dijkhoff & zn b.v. niet kan uitbreiden op de beoogde locatie, dan zal een heroverweging op de toekomst plaatsvinden. Daarbij zal op korte termijn geen oplossing gevonden worden, aangezien het bedrijf vast zit aan de huidige locatie. Pas als er een koper voor de huidige locatie zou zijn, of de investeringen voldoende zijn afgeschreven zou een nieuwe strategie kunnen worden uitgezet. De groei in omzet, arbeid en toelevering en afname in de keten zullen daarmee een pas op de plaats maken.

Kortom, het is voor Gebr. Dijkhoff & zn b.v. geen werkbaar scenario om naar een andere locatie uit te wijken. Echter is ondanks de bedrijfsmatige en financiële onmogelijkheden, toch gekeken of er ruimtelijk mogelijkheden zouden bestaan om de uitbreiding elders te realiseren.

Werkgebied Gebr. Dijkhoff & zn b.v. en mogelijke locaties

Om volledig te zijn en alle scenario's optimaal in beeld te brengen, is een studie uitgevoerd naar beschikbare bedrijventerreinen waar een bedrijf als Gebr. Dijkhoff & zn b.v. zich kan vestigen. Hiervoor heeft een analyse van alle bedrijventerreinen binnen Brabant waar ruimte beschikbaar is plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat binnen de volgende gemeenten ruimte is om een bedrijf als Gebr. Dijkhoff & zn b.v. (milieucategorie 5.2) te vestigen:

- Bergen op Zoom;
- Cuijk;
- Cranendonk;
- Deurne;
- Etten-Leur;
- Geertruidenberg;
- Helmond;
- 's-Hertogenbosch;
- Heusden;
- Oss;
- Steenbergen;
- Tilburg;
- Veghel;

- Waalwijk;
- Halderberge;
- Cuijk;
- Cranendonck.

Vanwege de huidige locatie en het klantenbestand van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. zijn bedrijventerreinen die buiten een straal van 15 kilometer liggen niet reëel en daardoor niet relevant om in aanmerking te komen voor de verplaatsing. Hierdoor blijven de volgende gemeenten en bedrijventerreinen over:

- 's-Hertogenbosch: De Rietvelden en de Brand II;
- Oss: Moleneind, Vorstengrafdonk, de Geerzuid/oost;
- Veghel: De Dubbelen.

<u>'s-Hertogenbosch Rietvelden</u>
Binnen het bedrijventerrein Rietvelden is milieucategorie 5.1 toegestaan, het bedrijf Gebr. Dijkhoff & zn b.v. valt binnen milieucategorie 5.2. Daarnaast is in de regels van het bestemmingsplan aangegeven welke specifieke bedrijfstypen mogelijk zijn. Een recyclebedrijf is daarin niet aangegeven, waardoor dit bedrijventerrein niet in aanmerking komt voor de verplaatsing.

<u>'s-Hertogenbosch de Brand II</u>
Het bestemmingsplan voor dit bedrijventerrein is nog in procedure (voorontwerp), waardoor nog geen zekerheid is omtrent de beschikbaarheid van terreinen. In de regels van het voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven dat bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 mogelijk zijn, mits deze voorkomen in de lijst van bedrijfsactiviteiten zoals die zijn opgenomen in bijlage 1 "staat van bedrijfsactiviteiten' van de regels van het voorontwerpbestemmingsplan. In deze staat van bedrijfsactiviteiten komt een recyclebedrijf zoals Gebr. Dijkhoff & zn b.v. niet voor. Bedrijventerrein de Brand II komt dan ook niet in aanmerking voor de verplaatsing van het bedrijf.

<u>Oss Moleneind</u>
Op bedrijventerrein Moleneind zijn geen gronden beschikbaar. Het bedrijventerrein is in zijn geheel in gebruik. Dit bedrijventerrein komt dan ook niet voor verplaatsing van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. in aanmerking.

<u>Oss Vorstengrafdonk</u>
Binnen dit bedrijventerrein worden puinbrekers uitgesloten (zie: Milieuzoneringslijst behorend bij bestemmingsplan Bedrijventerrein Vorstengrafdonk - 2013 – Oss). Dit bedrijventerrein komt dan ook niet in aanmerking voor de verplaatsing van Dijkhoff.

<u>Oss de Geer zuid/oost</u>
Binnen dit bedrijventerrein zijn milieucategorie 5 bedrijven toegestaan. Op enkele locaties kunnen bedrijven zich vestigen die geluidszoneringsplichtig zijn (zoals Dijkhoff). Binnen dit bedrijventerrein is 11 hectare beschikbaar waar Gebr. Dijkhoff & zn b.v. zich kan ves-

tigen. Hemelsbreed ligt dit bedrijventerrein op circa 16,5 kilometer van de huidige locatie van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. (de werkelijke rij-afstand is met 27,6 kilometer echter fors groter) en valt daarmee buiten de uitgangspunten van de verplaatsing.

Veghel de Dubbelen

Binnen het bedrijventerrein de Dubbelen is circa 10 hectare beschikbaar voor de vestiging van een bedrijf als Dijkhoff. Dit bedrijventerrein ligt hemelsbreed op circa 4 kilometer afstand (werkelijke afstand 9,4 km) van de huidige locatie van Dijkhof. Op het bedrijventerrein de Dubbelen is nog een aantal percelen beschikbaar. Twee percelen daarvan hebben een oppervlakte van 3 hectare en zouden daarom in aanmerking kunnen komen voor verplaatsing.

Conclusie ruimtelijke mogelijkheden alternatieve locaties

Het bedrijventerrein de Dubbelen ligt (hemelsbreed) op een afstand van circa rijafstand van 9,4 kilometer en daarmee voldoet dit aan een van de uitgangspunten met betrekking tot verplaatsing van Dijkhoff. Hierdoor is de Dubbelen de enige ruimtelijke mogelijkheid om het bedrijf Gebr. Dijkhoff & zn b.v. te verplaatsen.

Voorwaarden en financieel perspectief niet haalbaar

Ruimtelijk zouden er mogelijkheden zijn op de Dubbelen. Echter gelden er strenge voorwaarde vanuit de regels in het bestemmingsplan. Daarin is onder andere opgenomen dat de bebouwing aan de A50 zijde gesitueerd dient te worden en het perceel voor minimaal 50% bebouwd moet worden. De bebouwing moet daarnaast een minimale bouwhoogte hebben van 10 meter en maximaal 50 meter. Aan de A50-zijde en de zijdelingse perceelgrenzen dient een afstand van 10 meter aangehouden te worden ten opzichte van de perceelgrens. Ook is buitenopslag van goederen is niet toegestaan.

Gebr. Dijkhoff & zn b.v. zou vanuit voorgenoemde voorwaarden gedwongen worden om inpandig haar bedrijfsprocessen uit te voeren. Ook de afstanden tot de perceelgrenzen en de aanvullende eisen vanuit de gemeente ten aanzien van beeldkwaliteit en uitstraling vormen forse beperkingen. Voldoen aan deze voorwaarden zou een factor 3 tot 4 van de investering in opstallen met zich mee brengen, ten opzichte van een regulier bedrijventerrein (zonder aanvullende voorwaarden).

Daar komt bij dat er altijd sprake zal zijn van een niet reële situatie aangezien de locatie op de Heeswijkseweg niet afgestoten / hergebruikt kan worden. Daardoor zal er altijd vanuit twee locaties geopereerd moeten worden, wat tot zeer inefficiënte bedrijfsprocessen leidt.

Hoewel er ruimtelijk dus mogelijkheden bestaan op de Dubbelen, is het bedrijfsmatig en financieel onhaalbaar. Vestiging op de Dubbelen ten opzichte van uitbreiding aan de Heeswijkseweg vraagt forse aanpassingen aan de bedrijfsvoering. De belangrijkste kostenposten / verschillen betreffen:

- het verwerven van een nieuwe locatie tegen de marktprijs van bedrijventerreingrond;
- daarnaast dienen opstallen ontwikkeld te worden. Deze kosten zijn neutraal, aangezien ze op iedere locatie gemaakt dienen te worden;
- de bestaande locatie verliest (vrijwel) haar gehele waarde, aangezien (zie hierna) alternatief gebruik zeer ondenkbaar is. Naast de grond dienen daarbij de opstallen afgeschreven te worden.

Per saldo is er bij vestiging op een bedrijventerrein sprake van een extra investering die exorbitant hoger is dan wanneer aansluitend op de bestaande locatie aan de Heeswijkseweg ontwikkeld kan worden. Het scenario is daarmee onhaalbaar.

Benadrukt wordt dat Gebr. Dijkhoff & zn b.v. op de voorgenomen locatie aan de Heeswijkseweg al aanzienlijke extra inspanningen en investeringen doet om in een optimale ruimtelijke inpassing en minimale milieuhinder te voorzien.

Uitbreiding Gebr. Dijkhoff & zn b.v. niet concurrerend
De beoogde uitbreiding van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. op de locatie aan de Heeswijkseweg staat op zichzelf en voorziet enkel en alleen in het faciliteren van deze individuele bedrijfsbehoefte. Daarmee is er geen sprake van concurrentie met andere bestaande of nieuw te ontwikkelen terreinen.

Concluderend voldoet aldus enkel de beoogde planlocatie om de uitbreiding te realiseren, waarmee trede 2 van de ladder is doorlopen.

Trede 3
De uitbreiding vindt niet binnen bestaand stedelijk gebied plaats. Daarom dient ook in beeld te worden gebracht in hoeverre de locatie passend ontsloten is. Vooropgesteld zijn er geen problemen met de huidige verkeersafwikkeling van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. aan de Heeswijkseweg richting N279. De bereikbaarheid en aan- en afvoermogelijkheden betreffen juist kwaliteiten van de locatie. Daarbij komt dat de ligging (vrijwel) direct grenzend aan de Zuid Willemsvaart mogelijkheden biedt voor multimodale ontsluiting. Een mogelijkheid die Gebr. Dijkhoff & zn b.v. in de toekomst graag wenst te benutten.

Vanuit deze sterke bereikbaarheids- en verkeerskundige situatie, wordt voldaan aan de derde trede van de Ladder.

Conclusie
Uit het voorgaande blijkt dat kan worden voldaan aan alle treden van de Ladder. De behoefte van Gebr. Dijkhoff & zn b.v. maakt onderdeel uit van een duidelijk aantoonbare behoefte. Er wordt aangesloten op een bestaande bedrijfslocatie, hoewel de uitbreiding niet in bestaand stedelijk gebied is gelegen. De uitbreiding op enige afstand van de huidige locatie realiseren is om een combinatie van ruimtelijke, bedrijfstechnische en -economische redenen niet haalbaar. Nabijheid is essentieel om de uitbreiding te realise-

ren. Daarnaast zijn er geen optimaal geschikte alternatieven in de directe nabijheid beschikbaar. De uitbreiding op locatie voorziet in de huidige situatie reeds in een goede bereikbaarheid.

5.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening
De Structuurvisie Ruimtelijke ordening (vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 1 oktober 2010) geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Voor het plangebied zijn twee uitsneden gemaakt welke hierna zijn weergegeven. Op 7 februari 2014 hebben de provinciale staten de structuurvisie 2010, partiële herziening 2014 vastgesteld. Hierin is een aantal wijzigingen opgenomen ten aanzien van de Structuurvisie 2010. Deze structuurvisie is op 19 maart 2014 in werking getreden.

Op de kaart zijn vier ruimtelijke structuren geordend. Iedere structuur geeft een aantal belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen aan. Tezamen vormen deze structuren de provinciaal ruimtelijke structuur. De structuren geven de hoofdlijnen aan voor ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in combinatie van functies. Iedere structuur biedt een aantal functies met randvoorwaarden die door de provincie zijn opgedragen.
De vier structuren zijn:
1. De groenblauwe structuur;
2. Landelijk gebied;
3. Stedelijke structuur;
4. Infrastructuur.

Het plangebied is gelegen in de groenblauwe mantel (deels kerngebied groenblauw) en waterbergingsgebied. In figuur 5.2 en 5.3 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de provinciale structuren weergegeven.

De groenblauwe structuur omvat de samenhangende gebieden in Noord-Brabant, waaronder de ecologische hoofdstructuur, waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden. De structuur bestaat voornamelijk uit beken en andere waterlopen en uit bos- en natuurgebieden. Daarnaast liggen ook gebieden met een andere functie (zoals agrarisch of recreatie) binnen de groenblauwe structuur, als gebieden die van belang zijn voor de natuur- en waterfuncties.
Behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in én buiten natuurgebieden is hier belangrijk. Daarnaast biedt de groenblauwe structuur ruimte aan een natuurlijk en robuust watersysteem. Niet alleen voor een goed waterbeheer (waaronder hoogwaterbescherming en waterberging) maar ook voor de ontwikkeling van de natuur.
De structuur is de groenblauwe ruggengraat van het landschap; deze dooradert zowel het landelijk gebied als stedelijk gebied van Noord-Brabant. De groenblauwe structuur in het Brabantse landschap is wezenlijk voor de aantrekkelijkheid van zowel het stedelijke

3 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect verkeer (separaat rapport)

4 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect geluid (separaat rapport)

5 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect luchtkwaliteit (separaat rapport)

6 Milieueffectrapport NIMBY Heeswijkse Aa-beemden, aspect stikstofdepositie (separaat rapport)

Enviro Challenge is
een internationaal
management-
adviesbureau met
bedrijfskundigen die in
duurzame ontwikkeling
en recycling zijn
gespecialiseerd.

www.enviro-challenge.com

De Lichttoren
Lichttoren 300
NL - 5611 BJ Eindhoven
telefoon : 040 - 246 01 00
telefax : 040 - 246 01 05

info@enviro-challenge.com