

Zwaluw Juridisch Advies

Per post met bijlagen

Ook digitaal

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Uw kenmerk: nog vast te stellen

Ons kenmerk: 0014-Datacenter

Betreft: Beroepschrift inzake bestemmingsplan en MER Trekkersveld IV

Wageningen, 20 april 2022

Hoogedelgestreng college,

Op 16 december 2021 heeft de gemeenteraad van de gemeente Zeewolde (hierna: de raad) het bestemmingsplan Trekkersveld IV gewijzigd vastgesteld (zie bijlage 1 voor het vaststellingsbesluit). Onderdeel van dit bestemmingsplan is de milieueffectrapportage Trekkersveld IV. Het bestemmingsplan ziet op de ontwikkeling van ruim 200 hectare bedrijventerrein. Hiervan is 166 hectare bedoeld voor de realisatie van een datacenter. De overige circa 35 hectare is bestemd als reguliere uitbreiding van het bedrijventerrein Trekkersveld.

Een ontwerpbestemmingsplan heeft in het voorjaar van 2021 ter inzage gelegen. Coöperatie Mobilisation for the Environment (hierna: cliënte), statutair gevestigd te Waldeck Pymontsingel 18, 6521 BC Nijmegen, heeft middels een zienswijze op dit ontwerpplan en de m.e.r. gereageerd (zie bijlage 2). Namens cliënte stel ik middels dit schrijven beroep in tegen het bestemmingsplan inclusief de onderliggende m.e.r. Zie bijlage 3 voor een uittreksel van de KvK en bijlage 4 voor de machtiging.

Dit beroepschrift richt zich hoofdzakelijk op de stikstofeffecten van het plan op de betrokken Natura 2000-gebieden. Ook wordt een grond aangevoerd omtrent het onderzoek naar de uitstoot van zwaveldioxide (SO₂). Allereerst maak ik een aantal inleidende opmerkingen omtrent de stikstofeffecten van het plan. Daarna volgen de beroepsgronden.

I. Inleidende opmerkingen

1. Voor de beoordeling van de stikstofeffecten van het plan is onderscheid gemaakt tussen de realisatie- en gebruiksfase. Volgens de memo van Arcadis genaamd 'Uitgangspunten Aeriusberekeningen Trekkersveld IV en datacampus Tulip'¹ van 15 juni 2021 komen in de realisatiefase stikstofemissies vrij vanwege de inzet van werktuigen, het testen van noodstroomaggregaten en het bouwverkeer. De duur van de realisatiefase wordt geschat

¹ Bijlage 28 bij het plan: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb28.pdf

op in ieder geval 8 jaar.² In de gebruiksfase wordt de stikstofemissie bepaald door de industriële emissies, de noodstroomgeneratoren van de datacampus en de verkeersbewegingen van en naar het Trekkersveld.

2. Om de ruimtelijke ontwikkelingen van het plan mogelijk te maken wordt gebruik gemaakt van intern salderen. Het plangebied had voorheen de bestemming ‘agrarisch’. De stikstofemissies van één akkerbouwbedrijf en twee melkveehouderijen worden ingezet ten behoeve van saldering. Hiermee beoogt de raad een toename van stikstofdepositie ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen van het plan te voorkomen.
3. Voor wat betreft de realisatiefase kan echter geconcludeerd worden dat een toename van stikstofdepositie op de Veluwe en de Rijntakken zal plaatsvinden.³ Deze toename wordt verklaard door de verkeersbewegingen van het bouwverkeer. De agrarische activiteiten die binnen het plangebied opgeheven worden en zijn betrokken in de interne saldering, kunnen onvoldoende de stikstofdepositie op de Veluwe en Rijntakken ‘compenseren’. Afhankelijk van de verkeersroute betreft het een maximale toename van 1,22 mol/ha/j of 0,02 mol/ha/j op de Veluwe, en een maximale toename van 0,20 mol/ha/j of 0,06 mol/ha/j op Natura 2000-gebied de Rijntakken.⁴ Uit de AERIUS-berekeningen zou blijken dat in de gebruiksfase geen sprake is van een toename van stikstofdepositie.
4. Volgens de raad kunnen significant negatieve effecten ten gevolge van het plan op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Cliënte bestrijdt deze conclusie en voert daar de volgende gronden voor aan:

II. Toename van stikstofdepositie moet passend beoordeeld worden

5. Het is een gegeven dat zowel in de Veluwe als in de Rijntakken stikstofgevoelige en reeds overbelaste habitattypen aanwezig zijn. Dat sprake is van overbelasting/verslechtering blijkt onder andere uit het feit dat beide gebieden in het kader van de PAS zijn ingedeeld in categorie 1b.⁵ Dit betekent dat het maatregeleniveau in de eerste PAS-periode er primair op is gericht verslechtering te voorkomen. Ook worden de kritische depositiewaarden van verscheidene habitattypen al voor langere tijd (fors) overschreden. Dit geldt in de Veluwe bijvoorbeeld voor habitattypen H9190 Oude Eikenbossen (KDW = 1071 mol), H2230 Zandverstuivingen (KDW = 741 mol) en H4030 Droge Heiden (KDW = 1071 mol).⁶ In de Rijntakken geldt dat bijvoorbeeld voor

² Aanvulling MER Trekkersveld IV, bijlage 12 bij het plan, blz. 29 en 36:
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb12.pdf

³ Aanvulling MER Trekkersveld IV, blz. 61.

⁴ AERIUS-berekeningen bouwverkeer op de Veluwe, bijlage 29 bij het plan:
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb29.pdf

⁵ Gebiedsanalyse Veluwe (2017), blz. 235,

https://www.natura2000.nl/sites/default/files/PAS/Gebiedsanalyses_vigerend/057_Veluwe_gebiedsanalyse_15-12-2017_GL.pdf;

Gebiedsanalyse Rijntakken (2017), blz. 81;

https://www.natura2000.nl/sites/default/files/PAS/Gebiedsanalyses_vigerend/038_Rijntakken_gebiedsanalyse_15-12-17.pdf

⁶ Gebiedsanalyse Veluwe (2017), blz. blz. 16-18.

Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland (KDW = 1429 mol) en Lgt08 Nat, matig voedselrijk grasland (KWD = 1571 mol).⁷

6. De mate en duur van de overschrijding van de KDW zijn belangrijke indicatoren om te bepalen of er sprake is van verslechtering (ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 14.5; zie ook r.o. 9.1 van uitspraak ECLI:NL:RBOBR:2019:4830). Dit geldt ook ten aanzien van het gegeven dat een gebied als gevolg van de gebiedsanalyse in het kader van PAS is ingedeeld in categorie 1b (ECLI:NL:RBNNE:2021:1466, r.o. 5.3). Alle deze indicatoren zijn van toepassing op de Rijntakken en de Veluwe. Kortom, het is evident dat de overbelasting door stikstof de twee Natura 2000-gebieden aantast.
7. Eveneens staat vast dat gedurende de realisatiefase van het datacenter en het industrieterrein een toename van stikstofdepositie plaatsvindt op bovenstaande habitattypen en leefgebieden in de Veluwe en de Rijntakken. Dit vanwege de bewegingen van het bouwverkeer. Volledigheidshalve merk ik op dat evenmin in de gebruiksfase een toename kan worden uitgesloten, omdat het stikstofonderzoek onvolledig is geweest (zie daarvoor onderstaande beroepsgronden).
8. Volgens vaste jurisprudentie geldt dat een plan passend beoordeeld moet worden, indien een plan voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling die ten opzichte van de feitelijk aanwezige, planologische legale situatie ten tijde van de vaststelling van het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied (ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35; ECLI:NL:RVS:2020:684, r.o. 23.7). Significante gevolgen kunnen dan niet op voorhand worden uitgesloten. Dit betekent dan ook dat de stikstofeffecten van bestemmingsplan Trekkersveld IV passend beoordeeld hadden moeten worden. Dit is ten onrechte achterwege gelaten.
9. In de toelichting op het plan stelt de raad zich in dit verband allereerst op het standpunt dat een beoordeling van de stikstofeffecten in de realisatiefase niet meer verplicht is sinds 1 juli 2021. Op deze datum is de partiële bouwvrijstelling (art. 2.9a Wet natuurbescherming) in werking getreden. Deze vrijstelling heeft tot gevolg dat de stikstofeffecten van bouwactiviteiten niet langer betrokken hoeven te worden in de passende beoordeling van een project. Zoals de commissie m.e.r. echter terecht benadrukt is deze vrijstelling, gelet op de tekst van art. 2.9a Wnb, uitsluitend van toepassing op de beoordeling van projecten.⁸ Voor plannen dienen dan ook nog steeds de stikstofeffecten in de realisatiefase worden beoordeeld.
10. Daarnaast geldt dat de partiële bouwvrijstelling in strijd moet worden geacht met de Habitatrichtlijn, in het bijzonder art. 6, derde lid van de richtlijn. Zo wordt ten onrechte een ‘knip’ gehanteerd tussen de realisatie- en gebruiksfase van projecten. Zoals het Europese Hof meerdere malen heeft geoordeeld dient een passende beoordeling betrekking te hebben op alle aspecten van een project (ECLI:EU:C:2004:482, punt 61; ECLI:EU:C:2013:220, punt 40; ECLI:EU:C:2016:838, punt 42 en aldaar aangehaalde rechtspraak; ECLI:EU:C:2018:883, punt 45). Het opknippen van een project, in een vrijgesteld en vergunningplichtig deel, wordt in strijd geacht met dit uitgangspunt

⁷ Gebiedsanalyse Rijntakken (2017), blz. 36 en 72.

⁸ Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop, 24 augustus 2021, bijlage 14 bij het plan, blz. 4: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb14.pdf

(ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 11.6). Daarnaast geldt dat een categorale vrijstelling uitsluitend mogelijk is indien op voorhand en op grond van objectieve gegevens met zekerheid significante effecten kunnen worden uitgesloten (ECLI:EU:C:2018:882, punt 120; ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 7.6). De kenmerken van bouwactiviteiten als zodanig leiden echter niet tot deze conclusie. Het staat vast dat bij bouwactiviteiten stikstofemissies vrij kunnen komen, die kunnen resulteren in een toename van stikstofdepositie op reeds overbelaste habitattypen. Niet valt in te zien waarom een dergelijke toename vanwege bouwactiviteiten geen significante gevolgen kan hebben. Cliënte heeft Uw Afdeling daarom reeds verzocht deze bouwvrijstelling onverbindend te verklaren (zaaknummer 202107079/1/R4).

11. Ten tweede impliceert de raad dat indien de stikstofeffecten in de realisatiefase wel nader worden gezien, deze geen significante effecten kunnen hebben. Zo wordt er op gewezen dat de stikstofdepositietoename tijdelijk van aard is, dat de vervoersbewegingen feitelijk al in de achtergronddepositie zitten en dat er sprake is van een beperkte toename. Deze factoren maken echter niet dat significante gevolgen kunnen worden uitgesloten.
12. Met betrekking tot de tijdelijkheid van de stikstofdepositietoename wijs ik erop dat de duur van de realisatiefase wordt geschat op 8 jaar. Dit is een aanzienlijke periode. Op geen enkele manier wordt (ecologisch) onderbouwd dat in deze periode geen significante effecten kunnen optreden. Daarbij is ook van belang dat de toename van stikstofdepositie weliswaar tijdelijk is, maar de effecten op de natuur niet. De Taakgroep Ecologische Onderbouwing (bestaande uit vertegenwoordigers van de wetenschap, natuurbeheer en overheid) concludeert dan ook dat er geen principieel verschil is tussen permanente of tijdelijke stikstofdepositie (zie bijlage 5, bladzijde 5):

Zowel tijdelijke als permanente stikstofdeposities (hoe klein dan ook) kunnen bijdragen aan (extra) schade en significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen. Tijdelijke/eenmalige depositie levert slechts in de tijd afgebakend een stijging van de positie depositie op, maar doordat depositie (deels) accumuleert in de bodem en vaak heel lastig (althans zonder negatieve bijwerkingen) te verwijderen is, kan ook tijdelijke/eenmalige depositie extra schade toebrengen. En ook tijdelijke depositie leidt tot verzuring die niet zomaar verdwenen is als de depositie ophoudt. De huidige zeer lage zuurgraad in bossen op arme zandgronden is immers vooral ontstaan door verzuring in het verleden - het weer opladen van het systeem is een kwestie van lange adem.

Oftewel: de stikstofdepositie stopt weliswaar na een afgebakende periode, maar de effecten van de tijdelijk toegevoegde stikstof blijven voor (een veel) langere tijd merkbaar. De eventuele effecten ten gevolge van een tijdelijke depositie zijn daarmee dus niet tijdelijk. En om die effecten gaat het. Er is in dat opzicht dus geen principieel verschil tussen een tijdelijke en een permanente depositie.

13. Dat de vervoersbewegingen al in de achtergronddepositie zitten, omdat de voertuigen op dit moment al rond rijden, kent ook geen betekenis. Het staat immers vast dat de vervoersbewegingen ten behoeve van de bouw van het datacenter en het industrieterrein leiden tot extra stikstofdepositie op specifieke hexagonen in de Veluwe en de Rijntakken. Het is op het niveau van deze hexagonen dat de gevolgen van het plan beoordeeld moeten worden, niet op het hogere niveau van de achtergronddepositie (zie

ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 20.8; zie ook verscheidene uitspraken waarin op het niveau van specifieke rekenpunten/hexagonen binnen de de natuurgebieden de significante effecten worden beoordeeld: ECLI:NL:RVS:2018:524, r.o. 5.4; ECLI:NL:RVS:2019:3409, r.o. 4 en 7). Dat is ook logisch. Immers kan enkel op het niveau van een specifiek Natura 2000-gebied rekening worden gehouden met relevante factoren, zoals de omvang en mogelijk intensiteit van de activiteiten, de plaats van de activiteit (bijvoorbeeld in de nabijheid van een Natura 2000-gebied) en de omstandigheden in het Natura 2000-gebied (zie in dit verband ECLI:EU:C:2018:882, punt 119; ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 22.3).

14. Daarnaast kan de raad ook niet gevolgd worden in het standpunt dat sprake is van een beperkte toename van stikstofdepositie. Volgens de berekeningen bedraagt de maximale stikstofdepositie op de Veluwe 1,22 mol/ha/j. Niet valt in te zien waarom dit een beperkte toename betreft. De raad biedt ook geen criterium voor wat een 'beperkte' toename behelst. En zelfs al zou er sprake zijn van een kleine(re) toename, dan nog staat vast dat significante effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Dit is meermaals bevestigd in uitspraken van Uw Afdeling (ECLI:NL:RVS:2015:3444, r.o. 10.1; ECLI:NL:RVS:2017:1259, r.o. 9.6). De Taakgroep Ecologische Onderbouwing stelt daarnaast het volgende (bladzijde 2):

De natuur staat momenteel dusdanig onder druk dat elke toename van depositie op een habitat waar de KDW reeds van overschreden wordt, bijdraagt aan negatieve effecten. Effecten ten gevolge van deposities uit het recente verleden zijn bovendien veelal nog niet zichtbaar, omdat effecten van stikstofdepositie in de regel pas op de langere termijn optreden.

Het aantonen, maar ook het uitsluiten, van effecten ten gevolge van zeer kleine deposities (bijvoorbeeld één mol N/ha/jaar of minder) is met de huidige stand van wetenschappelijke kennis niet mogelijk.

Kortom, in de veronderstelde beperkte toename kan evenmin reden worden gevonden voor het achterwege laten van een passende beoordeling.

15. Ten derde wordt er in de toelichting op gewezen dat via een alternatieve route kan worden gereden, waardoor de Veluwe kan worden ontzien.⁹ De maximale toename van stikstofdepositie zou dan terug kunnen worden gebracht naar 0,02 mol/ha/j op de Veluwe en 0,06 mol/ha/j op de Rijntakken. Hier breng ik allereerst tegenin dat al het bovenstaande ook geldt voor deze alternatieve route: er vindt nog steeds een toename van stikstofdepositie plaats, welke passend moet worden beoordeeld. Daarnaast kan geen waarde worden gehecht aan deze maatregel, nu de naleving en handhaving van deze maatregel onvoldoende is geborgd. In de toelichting wordt aangegeven dat de maatregelen in het scenario 'Ontzien Veluwe' zullen worden ingezet in het verkeersmanagementplan wat de initiatiefnemer gaat opstellen. Dit betekent dat op het moment van de beoordeling van het plan de maatregelen nog nergens zijn vastgelegd en geborgd. Ook heeft de raad de verantwoordelijkheid hiervoor uitdrukkelijk neergelegd bij de initiatiefnemer. Daarnaast valt niet in te zien hoe de maatregelen op basis van dit verkeersmanagementplan gehandhaafd kunnen worden door het bevoegd gezag, voor de Wet natuurbescherming is dat de provincie Flevoland. Gelet hierop

⁹ Zie ook Aanvulling MER Trekkersveld IV, blz. 60-61.

bestaat onvoldoende zekerheid dat deze alternatieve route als ‘mitigerende’ maatregel daadwerkelijk wordt nageleefd. Vanwege het ontbreken van deze zekerheid kan dan ook niet van dit scenario worden uitgegaan (zie in dit verband ECLI:NL:RBMNE:2021:4520, r.o. 25, 36-38).

16. Als laatste merk ik op dat onduidelijk is op basis van welke aannames en uitgangspunten de AERIUS-berekening van de bouwfase tot stand is gekomen.¹⁰ In de referentiesituatie worden naast de emissies van het akkerbouwbedrijf en de twee melkveehouderijen, ook een groot aantal verkeersbewegingen meegerekend met een significante vracht ammoniak en stikstofoxiden. Zie onderstaand in situatie 1:

Totale emissie		Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx		2.091,14 ton/j	2.130,60 ton/j	39,46 ton/j
NH ₃		116,54 ton/j	113,64 ton/j	-2.899,07 kg/j

Resultaten		Natuurgebied	Vershil
Hectare met hoogste verschil (mol/ha/j)	Veluwe		+ 1,22

Toelichting [Bepaling effect bouwverkeer incl saldering veehouderijen gehele bouw datacenter en testen generatoren](#)

In de onderliggende stukken, zoals bijvoorbeeld de Aanvulling MER van 10 september 2021, wordt niet verduidelijkt waar deze getallen vandaan komen. Daardoor is ook niet te verifiëren en daarmee niet zeker in hoeverre de huidige situatie op de juiste wijze in kaart is gebracht. Dit heeft tot gevolg dat evenmin met zekerheid kan worden uitgegaan van het berekende verschil in de stikstofdepositie. Ook om die reden kan niet van de beoordeling en conclusie van de raad worden uitgegaan.

17. Samengevat is ten onrechte een passende beoordeling achterwege gelaten van de stikstofdepositietoename ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen van het plan. Daardoor is het plan vastgesteld in strijd met art. 2.7, lid 1 en art. 2.8 Wnb.

III. De referentiesituatie is onjuist vastgesteld

18. Volgens vast jurisprudentie is de referentiesituatie in de plantoets de feitelijke, planologisch legale, bestaande situatie in het plangebied voorafgaand aan de vaststelling van het plan (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2013:BZ8440; ECLI:NL:RVS:2016:1515; ECLI:NL:RVS:2020:2439). In haar zienswijze heeft cliënte er reeds op gewezen dat de raad ten onrechte een andere referentiesituatie hanteert. De referentiesituatie bestaat uit de emissies vanwege de bemesting op een akkerbouwbedrijf en de stalemissies van twee melkveehouderijen. Voor wat betreft het akkerbouwbedrijf wordt uitgegaan van bemesting van het totale oppervlakte van de percelen van 35 hectare. Voor wat betreft de melkveehouderijen wordt uitgegaan van de vergunde situatie. Dit bevestigt de raad nogmaals in de nota van zienswijze (bladzijde 32-33), zie onderstaande quote:

¹⁰AERIUS-berekeningen bouwverkeer op de Veluwe, 2 september 2021, bijlage 29 bij het plan.

Beoordeling 15.1a

De Aeriusberekeningen zijn bij het addendum op het MER herzien, waarbij ook nieuwe uitgangspunten voor de veehouderijen zijn gedefinieerd en aangehouden. De vee aantallen voor twee melkveehouderijen zijn ingevoerd in Aerius. Deze aantallen zijn gebaseerd op de activiteit die was toegestaan op de Europese referentiedatum en sindsdien onafgebroken aanwezig zijn geweest. Om de situatie van de Europese referentiedatum te bepalen is uitgegaan van de oprichtingsvergunningen (Hinderwet) in de jaren '80. Na wijziging van het bestemmingsplan en nadat de vergunningen onherroepelijk zijn, zal er geen mestproductie meer plaatsvinden, aangezien alle agrariërs (en agrarische functies) t.z.t. verdwenen zijn.

De raad is dus uitgegaan van de maximale (vergunde) mogelijkheden binnen de drie agrarische bedrijven. Daarmee heeft de raad op onjuiste wijze de referentiesituatie vastgesteld. De raad heeft de feitelijke, legale situatie ten onrechte niet onderzocht.

19. Met betrekking tot de mestemissies van het akkerbouwbedrijf merk ik op dat de raad in het bijzonder heeft verzuimd te onderzoeken of het gehele oppervlakte van 35 hectare feitelijk werd bemest. In dit verband is relevant dat op het betreffende stuk grond eveneens gebouwen zijn gevestigd. Logischerwijs wordt dit gedeelte van het perceel in ieder geval niet bemest. Blijkens de AERIUS-berekening is dit gedeelte wel meegenomen in de vaststelling van de mestemissies.¹¹
20. Daarnaast wordt in de MER in het kader van de uitgangspunten van het verkeer het volgende gesteld: “*De omvang van Trekkersveld IV bedraagt 35 hectare bruto en ongeveer 26,95 hectare netto*”.¹² Ook dit is een indicatie dat in de gehanteerde referentiesituatie is uitgegaan van een groter bemest oppervlakte dan in de feitelijke situatie. Uw Afdeling heeft eerder geoordeeld dat de raad, indien deze uitgaat van een bepaald gebruik, aannemelijk dient te maken dat de betreffende gronden daadwerkelijk geheel als zodanig worden gebruikt. Dit geldt met name indien aanwijzingen bestaan dat de feitelijke situatie afwijkt van de uitgangspunten van de raad. Een voorheen toegestane, maar niet geheel of uitsluitend gedeeltelijk verwezenlijkte bestemming kan bij de beoordeling van de gevolgen op een Natura 2000-gebied niet als uitgangspunt worden genomen (ECLI:NL:RVS:2015:2909, r.o. 4.4). Nu er duidelijke redenen zijn om aan te nemen dat de feitelijke situatie van het akkerbouwbedrijf afwijkt van de uitgangspunten in het stikstofonderzoek, kan niet anders geconcludeerd worden dat de raad de mestemissies heeft overschat.
21. Met betrekking tot de melkveehouderijen kan uit de jurisprudentie worden afgeleid dat voor het bepalen van de ammoniakemissies in de referentiesituatie mag worden uitgegaan van de veebestand dat is vergund, op voorwaarde dat de aantallen gecorrigeerd worden naar het feitelijk aanwezig veebestand (zie ECLI:NL:RVS:2012:BY5129; ECLI:NL:RVS:2014:3930). Hier is de raad geheel aan

¹¹ Aanvulling MER Trekkersveld IV, blz. 148, 182.

¹² MER Trekkersveld IV, Deel A, bijlage 10 bij het plan, blz. 286:

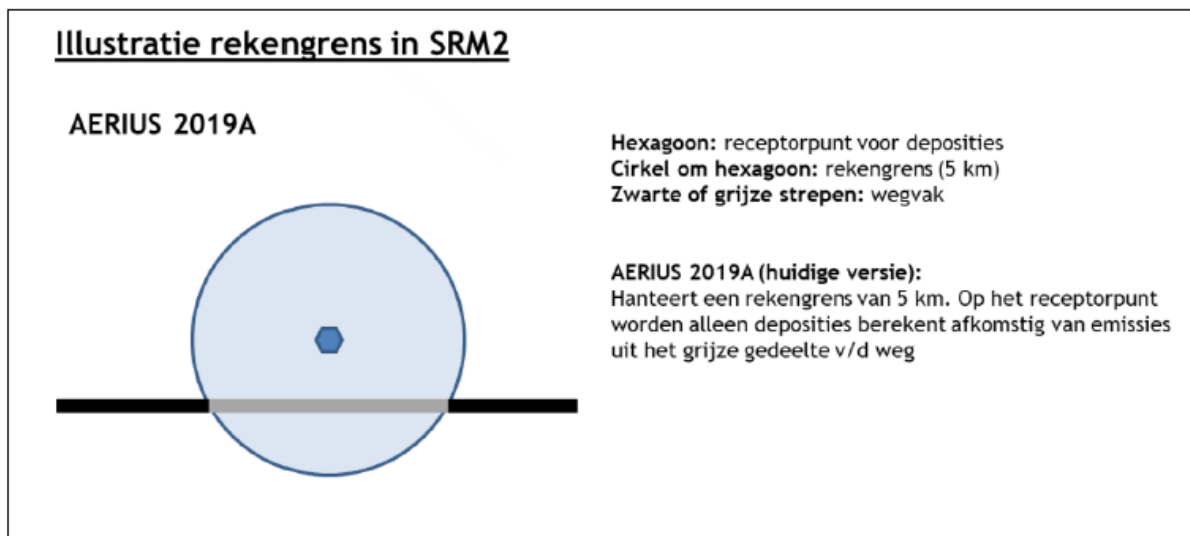
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb10.pdf

voorbij gegaan. Uit de stukken blijkt niet dat de raad een onderzoek heeft verricht naar de feitelijke stalbezetting, ondanks dat cliënte daar in haar zienswijze reeds op heeft gewezen.

22. Concluderend heeft de raad op onjuiste wijze en zonder het benodigde onderzoek de referentiesituatie vastgesteld. Daardoor kan niet worden uitgesloten dat de emissies en daarmee stikstofdepositie in de referentiesituatie zijn overschat. Dientengevolge kan niet met zekerheid worden uitgegaan van de conclusie dat er geen toename van stikstofdepositie plaatsvindt ten gevolge van de verwezenlijking van het plan.

IV. Toepassing van 5-kilometergrens verkeer maakt beoordeling onvolledig en onzeker

23. Zoals cliënte in de zienswijze heeft opgemerkt heeft Uw Afdeling in uw uitspraak van 20 januari 2021 geoordeeld dat door toepassing van een 5-kilometergrens in AERIUS onduidelijk is of de beoordeling van stikstofdepositie als gevolg van het wegverkeer volledig is (ECLI:NL:RVS:2021:105, r.o. 69). Deze 5-kilometergrens zorgt op twee manieren voor een onderschatting van stikstofdepositie. Dit is nader onderzocht en uiteengezet in het rapport ‘Het voorrecht van wegenprojecten’ van Apollon.¹³ Het rapport concludeert ten eerste dat door deze rekengrens geen deposities worden berekend die zich verder dan 5 kilometer van de weg bevinden. Ten tweede worden ook binnen de afstand van 5 kilometer de deposities onderschat. Dat komt doordat voor elk punt waar deposities kunnen plaatsvinden, alleen die emissies van wegen worden betrokken die zich binnen een straal van 5 kilometer van dat punt bevinden. Ter illustratie verwijs ik naar onderstaande figuur uit het rapport (bladzijde 4):



24. Deze 5-kilometergrens is ook toegepast bij de berekening van de stikstofeffecten van het onderhavige plan. In de uiteenzetting van de uitgangspunten van de AERIUS-berekening wordt erkend dat door de toepassing van deze afkapgrens er ‘mogelijk enige kwetsbaarheid’ zit in de stikstofdepositieberekening.¹⁴ Er is daarom een aanvullende berekening door Arcadis uitgevoerd welke inzicht zou moeten geven in het verloop van de stikstofdepositie als gevolg van de verkeersbronnen. Cliënte stelt zich echter op het standpunt dat middels deze aanvullende analyse niet de vereiste zekerheid is verkregen.

¹³ Het voorrecht van wegenprojecten, juni 2020, Apollon:
https://www.apollonmilieu.nl/voorrecht_wegenprojecten.html

¹⁴ Uitgangspunten Aeriusberekeningen Trekkersveld IV en datacampus Tulip’, bijlage 28 bij het plan, blz. 12.

25. Allereerst is onduidelijk op welke wijze de invloed van de 5-kilometergrens is bepaald. Er wordt enkel gesteld dat er een ‘regressieanalyse’ is uitgevoerd. De resultaten van deze regressieanalyse zijn sterk afhankelijk van het gehanteerde model. Arcadis geeft geen uitleg over het gekozen model. Er is onder meer niet duidelijk welke variabelen in de regressieanalyse zijn gebruikt. De toelichting wekt de indruk dat enkel de afstand tot de bron als variabele is gebruikt. Dit is echter een te simplistische weergave. Een depositieberekening middels AERIUS neemt veel meer factoren mee, zoals bijvoorbeeld verschillen in depositiesnelheden die optreden afhankelijk van de ruwheid van het terrein waarop gedeponerd wordt. Deze regressieanalyse kan dus wetenschappelijk gezien vollediger en preciezer worden uitgevoerd dan nu is gebeurd. Daarnaast lost de regressieanalyse het probleem van de onderschatting van stikstofdepositie binnen de 5 kilometergrens niet op. Ook in de rekenpunten die als invoer voor deze analyse zijn gebruikt, zijn enkel die emissies van wegen betrokken, die binnen een straal van 5 kilometer van dat punt liggen. Juist voor de punten op 4.500 meter zijn bepaalde weggedelen niet meegenomen, waardoor de eerder besproken onderschatting ook in de regressieanalyse doorwerkt.
26. Verder geldt dat de analyse uitsluitend is toegepast voor de verkeersbewegingen die op het plangebied zelf plaatsvinden. Zoals echter blijkt uit de AERIUS-berekening van het bouwverkeer van 2 september 2021 vinden in de realisatiefase ook grootschalige verkeersbewegingen plaats op velen kilometers van het plangebied. Volledigheidshalve merk ik op dat hiervan ook sprake is in de gebruiksfase (zie beroepsgrond V). De invloed van de 5-kilometergrens op deze verkeersbewegingen is niet nader onderzocht. Juist een significant effect als gevolg van deze verkeersbewegingen is niet uitgesloten, nu deze weggedelen dichterbij stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden gesitueerd zijn. Kortom, het staat allerm minst vast dat er op andere Natura 2000-gebieden dan de Veluwe en de Rijntakken geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Zeker gelet op de constatering dat de interne salderingsmaatregelen onvoldoende zijn om verkeersbewegingen op grotere afstand van het plangebied te compenseren, is het aannemelijk dat nu ten onrechte verdere stikstofdepositietoenames buiten beschouwing blijven.
27. Samengevat neemt de aanvullende berekening de onvolledigheden vanwege de 5-kilometergrens niet weg. Dit betekent dat het stikstofonderzoek ook in dit opzicht onvoldoende zekerheid biedt en significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

V. Externe verkeersbewegingen onvoldoende meegenomen (gebruiksfase)

28. Voor wat betreft de realisatiefase zijn de verkeersbewegingen tot velen kilometers van de projectlocatie in kaart gebracht en meegenomen in het stikstofonderzoek. In de gebruiksfase is uitsluitend uitgegaan van verkeersbewegingen in de directe nabijheid van het industrieterrein en datacenter. Dit heeft tot gevolg dat het stikstofonderzoek ook in dit opzicht onvolledig is. Uit het verkeersonderzoek¹⁵ blijkt namelijk dat de toename van verkeersbewegingen in de gebruiksfase verder reikt dan enkel in en nabij het plangebied:

¹⁵ Verkeerstoets Datacenter Zeewolde & Bedrijventerrein Trekkersveld IV, bijlage 33 bij het plan, blz. 9: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb33.pdf

In de plansituatie 2030 nemen de verkeersintensiteiten op het wegennet ten opzichte van de referentiesituatie 2030 toe. In het bijzonder de N305 krijgt door de realisatie van het bedrijventerrein Trekkersveld IV meer verkeer te verwerken. Het aandeel van het datacenter is beperkt gezien de veel lagere verkeersgeneratie ten opzichte van het bedrijventerrein. De toename van de verkeersintensiteiten op de N305 is op geen enkel wegvak groter dan 1.600 mvt/etmaal op een werkdag.

29. De toename van verkeersintensiteiten op de N305 is echter buiten beschouwing gelaten in de berekening van de stikstofeffecten in de realisatiefase. In plaats daarvan worden de verkeersbewegingen afgekapt zodra deze de N305 bereiken. In de zienswijze wijst de raad erop dat de verkeersbewegingen slechts meegenomen hoeven te worden tot het punt waar het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. De raad heeft onvoldoende gemotiveerd waarom daar reeds sprake van is, indien het verkeer de N305 bereikt (zie in dit verband ook ECLI:NL:RVS:2021:1960, r.o. 21.1-2). Zeker gelet op de conclusies van het verkeersonderzoek is het standpunt van de raad niet navolgbaar.
30. Nu de verkeersbewegingen onvoldoende zijn onderzocht, moet wederom geconcludeerd worden dat het stikstofonderzoek onvolledig en onzorgvuldig is geweest. Ook om deze reden kan het plan geen stand houden (zie in dit verband ook ECLI:NL:RVS:2021:2341, r.o. 8.3).

VI. Niet getoetst aan maximale mogelijkheden van het plan

31. Volgens vaste rechtspraak dienen de gevolgen van een plan te worden beoordeeld aan de hand van de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Dit betekent onder andere dat niet enkel de rechtstreeks bestemde planologische ontwikkelingen moeten worden beoordeeld, maar ook de ontwikkelingen die bijvoorbeeld middels afwijkingsbevoegdheden mogelijk worden gemaakt (zie onder meer ECLI:NL:RVS:2011:BQ5880; ECLI:NL:RVS:2012:BY0409; ECLI:NL:RVS:2015:1262).
32. In de planregels zijn dergelijke afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Zo maakt bijvoorbeeld artikel 5.3 mogelijk dat in afwijking van artikel 5.2.4 sub a bouwwerken ten behoeve van grondgebonden opwerking van zonne-energie kunnen worden gebouwd. Artikel 4.3 maakt het mogelijk met een omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels van artikel 4.2. Daardoor kunnen bijvoorbeeld hogere en grotere gebouwen worden gerealiseerd. Ook biedt artikel 18 in algemenere zin afwijkingsbevoegdheden van de bestemmingsregels. Gelet op deze bepalingen is het goed mogelijk dat de bouwactiviteiten intensiveren, waardoor de bouwphase langer duurt en meer stikstofemissies vrijkomen. Het stikstofonderzoek geeft geen blijk dat met deze afwijkingsmogelijkheden rekening is gehouden. Ook in dit verband is het onderzoek onvolledig geweest en kunnen significante gevolgen niet met zekerheid worden uitgesloten.

VII. Uitstoot van zwaveldioxide ten onrechte niet onderzocht en beoordeeld

33. Volgens het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage van 15 juli 2020 dient de MER de concentraties van de relevante stoffen te presenteren.¹⁶ De commissie benoemt hierbij expliciet de volgende stoffen: PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ en SO₂. Deze laatste

¹⁶ Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, Bedrijventerrein Trekkersveld IV gemeente Zeewolde, bijlage 9 bij het plan, blz. 9:
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb9.pdf

stof is echter niet meegenomen in het Onderzoek Luchtkwaliteit van 13 november 2020¹⁷ en daardoor ook niet in het uiteindelijk milieueffectrapport.

34. Het is echter niet uitgesloten dat er geen uitstoot van zwaveldioxide plaatsvindt. Zoals de raad zelf in de nota van zienswijze aangeeft komt er in ieder geval zwaveldioxide vrij bij het gebruik van de noodstroomaggregaten. Zelfs indien slechts sprake is van een kleine emissieconcentratie per individuele generator, kan het grote aantal benodigde generatoren in cumulatie wel degelijk een hoge totale vracht veroorzaken. Daarnaast staat het bestemmingsplan het toe dat bedrijven zich op het industrieterrein vestigen, die activiteiten uitoefenen waarbij SO₂ vrij kan komen. Ik wijs bijvoorbeeld op de categorie ‘Vervaardiging papier, karton en papier- en kartonwaren’, waaronder zich meerdere bedrijfsvormen bevinden tot en met categorie 3.2. Hetzelfde geldt voor de categorie ‘Vervaardiging en reparatie van producten van metaal’. Uit cijfers van het RIVM blijkt dat dit type bedrijvigheid gepaard gaat met een grote emissie van zwaveloxiden.¹⁸
35. Kortom, nu vast staat dat zwaveldioxide vrij kan komen, moet de omvang van deze emissies onderzocht worden. Niet alleen dient getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook moeten de gevolgen van de emissies van zwaveldioxide op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden onderzocht. Net zoals stikstof heeft SO₂ een verzurend effect. Habitattypen die gevoelig zijn voor de verzurende effecten van stikstof, zullen dit ook zijn voor de verzurende effecten van zwaveldioxide. Zonder een onderzoek naar deze effecten kunnen significante gevolgen niet worden uitgesloten (zie in dit verband ook ECLI:NL:RBOVE:2022:196-197-198-199, r.o. 7.3.).

Conclusie

Het onderhavige plan kan geen stand houden. De effecten van het plan zijn onvolledig en ten onrechte niet passend beoordeeld. Cliënte verzoekt u het bestreden besluit te vernietigen. Tevens verzoekt cliënte u de raad te veroordelen tot vergoeding van de proceskosten en griffierechten.

Hoogachtend,

H.M. Zwetsloot, MSc LLM

Bijlagen

1. Vaststellingsbesluit d.d. 16 december 2021
2. Zienswijze MOB
3. Uittreksel KvK
4. Machtiging
5. Beantwoording vragen Taakgroep Ecologische Onderbouwing

¹⁷ Onderzoek Luchtkwaliteit, bijlage 31 bij het plan:
https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01/b_NL.IMRO.0050.BPTveldIV-VS01_tb31.pdf

¹⁸ <http://www.emissieregistratie.nl/>