



# Van Hoof Advies UC

Im Heidfeld 24, 47574 Goch

Correspondentie: Postbus 41  
6590 AA Genneep

e-mail: [mailvanhoofadvies@gmail.com](mailto:mailvanhoofadvies@gmail.com)  
IBAN: DE02320613844801763010

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit  
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland  
Afdeling Juridische Zaken  
Postbus 40219  
8004 DE Zwolle

Uw kenmerk: DGNVLG/21296727  
Mijn kenmerk: 2209S  
Betreft: bezwaarschrift

Kessel, 11 februari 2022

1

Hooggeachte heer,

Op 25 maart 2021 ontving U het verzoek, ingediend namens de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A., Waldeck Pyrmontsingel 18, 6521 BC Nijmegen, alsmede namens de Stichting Laagvliegen Nee en de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL), Om de Landskroon 3, 7722 VG Dalfsen (verder te noemen: cliënten) om toepassing van artikel 2.4 van de Wet natuurbescherming (Wnb) ten aanzien van Schiphol Airport, door maatregelen te treffen teneinde te voorkomen dat de bestaande activiteiten van Schiphol Airport significante effecten veroorzaken, en voor zover er geen sprake is van significante effecten maar wel van effecten, de stikstofdepositie vanwege de bestaande activiteiten van Schiphol Airport op overbelaste stikstofgevoelige Natura2000-gebieden waar een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolge van de natuurwaarden optreedt als gevolg van de (totale) stikstofbelasting, zo ver als in redelijkheid haalbaar is terug te dringen en in ieder geval er voor te zorgen dat er conform het advies van het Adviescollege een vermindering van de huidige NOx-emissies wordt veroorzaakt, en daarmee een vermindering van de huidige NOx-deposities, die passend bijdraagt aan de noodzakelijke daling van stikstofdeposities op de betrokken Natura2000-gebieden binnen een afzienbare termijn. Cliënten denken dan met name aan het type maatregelen als is opgenomen in art. 2.4 lid 1 onder b, c en/of d.

Op 6 januari 2022 nam U een afwijzend besluit op dit verzoek. Namens cliënten teken ik hierbij om de navolgende redenen bezwaar aan tegen dit besluit.

*Verzoek is ruimer*

- 1 U beschrijft het verzoek van cliënten alsof het beperkt is tot de Natura 2000-gebieden Kampina & Oisterwijkse vennen, Deurnsche Peel & Mariapeel en de Grootte Peel. In de belangenafweging doet U het schijnen alsof het verzoek slechts betrekking heeft op het volledig stoppen van de exploitatie van de luchthaven. U heeft zeer ruim de tijd genomen om een besluit te nemen op het verzoek. Het is dan teleurstellend te moeten constateren dat U een karikatuur maakt van het verzoek. Van bovengenoemde Natura 2000-gebieden is in het verzoek vermeld dat in uitspraken van de Raad van State is bevestigd dat sprake is van (dreigende) verslechtering of verstoring, zodat passende maatregelen moeten worden getroffen. Deze gebieden liggen echter relatief ver weg van Schiphol en in het verzoek is er dan ook op gewezen dat van tal van dichterbij Schiphol gelegen Natura 2000-gebieden, waarop Schiphol nog meer stikstof deponert, uit de Gebiedsanalyses blijkt dat sprake is van (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolgen van de natuurwaarden, zodat passende maatregelen nodig zijn. De dichtstbijgelegen Natura 2000-gebieden liggen in Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland. Daarom zijn ook GS van die provincies door cliënten aangeschreven. Als U het bevoegd gezag in dezen bent, moeten die verzoeken aan U doorgezonden zijn. In die verzoeken is expliciet gewezen op de Natura 2000-gebieden Naardermeer, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, Polder Westzaan, Wormer- en Jisperveld & Klaverpolder, Eilandspolder, Kennemerland-Zuid, Botshol, de Oostelijke Vechtplassen, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, Meijendel & Berkheide, de Coepelduynen en Westduinpark & Wapendal. U noemt de verzoeken aan GS van die provincies niet eens, terwijl U wel noemt dat een gelijkkluidend verzoek aan GS van Noord-Brabant is gedaan. Het is heel merkwaardig dat U wel GS van Noord-Brabant heeft verzocht om aan te geven of passende maatregelen moeten worden getroffen, maar niet andere provinciebesturen en zelfs niet GS van Noord- en Zuid-Holland en Utrecht; de provincies die de Natura 2000-gebieden beheren waarop Schiphol de hoogste stikstofdeposities veroorzaakt. U heeft zich volstrekt onvoldoende van de relevante feiten en af te wegen belangen op de hoogte gesteld. Het besluit is strijdig met art. 3:2 AWB en daarmee ook met art. 3:46 AWB (onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd).
- 2 Zo deponert Schiphol bijvoorbeeld stikstof op Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Dit gebied is als categorie 1b-gebied aangemerkt in de Gebiedsanalyse. Dit betekent dat de huidige maatregelen die worden getroffen, bedoeld zijn om achteruitgang te voorkomen. Uit de Gebiedsanalyse kan dus worden afgeleid dat passende maatregelen nodig zijn om

verslechtering van de kwaliteit als gevolg van de hoge stikstofbelasting te voorkomen. De habitats vochtige heiden van laagveengebied en overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) zijn hier stikstofoverbelast. De trend in kwaliteit van vochtige heiden is blijkens de Gebiedsanalyse negatief. Gezien de te verwachten depositie en de blijvende overschrijding van de KDW, zijn er negatieve effecten van stikstofdepositie te verwachten ten aanzien van de botanische samenstelling en de vegetatiestructuur van de vochtige heiden, alsmede van de uitbreidingsmogelijkheden. De stikstofoverlast leidt tot het armer worden van de mosflora van de laagveenheide, verarming van de biodiversiteit van de ondergroei en de mosvegetatie door toename van Pijpenstrootje, het in de verdrukking komen van heidesoorten als dophei, kraaihei en struikhei door toename van kieming van houtige gewassen en van de exoot Cranberry, waardoor de heide dreigt niet langer te kwalificeren als habitatype H4010B. Ook met het veenmosrietland gaat het niet goed, waarbij verzuring door stikstof heeft geleid tot afname van de soortenrijkdom. Soortenarme veenmosrietlanden zijn toegenomen. De instandhoudingsdoelstelling van behoud van kwaliteit en uitbreiding van oppervlak van dit habitatype staat onder druk door de overschrijding van de KDW.

- 3 Ook deponeert Schiphol bijvoorbeeld op Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide. Van stikstofgevoelige habitats zoals kalkarme grijze duinen wordt de kritische depositiewaarde (KDW) in het grootste deel van het gebied fors overschreden. In Berkheide heeft het merendeel van dit habitatype volgens de Gebiedsanalyse slechts een matige kwaliteit. De kwaliteit en het oppervlakte van dit habitat is zowel in Berkheide als in Meijndel bovendien de afgelopen decennia achteruit gegaan. Dit habitatype is zeer gevoelig voor stikstofoverbelasting. De soortenrijkdom neemt af en de voor het habitat typerende soorten verdwijnen. Het gebied is als categorie 1b-gebied aangemerkt in de Gebiedsanalyse. Dit betekent dat de huidige maatregelen die worden getroffen, bedoeld zijn om achteruitgang te voorkomen. Uit de Gebiedsanalyse kan dus worden afgeleid dat passende maatregelen nodig zijn om verslechtering van de kwaliteit als gevolg van de hoge stikstofbelasting te voorkomen.
- 4 U dient dit ook na te gaan voor andere habitats en leefgebieden, ook in andere Natura 2000-gebieden waar Schiphol effect op heeft vanwege stikstofdepositie. Cliënten zouden menen dat U voor dergelijk onderzoek voldoende tijd heeft genomen!

*U legt het toetsingskader te beperkt uit*

- 5 Daarnaast is Uw beoordeling te beperkt, omdat U het toetsingskader dat ontleend kan worden aan de uitspraak De Logt ECLI:NL:RVS:2021:71 te beperkt uitlegt. Anders dan U stelt zijn passende maatregelen niet slechts nodig daar waar hoge stikstofbelasting leidt tot verslechtering van natuurwaarden, maar

ook reeds wanneer stikstofbelasting leidt tot een dreigende verslechtering of verstoring met significante gevolgen.

- 6 Ook oordeelde de Raad van State in de De Logt uitspraak dat de resultaten van het MAN-netwerk betrokken moeten worden. Dat heeft U niet gedaan. Dat steekt te meer nu uit de MAN-metingen naar voren komt dat er eerder sprake is van een toenemende trend in de ammoniakconcentratie dan van de beoogde en in het PAS verwachte dalende trend. Zie <https://man.rivm.nl/#detailpopup>. Dit vergroot het belang van verdere passende maatregelen om de stikstofdepositie binnen afzienbare termijn voldoende te laten dalen.

#### *Uw afwijzingsgronden*

- 7 U wijst het verzoek uiteindelijk af omdat volgens Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (verder: GS) er geen noodzaak is om bijkomende passende maatregelen te treffen ten aanzien van Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse vennen, Deurnsche Peel & Mariapeel en Groote Peel, omdat door de maatregelen van Rijkszijde, gecombineerd met de maatregelen in de Gebiedsanalyses en beheerplannen en de nog te treffen maatregelen uit de Brabantse Ontwikkelaanpak Stikstof (BOS) geen verdere achteruitgang van deze natuurgebieden verwacht wordt. Cliënten brengen hier het volgende tegen in:

4

- 8 Cliënten stellen voorop dat het, bij afwijzing van een verzoek om een passende maatregel op grond van art. 2.4 Wnb te treffen, niet volstaat om te verwijzen naar een maatregelenpakket dat uiteindelijk een daling van stikstofdepositie bewerkstelligt. Er moet inzichtelijk gemaakt worden dat er een maatregelenpakket is dat leidt tot de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie, en dat binnen afzienbare termijn. Dit veronderstelt een *ecologische* onderbouwing, die motiveert:
- tot welk niveau per habitat de stikstofdepositie uiteindelijk teruggebracht moet worden, teneinde de bedreiging door stikstof van de natuurlijke kenmerken weg te nemen, en
  - hoe lang dit mag duren; de noodzakelijke daling dient binnen afzienbare termijn bereikt te worden, maar ook deze termijn dient per habitatype ecologisch onderbouwd te zijn; hoe lang kan het habitat de overmaat aan stikstofbelasting nog lijden?

Deze motivering ontbreekt in het besluit. Reeds daarom is de verwachting niet gerechtvaardigd dat er geen verdere achteruitgang van de natuurgebieden plaatsvindt.

#### *Omvang noodzakelijke daling*

- 9 Op geen enkele wijze blijkt dat het genoemde maatregelenpakket leidt tot de noodzakelijke daling van stikstofdepositie. Er is geen

ecologische onderbouwing gegeven tot welk niveau per habitat de depositie moet dalen en wanneer. Cliënten wijzen er op dat de daling in ieder geval tot beneden de kritische depositiewaarde (KDW) zal moeten voeren. Cliënten verwijzen ondermeer naar de conclusie van de AG bij het Europees Hof in de PAS-zaak (ECLI:EU:C:2018:622):

60. De door de Raad van State genoemde omstandigheid dat de totale stikstofdepositie zal dalen, moet daarom weliswaar worden toegejuicht, maar is op zichzelf niet noodzakelijkerwijs voldoende. Artikel 6, leden 2 en 3, van de habitatrichtlijn eist veeleer dat het niveau van belasting zo ver wordt verminderd dat op lange termijn een gunstige staat van instandhouding kan worden bereikt.

61. Daartoe moet ten minste voor elk type habitat en mogelijkerwijs ook voor bepaalde leefgebieden waarvoor speciale omstandigheden gelden, een grenswaarde voor de toegestane totale belasting worden vastgesteld.

62. Daarbij lijkt het lastig, of zelfs uitgesloten, waarden te accepteren die hoger zijn dan de zogenoemde „critical loads”. Deze dienen op natuurwetenschappelijk onderzoek gebaseerde grenzen aan de belasting van vegetatietypen en andere beschermde rijkdommen te beschrijven, bij de inachtneming waarvan depositie van een schadelijke stof ook op lange termijn naar verwachting geen significante schadelijke gevolgen zal hebben.(24) Wetenschappers hebben zulke „critical loads” aan stikstof voor de beschermde habitattypen van de habitatrichtlijn in Nederland vastgesteld.(25)

63. Voorts is het waarschijnlijk ook noodzakelijk, in aanmerking te nemen in hoeverre de afzonderlijke beschermde habitats al langere tijd zijn blootgesteld aan te veel stikstofdepositie. Enerzijds zou op grond van een dergelijke depositie moeten worden aangenomen dat de staat van de habitats al in nadelige zin is gewijzigd, met name met betrekking tot de daar voorkomende plantensoorten. Anderzijds zal daar waarschijnlijk nog sprake zijn van een overbelasting met stikstof, die eerst zal moeten worden verminderd of op een andere wijze zal moeten worden weggewerkt voordat de habitats zich conform de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied kunnen ontwikkelen. Totdat de aanwezige stikstofvoorraden zijn weggewerkt, kan het daarom nodig zijn, zelfs nog minder nieuwe stikstofdeposities toe te staan dan in de „critical loads” is bepaald.

10 Cliënten verwijzen voorts naar het rapport ”Onderzoek naar een ecologisch noodzakelijke reductiedoelstelling van stikstof” van A.B. v.d. Burg et al., 2021, zie [https://www.wwf.nl/globalassets/afbeeldingen/nieuws/nieuws-2021/210408\\_\\_rapport-stikstof-van-den-burg-et-al\\_.pdf](https://www.wwf.nl/globalassets/afbeeldingen/nieuws/nieuws-2021/210408__rapport-stikstof-van-den-burg-et-al_.pdf). Deze studie is het eerste ecologisch wetenschappelijke rapport waarin is onderzocht binnen welke tijdspanne de depositiereductie-opgave gerealiseerd dient te worden om het risico van onomkeerbare ecologische schade als gevolg van te hoge stikstofconcentraties

beheersbaar te houden. Hieruit komt naar voren dat een emissiereductie van 70 % nodig is en dat het belangrijk is dat deze niet later wordt gehaald dan in 2035 (zie blz. 37). Tevens volgt uit het onderzoek dat natuurherstelmaatregelen slechts beperkte mogelijkheden hebben en in veel gevallen pas effectief zijn wanneer eerst de stikstofdepositie tot een acceptabel niveau is teruggebracht. In droge natuurgebieden kunnen natuurherstelmaatregelen tegen stikstof zelfs ongunstige bijwerkingen hebben. Daarbij kan volgens de onderzoekers niet worden uitgesloten dat de reductie verder moet gaan dan net onder de KDW, zodat het ecosysteem in staat is de geaccumuleerde stikstof af te voeren.

- 11 De AG komt vanuit een juridische invalshoek dus tot dezelfde conclusies als de ecologen vanuit een ecologische invalshoek. De depositie moet dalen tot minimaal de KDW en mogelijk verder, omdat het ecosysteem de accumulatie van de stikstofload uit het verleden, ten gevolge van de jarenlange overbelasting van het systeem, nog moet zien weg te werken. De ecologen wijzen er op dat daartoe een daling van de emissiereductie van 70 %, te bereiken niet later dan 2035, nodig is.

#### *Wet stikstofreductie en natuurverbetering*

6

- 12 Daarbij volstaat het niet te verwijzen naar de maatregelen van Rijkszijde, zoals de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn). Deze wet maakt immers niet inzichtelijk met welk maatregelenpakket of programma uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie binnen een afzienbare termijn. Ten eerste niet omdat het pakket aan maatregelen in deze wet nog niet in uitvoering is.
- 13 Bovendien leidt dit maatregelenpakket niet tot de *noodzakelijke* daling. Het Adviescollege Stikstofproblematiek is in het eindrapport van 8 juni 2020 immers op basis van een ecologische analyse tot het oordeel gekomen dat de totale binnenlandse stikstofemissie in 2030 met minimaal 50 % gereduceerd moet zijn en dat daarna de emissie verder moet worden gereduceerd, zodat vóór 2040 de stikstofdepositie in alle Nederlandse Natura2000-gebieden beneden de kritische depositiewaarde (KDW) wordt gebracht. Genoemde wet leidt vooralsnog slechts tot een resultaatsverplichting van 50 % reductie in 2035. Niet is ecologisch inzichtelijk gemaakt dat de natuurgebieden dit verdere uitstel kunnen lijden en niet is inzichtelijk gemaakt met welke passende maatregelen (maatregelenpakket of programma) dan wel uiteindelijk nog binnen afzienbare termijn uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie.
- 14 Dit steekt nog te meer aangezien ongeveer 2/3 van alle beoogde extra stikstofreductie pas tussen 2030 en 2035 zal plaatsvinden, waarbij voor deze extra reductie bovendien nog geen maatregelen zijn beschreven.

- 15 De Algemene Bestuursdienst wijst er in het rapport van maart 2021 “Stikstofruimte voor de toekomst, Langetermijnverkenning stikstofproblematiek: doel, integraliteit en regie” bovendien op dat een hoger generiek reductiepercentage tot wel 70 % nodig is bij het ontbreken van aanvullende gebiedsgerichte maatregelen om voldoende bescherming te bieden. Dit is dus in overeenstemming met de inzichten van V.d. Burg et al.
- 16 Ook de Afdeling advisering van de Raad van State wijst er op dat de wet en de toelichting het inzicht niet bieden in de extra maatregelen die nodig zijn voor het behalen van de omgevingswaarde voor 2035. Uw voorganger erkende dit ook, en verwees hiertoe naar het volgende Kabinet. Dat Kabinet zit er inmiddels, maar het inzicht is er nog niet. Dat betekent dat thans er niet om heen kan worden gegaan dat het maatregelenpakket niet inzichtelijk is.

### *Interim Omgevingsverordening*

- 17 GS wijzen ook op de maatregelen in de Interim Omgevingsverordening (Iov). Deze zouden voor een stevige stikstofreductie zorgen. Op geen enkele manier is echter inzichtelijk gemaakt dat deze maatregelen, samen met de andere aangevoerde maatregelen, leiden tot de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie binnen afzienbare termijn.
- 18 De aanpak uit de Iov betreft bovendien de inzet van technische middelen, zoals bijvoorbeeld zogenaamd emissie-arme vloeren met mestschuiven bij rundvee en luchtwassers en andere emissie-arme staltypen bij bijvoorbeeld varkens. Op basis van tal van onderzoeken en metingen moet inmiddels echter ernstig getwijfeld worden of dergelijke emissiereducties wel haalbaar zijn:

In een advies van 3 december 2018 “Analyse van de ammoniakemissie uit de landbouw in de periode 2005-2016”, zie [https://www.wur.nl/upload\\_mm/9/f/e/9db0bb93-a7c7-4f68-bfe7-7268648fa09e\\_1837350\\_CDM-advies%20analyse%20onzekerheden%20in%20ammoniakemissies.pdf](https://www.wur.nl/upload_mm/9/f/e/9db0bb93-a7c7-4f68-bfe7-7268648fa09e_1837350_CDM-advies%20analyse%20onzekerheden%20in%20ammoniakemissies.pdf), had de Commissie Deskundigen Meststoffenwet (CDM) al drie factoren geïdentificeerd die hierbij een rol kunnen spelen. Eén daarvan was dat emissie-arme stallen hogere emissies zouden veroorzaken dan op grond van de Rav-factoren kon worden verwacht. Zie ook de PAS-uitspraak ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 23.8 en zie ook in dit verband de uitspraak ECLI:NL:RBNNE:2021:810, r.o. 6.3.3.

De emissie en de depositie van combiluchtwasseres is berekend aan de hand van een veronderstelde ammoniakverwijdering van 85 %. Uit indicatieve metingen is inmiddels echter gebleken dat de ammoniakverwijdering met gemiddeld gemeten slechts 59 % i.p.v. 85 % meer dan een kwart lager lag dan het verwachte prestatieniveau volgens de Regeling Ammoniak en Veehouderij (Rav). Zie het rapport “Evaluatie geurverwijdering door

luchtwassystemen bij stallen Deel 2: Steekproef rendement luchtwassers in de praktijk”, te vinden op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/04/03/rapport-evaluatie-geurverwijdering-door-luchtwassystemen-bij-stallen-deel-2>.

Uit bevindingen van het CBS in het rapport Stikstofverlies uit opgeslagen mest, oktober 2019, zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/44/stikstofverlies-uit-opgeslagen-mest>, volgt dat veel emissie-arme stalsystemen veel minder ammoniak lijken te reduceren dan de Rav-cijfers doen vermoeden.

Dit is ook de conclusie van de CDM van een analyse van deze resultaten in het “Advies stikstofverliezen uit mest in stallen en mestopslagen”, zie <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/10/13/cdm-advies-%E2%80%98stikstofverliezen-uit-mest-in-stallen-en-mestopslagen%E2%80%99/CDM-advies.pdf>. De CDM concludeert dat de ammoniakemissiebeperking door emissiearme stallen zeer waarschijnlijk wordt overschat.

Bij emissiearme vloeren voor rundveestallen zijn deze tegenvallende bevindingen ook gemeten door Mineral Valley Twente, zie <https://stichtingagrifacts.nl/wp-content/uploads/2021/01/Emissiearme-vloeren-overtuigen-niet-in-praktijk.pdf>.

Ook zijn deze bevindingen gemeten door uitgebreid recent meetonderzoek over 1 ½ jaar bij 18 melkveebedrijven, uitgevoerd door de WUR, CLM en Monteny Milieu advies. Door deze studie is de Rav-emissiefactor voor traditionele huisvesting bevestigd, maar de geclaimd emissie-arme staltypen bleken nauwelijks minder ammoniak uit te stoten dan traditionele stallen (gemiddeld 12,5 kg per koe tegen 13,9 kg per koe). Het rapport concludeert dat de geclaimd emissie-arme staltypen niet een significant lagere emissie opleverden dan de emissiefactor voor traditionele huisvesting. Zie <https://edepot.wur.nl/536752>.

Het is dus maar zeer de vraag of uitvoering van de Iov leidt tot de emissiereducties waarnaar gestreefd wordt.

#### *Brabantse Ontwikkelingsaanpak Stikstof en gebiedsgerichte aanpak*

19 De BOS verwijst, waar het gaat om stikstofreductie, in feite terug naar de Iov en de Wsn en voegt hier dus niets aan toe. GS verwijst hier bovendien naar nog te treffen maatregelen. Ook waar GS het heeft over een gebiedsgerichte aanpak, verwijst men naar nog te treffen maatregelen, zonder die verder te beschrijven. Door aldus te verwijzen naar toekomstige, nog vast te stellen maatregelen, maatregelen die momenteel dus nog onbekend zijn, en waarvan



momenteel ook nog onbekend is wat de effecten zijn en wanneer deze verwacht worden, wordt geenszins aannemelijk of inzichtelijk gemaakt met welke maatregelen uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie binnen een afzienbare termijn. Dergelijke verwijzingen volstaan duidelijk niet blijkens de De Logt-uitspraak, zie r.o. 14.3.

#### *Natuurherstelmaatregelen*

20 De natuurherstelmaatregelen waarnaar GS verder verwijst, kunnen in essentie slechts effectief zijn, wanneer de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie binnen afzienbare termijn wordt bereikt. Zie het rapport van V.d. Burg et al. Deze natuurherstelmaatregelen onderbouwen dus niet verder dat er alternatieve maatregelen zijn om de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie te bereiken.

#### *Andere provincies*

21 Ten aanzien van Natura 2000-gebieden in andere provincies, met name ook in Noord- en Zuid-Holland en Utrecht, waarop Schiphol immers de hoogste stikstofdeposities veroorzaakt, ontbreekt zelfs ieder inzicht in de te nemen maatregelen.

#### *Belangenafweging*

22 Volgens U is uit de AERIUS-verschilberekeningen bij de aanvraag af te leiden dat Schiphol niet meer dan 0,61 mol stikstof deponert op de Deurnsche Peel & Mariapeel, niet meer dan 0,55 mol op de Groote Peel en niet meer dan 0,74 mol op de Kampina & Oisterwijkse vennen. De totale projectdepositie is echter niet van een verschilberekening af te leiden. Daarvoor dient een projectberekening gemaakt te worden van de bestaande projectdepositie.

23 U concludeert uit bovenstaande cijfers dat zelfs het volledig stoppen van de exploitatie van Schiphol slechts een zeer beperkte stikstofwinst zou opleveren en U vindt dat het volledig stoppen in redelijkheid niet als passende maatregel is aan te merken. U concludeert dit op basis van onjuiste cijfers en bovendien beschouwt U alleen dit drietal, relatief ver af gelegen Natura 2000-gebieden. Op dichterbij gelegen Natura 2000-gebieden is de stikstofdepositie vanwege Schiphol vele malen hoger! Bovendien houdt het verzoek van cliënten niet in dat het volledig stoppen van de exploitatie van Schiphol de enige denkbare passende maatregel zou zijn. Andere maatregelen zijn minder vergaand dan volledig stoppen van de exploitatie, dus niet valt in te zien waarom andere maatregelen niet passend zouden zijn, wanneer de meest vergaande maatregel niet als passend wordt ervaren. Als U het volledig stoppen van de exploitatie te ver vindt gaan, dient U andere passende maatregelen in de afweging te betrekken, zoals andere maatregelen die de stikstofdepositie vanwege Schiphol zoveel als in redelijkheid haalbaar is terugdringen. Niet valt te begrijpen waarom dat niet is onderzocht.

### *Extern salderen?*

24 Zoals in het verzoek is uiteengezet, zijn cliënten het niet eens met de referentiesituatie die is geclaimd in de ontwerp-natuurvergunning. Maar cliënten hebben er wel op gewezen dat hoe hoger de referentiesituatie is, hoe groter het gedeelte van de bestaande activiteit is, waar art. 6 lid 2 van de Habitatrictlijn op van toepassing is, dus hoe meer het van belang is dat U Uw verantwoordelijkheid neemt om met toepassing van art. 2.4 WNb passende maatregelen te treffen. Als U – volstrekt ten onrechte - Uw standpunt in dat ontwerpbesluit zou aanhouden dat er in de referentiesituatie van Schiphol ruimte over zou zijn om extern te salderen naar Lelystad, dan dient als passende maatregel beslist die ruimte ingetrokken te worden. Dat is dan immers latente ruimte en hoe dan ook een stikstofruimte die nooit werkelijk ingenomen is. Het is een volstrekt fictieve claim. Externe saldering leidt dan ook zonder meer tot een toename van de feitelijke stikstofdepositie. Dat dient te worden voorkomen. Zie ook het IPO Managementrapport Evaluatie van de provinciale Beleidsregels intern en extern salderen van juli 2021, te vinden op <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/01/Evaluatie-uitvoering-beleidsregels-in-extern-salderen.pdf>. Uw collega-Minister Van der Wal voor Natuur en Stikstof gaf onlangs nog aan dat het niet de bedoeling is dat provincies en gemeenten de natuurvergunningen van inactieve bedrijven gebruiken om ‘stikstofruimte’ vrij te spelen voor nieuwe economische activiteiten. Ze wil in gesprek met overheden die dat doen, meldt het ANP. Van der Wal: “*Als we hele oude vergunningen gaan afstoffen en die ruimte inzetten, dan doen we niks voor de natuur. Dat noem ik de randjes opzoeken. Die tijd is voorbij. Het moet juridisch deugen wat we doen.*” Het extern salderen van Schiphol naar Lelystad met geclaimde referentieruimte die nooit daadwerkelijk is ingezet, is precies dat: het inzetten van niet gebruikte ruimte, waarmee we niks doen voor de natuur. Hoewel cliënten primair stellen dat die referentieruimte voor Schiphol er helemaal niet is, stellen cliënten dan ook subsidiair dat, indien die ruimte er wel zou zijn – quod non – er in ieder geval een passende maatregel genomen dient te worden die voorkomt dat op deze wijze extern kan worden gesaldeerd. Zeker gezien de recente uitlatingen van Uw collega-Minister is niet te begrijpen dat het verzoek in zoverre niet is gehonoreerd.

### *Samenvattend en concluderend*

25 Samengevat is absoluut niet inzichtelijk gemaakt met welke maatregelen binnen een afzienbare termijn uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden waarop Schiphol vanwege zijn stikstofdepositie effect heeft. Er worden dus onvoldoende passende maatregelen getroffen. De door cliënten gevraagde maatregelen zijn daarom nodig ter uitvoering van art. 6 lid 2 Habitatrictlijn.

Namens cliënten verzoek ik U daarom in de beslissing op dit bezwaarschrift Uw primaire besluit te herroepen en alsnog over te gaan tot toekenning van het verzoek, zulks onder toekenning van de kosten die cliënten in de bezwaarfase hebben moeten maken, tot op heden begroot op een procespunt voor rechtsbijstand volgens het Besluit proceskosten bestuursrecht.

Hoogachtend,

Ir. A.K.M. van Hoof