

Rapport

Projectnummer: 363567

Referentienummer: SWNL0260384

Datum: 29-04-2020

Landbouw Effect Rapportage N33 Midden

Landbouweffecten door verlegging en verdubbeling N33 Zuidbroek – Appingedam

Definitief

Opdrachtgever:
Provincie Groningen
Sint Jansstraat 4
9712 KL GRONINGEN

Verantwoording

Titel	Landbouw Effect Rapportage N33 Midden
Subtitel	Landbouweffecten door verlegging en verdubbeling N33 Zuidbroek – Appingedam
Projectnummer	363567
Referentienummer	SWNL0260384
Revisie	D1
Datum	29-04-2020
Auteur	Mervin Rozema, Jaap de Wit
E-mailadres	mervin.rozema@sweco.nl
Gecontroleerd door	 Dirk Flikkema
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	 Tim Verver
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Vorgenomen activiteit en afbakening onderzoeksgebied	5
1.3	Doel	7
1.4	Werkwijze	7
1.5	Betrokken partijen	8
1.6	Leeswijzer	8
2	Huidige situatie	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Aantal bedrijven en ontwikkeling	10
2.3	Oppervlaktegegevens en grondgebruik	11
2.4	Bodem- en landbouwgeschiktheid	12
2.5	Verkavelingssituatie en bereikbaarheid	14
2.6	Agribusiness	17
2.7	Samenvatting	18
3	Autonome ontwikkelingen en toekomstperspectief	19
3.1	Beleids- en marktontwikkeling	19
3.1.1	Europees Landbouwbeleid	19
3.1.2	Omgevingsvisie provincie Groningen	19
3.1.3	Havenvisie 2030 Groningen Seaports	20
3.1.4	Programma Aanpak Stikstof	20
3.1.5	Mest en mineralen	20
3.2	Klimaatsverandering	21
3.2.1	Effect op de landbouw	21
3.2.2	Aanpassing aan klimaatsverandering	21
3.3	Bodemdaling	22
3.4	Grondprijzen	23
3.5	Kringlooplandbouw en natuurinclusieve landbouw	24
3.6	Schaalvergroting	24
3.7	Toekomstperspectief onderzoeksgebied	25
4	Effectbeschrijving op de landbouw	27
4.1	Fysiek-ruimtelijke effecten	27
4.2	Effecten op de bedrijfsvoering	29
4.3	Financiële effecten	34
4.4	Effecten op leefbaarheid	35
4.5	Gevolgen wet- en regelgeving	35

4.6	Conclusie effecten	36
5	Compensatie, mitigatie en kansen.....	37
5.1	Mogelijkheden compensatie	37
5.2	Mogelijkheden mitigatie	37
5.3	Kansen.....	38
6	Aanbevelingen	39
7	Gebruikte literatuur	41

Bijlage 1	Voorkeursalternatief X1
Bijlage 2	Uitkomsten schriftelijke vragenronde

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Provincie Groningen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaan de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam verleggen en verdubbelen. Daarvoor is een aantal alternatieven onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de verlegging en verdubbeling van de N33 Midden op basis van alternatief X1 het meest gunstig is voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van Regio Noordoost-Groningen. Ook is voorkeursalternatief X1 voor de landbouwsector het minst bezwaarlijk, aangezien X1 door vrijkomende ruimte van het huidige tracé (daar waar deze wordt verlegd) kansen biedt voor landschap en landbouw en de mogelijke verbetering hiervan.

1.2 Voorgenomen activiteit en afbakening onderzoeksgebied

De N33 is een autoweg die loopt van Assen-Zuid via Veendam en Appingedam naar de Eemshaven. De weg heeft een totale lengte van 72 kilometer. Het tracé tussen Assen en Veendam is sinds 2014 dubbelbaans (2x2) en ongelijkvloers, vanaf Veendam tot Eemshaven is de weg enkelbaans met enkele gelijkvloerse kruisingen. In 2014 heeft provincie Groningen voor een verdubbeling van dit tracé een voorverkenning voor de N33 Midden gepresenteerd. De N33 Midden beslaat het tracé tussen het knooppunt met de A7 bij Zuidbroek en Appingedam met een lengte van circa 20 kilometer, zoals te zien is in figuur 1.1.

In deze rapportage wordt uitgegaan van de ontwerptekening van voorkeursalternatief X1 dat in oktober 2018 is vastgesteld. Dit is echter nog geen definitief ontwerp. De effecten op bedrijfsniveau kunnen dus ten tijde van het definitieve ontwerp gedeeltelijk anders zijn dan in deze rapportage wordt geschetst.

Voor een groot deel betreft voorkeursalternatief X1 een verdubbeling van het huidige tracé tussen knooppunt Zuidbroek en het Afwateringskanaal ter hoogte van Tjuchem en Steendam. Vanaf daar zal de weg verlegd worden richting het oosten (zie figuur 1.1). Nabij Appingedam zal een nieuwe aansluiting ontstaan om het bedrijventerrein Fivelpoort te ontsluiten. Daarnaast zal er een half-klaverblad aansluiting gerealiseerd worden ter hoogte van Siddeburen.

De huidige rijbaan van de N33 blijft tussen Zuidbroek en Tjuchem dus zoveel mogelijk gehandhaafd. De weg wordt verdubbeld door er een tweede rijbaan naast te leggen. Afhankelijk van de lokale situatie komt de nieuwe rijbaan oostelijk of westelijk naast de bestaande rijbaan te liggen. Op het tracé Tjuchem – Siddeburen – Korengarst vindt de verbreding naar 2x2 rijstroken plaats aan de oostzijde van de huidige weg. Vanaf Korengast tot aan knooppunt Zuidbroek wordt de verbreding aan de westzijde van de huidige weg gerealiseerd. Een verbeelding en verduidelijking van de verdubbeling en verlegging van het gehele tracé staat in bijlage 1 weergegeven.

Het voorkeursalternatief X1 wordt op dit moment verder uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Dit is de fase waarin het ontwerp op detailniveau wordt uitgewerkt. De omgeving wordt betrokken in ontwerpsessies voor deze verdere uitwerking van de weg en de inpassingen in de omgeving. De OTB-fase wordt naar verwachting begin 2020 afgerond. Daarna volgt een inspraakronde en vaststelling van het definitieve Tracébesluit (TB) en kan er gestart worden met de voorbereidingen van de realisatiefase. De huidige verwachting is dat in 2021 de daadwerkelijke uitvoering start en de verdubbeling uiterlijk 2024 gereed is.

Met de verdubbeling en verlegging van de N33 gaat areaal landbouwgrond verloren. Ondanks dat het 'oude' tracé van de N33 tussen Appingedam en Tjuchem wordt verwijderd en deze gronden vrij komen, heeft de vernieuwde N33 tot gevolg dat er compensatie moet plaatsvinden voor bijvoorbeeld natuur en waterberging en zijn er duurzaamheidsambities, namelijk het realiseren van een energieneutrale weg en het uiteindelijke gebruik. Dit heeft een ruimtelijke impact waar gronden voor noodzakelijk zijn. In het onderzoek zijn de gronden beschouwd die langs het huidige tracé en het voorkeurstacé gelegen zijn. Deze grenzen dienen als afbakening van het onderzoeksgebied.



Figuur 1.1 *Situatie huidige en nieuwe tracé N33 Midden*

1.3 Doel

Met een Landbouw Effect Rapportage (LER) wil de projectorganisatie van de N33 Midden de effecten van de verlegging en verdubbeling op de landbouw goed in beeld brengen. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de huidige landbouwsituatie, de autonome ontwikkeling in landbouwsector en te bekijken wat het effect is van de verlegging en verdubbeling van de N33 Midden op de aanwezige landbouwbedrijven en -gronden. Deze informatie wordt meegewogen in de keuzes ten aanzien van het wegontwerp, landschappelijke inpassing, onderliggend wegennet en bij de duurzaamheidsambitie. Daarnaast dient de LER inzicht te geven in de mate van optredende schades, kapitaalvermindering van bedrijven en mogelijke compenserende maatregelen.

In de analyse dient rekening te worden gehouden met het feit dat de situatie van grondeigenaren sterk kan verschillen. In de LER moet dit tot uitdrukking komen en moet af te lezen zijn welk type bedrijven met welke effecten te maken krijgen, welke kansen ontwikkeld kunnen worden en wat er nodig is om de bedrijven hiervan te kunnen laten profiteren. De effecten in de LER kunnen worden onderverdeeld in:

- fysiek-ruimtelijke effecten;
- effecten op de bedrijfsvoering;
- financiële effecten;
- effecten op de leefbaarheid en sociale omstandigheden;
- gevolgen van wet- en regelgeving op de landbouw.

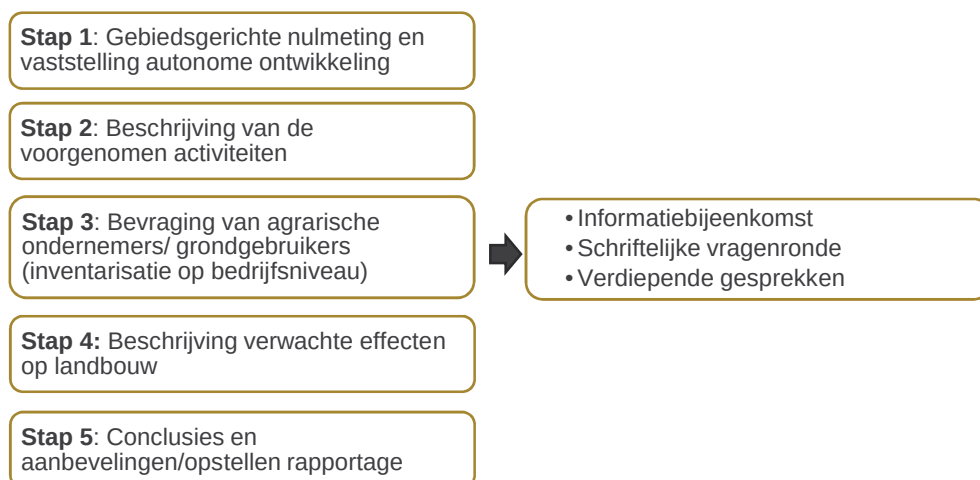
Duidelijk moet worden hoe de effecten kunnen worden gecompenseerd en of er mogelijkheden zijn om niet alleen de directe effecten te compenseren en/of weg te nemen, maar ook de effecten die op langere termijn het toekomstperspectief van de landbouw – zowel positief als negatief – kunnen beïnvloeden.

Nadere uitwerking van het OTB en TB kan nieuwe en/of andere inzichten geven. Deze LER geeft informatie en adviezen voor de organisatie en het proces rondom grondverwerving en het optimaliseren van het tracé.

1.4 Werkwijze

Om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van de verlegging en verdubbeling van de N33 Midden voor de agrarische ondernemers is de werkwijze gehanteerd, zoals in figuur 1.2 is weergegeven.

Allereerst wordt de huidige situatie beschreven en worden de autonome ontwikkelingen vastgesteld. In stap 2 worden de voorgenomen activiteiten beschreven. Stap 3 is de bevraging van de agrarische ondernemers en de grondgebruikers in het onderzoeksgebied. Hiervoor is vooraf een informatiebijeenkomst gehouden, waarna een enquête is verstuurd naar de eigenaren en pachters. In deze enquête kon men aangeven of een keukentafel-gesprek en toelichting van de enquête gewenst was. Op basis hiervan zijn de verdiepende gesprekken ingepland. In stap 4 worden de te verwachten effecten op de landbouw beschreven die de verlegging en verdubbeling van de N33 kunnen hebben. Als laatste wordt in stap 5 een conclusie opgesteld en worden aanbevelingen gedaan.



Figuur 1.2 Werkwijze LER N33 Midden

Privacy

Op het enquêteproces is de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) van toepassing. Met de enquête is privacygevoelige informatie gegeven door de agrariërs. Alle agrariërs hebben bij de vragenlijst een brief ontvangen met welk doel de gegevens verzameld worden en is aangegeven dat de gegevens niet voor andere doeleinden worden gebruikt. De ingevulde vragenlijsten zijn en blijven vertrouwelijk en de bedrijfspecifieke informatie wordt niet gedeeld met anderen of openbaar gemaakt. Verleende informatie is niet te herleiden tot een individu of bedrijf. De verleende informatie wordt uitsluitend gebruikt om conclusies te trekken over alle agrariërs in het onderzoeksgebied. Nadat de gegevens zijn benut voor de LER-analyse zullen ze niet langer bewaard worden dan nodig is.

1.5 Betrokken partijen

De opdrachtgever van de LER is de projectorganisatie N33 Midden. Deze rapportage en de inhoud ervan is met behulp van Kadaster tot stand gekomen. Tussendoor heeft afstemming plaatsgevonden met de begeleidingsgroep en de werkgroep landbouw.

De informatie in de LER is deels verkregen via agrarische ondernemers in het onderzoeksgebied. De eigenaren van de percelen, grenzend aan de huidige N33 of de verlegging daarvan, zijn betrokken door middel van een schriftelijke vragenronde en persoonlijke gesprekken.

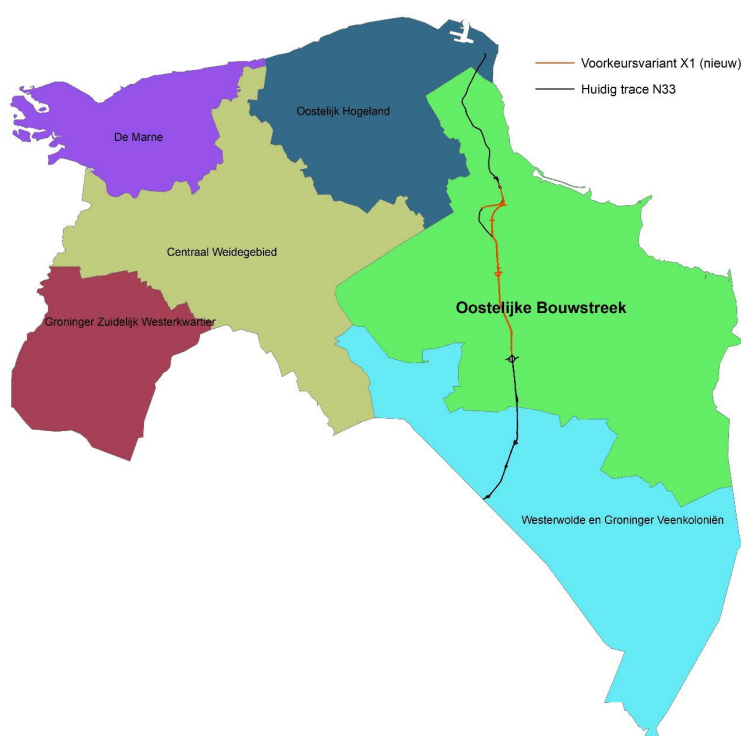
1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft inzicht in de huidige situatie van de landbouw in het onderzoeksgebied. Daarna volgt in hoofdstuk 3 een beschrijving van de autonome ontwikkeling en het toekomstperspectief voor de verschillende landbouwsectoren in het LER-gebied. Hoofdstuk 4 behandelt de effecten die de verlegging en verdubbeling van de N33 Midden zullen hebben op de landbouw en bedrijfsvoering in het onderzoeksgebied. In hoofdstuk 5 zijn de compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen en mogelijke kansen aangedragen. Hoofdstuk 6 behandelt de aanbevelingen die op basis van deze LER gedaan kunnen worden.

2 Huidige situatie

2.1 Inleiding

De N33 Midden ligt in een gebied dat door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is aangemerkt als de Oostelijke Bouwstreek. Dit landbouwgebied is een landbouwkundige onderverdeling van het Nederlandse grondgebied en in 1991 door de toenmalige Adviescommissie Landbouwstatistiek vastgesteld. Nederland telt 66 landbouwgebieden, waarvan er zes in provincie Groningen te vinden zijn. De begrenzing van de Oostelijke Bouwstreek is in figuur 2.1 weergegeven. Ook is hierin het tracé van de huidige N33 en het voorkeursalternatief weergegeven.



Figuur 2.1 Groningse landbouwgebieden op basis van indeling CBS

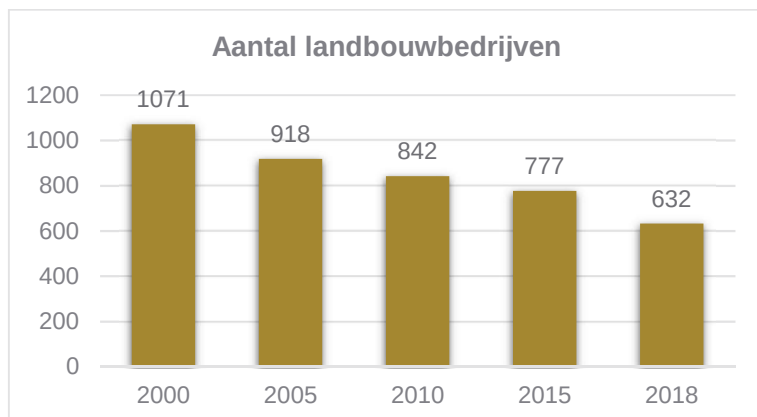
In dit hoofdstuk wordt er inzicht gegeven in de huidige situatie in het onderzoeksgebied. Achtereenvolgens komen de volgende zaken aan de orde:

- het aantal bedrijven en ontwikkeling;
- oppervlaktegegevens en grondgebruik;
- verkavelingssituatie en bereikbaarheid;
- agribusiness.

De beschrijving van de landbouw in dit hoofdstuk is gebaseerd op de gegevens van de agrariërs die de enquêtes hebben ingevuld en op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS, 2018).

2.2 Aantal bedrijven en ontwikkeling

Met behulp van meitellingsgegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van het aantal bedrijven in de Oostelijke Bouwstreek. In de periode van 2000 tot 2018 is het aantal landbouwbedrijven in de Oostelijke Bouwstreek van Groningen met 42 procent afgenomen van 1071 naar 632 landbouwbedrijven (zie figuur 2.2). De grootste landbouwsector in de Oostelijke Bouwstreek is de akkerbouw (48%), gevolgd door de veeteelt (35%).



Figuur 2.2 Ontwikkeling aantal landbouwbedrijven in Oostelijke Bouwstreek (bron: CBS, 2018)

In het onderzoeksgebied van de N33 Midden zijn de gegevens van 36 van de 71 bedrijven in deze beschrijving meegenomen. De verdeling van de agrarische sectoren op basis van de enquête is weergegeven in tabel 2.1. Akkerbouw- en veeteeltbedrijven zijn evenredig vertegenwoordigd in deze enquête. Ook valt op dat ruim een kwart van alle bedrijven actief is in beide sectoren.

Tabel 2.1 Verdeling agrarische sectoren

Sector	Aantal bedrijven	Percentage
Akkerbouw	13	36%
Veeteelt	10	28%
Akkerbouw & veeteelt	10	28%
Niet ingevuld	3	8%
Totaal	36	100%

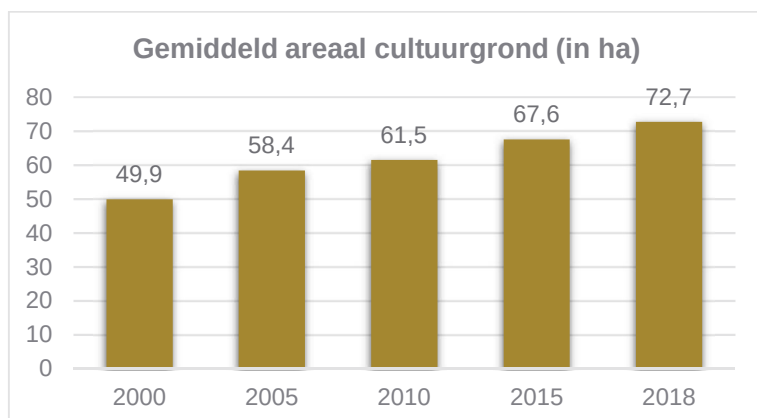
Naast de hoofdtak van akkerbouw en veeteelt heeft 25% van de bedrijven in het onderzoeksgebied nog bijkomende inkomsten met nevenactiviteiten. In tabel 2.2 is aangegeven uit welke nevenactiviteiten inkomsten gehaald worden. Een aantal bedrijven heeft meerdere nevenactiviteiten.

Tabel 2.2 Aantal bedrijven met nevenactiviteiten van de 36 geënquêteerde bedrijven

Type nevenactiviteit	Aantal bedrijven
Zorgboerderij/pleegzorg	2
Verkoop eigengemaakte producten/ streekproducten	2
Loonwerk	2
Bosbouw	1
Recreatie	1
Energieproductie	1
Stalling caravan/boten	1

2.3 Oppervlaktegegevens en grondgebruik

Het aantal landbouwbedrijven is in de laatste twee decennia sterk afgenomen. De gronden zijn veelal opgekocht door andere landbouwbedrijven die hierdoor de mogelijkheid kregen om te groeien (schaalvergroting). Gemiddeld bedroeg het areaal cultuurgrond bijna 50 hectare (ha) per bedrijf in 2000, zoals in figuur 2.3 te zien is. In 2018 bedroeg het gemiddeld areaal cultuurgrond bijna 73 ha per bedrijf. Tussen 2000 en 2018 is het gemiddelde areaal per bedrijf in de Oostelijke Bouwstreek toegenomen met 48 procent, terwijl het aantal bedrijven (zoals hierboven beschreven) met 42 procent is afgenomen.



Figuur 2.3 Ontwikkeling areaal cultuurgrond per bedrijf Oostelijke Bouwstreek (bron: CBS, 2018)

Deze schaalvergroting heeft zich het sterkst gemanifesteerd in de veeteeltsector. In deze sector is het gemiddeld areaal per bedrijf gestegen van 41 ha naar 72 ha. In de akkerbouwsector nam het gemiddeld areaal landbouwgrond per bedrijf toe van 62 ha naar 81 ha. (Glas)tuinbouw is in de Oostelijke Bouwstreek een kleine sector gebleven en komt in het onderzoeksgebied niet voor.

In het onderzoeksgebied is het areaaloppervlakte per bedrijf sterk uiteenlopend. Tabel 2.3 geeft inzicht in de bedrijfsgrootte van de bedrijven per sector.

Tabel 2.3 Overzicht oppervlakte landbouwbedrijven per sector op basis van de enquête

Oppervlakte bedrijf (in ha)	< 25	25-50	50-100	100-200	200-300
Sector					
Akkerbouw	1	1	6	3	1
Veeteelt	0	4	2	2	1
Akkerbouw & veeteelt	1	3	2	2	1
Totaal	2	8	10	7	3

De gemiddelde oppervlakte van alle geënquêteerde bedrijven is 91 ha. Het gemiddelde akkerbouwbedrijf is circa 99 ha groot, het gemiddelde van de veeteeltbedrijven is circa 87 ha. De bedrijven die zowel vertegenwoordigd zijn in de akkerbouw- en veeteeltsector hebben een gemiddelde omvang van circa 85 hectare. In onderstaande figuur 2.3 staat de verdeling weergegeven voor het perceelgebruik in de omgeving van de N33, gebaseerd op de BRP Gewaspercelen 2018.

Uit de enquête komt naar voren dat circa 84% van de grond per bedrijf in eigendom is van de agrariër. De overige 16% wordt gepacht of gehuurd.



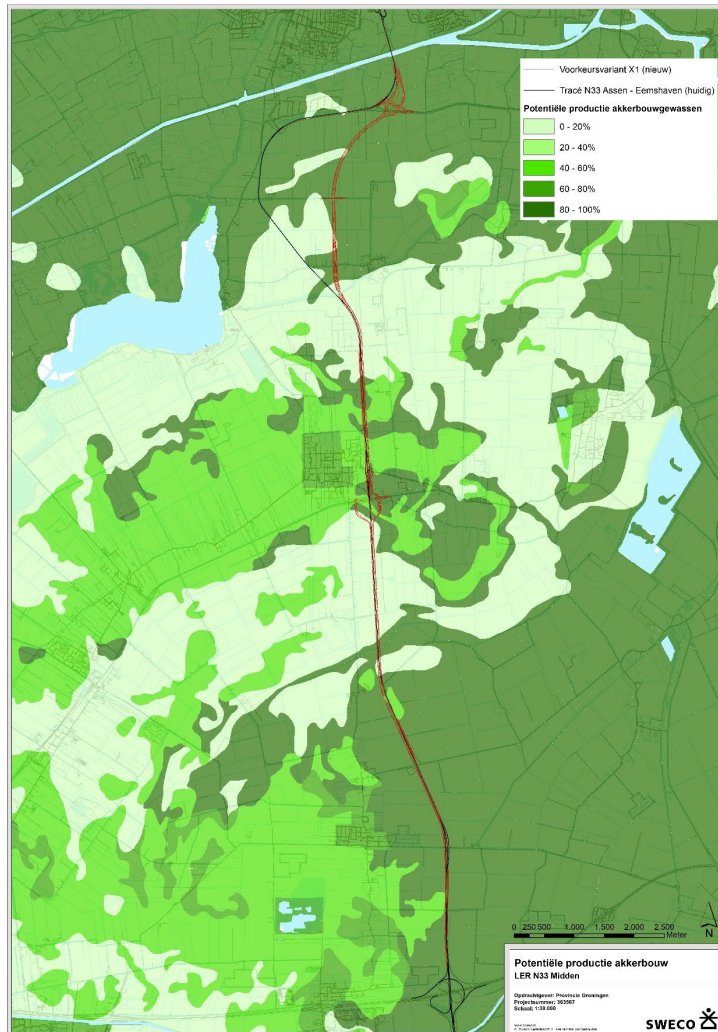
Figuur 2.4 Bodemgebruik per perceel (2018)

Ook hier valt op dat (akker)bouwland en grasland de belangrijkste vormen van grondgebruik zijn rond het onderzoeksgebied. Op basis van de website boerenbunder.nl worden akkerbouwmatig overwegend granen, bieten, mais en aardappelen verbouwd in het onderzoeksgebied.

2.4 Bodem- en landbouwgeschiktheid

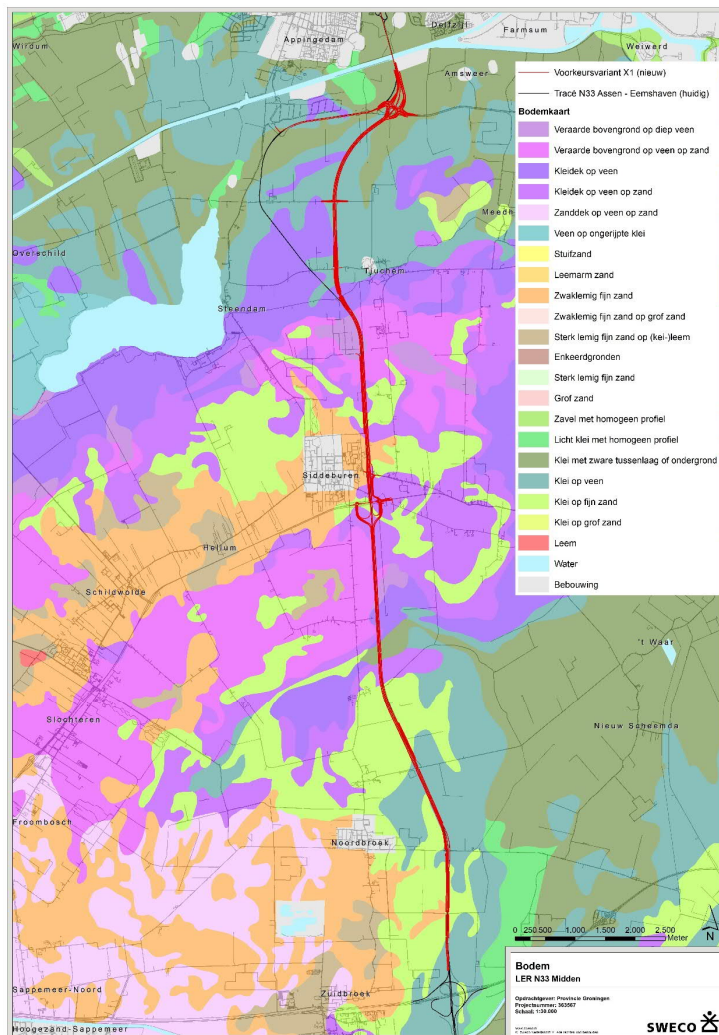
Eén van de belangrijkste factoren die de bodemgeschiktheid bepaalt, is de lengte van het bodemgebruiksseizoen: hoe langer de groeiperiode, des te hoger de droge stofproductie kan zijn. Naarmate een gewas zich vroeger ontwikkelt en/of langer doorgroeit (dus later wordt geoogst), des te hoger in principe de opbrengst zal zijn. De bodemgeschiktheid voor landbouw wordt naast de lengte van het groeiseizoen bepaald door veel verschillende factoren, zoals de verticale doorlatendheid, bodemvochtlevering, verkruiembaarheid, stuifgevoeligheid, stenigheid van de bovengrond, pH-waarde, reliëf en schaduw.

In het kader van deze LER zijn niet alle aspecten per perceel verkend. Wel zijn er indicatieve kaarten beschikbaar om de geschiktheid van de gronden voor landbouw te beoordelen. In figuur 2.5 is indicatief de potentiële productie van akkerbouwgewassen weergegeven.



Figuur 2.5 Indicatieve potentiële productie van akkerbouwgewassen (bron: RIVM, 2017)

Deze kaart geeft globaal weer hoe goed akkerbouwgewassen potentieel groeien op basis van bodemeigenschappen. Hieruit kan worden opgemaakt dat met name in het noordelijk en zuidelijk deel (donkergroen gebied) van het onderzoeksgebied goed producerende akkerbouwgronden voorkomen als gevolg van de aanwezige kleigronden. Centraal in het onderzoeksgebied, ter hoogte van Siddeburen, is het producerend vermogen wisselend en met name de lichtgroen gekleurde gronden produceren in het algemeen minder, hoofdzakelijk als gevolg van de voorkomende zand en veengronden. Bij het vaststellen van de bodemopbouw in het gebied van de LER is gebruik gemaakt van de Bodemkaart van Nederland (zie figuur 2.5). De N33 ligt vanaf de A7 tot Korengarst in een kleigebied. Verder naar het noorden tot aan Tjuchem ligt een gebied met afwisselend veen en zand. Het meest noordelijke deel is weer klei en veen.

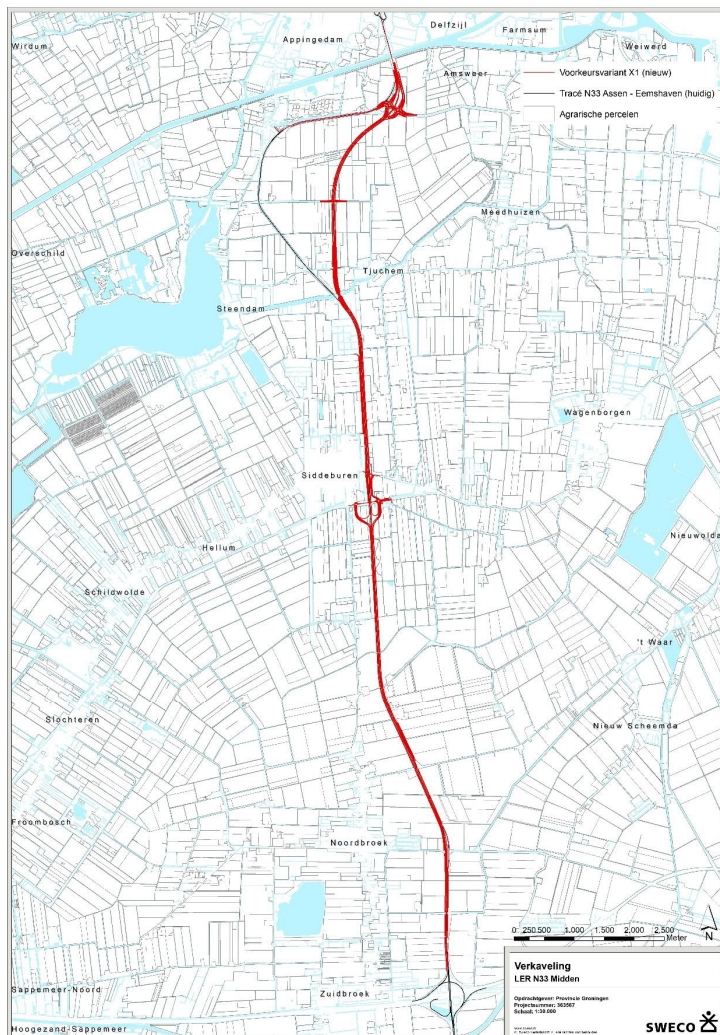


Figuur 2.6 Bodemkaart (bron: Alterra, 2006)

2.5 Verkavelingssituatie en bereikbaarheid

Verkavelingspatroon

In het onderzoeksgebied is grotendeels sprake van een blokvormig verkavelingspatroon (zie figuur 2.7). Daarbij zijn de percelen aan de zuidzijde van het onderzoeksgebied (nabij Zuidbroek) in de lengte veelal oost-west georiënteerd. Daarentegen zijn ten noorden van Korengarst (tussen Noordbroek en Siddeburen) de percelen langs de N33 noord-zuid georiënteerd. Ook valt op dat de percelen rondom Siddeburen, in tegenstelling tot het overwegend blokvormige verkavelingspatroon, een smal verkavelingspatroon hebben, gerelateerd aan de ondergronden van zand en veen. Het kleigebied rondom Tjuchem en het gebied ten oosten van Noordbroek hebben daarentegen een breed verkavelingspatroon.



Figuur 2.7 Verkaveling rond de N33 Midden (bron: Kadaster)

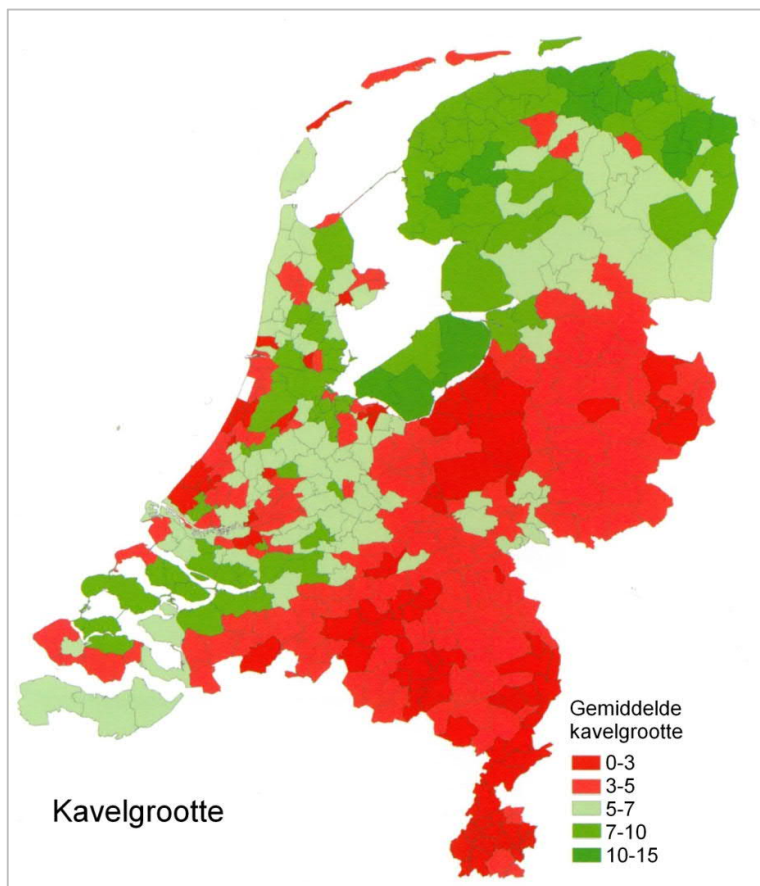
Langs de N33 Midden zijn, op basis van aangeleverde gegevens van het Kadaster, 60 agrarische bedrijven gevestigd met gezamenlijk 63 huiskavels oftewel boerderijen met direct aangrenzende percelen. Er zijn dus een aantal bedrijven met meerdere bedrijfslocaties. Aan de oostzijde bevinden zich 30 huiskavels en aan de westzijde 33.

De agrariërs beoordelen de huidige verkaveling van het bedrijf als gemiddeld (22%) tot goed (67%). Slechts 3% beoordeelt de verkaveling van het bedrijf als slecht. De overige 8% heeft deze vraag niet beantwoord.

Afmeting kavels

Kleinere percelen leiden tot extra arbeid voor agrariërs. De reden is dat per hectare landbouwgrond vaker gedraaid moet worden met landbouwmachines en het aantal transportbewegingen tussen erf en de verschillende kavels groter zijn. Het werk is dus minder efficiënt. Daarbij komt dat de minder productieve en lastiger te bewerken randen van percelen een relatief groter deel van een klein perceel beslaan.

Bij grotere en snellere machines neemt de behoefte aan grotere percelen toe. In het onderzoeksgebied varieert de kavelgrootte tussen de 7 en 15 hectare (zie figuur 2.8). Dit zijn relatief grote kavels ten opzichte van de gemiddelde kavelgrootte in Nederland.



Figuur 2.8 Gemiddelde kavelgrootte in Nederland (bron: Landbouwatlas van Nederland, 2009)

Bereikbaarheid kavels

In de enquête geeft 86% van de agrariërs aan dat er regelmatig sprake is van landbouw- en/of vrachtverkeer tussen de huis- en veldkavels. Deze veldkavels zijn percelen die niet direct grenzen aan de huiskavel. Deze afstand wordt via de openbare weg overbrugd. In tabel 2.4 staat de verdeling van het aantal veldkavels en de afstand vanaf het erf. Gemiddeld moet 3000 meter afgelegd worden tussen het erf en de veldkavel.

Tabel 2.4 Afstand van het erf naar de veldkavels op basis van de enquête (in meters)

Afstand tot veldkavels (m)	0 - 500	500 -1000	1000-2500	2500-5000	5000-10000	≥ 10.000
Aantal kavels	6	11	36	28	9	7
Percentage	6,2%	11,3%	37,1%	28,9%	9,3%	7,2%

Over de bereikbaarheid is een kleine meerderheid, namelijk 57%, positief en kenmerkt de bereikbaarheid van het bedrijf en de percelen als goed. Ook heeft 20% van de respondenten de bereikbaarheid als gemiddeld beoordeeld, 12% geeft echter aan dat de bereikbaarheid slecht is. De overige 11% heeft de vraag niet beantwoord.

Ten aanzien van de bereikbaarheid zijn door de agrariërs in de enquête verschillende beperkingen benoemd. Met name de smalle wegen, wegversmallingen en drempels, verspreid in het gebied, worden aangekaart als belemmering. Ook ondervindt men hinder door belemmeringen voor groot landbouwverkeer, zoals de doorrijhoogte en aslastbeperkingen. Daarnaast wordt door meerdere agrariërs het vrachtverkeer door het dorp Noordbroek (Hoofdstraat) als beperking benoemd. Er wordt tevens aangegeven dat wegen in het onderzoeksgebied slecht onderhouden zijn. Dit is allemaal van invloed op de beoordeling van de bereikbaarheid.

2.6 Agribusiness

Het verbouwen en oogsten van gewassen en de melkopbrengst zijn belangrijke – hetzij niet de grootste – bronnen van inkomsten voor de agrarische ondernemer. Al deze producten dienen opgeslagen, getransporteerd, verhandeld en verkocht te worden aan de consument en toeleverende en ondersteunende bedrijven. Hieronder wordt beschreven hoe deze agribusiness in de regio vertegenwoordigd is.

Zuivelindustrie

De zuivelindustrie in Nederland is een hoogwaardige industrie. De productie is sterk geconcentreerd: op enkele tientallen zuivelfabrieken wordt de aangevoerde melk verwerkt tot consumptiemelk, kaas, condens en boter. De grootste onderneming FrieslandCampina Domo verwerkt ongeveer 80% van de aangevoerde hoeveelheid melk. De dichtstbijzijnde fabriek van FrieslandCampina Domo is gevestigd in Bedum. Vanaf 2014 nam de belangstelling voor de aankoop van grond in de melkveehouderij sterk toe vanwege de AMvB Grondgebonden groei. Dit betekent dat melkveehouderijbedrijven onder voorwaarden mogen groeien. Extra fosfaatproductie door uitbreiding van vee moet de agrariër zelf verwerken of volledig op eigen grond kunnen plaatsen.

Aardappelsector

Er zijn aardappelen die geteeld worden ten behoeve van consumptie, de industrie, voor aardappelmeel of voor pootgoed. Aardappelen kunnen direct door de consument worden gekocht bij de retail of bij de aardappelteler zelf. Industrieaardappelen worden verwerkt tot voedingsmiddelen in de vorm van bijvoorbeeld frites of salades.

In de pootgoedteelt wordt de vermarkting en internationale afzet gedaan door een aantal handelshuizen. De veredeling van pootgoed tot nieuwe rassen wordt eveneens gedaan door deze handelshuizen. Het dichtstbijzijnde handelshuis is gevestigd in Joure, HZPC Holland BV. HZPC is één van de twee grootste in Nederland.

Suikerbieten

De bietentelers in Nederland leveren aan de Suiker Unie (Cosun). De liberalisering van de suikersector heeft ervoor gezorgd dat er minder suikerbieten worden geteeld in de EU, ook in Nederland. Overal in de EU zijn suikerfabrieken gesloten. Er zijn in Nederland nog twee suikerfabrieken in productie, de suikerfabriek in Hoogkerk en de suikerfabriek in Dinteloord (Noord-Brabant).

Granen

Eén van de grootste verwerkers en vermarkters van granen is Agrifirm. Agrifirm is een coöperatie van boeren en tuinders die producten en diensten levert die zich richten op het houden van dieren en het telen van gewassen. De onderneming telt momenteel 15.000 leden. Het bedrijf heeft Nederland als kernwerkgebied en heeft vestigingen door het gehele land.

2.7 Samenvatting

In dit hoofdstuk is inzicht gegeven in de huidige situatie in het onderzoeksgebied en de relatie van het onderzoeksgebied met de landbouwgebied Oostelijke Bouwstreek. In de regio neemt het aantal bedrijven af, terwijl de oppervlaktes van de bedrijven toenemen. Er is dus sprake van schaalvergroting. In het onderzoeksgebied en landbouwgebied is een goede balans tussen akkerbouw- en veeteeltbedrijven. De agrariërs in het onderzoeksgebied beschikken gemiddeld over 91 hectare landbouwgrond, terwijl het gemiddelde in de Oostelijke Bouwstreek circa 73 hectare betreft.

In het noordelijk en zuidelijk deel van het onderzoeksgebied komen goed producerende akkerbouwgronden voor als gevolg van de aanwezige kleigronden. Centraal in het onderzoeksgebied, ter hoogte van Siddeburen, is het producerend vermogen wisselend, hoofdzakelijk als gevolg van de voorkomende zand en veengronden. Toch worden ook deze gronden wisselend gebruikt voor akkerbouw. De N33 ligt vanaf de A7 tot Korengarst in een kleigebied. Verder naar het noorden ligt een gebied met afwisselend veen en zand. Het meest noordelijke deel is weer klei en veen.

De perceelvorm en -grootte in het onderzoeksgebied is variërend van groot en blokvormig tot smal en rechthoekig. De agrariërs beoordelen de verkaveling en bereikbaarheid van hun percelen over het algemeen gemiddeld tot goed. Ook qua afzetmogelijkheden zijn er in de regio voldoende mogelijkheden.

3 Autonome ontwikkelingen en toekomstperspectief

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de autonome ontwikkelingen die van invloed zijn op de toekomst van de landbouw in het onderzoeksgebied. De autonome ontwikkelingen betreffen beleid en wet- en regelgeving, de marktomstandigheden, klimaat, bodemdaling en gaswinning, grondprijzen, kringlooplandbouw en schaalvergroting. Ook worden de toekomstperspectieven van de grootste landbouwsectoren in de Oostelijke Bouwstreek geschetst.

3.1 Beleids- en marktontwikkeling

3.1.1 Europees Landbouwbeleid

Met het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) zorgt de Europese Unie voor duurzaam, voedzaam, veilig en betaalbaar voedsel in Europa. Binnen de kaders van het GLB bepalen lidstaten hun eigen landbouwbeleid (RVO, 2018). Vanuit het GLB wordt onder andere de regeling voor directe inkomenssteun uitgevoerd met daarin diverse subsidies, zoals de basisbetalingsregeling en de vergroeningsbetaling. Daarnaast is er geld beschikbaar voor markt- en prijsbeleid en plattelandsontwikkeling (LEI, 2016).

Het EU-landbouwbeleid wordt geleidelijk hervormd van een systeem met een hoge prijsbescherming voor grondgebonden producten in de jaren zeventig, naar een stelsel met voorwaardelijke basissteun per eenheid landbouwgrond in 2020 (LEI, 2016). Door toepassing van het historische model zijn per bedrijf grote verschillen in betalingsrechten. Het nieuwe beleid met betrekking tot de directe betalingen is in 2015 begonnen. In hetzelfde jaar kwam een einde aan de melkquotering. Voor de verdeling binnen Nederland geldt dat per 2019 in principe een gelijke hectarebetaling (*flat rate*) moet zijn ingevoerd. Vanaf het begin wordt de vergroeningspremie gebaseerd op 30% van het nationale budget voor directe betalingen, gelijk verdeeld over alle hectares. Verder is binnen de directe betalingen een extra hectarebetaling voor jonge boeren voorzien.

Het Nederlandse uitgangspunt is dat bedrijven meer gaan innoveren, zich beter op de markt richten en minder afhankelijk worden van inkomenssteun. Bedrijven zijn op deze manier in staat hun goede concurrentiepositie te behouden. Daarnaast is het uitgangspunt een productiewijze toe te passen, waarbij efficiënter gebruik wordt gemaakt van natuurlijke hulpbronnen om zo natuur en milieu te sparen.

Het GLB is voortdurend aan verandering onderhevig. Na een hervorming in 2014 worden er voor de nieuwe periode 2021-2027 weer nieuwe veranderingen van het GLB gepland. Tot en met 2020 ontvangen agrariërs vanuit het GLB een vaste vergoeding per hectare, de betalingsrechten. In het GLB voor 2021-2027 is meer aandacht voor klimaat, milieu en biodiversiteit en wordt er ingezet op de prestatiebeloning. De Europese Unie bepaalt de hoofdlijnen, maar de afzonderlijke lidstaten krijgen meer dan ooit tevoren de ruimte om het Europese beleid op hun eigen manier in te vullen. Deze invulling krijgt vorm in het Nationaal Strategisch Plan (NSP) dat elk land moet opstellen.

3.1.2 Omgevingsvisie provincie Groningen

De meeste Groningse landbouwbedrijven zijn akkerbouw en melkveehouderijbedrijven. Provincie Groningen wil, waar dat goed is in te passen, schaalvergroting van deze bedrijven mogelijk maken en een ontwikkeling naar een duurzame landbouw stimuleren.

Sinds 2014 is voor boerenbedrijven in provincie het Groninger Verdienmodel (GVM) van kracht. Hierin staat dat boerenbedrijven die willen uitbreiden en plannen hebben voor een bouwblokgrootte van boven de twee hectare (met een maximum van vier hectare), deze ontwikkelruimte moeten verdienen door een duurzame bedrijfsvoering.

Het Groninger Verdienmodel bestaat uit negen maatlatten waarop punten behaald moeten worden en zeven randvoorwaarden waaraan een ondernemer moet voldoen. De maatlatten gaan over de negen thema's: ammoniak, dierenwelzijn, diergezondheid, energie, natuur en landschap, omgevingsgerichtheid, kringlopen, grondgebondenheid en kennisontwikkeling. Melkveehouders die zich extra inspannen op thema's, zoals gezondheid van dieren, uitstoot van ammoniak en natuur en landschap, kunnen uitbreidingsruimte verdienen.

Vanaf 1 januari 2019 staat de provincie geen uitbreiding van bestaande intensieve veehouderij meer toe. Het verbod op nieuwvestiging blijft gehandhaafd. De uitoefening van intensieve veehouderij, het gebruik van stallen en de bouw van stalruimte voor intensieve veehouderij doen grote afbreuk aan de belevingswaarde van de leefomgeving.

3.1.3 Havenvisie 2030 Groningen Seaports

De energie- en datasector in de Eemshaven is van internationaal belang (Groningen Seaports, 2012). De ambitie is om tot 2030 dit cluster van energie en data te integreren, uit te bouwen en te vergroenen. Door de aanwezigheid van een sterke agribusinesssector in de regio is er een goede mogelijkheid voor het uitbouwen van de biobased chemie en worden innovaties aangejaagd. Veel basisgrondstoffen zijn hier reeds voor aanwezig. Een voorbeeld daarvan is de Eemshaven Suiker Terminal of de biomassacentrale die in Delfzijl gebouwd is.

3.1.4 Programma Aanpak Stikstof

Al jaren is er in veel Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). Dit is schadelijk voor de natuur. Het belemmert ook vergunningverlening voor economische activiteiten, waaronder de uitbreiding van agrarische ondernemingen. Het doel van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is minder stikstof, een sterkere natuur en economische ontwikkeling (Ministerie van LNV, 2017).

In het PAS werken Rijk, provincies, natuurorganisaties en ondernemers samen. Er worden herstelmaatregelen genomen om de natuur bestendiger te maken tegen een overbelasting van stikstof, door bijvoorbeeld stikstofrijke grondlagen te verwijderen. Agrarische ondernemers nemen bronmaatregelen in hun bedrijfsvoering om stikstofemissies omlaag te brengen, zoals aangepaste mestaanwending en het gebruik van veevoer met een andere samenstelling (Ministerie van LNV, 2017)

In mei 2019 heeft de Raad van State besloten dat het Programma Aanpak Stikstof niet de basis kan zijn voor het verlenen van toestemming voor activiteiten die extra stikstof veroorzaken. De Raad van State heeft een streep gehaald door alle besluiten die in de uitspraken aan de orde zijn. Het heeft geen gevolgen voor vergunningen die reeds verleend zijn. Op moment van schrijven is nog onduidelijk hoe het PAS in de toekomst zal ontwikkelen.

3.1.5 Mest en mineralen

De Nederlandse overheid pakt sinds de jaren tachtig de mestproblematiek aan. Het gevoerde beleid heeft als doel de belasting van het milieu door een teveel aan meststoffen terug te dringen. In 2006 is hiervoor het stelsel van gebruiksnormen ingevoerd. Deze stellen een maximum aan de hoeveelheid meststoffen die een agrariër mag gebruiken.

Sinds 1 januari 2018 is tevens het stelsel van fosfaatrechten ingevoerd, omdat in 2015 meer fosfaat was geproduceerd dan op basis van Europese afspraken was toegestaan. Het doel van het fosfaatrechtenstelsel voor melkvee is dat de productie van fosfaat onder het fosfaatplafond komt en blijft. Het stelsel richt zich alleen op landbouwbedrijven met bedrijfsmatig gehouden melkvee, omdat de melkveehouderij na het schrappen van het melkquotum sterk is gegroeid. Hierdoor is het productieplafond voor fosfaat overschreden. Momenteel onderzoekt de rijksoverheid een fundamentele verandering op het mestbeleid en de bijbehorende wettelijke regels. Deze herziening vindt in dialoog met partijen uit de samenleving plaats.

3.2 Klimaatsverandering

3.2.1 Effect op de landbouw

Klimaatsveranderingen leiden er toe dat landbouw zich moet oriënteren op eventuele aanpassingen in de bedrijfsvoering. Vooral de stijging van de temperatuur en de toename van weersextremen (droge zomers, hittegolven, natte winters, extreme buien) hebben impact op de agrarische bedrijfsvoering (Klimaat & landbouw Noord-Nederland, 2011). De lijst van mogelijke gevolgen die klimaatsverandering heeft, is lang. Voorbeelden zijn zeespiegelstijging, toename van zoute kwel, te veel en te weinig water, hittegolven en veranderingen in het optreden van ziekten en plagen. Niet alle veranderingen hebben een negatieve impact op de landbouw. Periode met strenge vorst en aanhoudend nat weer nemen af. Over het algemeen zal het weer in de toekomst grilliger zijn en op de lange termijn zijn de effecten overwegend negatief. Enkele mogelijke effecten van klimaatsverandering voor de landbouw in Noord-Nederland zijn (Klimaat & landbouw Noord-Nederland, 2011):

- hogere, maar soms ook lagere opbrengst door een hogere temperatuur of langer groeiseizoen;
- zaai- en oogstproblemen en glas- en gewasschade door extreme regen of hagel;
- oogstverliezen door insecten- en schimmelpLAGEN;
- niet gelijk oplopen van gewasontwikkeling en bestuiving door insecten.

Al deze effecten kunnen in meer of mindere mate optreden, waarbij de frequentie sterk kan verschillen. De effecten kunnen sterk lokaal zijn, maar zich ook over grote gebieden uitstrekken in zowel droge als natte delen van het land. De effecten kunnen één of meerdere landbouwsectoren treffen en al dan niet leiden tot economische schade die de draagkracht overstijgt. Omdat de landbouw ook sterk op economische impulsen reageert, kunnen de effecten van klimaatsverandering niet apart worden bekeken maar in samenhang met lokale verschillen en veranderingen in de markt.

Daarnaast zorgt hittestress voor een daling in de melkproductie van koeien, waarbij dalingen tot 12 procent zijn gerapporteerd (Wageningen Livestock Research, 2018). Hittestress heeft ook een negatieve impact op het vet- en eiwitgehalte in de melk, waarbij dalingen tot 16% en 17% respectievelijk zijn gerapporteerd.

3.2.2 Aanpassing aan klimaatsverandering

Uit de praktijk blijkt dat ondernemers (onbewust) al inspelen op de klimaatsveranderingen door aanpassingen in de agrarische bedrijfsvoering (Klimaat & landbouw Noord-Nederland, 2011). De mogelijke schade kan worden beperkt of worden weggenomen door het nemen van de juiste aanpassingsmaatregelen. Deze maatregelen kunnen eenvoudig zijn en beperkte investeringen vergen, bijvoorbeeld het aanpassen van de gewassen en rassen of het verbeteren van de bodemstructuur.

Afhankelijk van het effect en het bedrijfstype zijn in de toekomst mogelijk ook grotere investeringen nodig, bijvoorbeeld het creëren van een eigen watervoorraad.

In het klimaatakkoord van juni 2019 is de ambitie vanuit de sector Landbouw en Landgebruik neergezet om in 2050 de uitstoot van broeikasgassen door de bedrijfsvoering te compenseren met vastlegging van broeikasgassen en productie van hernieuwbare energie en biomassa. Dit vraagt de komende jaren vele miljarden aan private en publieke investeringen om de ambities voor klimaatdoelen in 2030 en uiteindelijk 2050 waar te maken. Deels zullen deze ook van belang zijn voor andere transitie in het landelijk gebied, zoals verduurzaming van landbouw en biodiversiteit.

3.3 Bodemdaling

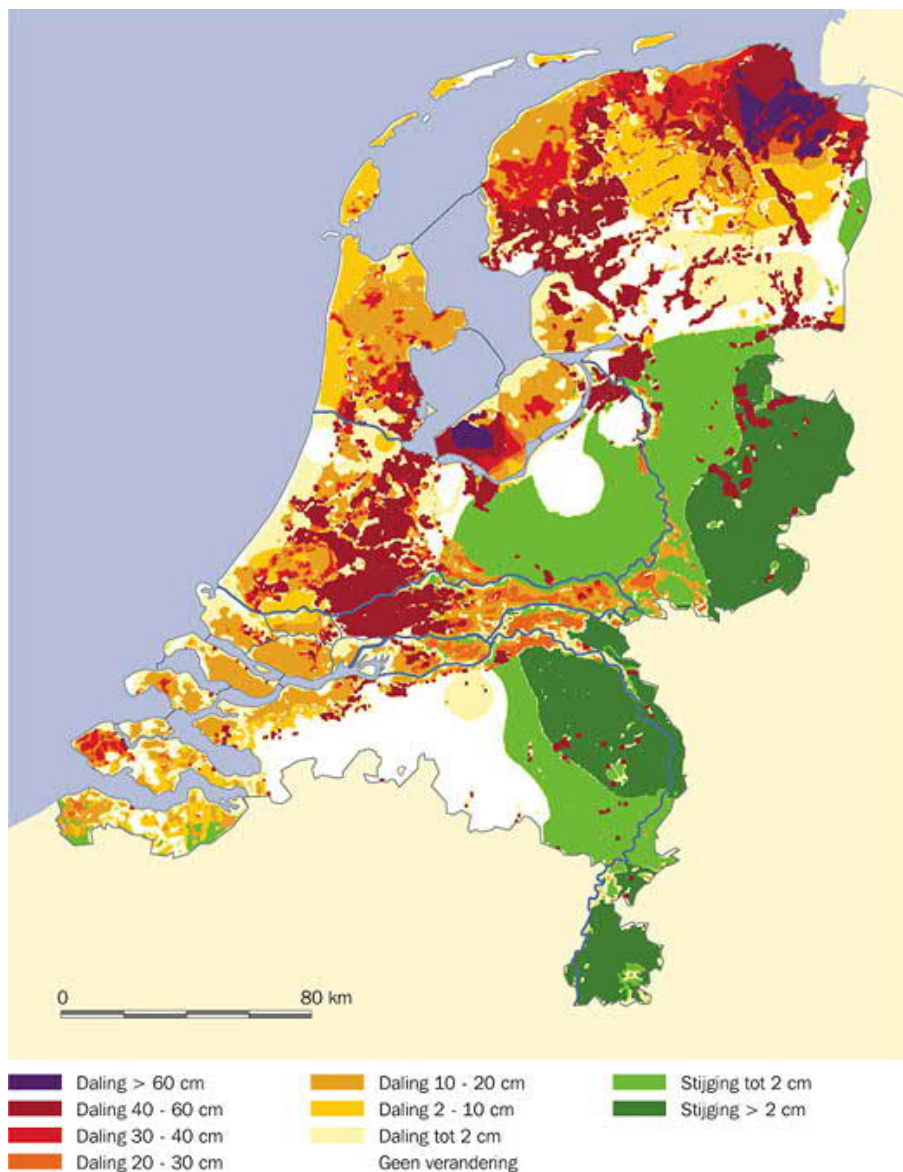
De bodem in grote delen van Nederland daalt geleidelijk door geologische processen, zoals de daling van het Noordzeebekken. Op andere plaatsen komt de bodem juist omhoog. Vooral in klei- en veengebieden spelen menselijke activiteiten, zoals ontwatering, grondwaterpeilverlagingen en delfstofwinning, een belangrijke rol bij de bodemdaling.

Ten eerste drukt het gewicht van een weg of gebouw het water uit het dragende laagpakket, waardoor de bodem inklinkt. Aan de oppervlakte komt dit tot uitdrukking in bodemdaling. Van alle grondsoorten zijn klei en veen het meest gevoelig voor zetting. Deze grondsoorten komen veel voor in het onderzoeksgebied. Omdat uitpersing van water relatief traag verloopt, kan het vele jaren duren voordat een stabiele eindsituatie ontstaat.

Ten tweede daalt door winning van gas de bodem in een groot deel van provincie Groningen. Deze bodemdaling door gaswinning gaat zeer langzaam en gelijkmatig. De grootste bodemdaling door winning van gas vindt plaats in de omgeving van Loppersum, ten noordwesten van het onderzoeksgebied. Een derde oorzaak van bodemdaling door menselijk handelen is het onttrekken van water uit een sedimentpakket. De korrelspanning in het pakket neemt toe en klei- en veenhoudende pakketten kunnen dan inklinken. Veen dat aan de buitenlucht blootstaat, kan langzaam verbranden (veenoxidatie). Ook dit verbrandingsproces leidt tot bodemdaling. Het gevolg is dat het grondwater telkens ondieper komt te liggen.

De actuele bodemdaling in het onderzoeksgebied bedraagt circa 4 millimeter per jaar op basis van menselijk handelen en geologische processen (Bodemdalingskaart.nl). Dit proces van bodemdaling neemt versneld toe in de toekomst. In 2050 wordt verwacht dat de totale bodemdaling in het onderzoeksgebied circa 40 tot 60 centimeter zal zijn ten opzichte van nu (TNO-NITG, 2018) indien er geen beperkende maatregelen worden getroffen. Deze verwachte bodemdaling is in figuur 3.1 te zien.

De bodemdaling heeft voornamelijk gevolgen voor de waterhuishouding. Door het dalen van de bodem wordt de waterstand in sloten, meren en kanalen hoger en stijgt ook de grondwaterstand. Een verhoging van de (grond)waterstand kan leiden tot lagere opbrengsten voor de landbouw (Commissie Bodemdaling, 2017).



Figuur 3.1 Voorspelde bodemdaling en -stijging door natuurlijke processen en door menselijk handelen (bron: TNO-NITG, 2018)

3.4 Grondprijzen

De prijzen voor grond variëren sterk. Eén van de factoren die daarbij een rol spelen, is de locatie van de grond. Ook de kwaliteit van de bodem heeft invloed op de grondprijs. Uit een overzicht van de prijs per hectare grond van het NVM (2018) blijkt dat de gemiddelde prijs per hectare grond in Nederland de laatste jaren sterk toeneemt van € 34.000,00 in 2002 tot bijna € 60.000,00 in 2018. In de Oostelijke Bouwstreek (onderdeel van Veenkoloniën en Oldambt, zie figuur 3.2) is de prijs per hectare grond vergelijkbaar met het huidige landelijke gemiddelde van € 55.000,00 tot € 60.000,00 per hectare.



Figuur 3.2 Grondprijzen in euro's per hectare (bron: NVM, 2018)

3.5 Kringlooplandbouw en natuurinclusieve landbouw

Om ook de komende jaren de Nederlandse land- en tuinbouw wereldwijd toonaangevend te houden en allerlei maatschappelijke uitdagingen (bodemdaling, verlies aan biodiversiteit, klimaatverandering) te doorstaan, is een omslag naar kringlooplandbouw in 2030 noodzakelijk, aldus minister Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Ministerie van LNV, 2018). Deze vorm van landbouw gaat uit van een systeembenadering, waarbij de gezondheid en veerkracht van bodem en het gewas centraal staan. In een stelsel van kringlooplandbouw gebruiken akkerbouw, veehouderij en tuinbouw in de eerste plaats grondstoffen uit elkaars ketens en reststromen uit de voedingsmiddelenindustrie en voedingsketens. Die circulaire ketens kunnen verschillend zijn ingericht: binnen een bedrijf, een regio, Nederland of grensoverschrijdend. Het motto is: lokaal wat kan, regionaal of internationaal wat moet. Resten uit de agrarische sector en de voedselketen (gewasresten, voedselresten, procesafval, mest, compost) worden opnieuw benut of verwerkt tot nieuwe (hulp)producten. Kringloopbedrijven verbruiken zo min mogelijk energie en gebruiken zo veel mogelijk hernieuwbare energie.

Met natuurinclusieve landbouw streeft de agrariër ernaar om de voedselproductie minder belastend en omgevingsvriendelijker te maken. Kern is dat de landbouw wordt bedreven als werken aan en in een levend ecosysteem en niet als een voedselfabriek. Natuurinclusieve landbouw betekent meer zorg voor de natuur op erven, akkers en weilanden, meer zorg en betere benutting van ecosystemendiensten in de landbouw en minder impact op omliggende natuurgebieden

3.6 Schaalvergroting

Over de afgelopen decennia was een geleidelijke schaalvergroting te zien die in de melkveehouderij sterker was dan in de akkerbouw. De trend van schaalvergroting zal de komende jaren doorzetten (Wageningen Economic Research, 2017). Schaalvergroting is een ontwikkeling die meerdere agrariërs erkennen in de enquête.

Er tekent zich in de schaalvergroting een tweedeling af (Wageningen Economic Research, 2017). Enerzijds is er een groep schaalvergroterende bedrijven die de meeste grond in gebruik heeft en het overgrote deel van de agrarische productie bepaalt. Anderzijds blijft er een grote groep kleine bedrijven (hobby- en nevenbedrijven) bestaan waarvoor schaalvergroting niet aan de orde is. De grotere bedrijven halen over het algemeen betere economische resultaten, waardoor de drang van schaalvergroting blijft bestaan. De prognose van Wageningen Economic Research (2017) is dat op de lange termijn het aantal bedrijven in Noord-Nederland met 2 à 3% per jaar daalt door de bedrijfsbeëindiging bij de generatiewisseling. Redenen om te stoppen, zijn bijvoorbeeld het ontbreken van een bedrijfsopvolger en het minder gunstige inkomensperspectief.

3.7 Toekomstperspectief onderzoeksgebied

Het toekomstperspectief voor akkerbouwers in het onderzoeksgebied is gunstig. Naast de ruimte in het gebied, de kennis, het vakmanschap en goede ondernemerschap, zijn de verkaveling, de overwegend goede grond en het geschikte klimaat de basis voor deze gezonde sector. De landbouwsector in Noordoost-Groningen zorgt voor zo'n 11 procent van het totale aantal banen. Hiermee is de landbouw de op drie na grootste sector qua werkgelegenheid en daarmee één van de belangrijkste economische dragers van het gebied. De sector levert agrarische producten van een hoge (voedsel)kwaliteit, die een internationaal afzetgebied kennen.

Het toekomstperspectief voor de melkveehouders in de regio is goed. De melkveehouders kunnen voldoen aan de vraag naar hoogwaardig en veilig voedsel en aan de eisen ten aanzien van milieu en dierenwelzijn. Het klimaat is gunstig voor dieren en in het bijzonder voor melkvee. Bovendien heeft Nederland een sterke zuivelindustrie met producten van zeer hoge (voedsel) kwaliteit, die wereldwijd worden afgezet. Binnen de melkveehouderij zijn er voldoende kansen voor bedrijven die doorgroeien. Voldoende landbouwareaal is hierbij gewenst, omdat het houden van vee is gekoppeld aan de grond. Ook is het hebben van voldoende grond van belang voor het produceren van voldoende eigen veevoer.

Andere factoren die van invloed zijn op de bedrijfsontwikkeling is de wetgeving. De milieuwetgeving wordt steeds strenger, waardoor er minder mest kan en mag worden uitgereden per hectare (AMvB grondgebondenheid, zie ook hoofdstuk 2.6). Het houden van vee is daarom ook gekoppeld aan het oppervlak beschikbare grond. Afvoer van mest is ook mogelijk, maar daar zijn kosten aan verbonden. Samenwerking tussen veeteeltbedrijven en akkerbouwbedrijven is een kans voor beide partijen, omdat hiermee een regionale kringloop kan worden gevormd.

De toekomst van de intensieve veehouderij (vleesproductie) in Noordoost Groningen is minder gunstig. Dit heeft voor een groot deel met de publieke opinie te maken. Ook provincie Groningen deelt deze mening in de Omgevingsvisie. De provincie vindt bovendien dat, door het intensieve zware transport van en naar de bedrijven, de plattelandswegen overbelast worden. Daarom staat de provincie nieuwe intensieve veehouderijbedrijven in Groningen niet toe. Ook niet als neventak van een bedrijf. Het omschakelen van landbouwbedrijven of veehouderijen met rundvee, schapen of paarden naar intensieve veehouderij is niet toegestaan. Voor bestaande bedrijven gelden er uitbreidingsregels (Omgevingsvisie Groningen, 2018).

Ook de komende jaren staan in het teken van uitbreiding en groei. Het gaat hier dan vooral om uitbreiding van de bestaande activiteiten en uitbreiding van het landbouwareaal per bedrijf. Noordoost Groningen is een gebied waar vooral aardappelen, graan en suikerbieten worden verbouwd en melkvee wordt gehouden. Kennis, vakmanschap en goede ondernemers zijn de sterke punten van de landbouw binnen het gebied. Toenemende grondprijzen, klimaatsverandering en het fosfaatrechtenstelsel zijn beperkend voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de landbouw in de regio. Daarnaast is steeds meer het besef dat landbouw energiezuiniger moet zijn en waarbij landbouw de natuur kan versterken. Hierop zal de komende jaren extra gestuurd worden door middel van wet- en regelgeving.

4 Effectbeschrijving op de landbouw

Met de verdubbeling en verlegging van de N33 Midden gaat areaal landbouwgrond verloren. Ook heeft het project tot gevolg dat er compensatie moet plaatsvinden voor onder andere natuur en waterberging. Dit heeft een impact op het ruimtegebruik. In dit hoofdstuk worden deze effecten op gebieds- en bedrijfsniveau behandeld. Eerst worden deze fysiek-ruimtelijke effecten van de verbreding en verlegging van de N33 voor de landbouw in beeld gebracht. Daarna wordt ingegaan op de effecten voor de bedrijfsvoering. Vervolgens worden de financiële effecten behandeld, gevolgd door de effecten op de leefbaarheid. Afgesloten wordt met een beschrijving van de gevolgen van de wet- en regelgeving.

4.1 Fysiek-ruimtelijke effecten

Gebiedsniveau

Het nieuwe tracé van de N33 van Appingedam tot Zuidbroek is circa 15,5 kilometer lang. In het VKA X1 van oktober 2018 is uitgegaan van een totale breedte van de weg van circa 35 meter. Inclusief sloten werd het gehele wegprofiel gemiddeld 50 tot 55 meter breed. Het totale oppervlak van het nieuwe tracé was circa 115 hectare. Het ruimtebeslag op landbouwgrond was 55 hectare.

In de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) is in het ontwerp rekening gehouden met een bredere middenberm en natuurvriendelijke oevers. Dit heeft een extra ruimtebeslag tot gevolg ten opzichte van VKA X1. Het totale ruimtebeslag op landbouwgrond is circa 65 hectare. Dit oppervlakte komt te vervallen. In tabel 4.1 is dit oppervlakte onderverdeeld naar het landgebruik (gewaspercelen) van 2018.

Tabel 4.1 Afname areaal landbouwgrond door N33 Midden (bron: BRP, 2018)

Grondgebruik	Afname
Bouwland	41,0 ha
Grasland	24,0 ha
Totaal	65,0 ha

Op basis van de uitwerking van het OTB blijkt dat 94 landbouwpercelen worden geraakt door de verlegging en verdubbeling van de N33 die in eigendom of gebruik zijn van 60 agrarische bedrijven. In tabel 4.2 staat de verdeling van het landbouwgrondgebruik weergegeven. Naast de 94 landbouwpercelen worden 4 bospercelen geraakt.

Tabel 4.2 Verdeling geraakte kavels door N33 Midden (bron: BRP, 2018)

Grondgebruik	Aantal percelen
Bouwland	66
Grasland	28
Totaal	94

Binnen het project is er sprake van watercompensatie. Extra verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden. Vooralsnog wordt uitgegaan dat de toename van het verharde oppervlak in de bermsloten opgevangen kan worden. Deze bermsloten zijn opgenomen in het ontwerp en inbegrepen bij de 65 hectare te vervallen landbouwgrond.

Uit het VKA X1 bleek dat circa 5 hectare natuur komt te vervallen. In de variant voor het OTB blijkt dat, op het moment van schrijven, circa 11 hectare natuur aangelegd moet worden dat ten koste gaat van landbouwgrond.

Tevens zal circa 7 hectare grond ingevuld worden voor zonnepanelen om te voorzien in de duurzaamheidsdoelstellingen van de weg. Het streven is om hier geen percelen van landbouwgrond voor te gebruiken, maar om hier hoofdzakelijk ruimte voor te bieden in de gronden bij knooppunt Zuidbroek en de aansluiting bij Siddeburen, eventueel aangevuld met overhoeken langs het tracé.

In totaal komt door verlegging en verdubbeling van de weg 65 hectare landbouwgrond te vervallen. Aangevuld met de 11 hectare natuurcompensatie die ten koste gaat van landbouwgrond, vervalt circa 76 hectare landbouwgrond.

Daarentegen zorgt het verwijderen van het oude tracé van de N33 ervoor dat er gronden vrijkomen die aangeboden kunnen worden in het ruilverkavelingsproces. De N33 wordt over een lengte van circa 5,8 kilometer overbodig tussen Appingedam en Tjuchem. Ontsluiting van het gebied kan via het reguliere wegennet plaats blijven vinden. De wegbreedte van de autoweg is circa 8 meter, waardoor er bijna 5 hectare vrijkomt bij het verwijderen van de infrastructuur. Ook de bermen langs het tracé komen te vervallen en de sloten kunnen worden verlegd. Hierdoor kan tussen de 5 en 10 hectare extra vrij komen. Al met al kan tussen de 10 en 15 hectare teruggegeven worden.

Bedrijfsniveau

De nieuwe N33 Midden zorgt voor een direct verlies van ongeveer 76 hectare landbouwgrond. Desondanks verschillen de areaalverliezen per agrarische onderneming sterk. Voor de meeste agrariërs betreft het de veldkavels die kleiner worden of worden opgesplitst. Voor 10 eigenaren vervalt echter ook een deel van de huiskavels. In onderstaande tabel 4.3 staan de desbetreffende huidige oppervlaktes van de huiskavels weergegeven en het verlies, namelijk het oppervlakte van de huiskavel dat de nieuwe N33 in zal nemen. Het gemiddelde areaalverlies van de tien huiskavels varieert van 1,1% tot 6,5%, het gemiddelde verlies bedraagt circa 3,5%.

Tabel 4.3 Huidig oppervlakte huiskavels en (percentueel) verlies (bron: Kadaster)

Oppervlakte huiskavel (m ²)	Verlies (m ²)	Percentueel verlies
747.500	23.100	3,1%
770.500	20.900	2,7%
332.000	17.800	5,4%
87.500	2.800	3,2%
131.000	7.500	5,7%
394.000	25.700	6,5%
438.000	13.800	3,2%
398.000	5.900	1,5%
130.000	3.200	2,5%
479.000	5.500	1,1%
Gemiddeld 3,5%		

In tabel 4.4 staan de percentuele verliezen per perceel weergegeven. Van de 94 percelen blijkt dat er 62 percelen zijn waarvan tussen de 0 en 10% van het oppervlak komt te vervallen. Voor zeven percelen geldt dat die percelen voor meer dan de helft kleiner worden.

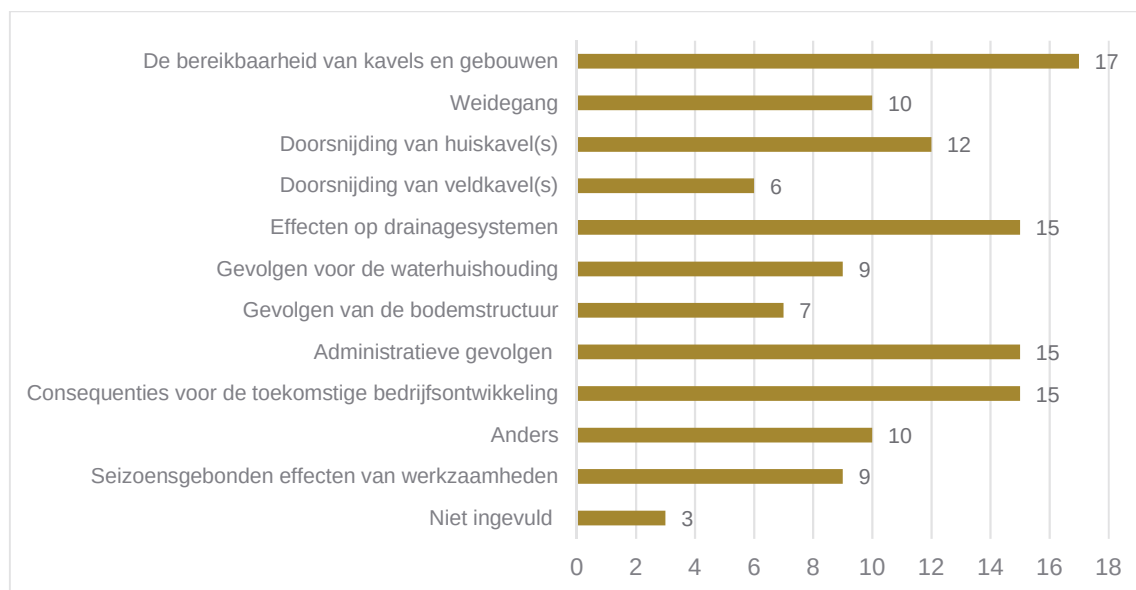
Tabel 4.4 Percentueel verlies en aantal eigenaren (bron: BRP, 2018, bewerking door Sweco)

Percentueel verlies	Aantal percelen
0 – 10 %	62
- 0 - 1%	15
- 1 - 2%	8
- 2 - 3%	11
- 3 - 5%	16
- 5 - 10%	12
10 - 25%	13
25 - 50%	12
50 - 75%	4
75 - 100%	3

4.2 Effecten op de bedrijfsvoering

Gebiedsniveau

De agrariërs voorzien, zoals aangegeven in de enquêtes, meerdere knelpunten voor de bedrijfsvoering als gevolg van de verdubbeling en verlegging van N33 Midden. In figuur 4.1 staat deze verdeling van het aantal reacties per knelpunt weergegeven. De respondenten konden meerdere mogelijke knelpunten selecteren.



Figuur 4.1 Genoemde knelpunten door verlegging en verdubbeling N33 (enquête)

De verwachte knelpunten zijn te relateren aan de toekomstige tracéverlegging. De aanleg van het nieuwe tracé zal namelijk een barrière kunnen vormen voor het landbouwverkeer. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, weidegang, doorsnijding van kavels, administratieve gevolgen, toekomstige bedrijfsontwikkeling en de gevolgen in de bodemgesteldheid en waterhuishouding.

Kavelstructuur

Doorsnijding van de kavels wordt door de respondenten meermaals aangeduid als knelpunt, namelijk 18 keer (12 keer huiskavel, 6 keer veldkavel). Het gevolg is dat de kavelstructuur verandert, percelen kleiner worden en er overhoeken ontstaan die lastiger te bewerken zijn. Oplossingen die worden aangedragen vanuit de enquêtes, is het ruilen van vergelijkbare gronden en het financieel compenseren van de toenemende bedrijfskosten (zie ook paragraaf 4.3).

Grond en water

Indien percelen worden opgeheven of worden samengevoegd en bestaande sloten of wegen verwijderd zullen worden, is er een tijdelijk effect te verwachten op de opbrengst van deze gronden. Het in cultuur brengen van gronden vergt tijd om gewassen op te verbouwen. Er worden problemen voorzien in het drainagesysteem (15 keer), waterhuishouding (9 keer) en de bodemstructuur (7 keer).

Een gewenste aangedragen oplossing hiervoor is het aanleggen van nieuwe drainages en graven van afwateringssloten. Aangezien het project uitgaat van nieuwe bermsloten en verdere herverkaveling, kunnen aangegeven verwachte knelpunten ondervangen worden. In het Ontwerp Tracébesluit vindt hier nader onderzoek naar plaats.

Toekomstige ontwikkeling

15 agrariërs verwachten dat het project van invloed is op de bedrijfsontwikkeling. De beschikbaarheid van kavels speelt daarbij een grote rol. Het merendeel van de respondenten geeft aan in de toekomst te willen groeien. Agrariërs voorzien echter een afname van het landbouwareaal, waardoor een knelpunt ontstaat in de groeimogelijkheden. Ook wordt hieraan gerelateerd 15 keer aangegeven dat de activiteiten de benodigde administratieve gevolgen hebben. Gronden moeten opnieuw worden gemeten ten behoeve van de eigen administratie en subsidiëring.

Andere gevolgen

In de categorie 'anders' worden gevolgen als vervuiling van gewassen, geluids- en lichthinder en mogelijk sluipverkeer genoemd. Bij de realisatie van de weg en de aanleg van wegbermen en andere landschapselementen, treedt in een overgangsfase vaak een vegetatie op die veel typische akkeronkruiden bevat. Dergelijke ontwikkelingen kunnen er voor zorgen dat bijvoorbeeld door de wind akkerdistels naar omringende akker- en tuinbouwpercelen waaien. Dit resulteert in extra kosten voor de ondernemers. De (tijdelijke) cultuurtechnische schade wordt in het verdere proces meegenomen en hiervoor kan een financiële compensatie gelden.

In de verdere uitwerking van het tracé en het onderliggende netwerk dient rekening gehouden te worden met sluipverkeer en het mitigeren van het sluipverkeer. Tevens kunnen aarden wallen geplaatst worden nabij woningen of boerderijen om geluids- en lichthinder te mitigeren.

Bereikbaarheid en ontsluiting

Bereikbaarheid van de agrarische onderneming wordt het vaakst genoemd, namelijk 17 keer. Hieraan gerelateerd wordt de weidegang voor de dieren (10 keer) als een mogelijk knelpunt aangemerkt. Agrariërs weten veelal niet hoe de percelen bereikt moeten worden in de nieuwe situatie of voorzien knelpunten in de breedte en passeerbaarheid van de landbouwwegen of de maximale aslast van bruggen. Om deze knelpunten te minimaliseren, worden passeerstroken of bredere (parallel)wegen als oplossing aangedragen door de respondenten.

De gevolgen voor de bereikbaarheid zijn op basis van een rittenanalyse door Kadaster nader geanalyseerd. Deze rittenanalyse is gebaseerd op een theoretisch model. Het geeft een duidelijk inzicht in de situatie, maar in de werkelijkheid kunnen andere routes gekozen worden, worden ritten mogelijk gecombineerd of is de route op de heenweg anders dan de route terug. Uit het model kan geconcludeerd worden dat de verlegging van het tracé de nodige verschuivingen teweeg brengt in de routes die agrariërs afleggen tussen hun huis- en veldkavels.

In de rittenanalyse is gebruikt gemaakt van de percelen uit de Basiskaart Agrarische Bedrijfssituatie (BAB) 2017 van RVO. Dit zijn de percelen waar agrariërs gebruik van hebben gemaakt in het jaar 2017. De berekening gaat vervolgens uit van de kortst mogelijke route tussen huis- en veldkavels van de agrariërs. De ritten per seizoen en jaar zijn op basis van alle bewegingen die agrariërs maken om gewassen te zaaien, bewerken en oogsten.

Ten eerste zijn de huiskavels vanuit de BAB bepaald. De percelen die aaneengesloten, zonder onderbreking van wegen of andermans percelen, rondom het bedrijfsgebouw van de agrariër liggen, zijn samengevoegd tot huiskavels. Ten tweede zijn de routes bepaald van deze huiskavels naar de veldkavels van de agrariër. Deze zijn op de volgende manier bepaald. De dichtstbijzijnde weg naast een veldkavel is bepaald vanaf het middelpunt van deze kavel. Vervolgens is met behulp van het wegennet van de topografische kaart (TOP10NL) de kortste route tussen dit punt en het bedrijfsgebouw bepaald.

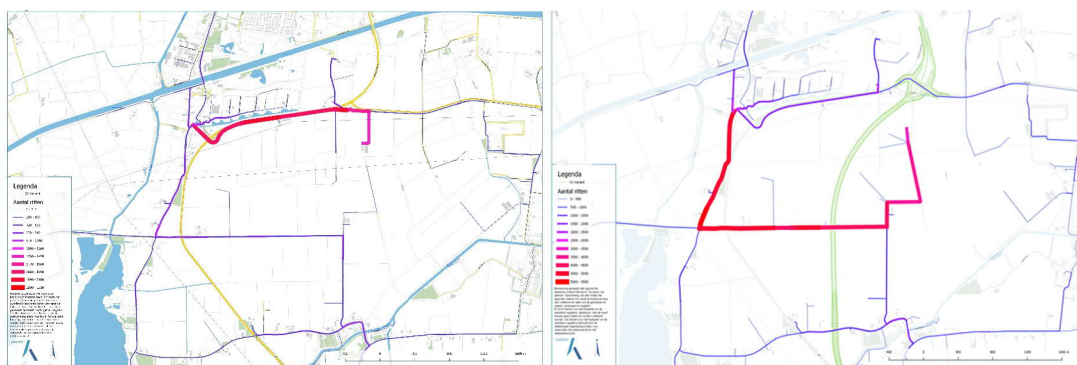
Tot slot zijn de routes verrijkt naar ritten. De ritten zijn berekend op basis van gewas, bodem en oppervlakte. De getallen achter deze berekeningen zijn afkomstig van Wageningen Economic Research. Met deze resultaten is te bepalen hoe vaak per jaar en per seizoen gebruik gemaakt wordt van een weg. Daarnaast zijn de routes en ritten berekend voor de situatie als de X1-variant wordt toegepast op de N33. Hierdoor worden enkele percelen gesplitst. Ook sommige huiskavels worden doorsneden, waardoor nieuwe veldkavels ontstaan. Enkele kavels die erg klein zijn geworden omdat er nieuwe kruispunten op komen, zijn weggehaald uit de berekening omdat deze niet meer als landbouwpercelen gebruikt kunnen worden.

Door de directe omgeving is aangegeven dat het viaduct over de Laskwerderweg mogelijk zou kunnen vervallen. Onderdeel van deze LER is het onderzoeken wat het effect daarvan is. Op dit moment loopt de Laskwerderweg over de N33 heen met een viaduct. Met het verleggen van de N33 is de vraag ontstaan wat het effect is als er geen nieuw viaduct over de N33 wordt gelegd.



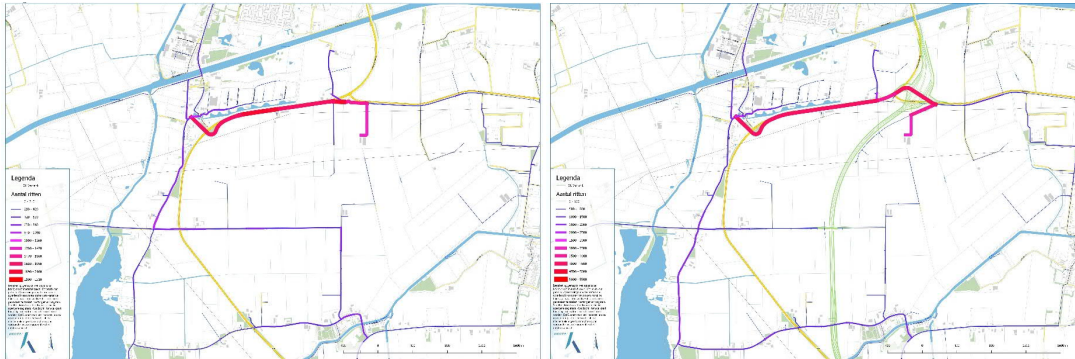
Figuur 4.2 Situatie Laskwerderweg

Met behulp van het ritten- en routemodel van Kadaster is bepaald wat het belang is van de Laskwerderweg. Een knip aanbrengen in een doorgaande weg heeft gevolgen voor de routes. In figuur 4.3 is de Laskwerderweg wel opgenomen in de rittenanalyse als doorgaande weg. Indien het viaduct blijft gehandhaafd, neemt, zonder ruilverkaveling, de drukte door landbouwverkeer op de Laskwerderweg en de Tolweg toe (zie figuur 4.3), aangezien de N33 meerdere percelen doorkruist en agrariër dus genoodzaakt zullen zijn om te rijden. Dit is enkel mogelijk via de Laskwerderweg. Ruilverkaveling kan er echter voor zorgen dat percelen van eigenaren aan de juiste zijde van de N33 komen te liggen, zodat er geen omrijdbewegingen hoeven plaats te vinden.



Figuur 4.3 Ritten huidig en na X1 variant (met viaduct Laskwerderweg)

In figuur 4.4 is te zien hoe het landbouwverkeer afwikkelt, zodra er een parallelweg langs de oostzijde van de N33 gerealiseerd zal worden die de Holeweg met de boerderijen en percelen direct ten zuiden daarvan verbindt als alternatief voor het viaduct.



Figuur 4.4 Ritten huidig en na X1 variant (zonder viaduct Laskwerderweg)

Landbouwverkeer op de Laskwerderweg en de Oude Heemweg neemt af, terwijl het aantal ritten via de Holeweg niet significant toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van dit model is te herleiden dat de toename van landbouwverkeer nabij en door Tjuchem niet significant toeneemt.

Daarentegen is niet inzichtelijk te maken hoeveel regulier (auto)verkeer gebruik maakt van de Laskwerderweg richting Tjuchem of vanuit Tjuchem. Hiervoor is geen verkeersmodel aanwezig. De route Oude Heemweg – Laskwerderweg – Tolweg is voor velen echter wel een directe route naar de scholen, bedrijven of het winkelen in Appingedam. Alternatieven zijn de bestaande route Hoofdweg – Damsterweg – Tolweg of een nieuw te realiseren parallelweg aan de oostzijde van de N33 die de Oude Heemweg met de Holeweg verbindt.

Bedrijfsniveau

Voor de meeste agrariërs zal op basis van de verdubbeling vrijwel niets veranderen qua aanrijden van percelen. Dit is anders door de verlegging van de N33 in het noordelijke deel van het onderzoeksgebied. Voor vijf agrariërs en pachters zorgt de verlegging van de N33 voor splitsing van de percelen, zij zien hun percelen straks aan beide zijdes van de N33 liggen waardoor omrijden het gevolg is. Dit zorgt onder andere voor tijdsverlies, toenemende (arbeids)kosten voor deze bedrijven en een toenemende CO₂-uitstoot door de langere ritafstanden.

In de enquête is gevraagd naar de gewenste ontwikkeling van bedrijfsvoering. De vragenlijst bood de agrariërs de mogelijkheid om meerdere opties te kiezen bij de vraag in welke richting de agrariër het bedrijf ziet ontwikkelen en de verwachtingen over het bestaan van het bedrijf. Het merendeel van de respondenten voorziet een behoud van de huidige bedrijfsgrootte (9 keer) of ziet schaalvergroting (20 keer) als toekomstige ontwikkelrichting van het bedrijf. Geen enkele agrarische onderneming is van plan om de bedrijfsgrootte te verkleinen. De vraag naar grond is hierdoor groot.

Daarentegen geven twee agrariërs aan om binnen enkele jaren te stoppen, één binnen nu en drie jaren, de ander over vijf tot tien jaren. Hierdoor zullen mogelijk gronden aangeboden worden die vervolgens gekocht kunnen worden door bedrijven die willen uitbreiden. De totale oppervlakte van deze bedrijven bedraagt circa 95 hectare, maar het is niet bekend of dit volledig in het onderzoeksgebied ligt.

De enquête is door circa 50 procent van de agrariërs ingevuld. Ook binnen de groep die de enquête niet heeft ingevuld, zullen waarschijnlijk ondernemers zijn die binnen enkele jaren de bedrijfsactiviteiten willen beëindigen, bijvoorbeeld door het niet kunnen vinden van een opvolger.

Tevens overweegt bijna 30 procent van de respondenten vanwege de verlegging en verdubbeling van de N33 om elders een bedrijf op te richten, mits dit onder de juiste voorwaarden gebeurt. Hierbij moet gedacht worden aan een redelijke tegemoetkoming van de kosten die met de verplaatsing gemoeid zijn. Hierdoor kunnen ook gronden beschikbaar komen die vervolgens gekocht kunnen worden door bedrijven die willen uitbreiden.

4.3 Financiële effecten

Gebiedsniveau

Het verdubbelen en verleggen heeft tot gevolg dat landbouwareaal gekocht moet worden om tot uitvoering van het project te komen. Hiervoor dienen de agrariërs een vergoeding te ontvangen per vierkante meter dat zij niet meer kunnen gebruiken voor hun bedrijfsvoering.

Op gebiedsniveau betreft het een totaal verlies van 76 hectare landbouwgrond. Zoals in hoofdstuk 3.4 behandeld is, wordt de agrarische waarde per hectare in deze regio geschat tussen de € 55.000,00 en € 60.000,00, dus circa € 5,50 tot € 6,00 per vierkante meter. Ondanks dat de prijs per perceel kan verschillen (op basis van grondkwaliteit, perceelgrootte, ontsluiting, et cetera), wordt deze prijs als uitgangspunt gebruikt om de financiële effecten in te schatten. Deze grondprijzen laten daarnaast een stijgende lijn zien. De benodigde gronden vermenigvuldigd met de gemiddelde verkoopprijs per hectare, resulteert in directe grondverwervingskosten (agrarische waarde) tussen de 3,5 en 4,0 miljoen euro.

Hierbij moet in acht worden genomen dat de agrarische waarde gebaseerd is op algemene cijfers van het NVM voor 2018. Per jaar en deelgebied kunnen de grondwaardes verschillen, dus bieden deze cijfers geen garantie voor het jaar waarin de percelen worden gekocht. Ook is het aantal hectares gebaseerd op het voorkeursalternatief X1, dat geen garantie biedt voor het definitieve ontwerp.

Daar bovenop komen nog allerlei bijkomende (indirecte) kosten en schades, zoals vorm/snijschade, bedrijfsschade, aanpassingskosten voor drainage en afrastering, omrijdschade, tijdelijke cultuurtechnische schade, kadastrale kosten en notariskosten.

Ook zullen met name veeteeltbedrijven problemen ondervinden als gevolg van de fosfaatwetgeving. Met minder grond zal verhoudingsgewijs minder vee gehouden kunnen worden. Veelal zijn bedrijven ingericht op hun huidige hoeveelheid vee. Ook hiervoor zullen bedrijven begeleid en gecompenseerd moeten worden. Daarnaast dient het project rekening te houden met substantiële kosten die gemoeid zullen zijn bij het verplaatsen van agrarische bedrijven.

Bedrijfsniveau

Gezien de uiteenlopende hoeveelheden vierkante meters grond die de agrariërs in het onderzoeksgebied zullen verliezen door het tracé en alle andere bijkomende kosten, is het niet mogelijk om een bedrag te noemen die voor de individuele agrarische bedrijven zal gelden. Dit bedrag verschilt per grondsituatie.

4.4 Effecten op leefbaarheid

Gebiedsniveau

De verlegging van de N33 heeft tot gevolg dat de bereikbaarheid van veld- en huiskavels verandert. Het landbouwverkeer zal op bepaalde punten afwijken van de reguliere route. Dit speelt met name rondom de Laskwerderweg, Holeweg en Tolweg. Indien het viaduct ter hoogte van de Laskwerderweg in het ontwerp behouden blijft en het gebruik van de percelen gelijk blijft (geen ruilverkaveling), zal de verkeersintensiteit op de Laskwerderweg en Tolweg toenemen. Een oplossing ligt in een ontsluiting van de percelen aan de oostzijde van de nieuwe N33 via de Holeweg en N362.

Tevens zal door de verlegging van de N33 de geluidsproductie van het onderliggende wegennet en het fijnstofgehalte in de lucht verschuiven in de regio. Uit de Verkenning/ 1e Fase MER blijkt de verkeersafname/-toename op het onderliggend wegennet beperkt te zijn en in het algemeen kleiner dan 10%. Een toename van de verkeersintensiteit met circa 10% leidt tot een marginale toename van de geluidsbelasting (circa 0,4 dB). Een dergelijke toename is niet hoorbaar.

Bedrijfsniveau

Door de verlegging kunnen bepaalde stallen en woningen dichterbij de N33 komen te liggen. Voor deze agrariërs kan dit tot een hogere geluidsbelasting op de gevel leiden. Met name voor veeteeltbedrijven kan dit negatieve effecten hebben. Koeien kunnen door deze geluidstoename (tijdelijk) meer stress ervaren, waardoor de melkproductie (tijdelijk) kan dalen. Andere landbouwbedrijven zullen juist minder geluidsoverlast ervaren, doordat de N33 verder van de woning of de stallen komt te liggen.

4.5 Gevolgen wet- en regelgeving

Gebiedsniveau

Als gevolg van de wegwitbreiding zal de stikstofuitstoot toenemen. Aangezien een infrastructureel project gezien wordt als 'prioritair' én het een Rijksproject betreft, belemmert dit agrariërs niet in de aanvraag van ontheffingen of vergunningen voor de Wet natuurbescherming. De gewenste uitbreiding van agrarische bedrijven wordt tevens bepaald volgens een andere bestedingsruimte. De N33 heeft dus geen gevolgen voor de uitbreidingswensen van agrarische bedrijven.

Daarentegen is sinds mei 2019 door de Raad van State beslist dat het Programma Aanpak Stikstof niet de basis kan zijn voor het verlenen van toestemming voor activiteiten die extra stikstof veroorzaken. De Raad van State heeft een streep gehaald door alle besluiten die in de uitspraken aan de orde zijn. Het heeft geen gevolgen voor vergunningen die reeds verleend zijn. Hierdoor is de gehele situatie op dit moment nog onduidelijk.

Bedrijfsniveau

Een veelgenoemde consequentie van de verlegging van de N33 is het kleiner worden van de huis- en veldkavels. Vooral voor melkveehouderijen heeft dit nadelige gevolgen. Op basis van de Algemene Maatregel van Bestuur verantwoorde groei melkveehouderij (AMvB Grondgebondenheid) moet een melkveebedrijf de fosfaatproductie (mest) verwerken of volledig op eigen grond plaatsen. Indien het areaal kleiner wordt, zal de hoeveelheid mest ook gereduceerd moeten worden. Dit heeft tot gevolg dat het aantal koeien van het bedrijf moeten verminderen, indien de agrariër al aan de maximale mestproductie zit.

Tevens zal een mogelijke weidegangplicht het houden van koeien bemoeilijken, zodra de huiskavel kleiner wordt. Deze plicht is echter nog niet van toepassing, maar kan in de toekomst een knelpunt voor bedrijven vormen. Voor boeren die nu weidemelk leveren, is een reductie van de perceeloppervlakte een belemmering in mogelijkheden voor de weidegang en van invloed op hun inkomen, omdat dat mede de melkprijs bepaalt.

4.6 Conclusie effecten

Met een lengte van circa 15,5 kilometer en een breedteprofiel van ruim 50 meter heeft de verlegging en verdubbeling van de N33 meerdere consequenties op het omliggende areaal dat hoofdzakelijk agrarische grond is. In het VKA X1 bleek het wegprofiel circa 55 hectare ruimtebeslag te hebben op landbouwgrond, maar als gevolg van de uitwerking van dit alternatief voor het OTB treedt er een direct verlies op van bijna 65 hectare landbouwgrond. Ook vervalt indirect 11 hectare landbouwgrond door natuurcompensatie. Daarentegen wordt circa 10 tot 15 hectare gewonnen met het verwijderen van de oude N33.

Om de duurzaamheidsambities voor het project te behalen (realiseren van een energie-neutrale weg en het uiteindelijke gebruik), dient circa 7 hectare grond voorzien te worden van zonnepanelen. Uitgangspunt is om deze panelen niet op waardevolle landbouwgrond te plaatsen, maar enkel op de groenstroken nabij de aansluiting van Siddeburen en het klaverblad bij Zuidbroek, mogelijk aangevuld met enkele overhoeken langs het tracé.

Het directe verlies van 65 hectare en het indirect verlies van 11 hectare landbouwgrond heeft verschillende consequenties voor de agrarische ondernemers. In tien gevallen betreft het de huiskavel van veeteeltbedrijven. Het oppervlakteverlies heeft met name voor veeteeltbedrijven effecten op de milieuwetgeving, in relatie tot het bemesten. Ook staat de verdubbeling en verlegging bedrijfsontwikkelingen in de weg, terwijl het merendeel van de respondenten heeft aangegeven te willen groeien in de toekomst. Daar tegenover staat ook dat er in de komende jaren in ieder geval twee bedrijven willen stoppen en enkele respondenten willen vertrekken onder de juiste voorwaarden.

Naast het verlies in hectares en de directe gevolgen voor de (toekomstige) bedrijfsvoering, heeft het project ook gevolgen op de kavelstructuur, bodemstructuur en waterhuishouding en de bereikbaarheid van de percelen. Ook leidt tot toenemende kosten voor de ondernemer, waaronder tijdsverlies, langere ritafstanden, administratie en verlies van opbrengsten. Voor de gewasschade en bijkomende administratieve zaken zou een financiële compensatie kunnen gelden. In de verdere uitwerking van het tracé en het onderliggende netwerk dient rekening gehouden te worden met sluipverkeer en het mitigeren van het sluipverkeer en omrijbewegingen. Tevens kunnen aarden wallen geplaatst worden nabij woningen of boerderijen om geluid- en lichthinder te mitigeren.

5 Compensatie, mitigatie en kansen

5.1 Mogelijkheden compensatie

Door de verlegging komen meerdere kavels aan weerszijden van de N33 te liggen, waardoor voor de eigenaren en gebruikers van die percelen een suboptimale situatie ontstaat. Hiervoor kan gecompenseerd worden met ruilverkaveling. Dit sluit goed aan bij de behoefte van de landbouwsector naar structuurverbetering. Het ruilen van gronden biedt de mogelijkheden om een efficiëntere bedrijfsvoering te bewerkstelligen.

Door het directe verlies van 65 hectare en het indirect verlies van 11 hectare landbouwgrond in het gebied door de N33 Midden, is het directe aanbod voor de ruilverkaveling echter schaars. Het aanbod van ruilkavels kan, naast het herbestemmen van de 10 tot 15 hectare van de oude N33, echter wel vergroot worden. Met het gewenste beëindigen van enkele bedrijfsactiviteiten is het advies aan de projectorganisatie snel en accuraat te handelen in de aankoop van het bedrijf, zodat een agrariër op een sociaal verantwoorde wijze zijn bedrijf kan beëindigen. Ook spreekt circa 30% van de respondenten de wens uit voor bedrijfsverplaatsing, mits dit onder de juiste voorwaarden gebeurt. Ook hierin dienen de bedrijven nader geïnventariseerd te worden en, indien gewenst, dient de projectorganisatie te helpen met het zoeken naar een alternatieve bedrijfslocatie, het faciliteren daarvan en mogelijk een financiële regeling.

Daarnaast wordt financiële compensatie aangedragen als tegemoetkoming voor het gehele project, zowel tijdens de aanlegfase als na de realisatie. De impact van de voorgenomen plannen op de landbouwsector is groot. Ook in de autonome ontwikkeling zal de sector met bepaalde vraagstukken geconfronteerd worden, zoals schaalvergroting, klimaatverandering, stijgende grondprijzen en wetgeving. Ook deze aspecten dienen in de grondverwerving en verdere procedures meegenomen te worden.

In het vervolgstadium dient een analyse uitgevoerd te worden naar beschikbare ruilgrond van vergelijkbare kwaliteit. Indien dit niet mogelijk blijkt, dienen de boeren financieel gecompenseerd te worden per vierkante meter areaalverlies. Dit dient op bedrijfsniveau nader te worden onderzocht.

5.2 Mogelijkheden mitigatie

Om overlast en negatieve effecten van de N33 Midden zoveel mogelijk te beperken, zijn er in het gebied meerdere maatregelen aan te bevelen. In de enquête is gevraagd naar minimale maatregelen die getroffen moeten worden om de knelpunten op te lossen. Deze mitigatiemaatregelen zijn, naast de bovengenoemde compensatiemaatregelen, in te delen in twee categorieën:

- **Bereikbaarheid**

De respondenten geven aan dat bereikbaarheid van hun percelen en bedrijf uiterst noodzakelijk is. De genoemde reacties zijn: *'bereikbaarheid garanderen', 'perceel aansluiten aan huiskavel', 'verbeteren bermen', 'passeerstroken', 'bredere parallelweg', 'toegankelijkheid voor breed landbouwverkeer te aller tijden prioriteit geven', 'woning en bedrijf moet bereikbaar blijven voor leveranciers en eigen transport tijdens de aanleg N33', 'tijdelijke maatregelen voor fietsverkeer', 'afsluiting weg zo kort mogelijk houden' en 'tijdens de bouw een alternatieve ontsluiting'.*

Tijdelijke paden kunnen aangelegd worden om percelen te blijven ontsluiten tijdens de aanlegfase van de N33 Midden. Zo blijven de landbouwpercelen voor de agrariër bereikbaar.

Tevens kunnen percelen al efficiënter ingedeeld worden door ze onder andere samen te voegen of te ruilen, voorafgaand aan de werkzaamheden. Hierdoor zullen omrijbewegingen op voorhand verminderen en wordt het overlast door extra landbouwbewegingen in het gebied beperkt. In de grondverwervingsprocedure en nadere uitwerking van het tracé zijn dit de aspecten die meegenomen dienen te worden.

- **Bodem en water**

Er worden zorgen geuit over de afwatering, waterafvoer en drainage. Deze minimale compensatiemaatregelen zijn genoemd: *‘zorgen dat de drainages intact blijven en op orde zijn’*, *‘herstellen van drainages’* en *‘nieuwe afwatering graven’*. Het voornemen is om bestaande knelpunten mee te nemen en is het streven toekomstige problemen te voorkomen. Bij de nadere planuitwerking voor het Ontwerp Tracébesluit wordt aangeraden nadere invulling aan deze wensen te geven.

5.3 Kansen

Kavelruil wordt slechts als mogelijkheid genoemd om te compenseren in het areaal en de ontstane knelpunten op te lossen. Door dit breder te trekken, kan algehele agrarische structuurverbetering gerealiseerd worden voor het hele gebied. Zo kan het toekomstperspectief voor het gebied en individuele bedrijven vergroot worden. Tevens kan natuurcompensatie plaatsvinden. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid vergroot door het mogelijk reduceren van het aantal verkeersbewegingen. Ook biedt het de mogelijkheid gronden voor de aanleg van de N33 vrij te spelen in plaats van deze volledig aan te kopen.

In de enquête wordt een mogelijke kans meerdere malen aangegeven, namelijk de realisatie van een parallelweg nabij Noordbroek. Bewoners in de Hoofdstraat in Noordbroek ervaren overlast door de transportbewegingen voor de landbouw. De weg wordt als smal ervaren, terwijl het landbouw(gerelateerde) verkeer groter, breder en zwaarder wordt. Met een betere ontsluiting van het omliggende landbouwareaal van Noordbroek kan de hinder in Noordbroek verminderen. Gezamenlijk met de werkzaamheden aan de N33 biedt de parallelweg een koppelkans om de ervaren problematiek in deze regio aan te pakken. Gelijktijdig met deze LER, is een gebiedsanalyse uitgevoerd naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de ontsluiting van het landbouwverkeer rondom Noordbroek. Hierin zijn enkele aanbevelingen gedaan van nader te onderzoeken oplossingsrichtingen of combinaties van infrastructurele aanpassingen.

Ook biedt de herontwikkeling van het landbouwareaal de mogelijkheid voor de landbouwsector om zich te oriënteren op de veranderende klimaatsomstandigheden. Dit houdt in dat ondernemers rond de N33 moeten anticiperen op een meer zelfvoorzienend watersysteem, zoals het vasthouden van water. Mede gerelateerd aan de veenoxidatie dat in en rondom het gebied voorkomt, biedt dit project de mogelijkheid om veenproblemen op te lossen.

De sector zal zich ook moeten oriënteren op wijzigingen in het markt- en prijsbeleid. Dit houdt in dat ondernemers in het onderzoeksgebied moeten anticiperen op een toename van beloning van maatschappelijke prestaties op terrein van onder andere natuur, landschap, dierenwelzijn en diergezondheid. Bij de verdere planuitwerking kunnen deze wensen gelijktijdig meegenomen worden.

6 Aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de aanbevelingen opgesomd op basis van de inzichten uit deze LER:

- Binnen het onderzoeksgebied zijn er agrariërs die in de enquête hebben aangegeven onder de juiste voorwaarden te willen verplaatsen of binnen een bepaalde periode de bedrijfsactiviteiten te willen beëindigen. Door in gesprek te gaan met deze ondernemers kan 'ruimte' gemaakt worden voor de blijvende ondernemers en voor de planrealisatie van overheden. Ook kan gezocht worden of mogelijk vrijkomende grond betrokken kan worden in deze 'ruimte' om de gewenste ontwikkelingen in gang te zetten. Voer gesprekken met ondernemers die aangegeven hebben te willen beëindigen of verplaatsen. Betrek deze gronden bij het faciliteren van bedrijven die in het onderzoeksgebied willen blijven.
- In het geval een deel van de landbouwgrond op de grondmarkt komt, is het noodzakelijk zorg te dragen over de betaalbaarheid van de gronden. Deze gronden bieden ondernemers een kans om te vergroten, mits er een normale agrarische grondwaarde wordt gehanteerd.
- De overheid kan de keuze van een ondernemer om het bedrijf vervroegd te beëindigen, gemakkelijker maken door een goede financiële compensatie te geven. In het geval deze compensatie ontbreekt, zullen ondernemers veel minder geneigd zijn te stoppen. Op dit moment zijn de regelingen onvoldoende aantrekkelijk om vervroegd te beëindigen.
- Indien veeteeltbedrijven een deel van hun huiskavel verliezen, zorg dan voor een passende compensatie zodat de weidegang zoveel mogelijk behouden blijft. In het kader van de fosfaatwetgeving is tevens een behoud van het aantal hectares (huis- en veldkavels) wenselijk.
- Agrarische ondernemers willen zo min mogelijk negatieve gevolgen voor hun bedrijfsvoering, zowel tijdens als na de uitvoeringsfase. Probeer voor elke ondernemer een passende oplossing te bieden, hetzij in middelen (onder andere alternatieve ontsluiting, alternatieve kavel, drainage), hetzij in geld.
- Ga tevens in gesprek met ondernemers die geen gehoor hebben gegeven aan de enquête. Deze ondernemers beschikken mogelijk nog over waardevolle informatie over huidige knelpunten, wensen, mogelijk aanbod van gronden, et cetera.
- Zorg voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid van de agrarische ondernemers en de kavels. Naast het feit dat ruilverkaveling al in een efficiëntere kavelstructuur kan resulteren, is het van belang om alle percelen bereikbaar te houden voor de agrariër. Maak voor de agrariërs inzichtelijk waar diens percelen liggen en op welke manier deze percelen ontsloten worden. Gebruik de adviezen van de agrariërs uit de enquête om huidige knelpunten in het onderliggende wegennet, indien mogelijk, op te lossen.

- Maak inzichtelijk wat de gevolgen zijn van het mogelijk vervallen van het viaduct van de Laskwerderweg en zorg voor een passende oplossing, indien het viaduct uit het ontwerp wordt gehaald zodat landbouw-, fiets- en autoverkeer veilig van A naar B kan blijven gaan.
- Ook bij het verplaatsen van het bedrijf vanwege ruimtelijke ontwikkelingen is een goede financiële compensatie- of verplaatsingsregeling noodzakelijk. Een verplaatsing vereist extra investeringen en, afhankelijk van het bedrijfstyp,e ook een periode om het bedrijf en de productieomstandigheden weer volledig te laten 'draaien'.
- De landbouwsector zal zich moeten oriënteren op de veranderende klimaat-omstandigheden. Dit houdt in dat ondernemers moeten anticiperen op een meer zelfvoorzienend watersysteem (vasthouden van water).
- De sector zal zich ook moeten oriënteren op wijzigingen in het markt- en prijsbeleid. Dit houdt in dat ondernemers wellicht moeten anticiperen op een toename van beloning van maatschappelijke prestaties op het gebied van onder andere natuur, landschap en dierenwelzijn.

7 Gebruikte literatuur

Bodemdalingskaart.nl (2019). Actuele bodemdalingskaart van Nederland. Geraadpleegd via <https://bodemdalingskaart.nl/portal/index>.

CBS (2018). Landbouw; gewassen, dieren en grondgebruik naar gemeente. Centraal Bureau voor de Statistiek.

Commissie Bodemdaling (2017). Landbouwschade. Geraadpleegd via <https://www.commissiebodemdaling.nl/landbouwschade/vernatting/>.

Groningen Seaports (2012). Havenvisie 2030. Groningen Seaports: Delfzijl.

Klimaat & landbouw Noord-Nederland (2011). Boeren op weg naar klimaatbestendige productie: resultaten van het project Klimaat en landbouw in Noord-Nederland. Drachten: Grontmij.

LEI (2016). Het GLB na 2020. Rapport 2016-009: LEI Wageningen UR.

Ministerie van LNV (2017). Programma Aanpak Stikstof (PAS). Geraadpleegd via <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=pas&deel=0>.

Ministerie van LNV (2018). Landbouw, natuur en voedsel: waardevol en verbonden. Nederland als koploper in kringlooplandbouw. September 2018.

NVM (2018). Agrarische grondprijzen. Geraadpleegd via <https://www.nvm.nl/marktinformatie/agrarisch/grondprijzen>.

PPO (2010). Onkruidverspreiding, in opdracht van de provincie Flevoland, M.G. van Zeeland, R.Y van der Weide en P.M. Spoorenberg, Praktijkonderzoek Plant & Omgeving, onderdeel van Wageningen UR, Lelystad. Business unit Akkerbouw, Groene Ruimte en Vollegrondsgroente.

RIVM (2017). Potentiële productie van akkerbouwgewassen. Geraadpleegd via <https://www.atlasnatuurlijkkapitaal.nl/kaarten>.

RVO (2018). Gemeenschappelijk landbouwbeleid. Geraadpleegd via <https://www.rvo.nl/onderwerpen/agrarisch-ondernemen/gemeenschappelijk-landbouwbeleid>.

Wageningen Economic Research (2017). De Noord-Nederlandse agrosector en agrocluster in beeld.

Wageningen Livestock Research (2018). Verkennende studie naar hittestress bij melkvee tijdens weidegang in gematigde klimaatstreken.

Bijlage 1 Voorkeursalternatief X1



Bijlage 2 Uitkomsten schriftelijke vragenronde

1. Verpacht u het bedrijf of de gronden?

	Aantal
Nee	31
Ja, ik verpacht (deels) het bedrijf	0
Ja, ik verpacht (deels) de gronden	4
Overig	2

2. Wat is de hoofdtak/ zijn de hoofdtakken van uw agrarisch bedrijf? Meerdere antwoorden mogelijk.

	Aantal
Akkerbouwbedrijf	20
Grondgebonden veehouderij	18
Intensieve veehouderij	2
Energieproductie	1
Recreatie	1
Loonwerk	2
Agrarisch natuurbeheer	0
Anders	7
Tuinbouwbedrijf	0
Blijvende teeltbedrijf	0

3. Is er regelmatig sprake van landbouw- en/of vrachtverkeer tussen uw huis- en veldkavels?

	Aantal
Ja	31
Nee	2
Niet ingevuld	3

4. Hoe beoordeelt u de verkaveling van u bedrijf?

	Aantal
Goed	25
Gemiddeld	8
Slecht	1
Niet ingevuld	3

5. Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van uw bedrijf?

Aantal	
Goed	21
Gemiddeld	7
Slecht	4
Niet ingevuld	4

6. Welke aspecten zijn tot nu toe een knelpunt geweest voor de ontwikkeling van uw bedrijf? Meerder antwoorden mogelijk.

Aantal	
Geen	9
De afstand van de bedrijfsgebouwen tot (een) burgerwoning(en)	4
Het aankopen van grond: te weinig grond	9
Het aankopen van grond: grondprijs te hoog	5
De verkaveling: te veel losse kavels	1
De verkaveling: kavels liggen te verspreid	4
De verkaveling: kavels zijn te klein of niet goed van vorm	4
De ontsluiting	3
Anders	11
Niet ingevuld	5

7. In welke richting ziet u uw bedrijf in de toekomst ontwikkelen? Meerder antwoorden mogelijk.

Aantal	
Schaalvergroting	21
Intensivering	2
Verandering van gewas	6
Verbreding	6
Agrarisch natuurbeheer	3
Particulier natuurbeheer	1
Hetzelfde houden	9
Schaalverkleining	0
Anders	6
Niet ingevuld	4

8. Heeft u wensen met betrekking tot de ontwikkeling van uw bedrijfsoppervlakte?

	Aantal
Ik wil tussen nu en 5 jaar graag het bedrijfsoppervlak vergroten met minder dan 10%	5
Ik wil tussen nu en 5 jaar graag het bedrijfsoppervlak vergroten met meer dan 10%	10
Ik wil op langere termijn het bedrijfsoppervlak vergroten	9
Ik wil de bedrijfsoppervlakte hetzelfde houden	8
Ik wil de bedrijfsoppervlakte verkleinen	0
Weet ik niet	4
Anders	0
Niet ingevuld	4

9. Heeft u de wens om binnen nu en 10 jaar uw agrarische activiteiten te beëindigen?

	Aantal
Ja, binnen nu en 3 jaar	1
Ja, over 3 tot 5 jaar	0
Ja, over 5 tot 10 jaar	1
Ja, maar de activiteiten worden door een opvolger overgenomen	7

10. Welke concrete activiteiten wenst u voor de verbetering van de agrarische structuur?
Meerdere antwoorden mogelijk.

	Aantal
Geen	5
Kavelruil	12
Samenvoegen van percelen	8
Verbeteren ontsluiting perceel	6
Verbeteren waterhuishouding	8
Verbeteren waterkwaliteit	0
Inpassing (agrarisch) natuurbeheer	4
Anders	6
Weet ik niet	1
Niet ingevuld	6

11. Verwacht u in de toekomst een of meerdere knelpunten voor de ontwikkeling van uw bedrijf (zonder de verdubbeling en verlegging van de N33 midden)? Meerdere antwoorden mogelijk.

	Aantal
Geen	16
De afstand van de bedrijfsgebouwen tot (een) burgerwoning(en)	3
Het aankopen van grond: te weinig grond	11
Het aankopen van grond: grondprijs te hoog	5
De verkaveling: te veel losse kavels	1
De verkaveling: kavels liggen te verspreid	2
De verkaveling: kavels zijn te klein of niet goed van vorm	3
De ontsluiting	3
Anders	6
Niet ingevuld	4

12. Welke knelpunten ziet u voor de toekomst van uw bedrijf als gevolg van de verdubbeling en verlegging van de N33 midden? Meerdere antwoorden mogelijk.

	Aantal
Ik zie geen knelpunten voor de toekomst van mijn bedrijf	11
Doorsnijding van huiskavel(s)	12
Doorsnijding van veldkavel(s)	6
Weidegang	10
De bereikbaarheid van kavels en gebouwen	17
Gevolgen van de bodemstructuur	7
Effecten op drainagesystemen	15
Gevolgen voor de waterhuishouding	9
Seizoensgebonden effecten van werkzaamheden	9
Consequenties voor de toekomstige bedrijfsontwikkeling	15
Administratieve gevolgen	15
Anders	10
Niet ingevuld	3
Ik zie geen knelpunten voor de toekomst van mijn bedrijf	11

13. Hoe staat u tegenover bedrijfsverplaatsing?

	Aantal
Ik zou graag willen verplaatsen	0
Ik zie bedrijfsverplaatsing als een optie onder de juiste voorwaarden	11
Ik wil geen bedrijfsverplaatsing	15
Weet ik niet	4
Niet ingevuld	8

14. Indien u over zou gaan tot bedrijfsverplaatsing, waar wilt u dan naar toe?

	Aantal
Binnen eigen bedrijf op een nieuw bouwblok	4
Blijven in de gemeente	1
Verplaatsing binnen de provincie Groningen	6
Elders in Nederland	1
Naar het buitenland	1
Weet ik niet	7
Niet ingevuld	18