

t: [REDACTED]
e: [REDACTED]
w: [REDACTED]

AANTEKENEN

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Regiebureau

[REDACTED]
[REDACTED]

Postadres:

[REDACTED]

Hoofdkantoor:

[REDACTED]

Datum: 21 juli 2022

Referentie: HK/HG/MvD/22.040

Betreft: **Zienswijze ontwerp omgevingsvergunning datacenter Microsoft, Cultuurweg 11, Middenmeer (zaaknummer 10504046)**

Geachte heer, mevrouw,

Op 15 juni 2022, gerectificeerd op 8 juli 2022, heeft u namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een ontwerp omgevingsvergunning (Ontwerp) ter inzage gelegd voor het bouwen, oprichten en in werking hebben van een datacenter aan de Cultuurweg 11 in Middenmeer. Deze vergunning heeft betrekking op de activiteiten bouwen, handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening en milieu. In nauw overleg met de afdeling Hollands Kroon van LTO Noord dient LTO Noord hierbij een zienswijze in over dit voornemen. Deze zienswijze bestaat uit een algemeen en een technisch gedeelte.

1. Algemeen

Het stikstofkaartje dat onze regering onlangs presenteerde heeft voor een schok gezorgd in agrarisch Nederland. Middels een kleurcodering werd duidelijk welk vonnis de overheid over onze boerenbedrijven had uitgesproken. Is het blauw? Is het paars? Groen of donker groen? Wordt het 12%, 47%, 75% of 90% reductie en welke gevolgen gaat dat dan hebben? Mogen we hier blijven wonen? Mag ik het levenswerk dat in generaties is opgebouwd met mijn kinderen, voortzetten of word ik onteigend? Mag ik blijven doen wat in mijn genen zit, wat ik ben, of krijg ik een beroepsverbod?

Ook in Hollands Kroon was het ongeloof en de frustratie enorm. Zelfs in de Agrarische Hoofdstad van Nederland, die ver verwijderd ligt van Narura 2000-gebieden, waren de consequenties groot. Wieringen en een deel van de Wieringermeer kleurden paars. Dat betekent 47% reductie. Welke gevolgen gaat dit hebben voor mij en mijn gezin? Wat zijn ze van plan? Wat is ons perspectief?

U begrijpt dat wij met dit in het achterhoofd extra scherp naar de vergunningaanvraag hebben gekeken. Onze overheid is bikkelhard richting de agrarische sector als het om stikstofuitstoot gaat, maar hoe gaat zij om met andere sectoren? Gaan we uit van het principe van gelijke monniken, gelijke kappen of wordt er met twee maten gemeten?

Helaas kunnen wij geen andere conclusie trekken dan dat er met twee maten wordt gemeten. Zowel tijdens de bouw als in de operationele fase is stikstofuitstoot van het voorliggende datacenter groot. In de bijgevoegde technische onderbouwing concluderen wij dat de grenzen van stikstofuitstoot overschreden (kunnen) worden. Wat ons hierbij het meest verbaast, is dat u nauwelijks moeite heeft gedaan om er samen met de aanvrager voor te zorgen dat de uitstoot wordt geminimaliseerd.

Zo is er niet voor gekozen om tijdens de bouwfase gebruik te maken van filters waarmee de stikstofuitstoot met 85% gereduceerd kan worden. Niet is onderbouwd waarom deze reductie in dit geval niet in redelijkheid kan worden verlangd. Bij de eerdere aanvraag bij de gemeente Hollands Kroon zouden deze filters nog wel gebruikt worden. Daarnaast wordt door u toegestaan dat er dieselgeneratoren

gebruikt worden die voldoen aan de TIER 2-norm uit 2001. Dit terwijl de aanvrager eerder had laten blijken gebruik te willen maken van veel schonere dieselgeneratoren die voldoen aan de TIER 4-norm uit 2008. Overigens gelden voor boeren en burgers al jaren veel strengere normen voor de dieselmotoren die zij gebruiken.

In de technische onderbouwing berekenen wij dat bij het testen van de dieselgeneratoren circa 15 ton NO_x (4,5 ton stikstof) vrijkomt. In de operationele fase ligt er een stikstofbom van 34 ton NO_x (10 ton stikstof) opgeslagen in de 1.360.000 liter dieselvoorraad.

Ter vergelijking: de uitstoot van een koe ligt in een moderne stal tussen de 5 kg en 10 kg stikstof. Met innovatieve reducerende technieken kan deze uitstoot nog verder omlaag worden gebracht.

Hoewel het moeilijk is om een precieze berekening te maken van de voorgenomen reductie van het aantal dieren in Hollands Kroon ten opzichte van de extra uitstoot van dit datacenter, is wel duidelijk dat de orde van grootte gelijk is. We zijn stikstoftechnisch gezien de ene sector voor de andere aan het inruilen. Het is een enorme frustratie dat een sector die sinds 1990 zijn stikstofuitstoot al met 70% heeft gereduceerd, nauwelijks de kans krijgt door te gaan met allerlei innovaties. Terwijl een stukje verderop de bespaarde stikstof alweer is weggegeven aan een datacenter, waarbij niet eens wordt verlangd om filters te gebruiken die de uitstoot met 85% kunnen reduceren. Het ontwerpbesluit is in zoverre in strijd met artikel 2.14, eerste lid, onder c, sub 1°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht op grond waarvan u ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken in acht moet nemen.

Met deze zienswijze willen wij de overheid, de politiek en de maatschappij een spiegel voorhouden over hoe er met twee maten wordt gemeten. Middels de harde opstelling richting de agrarische sector en het gemak waarmee u de plannen van bijvoorbeeld deze aanvrager goedkeurt, ruilt u de ene sector voor de andere in. Terwijl de natuur, waar het allemaal om te doen is, hier niet mee gediend is. Daarvoor maakt het namelijk niet uit of de stikstof van een koe komt of van een dieselgenerator bij een datacenter.

Overigens merken wij bij u niet alleen een weinig kritische houding richting de aanvrager op het gebied van stikstof. Zo gaat u er wel heel makkelijk van uit dat er geen MER uitgevoerd hoeft te worden, dat het datacenter geen grote lawaaimaker is, dat BBT-conclusies niet gelden, dat er gekoeld mag worden met leidingwater en dat de restwarmte niet benut hoeft te worden. Dit terwijl de provincie Noord-Holland zijn mond vol heeft van duurzaamheid. In de datacenterstrategie valt te lezen dat zij zich willen ontwikkelen tot de "de meest duurzame en innovatieve datacenter hub van Europa". In alle redelijkheid kunnen we concluderen dat dat bij dit datacenter in ieder geval nog niet is gelukt.

2. Technische onderbouwing zienswijze LTO

MER

In de 'niet technische samenvatting' (onder 'MER-beoordeling') wordt het totaal geïnstalleerde thermische vermogen berekend op $40 \times 8,465 + 2 \times 2,76 = 344$ MW. Vervolgens wordt gesteld dat deze motoren weliswaar tegelijkertijd in bedrijf kunnen zijn maar dan slechts draaien op 75% vermogen waardoor het thermisch vermogen daalt naar circa 250 MW. Gelet hierop is in het ontwerpbesluit (pagina 4, onder 'A Onderwerp') uitgegaan van een feitelijk thermisch vermogen van 250,52 MW en een feitelijk maximaal thermisch vermogen van 256,72 MW. Omdat het feitelijk thermisch vermogen onder de MER-grens van 300 MW ligt maar boven de MER-beoordelingsgrens van 200 MW wordt de conclusie getrokken dat volstaan kan worden met een MER-beoordeling.

Bij de 'begrippenlijst stookinstallaties' op InfoMil is het volgende bepaald wat betreft thermisch vermogen: *"In de Nederlandse regelgeving is het thermisch vermogen (Q) de warmte-inhoud van de maximale hoeveelheid brandstof die per tijdseenheid kan worden toegevoerd naar een stookinstallatie, ofwel, de input. De term 'thermisch vermogen' is de vertaling van 'thermal rated input' uit Europese regelgeving."*

Het gaat hier dus om de **maximale** hoeveelheid brandstof die per tijdseenheid **kan** worden toegevoerd en niet om de hoeveelheid brandstof die feitelijk wordt toegevoerd. In de technische gegevens van de gebruikte dieselgeneratoren is te vinden dat er maximaal 818 ltr diesel/uur kan worden toegevoerd. De verbrandingswarmte van diesel is ongeveer 36 MJ/ltr. De warmte-inhoud van de maximale hoeveelheid brandstof komt hierdoor voor de 3,3 MW generatoren op $818 \times 36 = 29.500$ MJ/uur / $3.600 = 8,18$ MW. Het totale thermische vermogen zou hierdoor in dit geval uitkomen op circa 330 MW ($40 \times 8,18 + 2 \times 2,5$). Dit totale vermogen sluit aan bij het totaal geïnstalleerde thermische vermogen zoals genoemd in uw ontwerpbesluit (344 MW).

Gezien het vorenstaande bent u in het ontwerpbesluit ten onrechte uitgegaan van een feitelijk thermisch vermogen. Dit betekent dat uw conclusie dat in dit geval sprake is van een mer-beoordelingsplicht, onjuist is. Het totale thermisch vermogen bedraagt in dit geval meer dan 300 MW, zodat de drempelwaarde in categorie C22.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage wordt overschreden. Dit maakt dat hier een volledige MER noodzakelijk is.

Daarnaast speelt er nog iets anders. Uit een uitspraak van de Afdeling van 29 april 2015 (201403875) volgt dat het opsplitsen van samenhangende activiteiten in het kader van het Besluit MER niet is toegestaan. In dit geval lijkt hier duidelijk sprake van te zijn. Naast het datacenter waar nu een vergunning voor is aangevraagd, is namelijk nog een datacenter gepland (locatie B1). De bouwkeet die nu gebruikt wordt voor de bouw van datacenter 'het Venster', is neergezet op locatie B1. Dit wekt de indruk dat deze bouwkeet ook gebruikt gaat worden voor locatie B1. Bovendien heeft de aanvrager vlakbij, aan de overkant van de A7, reeds enkele datacenters gerealiseerd en ook daar zijn nog plannen voor uitbreiding. Wij zijn van mening dat de totale ontwikkeling moet worden gezien als één samenhangende activiteit. Dit betekent dat de drempelwaarde van 300 MW ook in zoverre (ruimschoots) wordt overschreden.

Stikstof (aanlegfase)

Wat betreft de stikstofuitstoot is met name de uitstoot van de dieselgeneratoren van belang. Er is voor gekozen om dezelfde motoren te gebruiken als in de eerdere vergunningaanvraag bij de gemeente Hollands Kroon. Alleen wordt er bij deze aanvraag geen rekening gehouden met de stikstofuitstoot van het testen van de dieselgeneratoren tijdens de aanlegfase (commissioning). Er wordt hierbij onterecht een beroep gedaan op de partiële vrijstelling in de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn). Deze vrijstelling geldt namelijk alleen voor bouw- of sloopactiviteiten en niet voor het testen van apparatuur. Overigens is het de vraag of de partiële vrijstelling in de Wsn in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn.

Omdat de stikstofuitstoot tijdens de commissioning buiten beschouwing is gelaten heeft de aanvrager ervoor gekozen af te zien van een mobiele ureum-SCR-installatie om de stikstofuitstoot te reduceren. In de eerdere aanvraag van de gemeente Hollands Kroon had de aanvrager aangegeven hier nog wel gebruik van te willen maken. Bij deze eerdere aanvraag stelt de aanvrager het volgende (Lucht-V2-Addendum op pag. 6): *"Gezien de duur van deze testen is door de fabrikant een mobiele ureum-SCR voorgesteld. Hiermee daalt de emissiefactor van 6,6 gr NO_x per kWh naar 1 gr NO_x per kWh... waardoor de uitstoot met 85% wordt verlaagd."*

De uitstoot van stikstof kan tijdens het testen van de dieselgeneratoren (commissioning) dus teruggebracht worden met maar liefst 85%. Toch wordt er geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Dit zorgt dus voor onnodige stikstofuitstoot tijdens de bouwfase.

Er is overigens een substantiële stikstofuitstoot gemoeid met de commissioning. Iedere generator wordt ongeveer 25 uur getest, wat een uitstoot met zich meebrengt van circa 375 kg stikstof per generator ($25 \text{ uur} \times 600 \text{ ltr/uur} \times 25 \text{ gr NO}_x/\text{ltr} = 375 \text{ kg NO}_x$). In totaal komt dit voor 40 generatoren neer op 15 ton NO_x. De kritische uitstootgrens ligt voor dit project op ongeveer 2.700 kg per jaar. Dat scheelt dus een factor 5. Gezien de omvang van de verwachte stikstofuitstoot staat niet vast dat het testen van de dieselgeneratoren niet op een andere wijze significante gevolgen kan hebben voor de beschermde habitats in een Natura-2000 gebied.

Stikstof (operationele fase)

Tijdens de operationele fase wordt een stikstofuitstoot berekend van 57 kg NO_x per jaar per generator. Wij zetten vraagtekens bij deze berekening omdat geen rekening is gehouden met de lagere bedrijfstemperatuur in de aanloopfase van de generatoren. Dit kan zowel invloed hebben op de stikstofuitstoot als op de depositie op Natura 2000-gebieden. Het invoeren van een lagere uitstoottemperatuur in Aerius zorgt namelijk voor een hogere depositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden omdat de stikstof minder ver weg geblazen wordt.

De berekende 57 kg NO_x betreft alleen de uitstoot tijdens het testen en heeft dus geen betrekking op eventuele noodscenario's. Om deze uitstoot te realiseren mogen de generatoren per stuk slechts 4 uur draaien. In de eerdere aanvraag bij de gemeente Hollands Kroon is uitgegaan van een testschema van ongeveer 35 uur per generator per jaar. Niet is onderbouwd waarom in dit geval kan worden uitgegaan van een testschema van slechts 4 uur per generator per jaar.

De totale jaarlijkse stikstofuitstoot tijdens het testen plus de extra verkeersbewegingen wordt berekend op $2.309 + 90 = 2.400$ kg. Opvallend is dat de stikstofuitstoot van de verkeersbewegingen een stuk lager ligt dan in de eerdere berekeningen in de vergunningaanvraag bij de gemeente Hollands Kroon. In deze vergunning werd nog uitgegaan van ruim 600 kg stikstof (voornamelijk NO_x) als gevolg van verkeersbewegingen terwijl in deze vergunning uitgegaan wordt van minder dan 100 kg. Nadere studie leert waar het verschil waarschijnlijk vandaan komt: Aerius is in de tussentijd 'strenger' geworden. Bij de eerdere aanvraag kon nog uitgegaan worden van 2.900 kg uitstoot per jaar. Deze is nu teruggebracht naar 2.400 kg. Hierdoor ontstond de noodzaak om iets aan te passen in de berekeningen. Uiteindelijk lijkt de oplossing gevonden te zijn in het terugbrengen van het aantal verkeersbewegingen met een factor 3. Opvallend hierbij is dat het rapport 'verkeer-vervoer datacenter' hetzelfde is gebleven. Deze stamt ook bij deze aanvraag namelijk nog van 22 januari 2019. Gezien dit rapport is onvoldoende onderbouwd waarom in dit geval kan worden uitgegaan van een substantieel lager aantal verkeersbewegingen.

De kritische stikstofgrens is ongeveer 2.700 kg per jaar (voornamelijk NO_x). Boven deze uitstoot vindt er significante depositie plaats op Natura 2000 langs de Noordzeekust. Bij de jaarlijkse stikstofuitstoot is de uitstoot die vrij kan komen bij een eventueel noodscenario echter nog niet meegenomen. De uitstoot tijdens een noodscenario zou slechts $2.700 - 2.400 = 300$ kg NO_x mogen zijn. In het ontwerpbesluit wordt gesteld dat een stroomonderbreking éénmaal per 2,9 jaar voorkomt en per kalenderjaar 73 minuten duurt. Daarbij zullen eventueel optredende noodscenario's in mindering gebracht worden op de testschema's zodat de totale uitstoot onder de kritische grens blijft van 2.700 kg stikstof per jaar.

Geconstateerd kan worden dat de grens wordt opgezocht: testschema's zijn met bijna een factor 10 teruggebracht, verkeersbewegingen met een factor 3 en noodscenario's mogen nauwelijks voorkomen. Met name wat betreft de noodscenario's zijn er vraagtekens. Het elektriciteitsnet in Nederland wordt steeds minder stabiel door meer input van aanbodgestuurde stroom (zon en wind) en steeds meer gebruikers op het net. In een artikel in het NRC van 25 november 2020 stelde de COO van TenneT (██████████): "Na 2025 is stroom niet meer zo vanzelfsprekend". Om noodscenario's in te schatten kun je je dus niet baseren op hoe het vroeger was maar hoe het in de toekomst gaat worden. De inschattingen die nu zijn gemaakt lijken daardoor te optimistisch.

Belangrijk punt is de hoeveelheid diesel die ligt opgeslagen bij de dieselgeneratoren. Indirect blijkt hier namelijk uit hoe lang een noodscenario door de opdrachtgever wordt ingeschat. Feitelijk komt de duur van het ingeschatte noodscenario overeen met het aantal uren dat de dieselgeneratoren kunnen draaien totdat de dieselvoorraad op is. In de eerdere aanvraag bij de gemeente Hollands Kroon wordt op pag. 6 van Lucht-V2-NL gesteld: "In een noodsituatie kunnen alle 42 generatoren gelijktijdig werken om aan de vraag naar energie van de datacenters te voldoen. De dieselopslag op het terrein is voldoende om alle generatoren gelijktijdig gedurende 48 uur in werking te hebben."

Overigens zien wij deze norm van “minimaal 48 uur dieselopslag” bij vele datacenters terugkomen. Daarnaast zien we dat de norm van ‘48 uur stand alone kunnen draaien van een datacenter’ niet alleen geldt voor de grootte van de dieselopslag maar bijvoorbeeld ook voor die van de koelwateropslag. Het lijkt daarmee een breder geaccepteerde norm te zijn die niet voor niets tot stand zal zijn gekomen. Het lijkt ons dan ook niet uit te sluiten dat het scenario waarbij de gehele dieselvoorraad in één keer wordt aangesproken zich op een goed moment voor kan doen. Waarom zou men anders voor 48 uur diesel op voorraad willen hebben liggen?

De totale dieselopslag wordt in deze aanvraag berekend op 1.360.000 liter. Bij 75% vermogen verbruiken de 40 dieselgeneratoren circa 600 ltr diesel/uur. Deze dieselopslag is dus voldoende om alle generatoren $1.360.000 / (40 \times 600) = 56$ uur in werking te hebben. Dit komt dus dicht in de buurt van het noodscenario dat in de eerdere aanvraag bij de gemeente is omschreven (48 uur).

De aanvrager gaat er dus vanuit dat een noodscenario van 48 uur op kan treden. Daar is immers de voorraad diesel op afgestemd. Bovendien wordt in de eerdere aanvraag bij de gemeente Hollands Kroon dit noodscenario ook zo omschreven.

De dieselvoorraad vertegenwoordigt bij het gebruik van de gekozen dieselgeneratoren een potentiële stikstofuitstoot van $1.360.000 \text{ liter} \times 25 \text{ gram N/ltr} = 34.000 \text{ kg NO}_x$. Dat ligt ruim boven de kritische grens van 2.700 kg per jaar en zal daardoor een substantiële depositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden teweegbrengen.

De aanvrager kan moeilijk ontkennen dat zij rekening houdt met een noodscenario van 48 uur. Waarom wordt er anders een dieselvoorraad aangehouden die overeenstemt met deze duur? Als aanvrager er zeker van is dat noodscenario's korter zijn en derhalve geen depositie op Natura 2000-gebieden zal veroorzaken, zou een veel kleinere dieselvoorraad aangehouden kunnen worden. Per jaar zou er dan maximaal circa 100.000 liter diesel verstoekt kunnen worden. Kernvraag is dan: waarom kiest aanvrager er niet voor om slechts 100.000 liter op voorraad te nemen? Meer mag de aanvrager per jaar immers toch niet verstoken omdat anders de stikstofuitstoot boven de grens van 2.700 kg per jaar uitkomt.

Verder speelt naar onze mening dezelfde problematiek als bij de MER. Het project staat niet op zich maar er bestaat 'geografisch samenhang tussen activiteiten'. Op het naastgelegen terrein (locatie B1) en aan de overzijde van de A7 heeft de aanvrager het plan nog een datacenter te realiseren. Ook deze datacenters zullen stikstofuitstoot met zich meebrengen. Naar onze mening zou deze toekomstige stikstofuitstoot onderdeel moeten vormen van de berekeningen. Het kan niet zo zijn dat een in stukjes verdeeld project wel vergunbaar is, omdat het per onderdeel net onder de stikstofgrens blijft, terwijl na realisatie de uitstoot van het gehele complex daarboven ligt.

Overall ontstaat bij ons het volgende beeld: de aanvrager wil sowieso gebruik maken van TIER 2-generatoren en past bij strenger wordende wetgeving slechts de uitgangspunten aan. Dat snappen wij overigens goed. Wij weten als geen ander hoeveel steringen en kosten er verbonden zijn aan roetfilters (TIER 4) of ureum-SCR-installaties (Stage 5).

- Na de PAS-uitspraak werden de stikstofnormen strenger. Aanvrager loste dit destijds, bij de aanvraag bij de gemeente Hollands Kroon, op door het testschema te reduceren van 35 uur naar 4 uur per jaar.
- Tussen de oude aanvraag bij de gemeente Hollands Kroon en de aanvraag bij de provincie Noord-Holland is er een nieuwe, strengere, versie van Aerius gekomen. Aanvrager lost dit op door het aantal verkeersbewegingen terug te brengen met een factor 3.
- In de berekeningen is nu nauwelijks ruimte meer voor noodscenario's. Aanvrager lost dit op door te stellen dat noodscenario's worden verrekend met testschema's. Bovendien wordt gesteld dat noodscenario's nauwelijks voorkomen terwijl er indirect rekening wordt gehouden met een noodscenario van 48 uur.

Hoewel wij snappen dat de aanvrager graag gebruik wil maken van TIER 2-generatoren snappen wij niet waarom u daar niet kritischer naar heeft gekeken. De agrarische sector heeft een enorm kritische overheid tegenover zich als het gaat om het toestaan van innovatieve stikstofreducerende technieken. Waarom gaat diezelfde overheid dan zo gemakkelijk mee in de aanpassingen van de uitgangspunten in berekeningen van de aanvrager waardoor gebruik gemaakt kan blijven worden van onnodig vervuilende dieselgeneratoren?

Best Beschikbare Technieken (BBT)

In het ontwerpbesluit geeft u aan dat BBT-conclusies niet van toepassing zijn op stookinstallaties met een thermisch vermogen van minder dan 15 MW. Omdat de gebruikte generatoren een thermisch vermogen hebben van 8,2 MW en dus individueel beneden de grens van 15 MW blijven, zouden de BBT-conclusies niet gelden. In het document 'Best beschikbare technieken BBT' verwijst de aanvrager in dit verband naar document 2017-1442 van de EU van 31 juli 2017.

In dit document is op pagina 6 echter te vinden dat beoordeeld moet worden of de afzonderlijke stookinstallaties (in dit geval de generatoren) hun rookgassen via een gemeenschappelijke schoorsteen afvoeren of zouden kunnen afvoeren. In dat geval moet het thermisch vermogen van deze stookinstallaties bij elkaar opgeteld worden.

Voor zover wij kunnen beoordelen op basis van de tekeningen staan de generatoren paarsgewijs opgesteld en maken ze gebruik van 1 rookgasafvoer of is het in ieder geval technisch gezien eenvoudig om van 1 rookgasafvoer gebruik te maken. Het vermogen van twee generatoren ($2 \times 8,2 \text{ MW} = 16,4 \text{ MW}$) komt boven de grens van 15 MW uit waardoor in dit geval de BBT-conclusies naar onze mening wel van toepassing zijn.

Ondanks dat de BBT-conclusies naar uw mening niet van toepassing zijn, heeft u hier in de aanvraag toch naar gekeken. U komt tot de conclusie dat, in alle redelijkheid, de best mogelijk technieken worden toegepast. Wat betreft de generatoren zetten wij hier vraagtekens bij. De aanvrager maakt gebruik van generatoren die voldoen aan de TIER 2-norm (uit 2001). Deze motoren hadden eventueel uitgerust kunnen worden met een (mobiel) filter waardoor o.a. de stikstofuitstoot met 85% teruggebracht kan worden. Dit filter was in de eerdere aanvraag bij gemeente Hollands Kroon overigens nog wel verplicht. Niet is onderbouwd waarom deze reductie in dit geval niet in redelijkheid kan worden verlangd.

Beter was het geweest om voor modernere generatoren te kiezen. Via de aanvrager hebben wij begrepen dat er plannen waren om gebruik te maken van TIER 4-motoren (norm 2008). Wij vragen ons af waarom u niet samen met de aanvrager tot de conclusie bent gekomen dat dit inderdaad een verstandige keuze is. Zeker gezien de sterke focus op dit moment op stikstofuitstoot en de verstrekkende gevolgen hiervan voor onze maatschappij en de agrarische sector in het bijzonder. Overigens gelden voor kleinere motoren die in gebruik zijn bij burgers (auto's) en boeren (trekkers) al veel strengere normen (stage 5 uit 2020). Dit maakt het naar onze mening nog moeilijker om uit te leggen waarom de hier gekozen motoren slechts hoeven te voldoen aan een norm uit 2001.

Koelwater

De beschikbaarheid van voldoende oppervlaktewater van goede kwaliteit is groot belang voor de agrarische sector. De manier van koelen van het datacenter kan invloed hebben op het oppervlaktewater en verdient om deze reden extra aandacht. Wij waren daarom blij met de vorig jaar gepresenteerde plannen van Microsoft om gebruik te gaan maken van regenwater om hun datacenters te gaan koelen.

Helaas vinden wij van deze nieuwe manier van koelen niets terug in deze aanvraag. Er is gebruik gemaakt van een systeem van koeling met leidingwater zoals ook het geval was bij de eerdere aanvraag bij de gemeente Hollands Kroon. Wij vragen ons enerzijds af waarom de aanvrager wel volop communiceert dat zij duurzaam wil koelen met regenwater maar er in deze aanvraag toch niet voor kiest. Anderzijds vragen wij ons af waarom u daar in de aanvraag niet op heeft aangedrongen aangezien u volop communiceert dat datacenters duurzaam moeten zijn.

Grote lawaaimaker

In het document 'Notitie motorisch en thermisch vermogen - Grote lawaaimaker' wordt berekend dat het totale motorische vermogen tijdens het testen van de generatoren 10,3 MW is. Omdat dit beneden de grens blijft van 15 MW wordt de conclusie getrokken dat het datacenter geen grote lawaaimaker is. Ten onrechte gaat u ervan uit dat bij deze beoordeling alleen het gebruik van de generatoren tijdens testen relevant is en niet ook het gebruik van de generatoren tijdens stroomuitval. Volgens artikel 1 van onderdeel D in samenhang gelezen met artikel 1.3a van onderdeel C van bijlage I bij het Besluit omgevingsrecht gaat het om verbrandingsmotoren die aanwezig zijn (en gelijktijdig ingeschakeld zijn). Bij stroomuitval zullen vrijwel alle aanwezige generatoren tegelijkertijd ingeschakeld zijn en zal de grens van 15 MW ruimschoots overschreden worden. Naar onze mening moet het datacenter om deze reden alleen al aangemerkt worden als grote lawaaimaker.

Verder speelt hier hetzelfde als eerder is opgemerkt bij het onderdeel MER en stikstofuitstoot (operationele fase): dit datacenter mag niet los gezien worden van het nog geplande datacenter op locatie B1 en de uitbreidingen aan de andere zijde van de A7. Als dit datacenter dezelfde omvang zou hebben als degene op locatie 'het Venster' dan zou het elektromotorisch vermogen alleen al uitkomen op $2 \times 7 \text{ MW} = 14 \text{ MW}$. Zelfs bij het per stuk testen van de generatoren wordt de grens van 15 MW dan al overschreden.

Restwarmte

In de gehele aanvraag en in uw conceptbesluit hebben wij het woordje 'restwarmte' niet kunnen vinden. Dit staat in schril contrast met de datacenterstrategie van de provincie Noord-Holland. Hierin komt het woordje restwarmte maar liefst 37 maal voor. De ambitie wordt uitgesproken dat Noord-Holland de meest duurzame en innovatieve datacenter hub van Europa wordt waarbij restwarmte in de omgeving wordt benut. Voor dat laatste heeft de provincie Noord Holland recent zelfs een 'warmteregisseur' aangesteld.

Uit gesprekken die wij tot nu toe met de provincie hebben gevoerd blijkt overigens dat het benutten van restwarmte rondom Agriport een utopie is. De warmtekaart van Nederland op pagina 22 van het rapport 'datacenters en restwarmte' van de DDA uit 2018 vertelt eigenlijk het hele verhaal. Daarin is het gebied rondom Agriport te zien als 'witte vlek' dat zoveel betekent als dat er geen kansen zijn voor het benutten van restwarmte in dit gebied. Als je restwarmte van datacenters wilt benutten in Noord-Holland dan moet je kijken naar andere plaatsen zoals Hoorn, Purmerend, Zaanstad of Alkmaar. Daar zitten namelijk wel warmtevragers die nodig zijn om de beschikbare restwarmte van datacenters te benutten.

Nu zien wij dat de datacenterstrategie stamt uit het begin van dit jaar terwijl deze aanvraag een half jaar eerder is ingediend. Toch was de restwarmteproblematiek natuurlijk al veel eerder bekend en had wat ons betreft meegenomen moeten worden in de aanvraag. Bovendien hebben wij al eerder geconstateerd dat een MER onderdeel zou moeten uitmaken van deze aanvraag. Wij zien dat bij eerder uitgevoerde MER's (bijv. datacenter Zeewolde) juist restwarmte een belangrijk onderdeel vormt. Zelfs de locatiekeuze is een onderdeel van de MER en in relatie tot de eerder besproken warmtekaart, met nauwelijks restwarmtekansen op Agriport, een interessant vraagstuk.

Conclusie

Gelet op het vorenstaande zijn wij van mening dat de gevraagde vergunning niet op deze wijze kan worden verleend.

Hoogachtend



Vicevoorzitter LTO Noord



Interim secretaris LTO Noord