

DATUM 22 februari 2022
KENMERK 20220248
VAN Ir. H.G. van der Aa

PROJECT Dijkwal 1, Oudeschans
OPDRACHTGEVER Gemeente Westerwolde
ONDERWERP Berekening stikstofdepositie

MEMO STIKSTOFBEREKENING BP 1 OUDESCHANS DIJKWAL 1 EN 2

INLEIDING

Tegen het bestemmingsplan Oudeschans Dijkwal 1 en 2 is beroep ingesteld door mevrouw Brier en de heer Hul. Een deel van dit beroep ziet op de stikstofberekening bij het bestemmingsplan. Deze berekening schiet volgens appellanten op een aantal punten tekort, waardoor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet is aangetoond. In de voorliggende memo worden de genoemde tekortkomingen toegelicht en weerlegt. Tevens wordt toegelicht hoe de stikstofberekening die ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan tot stand is gekomen. Tenslotte is op basis van de meest nauwkeurige gegevens en de nieuwe AERIUS Calculator een nieuwe stikstofberekening opgesteld. In deze memo worden de uitgangspunten onder deze nieuwe berekening uiteengezet. De AERIUS-berekening is als aparte bijlage bij deze memo opgenomen.

WEERLEGGING BEROEP T.A.V. STIKSTOF

Hieronder wordt het beroep ten aanzien van het thema stikstofdepositie per onderdeel beantwoord.

1. De verkeersaantrekkende werking is onjuist en niet volledig in beeld gebracht

a) De lengte van de rijlijn is onjuist; 151 vrachtwagens per etmaal moeten op de A7 tot aan de Duitse grens resp. de N33 worden ingevoerd

Het aantal vrachtwagenbewegingen is geraamd op 151 verkeersbewegingen per etmaal op basis van CROW-kengetallen (mvt per m2 bvo) voor een bedrijventerrein. Een dergelijke worst-case benadering is niet ongebruikelijk bij stikstofberekeningen. Met de vorige versie van AERIUS Calculator bleef deze benadering ook zonder gevolgen aanzien verkeersemisies slechts tot 5 km afstand werden doorberekend. Met de nieuwe AERIUS Calculator (sinds 20 januari 2022) worden verkeersdeposities tot 25 km berekend en blijkt de forse overschatting van de verkeersbewegingen van het onderhavige bedrijf wel tot een kleine depositie op Natura 2000 te leiden. Op basis van gegevens van de initiatiefnemer is nauwkeurig berekend hoeveel lichte en zware voertuigbewegingen er jaarlijks plaatsvinden. Deze voertuigbewegingen zijn als volgt:

Transportbewegingen per jaar

- Aardappelen, 120 hectare x 40 ton = 4800 ton
 - Afvoer door vrachtwagens gemiddeld 20 ton per vrachtwagen = **240**
- Uien, 20 hectare x 50 ton = 1000 ton
 - Afvoer door vrachtwagens gemiddeld 35 ton per vrachtwagen = **28**
- Graan, 100 hectare x 9 ton = 900 ton
 - Afvoer door vrachtwagens gemiddeld 35 ton per vrachtwagen = **25**
- Aanvoer diesel = **12**

- Zaaizaad graan = 2
- Pootgoed voor aardappelen = 400 ton
 - Afvoer door vrachtwagens gemiddeld 25 ton per vrachtwagen = **16**
- Suikerbieten 25 hectare x 80 ton = 2000 ton
 - Afvoer door vrachtwagens gemiddeld 35 ton per vrachtwagen = **57**
- Mest aanvoer 50 hectare x 25 ton = 1250 ton
 - Afvoer door vrachtwagens gemiddeld 30 ton per vrachtwagen = **41**
- Diverse aanvoer = **10**

Totaal aantal vrachtwagens per jaar op de bedrijfslocatie = 431 stuks. Dit zijn qua bewegingen dus **862 zware mvt/jaar** in plaats van de eerder doorgerekende 151 mvt/etmaal op basis van CROW-kengetallen.

De verkeerstromen moeten worden ingevoerd tot aan het punt waar deze opgaan in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer, conform de Instructie Gegevensinvoer voor AE-RIUS Calculator 2020 versie 3.0 (januari 2021) zich heeft verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Op het punt waar dit verkeer via de Ulsderweg invoegt op de snelweg kent deze A7 in beide richting een verkeersintensiteit van circa 700 vrachtwagens per etmaal. De bijdrage van het onderhavige bedrijf aan het heersende verkeersbeeld is hier derhalve circa 0,2%.

Daarnaast is sprake van twee bedrijfswoningen, drie man personeel en maximaal twee keer per week externe bezoekers zoals vertegenwoordigers van bedrijven en of inkopers van producten. Derhalve wordt uitgegaan van 25 lichte verkeersbewegingen per etmaal, dus **9.125 lichte mvt/jaar**.

Aanvullend kan nog betoogd worden dat het gaat om *bestaande verkeersbewegingen* die door de nieuwe gebouwen niet zullen toenemen. Dit bestaande verkeer maakt deel uit van de referentiesituatie (zie ook onder punt c) en behoeft dus feitelijk niet te worden doorgerekend. Voor de volledigheid is deze berekening alsnog gedaan met de correcte getallen (zie bijlage 1 bij deze memo)

- b) De ligging van de rijlijn is onjuist; in het stikstofonderzoek is de oude ontsluiting via de Dijkwal en Uiterdijksweg ingevoerd. Dit verkeer moet echter worden ingevoerd via de nieuwe ontsluitingsroute op de Oudeschanskerweg.**

Dit bezwaar is deels terecht; in de toekomst zal incidenteel ook gebruik worden gemaakt van de oude ontsluiting. Dit onderdeel heeft overigens een verwaarloosbaar effect op de uitkomsten.

- c) De aantallen zijn onjuist; in de stikstofberekening had de gehele bedrijfsvoering moeten worden betrokken, in plaats van alleen de extra 151 zware verkeersbewegingen**

Het nabijgelegen Natura 2000-gebied Lieftingsbroek is op 7 december 2004 aangemeld bij de Europese Commissie en valt sindsdien onder het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn. In de plantoets (artikel 2.7 lid 1 Wnb) heeft de “feitelijke, planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan” als referentiesituatie te gelden. Zo volgt uit vaste rechtspraak. Zie bijvoorbeeld ABRS 22 januari 2020, ECLI:NL:RVS:2020:212. De feitelijk bestaande bedrijfsvoering in 2021 is planologisch legaal, dateert van voor de datum 7 december 2004 (het bedrijf is hier al drie generaties actief) en is sinds die datum permanent als zodanig in gebruik geweest. De feitelijk bestaande bedrijfsvoering kan dus worden beschouwd als de referentiesituatie die niet apart getoetst hoeft te worden. De stikstofberekening zou dus eigenlijk uitsluitend betrekking hoeven te hebben op de extra emissies die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Hieronder wordt dit thema verder uiteengezet.

2. Er is geen rekening gehouden met langzaam rijden en stationaire emissies

Stationaire emissies zijn vrijwel afwezig in de bedrijfsvoering. Het laden en lossen van voertuigen gaat efficiënt en met slechts 2 tot 3 transporten per dag is er ook geen sprake van stagnatie op het erf. Stationair draaiende motoren betekenen feitelijk verspilling van brandstof en wordt daarom zoveel mogelijk vermeden. Alle transportbewegingen behoren bovendien bij het reeds drie generaties bestaande bedrijf dat dateert van ver voor 2004 en dus onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie en daarmee de achtergronddepositie. De nieuwe bouw mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt leiden niet tot extra verkeersbewegingen. Het verschil betreft slechts de verplaatsing van de opslag van Dijkwal 2 naar Dijkwal 1.

Met de nieuwe ontsluitingsroute (60 km/uur) zal er bovendien minder sprake zijn van langzaam rijden dan bij de oude route, die deels door het historische centrum Van Oudeschans voert (30 km/uur). Qua stikstofemissies is dit dus gunstiger, nog afgezien van de voordelen voor de bewoners van Oudeschans (minder trillingen, geluid, fijnstof etc).

3. Er is geen rekening gehouden met mobiele werktuigen

Alle activiteiten met mobiele werktuigen behoren bovendien bij het reeds drie generaties bestaande bedrijf dat dateert van ver voor 2004 en dus onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie en daarmee de achtergronddepositie. De verplaatste bouw mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt leiden niet tot extra inzet van mobiele werktuigen. Het verschil betreft slechts de verplaatsing van de afgebrande opslag van Dijkwal 1 naar de nieuwe loodsen op Dijkwal 1. Voor de volledigheid en ter controle is in de nieuwe Aerius-berekening (bijlage 1) een vlakbron opgenomen voor mobiele werktuigen conform de tegenberekeningen die door appellanten is ingediend.

4. Niet alle bebouwing in de gebruiksfase is gasloos

De reeds aanwezige bedrijfsbebouwing is inderdaad niet gasloos, maar deze is planologisch legaal, dateert van voor de datum 7 december 2004 en is sinds die datum permanent als zodanig in gebruik geweest. De feitelijk bestaande bedrijfsvoering kan dus worden beschouwd als de referentiesituatie die niet apart getoetst hoeft te worden (zie ook de beantwoording onder 1c, 2 en 3). De nieuwe gebouwen die het bestemmingsplan mogelijk maakt leiden niet tot extra gebouwemissies. Het verschil betreft de verplaatsing van de opslag van Dijkwal 2 naar Dijkwal 1.

Relatief nieuw is de bedrijfskantine die in 2013 is gerealiseerd. Deze wordt met propaan verwarmd. Het jaarlijkse propaangebruik is onbekend. Kengetallen voor kantines zijn niet bekend maar wel voor restaurants. Uit onderzoek van SenterNovem is gebleken dat een restaurant jaarlijks gemiddeld 20 m³ gas verbruikt per m² (bron: [Energieverbruik restaurant | Gemiddeld verbruik restaurant \(energievergelijken.nl\)](#)). Voor de onderhavige kantine is dat zeer waarschijnlijk een overschatting aangezien het gebruik (veel) minder intensief is dan van een restaurant. De kantine is 40 m² groot zodat het jaarlijks gasverbruik 800 m³ bedraagt. Met 6,42 Nm³ rookgas per kuub propaan ontstaat 5.136 Nm³ rookgas per jaar. Met een emissieconcentratie van 150 mg/Nm³ NO_x bedraagt de NO_x-emissie 0,7 kg/jaar. Deze emissie is ingevoerd voor de beoogde situatie als puntbron met een uitstoothoogte van 5 meter.

5. Het plan laat geen effecten zien op Duitse Natura 2000-gebieden

De aanwijzing van Natura 2000-gebieden heeft ook in Duitsland plaatsgevonden. Hierop is het Duitse beoordelingskader en wetgeving van toepassing en hoeft niet getoetst te worden aan de Nederlandse Wet natuurbescherming. Dit blijkt eveneens uit jurisprudentie (ABRvS 16 april 2014, 201304768/1/R2, ECLI-NL:RVS:2014:132). Het Duitse

toetsingskader m.b.t. stikstofdepositie verschilt op een belangrijk punt met het Nederlandse. De Nederlandse rechter oordeelt dat, uitgaande van het voorzorgsbeginsel zoals geformuleerd in de Habitatrichtlijn, voor elke toename van de stikstofdepositie vanaf 0,01 mol/ha/jr in overbelaste situatie een ecologische onderbouwing noodzakelijk is om aan te tonen dat geen significante effecten optreden. De vraag dient zich echter aan of een dergelijke zeer kleine depositie nog aantoonbaar, meetbaar en bewijsbaar is en derhalve een redelijke grens is voor het beoordelen van plannen en projecten.

De hoogste Duitse bestuursrechter redeneert op grond van dezelfde Europese Habitatrichtlijn anders dan de Nederlandse rechter en houdt veel meer rekening met de onzekerheidsmarges bij de metingen en calculatie van emissies en deposities. “De irrelevantie-drempel voor stikstof-deposities is gebaseerd op de onnauwkeurigheid van metingen. De drempel van 0,3 kg N/ha/jaar (= 21 mol) geeft een minimale grens aan voor de toerekening van een bepaalde depositie aan een bepaalde emittent.” De idee achter deze eerste drempel is dat deposities lager dan 0,3 kg/N/ha/jaar wetenschappelijk niet relevant en betekenisvol zijn omdat geen toerekeningsrelatie mogelijk is tussen dergelijke kleine deposities en een mogelijk schadelijk gevolg. Duitse ecologen geven aan dat concrete effecten van dergelijke kleine extra deposities niet aantoonbaar, meetbaar en bewijsbaar zijn. Gevolgen van dergelijke kleine bijdragen zijn niet aantoonbaar, aldus het Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, de hoogste Duitse bestuursrechter). Dergelijke belastingen zijn, aldus het BVerwG “uitsluitend van theoretische aard”. Nadrukkelijk gaat de Duitse rechter daarbij in op het voorzorgsbeginsel uit de Habitatrichtlijn. Dat beginsel eist niet om bij de passende beoordeling te streven naar een “nul-risico”, alleen al omdat een nul-risico wetenschappelijk nooit aantoonbaar is. Een risico alleen op grond van rekenmodellen bepaalde, empirisch echter niet valideerbare en toerekenbare depositie is een puur theoretische bedreiging, aldus de Duitse rechter (BVerwG 15 Mai 2019, BVerwG 7 C 27.17 (hoger beroep AK Trianel-Kraftwerk Lunen) ro 37).

Dergelijke kleine extra deposities kunnen ook niet relevant zijn of worden doordat ze in cumulatie met andere deposities optreden of cumuleren met een reeds te hoge achtergronddepositie. Belastingen die slechts theoretisch en modelmatig zijn uitgerekend kunnen niet worden opgeteld, aldus het BVerwG, omdat het optellen niets zou veranderen aan het slechts theoretische en niet toetsbare karakter van dergelijke belastingen. Wat (op zichzelf bezien) zo gering is dat het geen wetenschappelijk aantoonbare effecten heeft, wordt dat ook niet op grond van cumulatie. Vervolgens wordt, voor activiteiten die meer dan 0,3 kg/N/ha/jaar veroorzaken, bekeken of de activiteit een depositie veroorzaakt van niet meer dan 3% van de desbetreffende KDW. Activiteiten die minder dan 3% van de desbetreffende KDW aan extra depositie veroorzaken zijn toelaatbaar. Dat geldt onafhankelijk van de staat van instandhouding van de desbetreffende habitats. Het idee achter het hanteren van een dergelijke drempelwaarde is dat volgens wetenschappers ten aanzien van bijdragen die beneden de drempel van 3% van de KDW liggen ten eerste geen causaal verband tussen een bepaalde emissiebron en de depositie in een gebied aantoonbaar is en er ten tweede ook geen causaal verband tussen de emissie en (een eventuele verslechtering van) de toestand van een habitat in een Natura 2000-gebied kan worden aangetoond.

De door appellant berekende extra depositie op Duitse Natura 2000-gebieden bedraagt maximaal 0,03 mol/ha/jr. Dit ligt dus zeer ruim onder de door de Duitse rechter gehanteerde drempelwaarde van 21 mol/ha/jr. Significante effecten op Duitse Natura 2000-gebieden zijn derhalve op grond van het Duitse recht reeds geheel uit te sluiten. Een nieuwe berekening op basis van de daadwerkelijke verkeersbewegingen laten een nog lagere uitkomst zien (zie hieronder).

BEREKENING MET NIEUWE AERIUS CALCULATOR

Op grond van de hierboven aangevoerde gegevens is een nieuwe berekening uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS Calculator. Gerekend is met:

- 862 zware mvt/jaar tot aan de A7
- 5475 lichte mvt/jaar tot aan de A7
- Mobiele werktuigen (Stage IIIA, 2006-2010, 75 – 560 kW, diesel, 13200 l/j, 1000 u/j)
- Emissie kantine: 0,7 kg NO_x/jr, uitstoothoogte 5 m)
- Rekenjaar 2022

Zoals hiervoor reeds is betoogd betreft het (met uitzondering van de kantine) bestaande activiteiten die dateren van ver voor de referentiedatum (2004) en dus feitelijk reeds deel uitmaken van de achtergronddepositie op de referentiedatum.

RESULTATEN EN CONCLUSIE

AERIUS Calculator geeft aan dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jr voor de gebruiksfase (2022). Op grond van de Wet natuurbescherming voor het onderdeel Natura 2000-gebieden zijn er qua stikstofdepositie geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit plan. De berekening is als bijlage bij deze memo gevoegd.

Bijlage 1 AERIUS-berekening gebruiksfase 2022