



Van Hoof Advies UG

Im Heidfeld 24, 47574 Goch

Correspondentie: Postbus 41
6590 AA Genneep

e-mail: mailvanhoofadvies@gmail.com
IBAN: DE02320613844801763010

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
p/a Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Afdeling Vergunning en Handhaving
Postbus 40225
8004 DE Zwolle

Uw kenmerk: DGNVLG / 20250901
Mijn kenmerk: 2129R
Betreft: zienswijze en verzoek tot treffen van passende maatregelen

Kessel, 26 maart 2021

1

Hooggeachte mevrouw,

In Uw ontwerpbesluit van 15 februari 2021 geeft U aan voornemens te zijn om aan Rotterdam The Hague Airport (verder: RTHA) een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming (WNB) te verlenen voor het project Exploitatie Rotterdam The Hague Airport. Namens de Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A., Waldeck Pyramontsingel 18, 6521 BC Nijmegen en de Bewonersvereniging tegen Vliegtuigoverlast, Vuurpijlstraat 12A, 3053 EZ Rotterdam (verder te noemen: cliënten) dien ik bijgaande zienswijze in naar aanleiding van dit ontwerpbesluit. Tevens dien ik namens cliënten een verzoek in om passende maatregelen te treffen.

ZIENSWIJZE

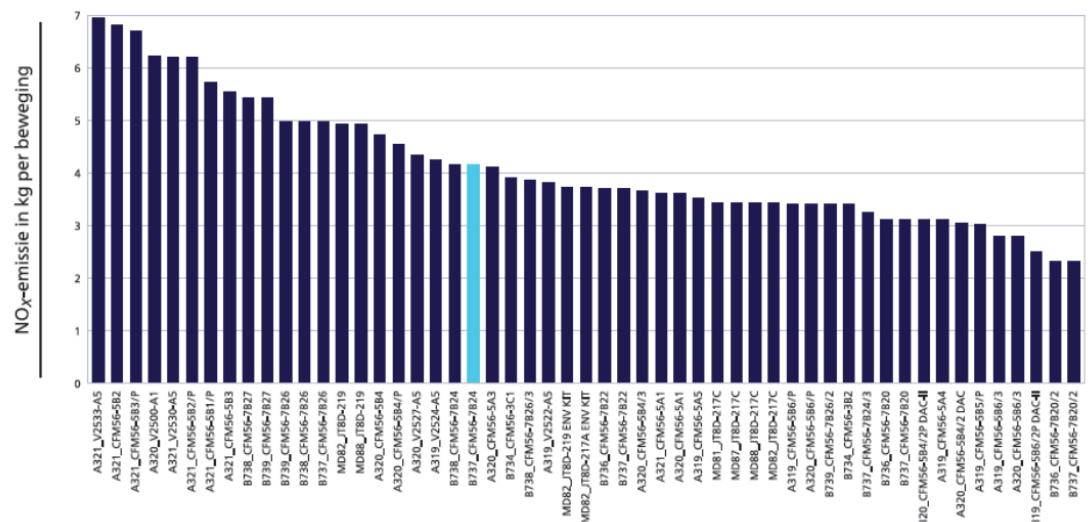
Stikstofdepositie

Referentie – algemene kritiek

- 1 U stelt dat de referentiesituatie voortvloeit uit het Aanwijzingsbesluit 2001 en gevormd wordt door binnen de (gecorrigeerde) geluidsruijme van dat Aanwijzingsbesluit een selectie te maken van realistische vliegtuig- en motortypecombinaties die is gemaakt per

geluidscategorie, waarbij bovendien de eis gold dat de gekozen vliegtuig- en motortypecombinatie daadwerkelijk voorkomt op RTHA en dat deze combinatie voldoende voorkwam om de aantallen van het verkeersscenario mogelijk te maken. Voor de vlootsamenstelling in de referentiesituatie is gebruik gemaakt van de (gereconstrueerde) vlootsamenstelling uit het MER 2008. Wat U echter niet aangeeft, maar wat wel uit de passende beoordeling volgt (bijlage 1 bij het ontwerpbesluit), is dat binnen de gekozen realistische vliegtuig- en motortypecombinaties per geluidscategorie, de vliegtuig en motortypecombinatie is gekozen met de hoogste NO_x-emissie. In werkelijkheid bestaat iedere geluidscategorie uit een groot aantal mogelijke vliegtuig- en motortypecombinaties met onderling niet gelijke maar wel enigszins vergelijkbare geluidsemissies, maar met sterk wisselende NO_x-emissies. Als voorbeeld wordt hieronder een overzicht gegeven van NO_x-emissies voor vliegtuigtypes in de geluidscategorie 4/3, afkomstig uit het MER van Schiphol:

Figuur 8.1 Overzicht NO_x-emissie gemiddeld per beweging voor vliegtuigtypes in geluidscategorie 4/3 in 2007-2008. In lichtblauw weergegeven is de meest voorkomende vliegtuig-/motortypecombinatie



Door per geluidscategorie het meest NO_x-emitterende vliegtuigtype te selecteren, wordt een volstrekt onrealistische stikstofemissie berekend, die geen relatie heeft met de praktijk van een luchthaven, waarin immers een mix van tal van vliegtuigtypes wordt bediend. Het ligt ook niet in de macht van RTHA om de in de referentie geclaimde vlootmix te bewerkstelligen, aangezien RTHA hier geen invloed op heeft. Men kan immers een vliegtuig niet weigeren omdat het minder stikstof uitstoot. Langs deze weg wordt een referentiedepositie gereconstrueerd die veel hoger is dan de stikstofdepositie die RTHA reëel ooit op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001 heeft kunnen veroorzaken of heeft veroorzaakt. Uw benadering staat in geen relatie tot de bescherming die de Habitatrictlijn – en daarmee de Wet Natuurbescherming – beoogt te bieden en is dus onjuist.

- 2 Blijkens de jurisprudentie van de Raad van State mag in de beoordeling van de gevolgen van het project voor een Natura 2000-gebied rekening worden gehouden met bestaande toestemmingen op de relevante referentiedata. Onder het verlenen van toestemming als hiervoor bedoeld, wordt dan de melding krachtens de Wet milieubeheer of de daaraan voorafgaande Hinderwet verstaan. Zie b.v. ECLI:NL:RVS:2010:BL9656. Er moet dan voor de onderbouwing van de referentiesituatie uitgegaan worden van de vergunde situatie. Dat sprake zou zijn van een referentiesituatie is ontleend aan Europees recht, met name het arrest Stadt Papenburg (ECLI:EU:C:2010:10) waarin wordt gesteld (r.o. 48) dat de voorafgaande toestemmingsbeoordeling ex art. 6 lid 3 Habitatrictlijn (Hrl) niet geldt indien voor afloop van de omzettingstermijn van de Hrl voor een bepaald project goedkeuring is verleend. Zo ook wordt in r.o. 85 van het PAS-arrest ECLI:EU:C:2018:882 aangegeven dat de voorafgaande beoordeling ex art. 6 lid 3 Hrl niet geldt wanneer voor een project vergunning is verleend voor die datum. De uitzondering op de vergunningplicht is dus gekoppeld aan een concrete toestemmingverlening of vergunning voor een concreet project.
- 3 Omdat uit vergunningen niet altijd duidelijk blijkt voor welke omvang de toestemming precies is verleend, blijkt uit de jurisprudentie dat voor de beoordeling van de referentiesituatie in voorkomende gevallen ook naar de feitelijke situatie kan worden gekeken. Zo is in de kwestie ECLI:NL:RVS:2018:901 de referentiesituatie ontleend aan het feitelijk gebruik van gasbranders, nu de Hinderwetvergunning die in die kwestie als referentievergunning was aangemerkt, niet duidelijk maakt welke omvang is vergund. In deze casus was de emissienorm dus niet uit de referentievergunning af te leiden, maar kon de referentie bepaald worden aan de hand van het feitelijk gebruik, dat overeenkomstig het feitelijk gebruik in overeenstemming met de vergunning was. Voor de bepaling van de referentie werd niet aangesloten bij een fictief mogelijk gebruik van de aanwezige gasbranders, maar van het werkelijke gebruik. Aldus is de referentiesituatie bepaald op basis van een feitelijke en rechtmatig plaatsvindende activiteit.
- 4 In de kwestie ECLI:NL:RVS:2020:1184 is de stikstofemissie van verkeersbewegingen om dezelfde reden aan de hand van de feitelijke situatie bepaald. Tegenwoordig is het eveneens gangbaar dat stikstofemissies vanwege tractorbewegingen en aan het project gerelateerde verkeersbewegingen in de referentiesituatie in natuurvergunningbesluiten voor agrarische bedrijven worden ontleend aan de feitelijke situatie, aangezien de referentievergunningen niet duidelijk maken voor welke omvang de vergunning is verleend.
- 5 Aan de voorwaarde dat op de referentiedatum naar nationaal recht toestemming is verleend, kan ook worden voldaan wanneer een activiteit op basis van algemene regels was toegestaan (zie b.v. ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 22.4). Uit de jurisprudentie volgt niet

dat in dat geval iedere activiteit die op de referentiedatum binnen die algemene regels mogelijk was, als referentiesituatie kan worden opgevoerd. Integendeel blijkt uit de jurisprudentie met betrekking tot plannen, waarin ook op basis van algemene regels beperkingen worden gesteld aan activiteiten, dat voor de beoordeling van de vraag of significante gevolgen kunnen ontstaan, uitgegaan moet worden van de feitelijke situatie (zie b.v. ECLI:NL:RVS:2012:BY5129).

- 6 In casu ontleent U de referentiesituatie niet aan een milieu- of Hinderwetvergunning, maar aan het Aanwijzingsbesluit 2001. Het Aanwijzingsbesluit 2001 vormt niet een dergelijk concreet vergunningenbesluit zoals een milieuvergunning. Het aantal vliegtuigbewegingen is niet begrensd in het Aanwijzingsbesluit 2001, zodat er in zoverre van een dergelijke concrete toestemmingverlening of vergunning geen sprake is voor wat betreft vliegtuigbewegingen. Wel golden er regels die aangaven wat was toegestaan en onder welke voorwaarden, zoals een geluidszone van 35 Ke voor de grote luchtvaart en van 47 bkl voor de kleine luchtvaart en een verbod op nachtelijke vluchten behoudens enkele uitzonderingen. De systematiek van regulering vond dus vanuit algemene regels plaats, op basis van een geluidscontour. Het betreft hier geen projectmatige toestemming voor een concreet omschreven activiteit, maar een toegelaten vervuilingsniveau. En in dit geval ook nog een toegelaten vervuilingsniveau dat geen relatie heeft met de stikstofproblematiek voor Natura2000-gebieden – het gaat immers om een geluidsruimte. Het Aanwijzingsbesluit 2001 is dan ook onduidelijk waar het betreft de omvang waarvoor de toestemming is verleend. Daarom moet de referentiesituatie immers gereconstrueerd worden. Gelet hierop is in dit geval ook de feitelijke situatie van belang voor de bepaling van de referentie.
- 7 Uw benadering leidt er toe dat zolang RTHA binnen de algemene regels van het Aanwijzingsbesluit (of thans de Omzettingsregeling) blijft – die voornamelijk zijn begrensd door de geluidsgebruiksruimte – ongeacht de gevolgen die dit heeft voor de omvang van de stikstofdepositie, voor alle gewijzigde activiteiten geen voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 van de Habitatrictlijn (Hrl) en dus geen natuurvergunning nodig zou zijn. Uw betoog leidt er zelfs toe dat – zouden de Aanwijzingsbesluiten van 2001 en later en de Omzettingsregeling er niet zijn geweest – er op basis van het Aanwijzingsbesluit van 13 november 1964, waaraan immers geen voorwaarden of beperkingen waren verbonden, een onbeperkt referentierecht ontleend zou kunnen worden, zodat voor geen enkele toename van de activiteiten binnen de daar aangewezen locatie, ongeacht de hoogte van de stikstofdepositie die daarvan het gevolg is, een natuurvergunning aangevraagd zou hoeven te worden. Dit staat op ernstig gespannen voet met de jurisprudentie van het EU-Hof. Zie ECLI:EU:C:2018:882, punten 77 en 86. Het EU-Hof heeft immers bepaald dat de voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 Hrl slechts dan niet nodig is, wanneer er sprake is van de

voortzetting van één en hetzelfde project, wat betekent dat het moet gaan om één enkele verrichting die zich kenmerkt door een gemeenschappelijk doel, continuïteit en volledige overeenstemming, met name wat betreft de plaatsen waar en de voorwaarden waaronder de activiteit wordt uitgevoerd. Of sprake is van één en hetzelfde project moet dus strikt uitgelegd worden, omdat het gaat om een uitzondering op grond waarvan activiteiten onder art. 6 lid 2 Hrl vallen. Zie ook ECLI:NL:RVS:2019:1604, r.o. 22.5. Het Hof vindt het ongewenst wanneer teveel activiteiten permanent zouden zijn onttrokken aan iedere voorafgaande beoordeling van hun gevolgen voor de betrokken Natura2000-gebieden in de zin van art. 6 lid 3 Hrl. Het is de wijziging van de bestaande activiteit die beschouwd moet worden als het project als bedoeld in art. 6 lid 3 Hrl, waarvan beoordeeld moet worden of het significante gevolgen kan hebben. Zie ook ECLI:NL:RVS:2021:71, r.o. 17.7.

- 8 Uw betoog leidt er daarentegen juist toe dat zolang RTHA binnen de geluidsgebruiksruimte blijft, ongeacht de gevolgen die dit heeft voor de stikstofdepositie, voor alle gewijzigde activiteiten geen voorafgaande toets ex art. 6 lid 3 Hrl en dus geen natuurvergunning nodig is. Dat betekent dat aangevraagde activiteiten, waarvan de consequenties niet te overzien zijn, en die tot veel hogere stikstofdeposities op kwetsbare habitats en leefgebieden kunnen leiden dan enige onder het Aanwijzingsbesluit 2001 uitgevoerde activiteit ooit gedaan heeft, permanent zouden worden onttrokken aan iedere voorafgaande beoordeling van hun gevolgen voor Natura2000-gebieden. Anders dan uit bovengenoemde jurisprudentie volgt, wordt de toets dan niet gekoppeld aan de wijziging van de bestaande activiteit, maar aan een wijziging ten opzichte van een fictieve, nooit bestaand hebbende activiteit.
- 9 Deze benadering van U verdraagt zich ook niet met de uitspraak Woensdrecht ECLI:NL:RVS:2018:2449. Ook daar werd de referentiesituatie niet bepaald door een concreet vergunningbesluit, maar door algemene regels voor geluidscontouren (het SMT-2). Een toename van de gevolgen voor de betrokken Natura2000-gebieden werd uitgesloten omdat de toestemming beperkt was tot het feitelijk gebruik dat viel binnen de geluidscontouren. Anders dan U doet, is daar dus door de betrokken minister naar de feitelijke situatie gekeken. De Afdeling ging mee met deze benadering en onderzocht het feitelijk gebruik in het verleden.

Situatie vóór 2001

- 10 In dat verband is van belang om vast te stellen dat RTHA stikstofdepositie veroorzaakt op een groot aantal stikstofoverbelaste habitats en leefgebieden binnen een groot aantal Natura2000-gebieden. Daar bevinden zich ook Natura2000-gebieden tussen die reeds vóór 10 juni 1994 als Vogelrichtlijngebied waren aangewezen. In de beslissing op bezwaar in de handhavingskwestie (Uw referentie 494-391777) heeft U dan ook

geoordeeld dat vooralsnog 10 juni 1994 als referentiedatum moet worden aangehouden. Door de AERIUS-berekeningen bij de onderhavige aanvraag wordt dit verder bevestigd, want RTHA blijkt stikstof te deponeren tot ver weg gelegen Natura2000-gebieden in Zuid-Limburg. De referentiedatum 10 juni 1994 geldt onder meer voor de Natura2000-gebieden Naardermeer, Kampina&Oisterwijkse Vennen en voor de Peelgebieden (Deurnsche Peel&Mariapeel en de Grootte Peel). Voor sommige andere Vogelrichtlijngebieden, zoals de Veluwe, geldt als referentiedatum 24 maart 2000. Ook dat is een datum die ligt vóór het Aanwijzingsbesluit 2001.

11 Toen het Aanwijzingsbesluit 2001 werd genomen, werd het project dus gewijzigd. Daartoe diende destijds al een passende beoordeling plaats te vinden. Die is niet uitgevoerd. Daartoe had destijds een vergelijking gemaakt moeten worden met de voorafgaande situatie op basis van het Aanwijzingsbesluit 1964. Omdat uit dat Aanwijzingsbesluit niet duidelijk bleek voor welke omvang de toestemming precies is verleend, had destijds de referentie bepaald behoren te worden aan de hand van de feitelijke situatie. Dit is van groot belang, want Rotterdam The Hague Airport heeft zich in werkelijkheid sinds die jaren fors ontwikkeld. Het aantal lijndiensten en groot vliegverkeer is toegenomen. Dit weerspiegelt zich ook in de forse toename van het aantal passagiers van 747827 in 2001 naar 2094798 in 2019. Zie cijfers van het CBS hieronder:

6

		Onderwerp ▼									
				Handelsverkeer		Passagiersvervoer		Goederenvervoer		Postvervoer	
		Vliegtuigbewegingen		Alle vluchten		Totale passagiersvervoer		Totale goederenvervoer		Totale postvervoer	
		Overlandbewegingen	Terreinbewegingen	Totaal alle vluchten	Geregelde vluchten	Totaal aantal passagiers	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal	Totaal
		aantal				ton					
Rotterdam The Hague Airport	1997	43 592	66 394	22 077	18 679	469 487		2 032			.
	1998	40 036	60 128	21 409	16 925	542 900		2 531			.
	1999	41 757	65 878	22 305	18 495	607 167		1 602			.
	2000	43 682	69 642	24 806	19 481	696 612		782			.
	2001	37 690	55 184	19 933	14 948	747 827		563			.
	2002	36 168	50 804	17 991	14 004	612 021		285			.
	2003	31 261	35 658	14 458	10 372	616 823		229			1
	2004	33 472	30 496	18 279	13 748	1 096 514		43			0
	2005	32 830	32 326	17 632	13 768	1 010 950		17			0
	2006	33 516	30 739	18 276	14 016	1 037 971		15			0
	2007	33 601	31 928	18 555	14 497	1 060 044		18			0
	2008	31 952	27 692	17 447	13 419	986 789		15			0
	2009	29 302	25 598	15 397	12 206	921 840		5			0
	2010	28 505	24 132	14 643	10 947	922 569		21			0
	2011	29 117	24 782	14 948	11 257	1 075 202		47			0
	2012	27 575	20 554	15 245	11 693	1 186 539		46			0
	2013	29 497	21 170	18 659	15 220	1 488 572		54			0
	2014	28 826	20 697	18 790	15 805	1 624 877		91			0
	2015	29 144	21 687	19 022	16 113	1 639 383		80			0
2016	29 157	25 372	19 055	17 031	1 643 993		77			5	
2017	26 249	23 701	16 270	13 762	1 732 692		12			2	
2018	28 945	24 334	17 615	14 637	1 908 158		0			0	
2019*	30 100	22 245	18 406	15 374	2 094 798		0			0	

Bron: CBS

Daartoe is inmiddels de parkeervoorziening ook fors verruimd en zijn voorzieningen, zoals de aankomsthal met extra bagagebanden en balies sterk vergroot. De luchthaven heeft zich dan ook

ontwikkeld van een kleine luchthaven voor voornamelijk zakelijk verkeer, waar in 2001 nog sprake van was, tot een vliegveld dat in belangrijke mate gericht is op het faciliteren van groot vliegverkeer veelal ten behoeve van vakantievluchten. Het project is daarom sterk gewijzigd en dit heeft een sterke toename van de stikstofdepositie tot gevolg.

- 12 De aldus vast te stellen referentiesituatie vóór het Aanwijzingsbesluit 2001 was dan ook geringer dan in ieder geval de referentiesituatie die U ontleent aan het Aanwijzingsbesluit 2001. Voor wat betreft genoemde Vogelrichtlijngebieden is Uw ontwerpbesluit niet draagkrachtig getoetst. Dat steekt te meer nu wel duidelijk is dat de vergunning die U voornemens bent te verlenen, leidt tot een toename van de stikstofdepositie op deze gebieden. Significante effecten kunnen niet worden uitgesloten. Of er schade optreedt aan de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura2000-gebieden is nooit onderzocht. De vergunning dient dus niet verleend te worden.

Benadering referentie a.d.h.v. Aanwijzingsbesluit 2001

- 13 Ook in zoverre uitgegaan kan worden van het Aanwijzingsbesluit 2001 als basis voor de referentie, klopt de referentiebepaling niet. Hierboven is al aangevoerd dat uitgegaan is van een fictieve, niet realistische vlootmix door ten onrechte gebruik te maken van de meest vervuilende vliegtuigtypes per geluidscategorie. Maar er zijn meer gebreken. In de passende beoordeling (bijlage 1 bij het ontwerpbesluit) staat aangegeven dat uiteindelijk de vlootsamenstelling van het bestaand recht is gebaseerd op de vlootsamenstelling uit scenario 2d uit het MER2008, met daarbij een aantal aanpassingen. Die vlootsamenstelling heeft betrekking op 24395 vliegtuigbewegingen voor groot verkeer (tabel op blz. 7 MER2008). In tabel 3 van bijlage 1 bij het ontwerpbesluit is echter aangegeven dat als invoerset voor de omzettingsregeling is uitgegaan van 24923 vliegtuigbewegingen groot verkeer. Bovendien staat in die tabel 3 aangegeven dat de invoerset voor het bestaand recht betrekking heeft op 19982 vliegtuigbewegingen groot vliegverkeer. Deze invoerset is aangepast ten opzichte van de invoerset die in het Aanwijzingsbesluit 2001 was opgenomen, en die betrekking had op 27500 vliegtuigbewegingen groot vliegverkeer, omdat er een ontwikkeling heeft plaatsgevonden van propellervliegtuigen naar straalvliegtuigen en straalvliegtuigen meer geluid per vliegtuig produceren.

- 14 De overstap die bij de Omzettingsregeling is gemaakt van propellervliegtuigen naar straalvliegtuigen is het gevolg van een trend ten gevolge van technologische ontwikkeling. De vlootmix met straalvliegtuigen geeft geen representatief beeld voor het Aanwijzingsbesluit 2001. In het achtergrondrapport (bijlage 2 bij de aanvraag) wordt opgemerkt dat straalvliegtuigen meer NO_x produceren dan propellervliegtuigen. Dit is een understatement.

Straalvliegtuigen stoten in de orde van grootte van 10 tot 20 maal zoveel NO_x uit als propellervliegtuigen. Als voorbeeld kan bijvoorbeeld genoemd worden een Douglas DC-7; een vliegtuig dat circa 100 passagiers kan vervoeren en volgens de EMAP/EEA database een emissie heeft van 0,26 kg per vliegtuigbeweging. Dit is aanzienlijk minder dan de Fokker-70 met straalmotor en een emissie van 2,60 kg per vliegtuigbeweging, terwijl die maar slechts 80 passagiers kan vervoeren (data vliegveld Rotterdam, 2008). Het omzetten naar straalvliegtuigen leidde dus tot een veel hogere stikstofdepositie vanwege RTHA. Er kan dan ook niet langer gesproken worden van één en hetzelfde project in de zin van de Habitatrictlijn. In de zin van de Habitatrictlijn gaat het bij het projectbegrip immers vooral om de vraag of de activiteit significante effecten kan veroorzaken op Natura-2000 gebieden. Een activiteit die niet kan worden aangemerkt als een project in de zin van de MER-richtlijn, kan daarom toch een project in de zin van de Habitatrictlijn zijn. Zie ECLI:EU:C:2018:882, punten 65, 66, 67 en 73. De omzetting van propeller- naar straalvliegtuigen kwalificeerde dus als een project in de zin van art. 6 lid 3 Hrl. Daarbij kan niet gesproken worden van continuïteit en volledige overeenstemming met de voorgaande verrichting. Men had derhalve destijds een natuurvergunning hiervoor behoren dienen aan te vragen, waarbij destijds beoordeeld had behoren te worden of de omzetting naar straalvliegtuigen mogelijk was binnen het depositieplafond op basis van een realistische vlootsamenstelling met propellervliegtuigen, die voldeed aan het Aanwijzingsbesluit 2001. Dan zou uiteraard de conclusie onontkoombaar zijn dat de vlootmix waar U nu mee rekent, niet vergunbaar was, wegens een sterke toename van de stikstofdepositie die deze veroorzaakt. De omrekening van de vlootmix naar straalvliegtuigen geeft dus ten onrechte een onrealistisch beeld ten aanzien van de referentiesituatie op basis van het Aanwijzingsbesluit 2001.

- 15 Een vergelijking tussen de AERIUS-berekening bij de onderhavige aanvraag en de update van het luchtkwaliteitsonderzoek van 2009 geeft een verdere illustratie. Volgens AERIUS treedt er in de referentiesituatie 84,5 ton NO_x-emissie per jaar op vanwege de vluchtfase en het taxiën. In de update van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de emissies van scenario 4c uit het MER2008 in beeld gebracht. Dit scenario 4c is gróter dan de referentiesituatie uit scenario 2d. In scenario 4c zijn namelijk aan scenario 2d nog 627 overheids- en regeringsvluchten toegevoegd. Men zou dus op basis van scenario 4c een grotere NO_x-emissie verwachten dan op basis van de referentiesituatie. Toch geeft de update van het luchtkwaliteitsonderzoek een veel lagere emissie dan AERIUS in de onderhavige aanvraag van slechts 56,3 ton NO_x per jaar. Zie de figuur hieronder:

Tabel 15 Emissies in tonnen per jaar voor alternatief 4c voor het zichtjaar 2015.

Bron	CO	NO _x	VOS	SO ₂	PM ₁₀	CO ₂ (x1000)	Lood	Benzeen
Vliegverkeer	179,3	56,3	13,3	1,6	1,7	11,2	0,3	0,0
Overig luchthaven	0,9	0,3	2,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Luchthaven totaal	180,2	56,7	15,4	1,6	1,8	11,3	0,3	0,0
Wegverkeer luchthaven	5,8	1,2	0,9	0,0	0,2	1,3	0,0	0,0
Wegverkeer overig	711,2	428,4	149,4	1,4	36,2	224,8	0,0	2,2
Wegverkeer totaal	717,1	429,6	150,3	1,4	36,4	226,1	0,0	2,2
Overige bronnen	7.447,6	4.586,6	3.082,9	541,7	443,1	2.431,0	0,7	55,7
Totaal	8.344,9	5.072,9	3.248,6	544,7	481,3	2.668,4	1,0	57,9

Door de verwisseling van vliegtuigen wordt dan ook ten onrechte fors meer emissieruimte geclaimd.

- 16 De omrekening die heeft plaatsgevonden van een vloot met meer propellervliegtuigen naar een vloot met meer straalvliegtuigen is bovendien niet transparant. Er ontbreekt een beschrijving van de oorspronkelijk aangehouden vloot met 24.923 vliegtuigbewegingen (aantal vliegtuigen per categorie met de bijbehorende representant) en van de routes en de landing- en startprocedures plus de gewichtsklassen die zijn verondersteld. De omzetting van de berekening van de vloot dient bovendien niet te gebeuren op basis van een fictieve vlootsamenstelling, maar op basis van een werkelijke vlootsamenstelling. Dit betekent dat men zou moeten uitgaan van de werkelijke vlootsamenstelling, waarbij men vervolgens het aantal vliegtuigbewegingen zou moeten schalen, zodanig dat deze passen binnen de 35 Ke-contour van het 2d-alternatief in het MER2008.

9

Latere wijzigingen in Aanwijzingsbesluit en Omzettingsregeling

- 17 In de beslissing op bezwaar in de handhavingsskwestie heeft U geoordeeld dat in de te volgen vergunningprocedure nader kan worden gezien of de verschuiving van de geluidscontouren bij de wijziging van het Aanwijzingsbesluit in 2004 een substantiële wijziging in de bestaande rechten heeft bewerkstelligd. Daarvan vinden cliënten echter niets terug in het ontwerpbesluit. Dat steekt te meer, nu de maximale gebruiksruimte op grond van het Aanwijzingsbesluit 2001 voor groot vliegverkeer niet feitelijk volledig benut kon worden. Dit is aangegeven in de nota van toelichting van het wijzigingsbesluit van 22 september 2010 en in r.o. 2.2 van uitspraak ECLI:NL:RVS:2011:BR0564. Dit vormde juist de aanleiding voor het wijzigingsbesluit. Hieruit volgt dat een weergave van het maximum gebruik op grond van het Aanwijzingsbesluit 2001 niet realistisch is en niet als basis voor de referentie kan dienen.

Slots

- 18 Ook de aanwijzing op 8 april 2004 van RTHA als een slotcoördinated airport, was een meer beperkend besluit. Op grond van deze aanwijzing mogen vliegtuigen alleen op RTHA landen en starten als

daarvoor een slot is toegekend. Met dit systeem wordt zeker gesteld dat het aantal bewegingen voor het handelsverkeer, zoals beschikbaar gesteld door RTHA, niet wordt overschreden. Dit systeem van slotallocaties leidde er derhalve toe dat niet meer vliegtuigbewegingen mochten plaatsvinden dan waarvoor slots waren toegekend en met dit systeem is zeker gesteld dat het aantal slots niet werd overschreden. Gelet op het historische aantal vliegtuigbewegingen (zie ook productie 1) waren dit er regelmatig minder dan 20.000 (groot vliegverkeer).

AERIUS-berekeningen

19 Volgens het ontwerpbesluit wordt een bepaalde vliegtuig- en motortypecombinatie bepaald als referentie en een bepaald scenario als aangevraagde activiteit. Deze gegevens zijn uit de AERIUS-invoer echter niet af te lezen. Evenmin is er een ander bronbestand waaruit de emissies van de gekozen vliegtuig- en motortypecombinatie in de referentiesituatie en in de nieuw aangevraagde situatie te herleiden zijn naar de emissies die zijn vermeld in AERIUS. In de AERIUS-berekeningen is het vliegverkeer slechts opgegeven als een lijst van puntbronnen, zie als voorbeeld de volgende puntbron:

10



20 Het is onduidelijk hoe deze lijst van puntbronnen is vastgesteld.

Controle of reconstructie van de AERIUS-input is voor derden met bijgevoegde gegevens onmogelijk. Dit komt met name doordat de verdeling van de vliegtuigen over de verschillende vliegroutes en bijbehorende start- en landingsprocedures niet in detail zijn beschreven. Daarnaast is geen beschrijving gegeven van de verschillende gewichtsklassen. In zoverre is sprake van een black-box. Het ontwerpbesluit is daarom onvoldoende gebaseerd op een voor derden kenbare motivering. Dit steekt nog te meer gezien het belang dat het Europees Hof hecht aan een grondige en volledige toetsing van de wetenschappelijke deugdelijkheid van de passende beoordeling, met name ook waar het betreft het gebruik van software zoals AERIUS. Zie ECLI:EU:C:2018:882, punt 101. Het ontwerpbesluit is strijdig met art. 3:46 AWB.

21 Er ontbreekt een totaalberekening van de stikstofdepositie. Er zijn alleen verschilberekeningen ter visie gelegd.

22 Op grond van art. 3:11 lid 1 AWB dient U niet alleen het ontwerpbesluit ter inzage te leggen, maar ook alle daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het ontwerpbesluit. Voornoemde informatie had daarom ter inzage moeten worden gelegd. Zonder deze informatie is het onmogelijk om een volledige zienswijze omtrent de beoordeling van stikstof in het kader van het ontwerpbesluit naar voren te brengen. De inspraakmogelijkheid in het kader van de voorbereidingsprocedure zal dus opnieuw geboden moeten worden, met verstrekking van de juiste informatie.

Ontbrekende bronnen

23 Voorts zijn in de AERIUS berekening belangrijke bronnen niet meegenomen. Ten onrechte worden alleen de stikstofemissies tot 3000 voet in de berekening opgenomen. De bijdrage van de emissies boven de 3000 voet op de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden is echter groter dan de bijdrage van de emissies onder de 3000 voet! Zie het rapport van het Adviescollege stikstofproblematiek: de LTO-cyclus tot 3000 voet levert in de orde van 1,8 mol depositie per ha per jaar op, terwijl de depositie vanwege vluchten boven 3000 voet leidt tot een deken aan achtergronddepositie in de orde van 8 tot 15 mol per ha per jaar. Het Adviescollege beveelt dan ook aan om ook de emissies boven 3000 voet en alle emissies die samenhangen met de functie van een luchthaven door het Europees Milieu Agentschap op een hoger detailniveau in kaart te brengen. Een integrale beoordeling voor individuele vergunningbesluiten ligt daarom voor de hand. Het ontwerpbesluit voldoet daar niet aan.

24 Gelet op uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:105 (A15) is niet aannemelijk gemaakt waarom in het model SRM2 de keuze is gemaakt na 5 km de stikstofemissies van het wegverkeer af te kappen. Dit dient alsnog gemotiveerd worden, opdat volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen voor Natura2000-gebieden kunnen wegnemen. Cliënten menen dat dit alleen kan worden bereikt door deze emissies te berekenen met een model dat daarvoor wel geschikt is, zoals het OPS-model. Cliënten voegen hier aan toe dat het gebruik van SRM2 nog meer bezwaren heeft. Zeker vanaf 3 km afstand zijn de rekenresultaten al niet meer representatief omdat dan nog slechts een beperkt, niet langer representatief deel van het wegtraject wordt berekend. Zie productie 2. De implementatie van SRM2 in AERIUS is ongeschikt voor het vaststellen van deposities. Twee belangrijke aspecten daarbij vormen de reken grens van 5 km en de omstandigheid dat SRM2 tot deze 5 km structureel en in betekenisvolle mate minder deposities berekent dan OPS. SRM2 blijkt voorts niet gevalideerd te zijn voor het berekenen van deposities. De Raad van State heeft in de kwestie ECLI:NL:RVS:2021:105 nog geen oordeel uitgesproken over het structureel te weinig berekenen van deposities met SRM2,

aangezien dit daar niet in het geding was gebracht. Dit laat onverlet dat dit alsnog als probleem moet worden gezien.

25 Blijkens de verkeersstudie is uitsluitend rekening gehouden met wegen waar 500 luchthaven-gerelateerde voertuigen per dag of meer op rijden. De vergunningtoets dient echter volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies te bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen voor Natura2000-gebieden kunnen wegnemen. Het kan geenszins uitgesloten worden dat aan het project gerelateerde stikstofdeposities van wegverkeer met minder dan 500 voertuigen per dag significante effecten kunnen veroorzaken op Natura2000-gebieden. Bovenstaande steekt te meer aangezien RTHA niet is aangesloten op het kerosine pijpleiding-netwerk en dus toevoer van kerosine uit de Rotterdamse haven nodig heeft. Dit zijn zekere vervoersbewegingen over de weg, die in ieder geval hadden moeten worden beschouwd, ook wanneer het om minder dan 500 voertuigen per dag zou gaan.

Ontbrekende Natura2000-gebieden

26 Uit de AERIUS-berekening blijkt dat het project invloed heeft tot op Natura2000-gebieden in Zuid-Limburg. Dichter bij liggen de Natura2000-gebieden in Vlaanderen. Uit het recente arrest van de Vlaamse Raad voor Vergunningsbetwistingen (25 februari 2021, nr RvVb-A-2021-0697) volgt dat het in Vlaanderen gehanteerde toetsingskader volgens welke stikstofdeposities beneden 5 % van de kritische depositiewaarde buiten beschouwing kunnen worden gelaten, niet in overeenstemming is met het Natuurdecreet omdat dit blijkens het PAS-arrest ECLI:EU:C:2018:882 niet in overeenstemming is met de Habitatrichtlijn. Er is immers niet op grond van objectieve gegevens vastgesteld dat ieder significant gevolg voor de natuurlijke kenmerken van een Natura2000-gebied kan worden uitgesloten. Significante effecten van luchthaven RTHA op de Vlaamse Natura2000-gebieden kunnen dus niet worden uitgesloten. De depositie op deze Natura2000-gebieden zal ook in kaart moeten worden gebracht.

Voorschriften

27 Er ontbreekt in de voorschriften een bepaling die het project tot een concrete omvang begrenst, zoals het maximum aantal vliegtuigbewegingen. Daardoor blijft onduidelijk waar het project precies betrekking op heeft en blijft onduidelijk in hoeverre er überhaupt sprake is van een wijziging van het project, die ten grondslag moet liggen aan de toets ex art. 6 lid 3 Hrl.

28 In de voorschriften 10 en 11 wordt een stikstofmonitoring verplicht gesteld. In voorschrift 11 wordt aangegeven dat daartoe beoordeeld kan worden of het vergunde project binnen het depositieplafond is gebleven. Er ontbreken in deze voorschriften echter maatregelen die voorkomen dat de overschrijding van het depositieplafond kan optreden.

29 Het is bovendien niet aanvaardbaar dat de stikstofdeposities pas in het volgende jaar worden gemonitord. De passende beoordeling dient definitieve bevindingen te bevatten. De monitoring betreft volgens het ontwerpbesluit een maatregel om te borgen dat de activiteiten niet meer nadelige gevolgen hebben voor de relevante instandhoudingsdoelen. Dit is volgens U nodig omdat het project niet volgens een vooraf vast te stellen wijze wordt uitgevoerd en vluchten afhankelijk zijn van onvoorziene omstandigheden als bijvoorbeeld weersomstandigheden. Wanneer de verwachte voordelen van maatregelen niet vaststaan ten tijde van de beoordeling, mogen ze niet worden betrokken. Zie ECLI:EU:C:2018:882. De zekerheid of bepaalde voordelen zich zullen manifesteren, mag niet afhankelijk zijn van monitoring. Zie ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 18 punt 12. Het moet dus vast staan dat het depositieplafond niet wordt overschreden. Het is daarom nodig dat contiu de vinger aan de pols wordt gehouden, zodat het vliegverkeer stilgelegd kan (en moet!) worden vóódat het depositieplafond wordt overschreden.

SO₂-emissies

30 Naast stikstofemissies veroorzaakt RTHA ook niet verwaarloosbare SO₂-emissies.

SO₂ is net als stikstof een potentieel verzurende stof voor voor verzuring gevoelige habitats en leefgebieden. De kritische depositiewaarden voor stikstof (KDW) worden voor veel habitats en leefgebieden immers nog steeds overschreden. Stikstof werkt verzurend en eutrofiërend. SO₂ werkt verzurend. Waar de KDW wordt overschreden vanwege het verzurende effect, leidt een toename van de SO₂-depositie derhalve tot een toename van het verzurende effect op dezelfde wijze als een toename van de stikstofdepositie dat doet (of eigenlijk zelfs tweemaal zo veel omdat SO₂ per molecuul een twee keer zo sterke verzurende werking heeft als stikstof). Een toename van de SO₂-depositie op dergelijke overbelaste habitats of leefgebieden betekent dan ook het risico op significante effecten. De SO₂-depositie vanwege het project RTHA op zuurgevoelige habitats en leefgebieden in Natura2000-gebieden had in de passende beoordeling dan ook beslist niet mogen ontbreken. Dit dient alsnog te worden toegevoegd.

Geluid / optisch

31 In de als passende beoordeling gepresenteerde rapportage wordt de conclusie getrokken dat de geluidscontouren en de optische verstoring geen significante effecten veroorzaken. Er worden geen mitigerende maatregelen getroffen om de effecten tegen te gaan. Dit betreft dan ook geen passende beoordeling, maar een voortoets. Als Uw conclusie gevolgd wordt, zijn op basis van objectieve feiten significante effecten uitgesloten. Nu U ten aanzien van overige aspecten zoals stikstofdepositie ook tot die conclusie komt, zou er dan ook geen vergunningplicht zijn, indien dat standpunt van U

- juist zou zijn (quod non). Dit betekent dat de vergunning hoe dan ook niet verleend dient te worden.
- 32 Nu het aantal vliegtuigbewegingen in de referentiesituatie bestreden wordt, is dat natuurlijk ook van belang voor de conclusies ten aanzien van verstoringen door geluid en optische verstoringen. In geval van een (veel) lager aantal vliegtuigbewegingen in de referentiesituatie is de toename van het aantal vliegtuigbewegingen groter. Er is niet aangetoond dat er geen significante effecten optreden, uitgaande van de juiste, lagere referentiesituatie.
- 33 In de geluidstoets is op de gebruikte dB(A) een correctie voor het frequentiebereik voor het menselijk oor toegepast. Deze dient niet toegepast te worden omdat het om verstoring bij dieren gaat. Voor een ecologische analyse dient daarom niet van de dB(A) uitgegaan te worden, maar van de dB (dus zonder de correctie).
- 34 In de passende beoordeling wordt voor wat betreft visuele verstoring en verstoring door geluid in § 3.4.1 voor wat betreft de aangevraagde situatie verwezen naar § 3.3.1, waar de referentiesituatie in beeld gebracht wordt. Dit is gedaan omdat dezelfde vliegroutes en verticale vliegprocedures zouden worden toegepast. Hierbij is echter voorbij gegaan aan het feit dat vliegtuigen tegenwoordig steeds langer lager moeten vliegen in verband met interferentie met het vliegverkeer van Schiphol. Er wordt daarom langer beneden de 3000 voet gevlogen. Daardoor kan er in de aangevraagde situatie niet lager van uit gegaan worden dat er geen verstoring optreedt door het groot verkeer, zoals aangegeven in figuur 4 in § 3.3.1.
- 35 Voor wat betreft General aviation is de routekeuze vrij. U verwijst op blz. 6 van het ontwerpbesluit naar de gedragscode voor klein vliegverkeer volgens welke General aviation niet over Natura2000-gebieden vliegt. Daarmee zijn significante effecten echter nog niet uitgesloten. In de vergunning zijn geen handhavingsmiddelen opgenomen voor het geval men zich niet aan die gedragscode houdt.

Verjaging / afschot

- 36 Rond het vliegveld worden vogels verjaagd of afgeschoten vanwege de veiligheid. Dit zal primair gericht zijn tegen soorten als aalscholver, blauwe reiger, ooievaar, wilde eend, krakeend, kolgans, grauwe gans, toendrarietgans, knobbelzwaan, buizerd, bruine kiekendief, grauwe kiekendief, Kievit, scholekster, zilvermeeuw, stormmeeuw, kokmeeuw, holenduif, houtduif, zwarte kraai, kauw, ekster en spreeuw. Dit betreft ondermeer vogelsoorten waarvoor speciale beschermingszones als Vogelrichtlijngebied zijn aangewezen. Dit kan consequenties hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van de vogelsoorten waarvoor deze leefgebieden zijn aangewezen. Niet is onderzocht of dit tot significante effecten leidt en of de toename van het vliegverkeer tot significante effecten leidt voor deze instandhoudingsdoelstellingen.
- 37 Ook de zee-arend, een soort waarvoor ondermeer Natura2000-gebied Oostvaardersplassen is aangewezen zijn gevaarlijk voor vliegtuigen – en vliegtuigen zijn gevaarlijk voor hen. Ten onrechte is onderzocht

of de wijziging van het project leidt tot mogelijk significante effecten ten aanzien van de instandhoudingsdoelstellingen ten behoeve van leefgebieden voor zee-arenden in de omliggende Natura2000-gebieden.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande verzoek ik U namens cliënten de vergunning niet te verlenen.

VERZOEK PASSENDE MAATREGELEN

- 1 Aangezien de Raad van State in de jurisprudentie bepaalt dat het de wijziging van de bestaande activiteit is, die beschouwd moet worden als het project dat getoetst moet worden ex art. 6 lid 3 Habitatrictlijn – (ex art. 2.7 lid 2 WNb), wordt de vraag of er significante effecten zijn in de jurisprudentie beperkt tot de vraag of de wijziging van de activiteit significante effecten kan opleveren. Dat laat uiteraard onverlet dat ook de bestaande activiteit effecten kan hebben. Deze vallen onder art. 6 lid 2 Hrl.
- 2 Cliënten wijzen op de uitspraak ECLI:NL:RVS:2021:71. Wanneer er een (dreigende) verslechtering of verstoring met significante gevolgen van de natuurwaarden optreedt, is het nodig dat er passende maatregelen worden getroffen. Uit de Gebiedsanalyses van veel Natura2000-gebieden waar RTHA stikstof op deponert, volgt dat sprake is van een (dreigende) verslechtering of verstoring. Voor het Natura2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen wordt dit zelfs nadrukkelijk bevestigd in r.o. 13.4 van genoemde uitspraak. RTHA heeft hier effecten op, omdat het stikstofdepositie op dit gebied veroorzaakt. Er moeten dus passende maatregelen voor die gebieden worden getroffen (r.o. 12 en 13, 13.4). Artikel 2.4 WNb biedt daartoe mogelijkheden. Ook daartoe bent U ingevolge art. 1.3 lid 5 WNb in dit geval het bevoegd gezag. U kunt aan RTHA een verplichting opleggen onder meer om de nodige preventieve of herstelmaatregelen te treffen, de handeling overeenkomstig daarbij gegeven voorschriften uit te voeren of de handeling te staken.
- 3 U heeft beoordelingsruimte bij de keuze van die passende maatregelen. Die beoordelingsvrijheid is echter niet onbeperkt. Wanneer U afziet van maatregelen, dan rust er op U de motiveringsplicht om inzichtelijk te maken met welke passende maatregelen (maatregelenpakket of programma) dan wel uitvoering wordt of zal worden gegeven aan de noodzakelijke daling van de stikstofdepositie binnen een afzienbare termijn (r.o. 7.3). U dient dan uit te leggen welke andere maatregelen zijn of zullen worden uitgevoerd, binnen welk tijdpad die maatregelen worden uitgevoerd en wanneer verwacht wordt dat deze effectief zijn (r.o. 7.2 en 14.3). Daarbij volstaat het niet om te verwijzen naar het Programma Aanpak Stikstof (PAS) of naar een aangekondigd pakket van

maatregelen. Ook dienen daarbij de resultaten van het MAN-netwerk betrokken te worden (r.o. 14.3).

- 4 Cliënten vullen aan dat ook een verwijzing naar de Wet stikstofreductie en natuurverbetering niet voldoet aan de motiveringsverplichting. Ten eerste niet omdat het pakket aan maatregelen in dit wetsvoorstel nog niet in uitvoering is. 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. Het huidige wetsvoorstel leidt 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. 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. 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.
- 5 Het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek en de Langetermijnverkenning dienen bij de toepassing van Uw verplichting om passende maatregelen te treffen bovendien als een zwaarwegend advies aangemerkt te worden. Het Adviescollege wijst er op dat het relatieve aandeel van de luchtvaartsector in de NOx-emissies is **verviervoudigd**, omdat veel andere sectoren qua emissie zijn gedaald, maar de luchtvaartsector is gegroeid. Omdat er op wordt ingestoken dat van alle sectoren een emissiereductie wordt gevraagd in absolute zin, adviseert het Adviescollege om volumegroei van de luchtvaartsector alleen mogelijk te maken als de NOx-emissies door de luchtvaart in absolute zin afnemen. Voorwaarde voor groei van de sector is een vermindering van de huidige NOx-emissies. Wanneer U af ziet van het treffen van passende maatregelen in overeenstemming met het advies van het Adviescollege binnen de luchtvaartsector, zal dit dan ook betekenen dat de maatregelen in een onevenredige mate bij andere sectoren neergelegd moeten worden.

- 6 In dit verband wijzen cliënten ook op de arresten *Grüne Liga* (ECLI:EU:C:2016:10), *Stadt Papenburg* (ECLI:EU:C:2010:10) en het *PAS-arrest* (ECLI:EU:C:2018:882). RTHA beschikt over een bepaalde bestaande toestemming van vóórdat de beschermingsregeling van de Habitatrictlijn van toepassing werd. De uitvoering van dat project valt toch onder art. 6 lid 2 Hrl en het is niet uitgesloten dat deze bestaande activiteit significante effecten veroorzaakt. Dat kan niet blijken uit de toets ex art. 6 lid 3 Hrl, aangezien die toets volgens de jurisprudentie van de Raad van State beperkt is tot de gevolgen van de wijziging van de bestaande activiteit. Een bestaande activiteit is echter slechts in overeenstemming met art. 6 lid 2 Hrl als is gegarandeerd dat zij niet leidt tot een verstoring die significante gevolgen kan hebben. Het kan daarom zelfs nodig zijn dat als passende maatregel ex art. 6 lid 2 Hrl alsnog een passende beoordeling moet worden gemaakt, die voldoet aan de vereisten van art. 6 lid 3 Hrl om zeker te weten of de bestaande activiteit geen significante gevolgen veroorzaakt. Die vraag is immers nooit geadresseerd, want bij de toestemming die RTHA kreeg vóórdat de beschermingsregeling van de Habitatrictlijn van toepassing werd, is uiteraard geen passende beoordeling als bedoeld in de Habitatrictlijn uitgevoerd. En bij latere toestemmingsbesluiten ook niet, en al zeker niet ten aanzien van de al bestaande activiteit. Deze passende beoordeling moet dan voldoen aan de zorgvuldigheidseisen die art. 6 lid 3 Hrl aan een passende beoordeling stelt, maar moet uiteraard betrekking hebben niet op de vraag of de wijziging van de activiteit significante effecten veroorzaakt, maar op de vraag of de bestaande activiteit significante effecten veroorzaakt. Het feit dat de rechtsgevolgen van art. 6 lid 3 Hrl pas gelden na opname van een gebied op de EU lijst van aan te wijzen gebieden dan wel na aanwijzing als Vogelrichtlijngebied, dan wel vanaf 10 juni 1994 als die aanwijzing eerder heeft plaatsgevonden, doet aan de noodzaak dat passende maatregelen moeten worden getroffen die eventueel kunnen inhouden dat alsnog een passende beoordeling moet worden gemaakt, niet af. Het gaat hier immers om een rechtsgevolg dat uit art. 6 lid 2 Hrl voortvloeit en niet uit lid 3. Indien een significante verstoring of een verslechtering alleen maar kan worden voorkomen of ongedaan kan worden gemaakt door het stoppen of wijzigen van een activiteit waarvoor vóór het van kracht worden van de verplichtingen uit art. 6 Hrl toestemming is verleend, dan zal die toestemming op grond van art. 6 lid 2 Hrl moeten worden ingetrokken of gewijzigd en zal de activiteit moeten worden beëindigd of gewijzigd.
- 7 In de zienswijze tegen de ontwerp-natuurvergunning is gemotiveerd dat de referentiesituatie lager is dan U stelt. Hoe hoger echter de referentiesituatie, hoe groter het gedeelte van de bestaande activiteit is, waar art. 6 lid 2 Hrl op van toepassing is. Hoe hoger dus de referentiesituatie is, hoe meer het van belang is dat U Uw verantwoordelijkheid neemt om met toepassing van art. 2.4 WNb de noodzakelijke passende maatregelen te treffen.

- 8 Cliënten verzoeken U dan ook om op grond van art. 2.4 WNb maatregelen te treffen, teneinde te voorkomen dat de bestaande activiteiten van RTHA significante effecten veroorzaken, en voor zover er geen sprake is van significante effecten maar wel van effecten, de stikstofdepositie vanwege de bestaande activiteiten van RTHA 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.

Hoogachtend,



Ir. A.K.M. van Hoof