

De Minister van LNV  
Programmadirecteur-Generaal Stikstof  
Mevrouw V. Pieterman  
Mevrouw H. van Dongen  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

per post en email:

ipstikstof@minlnv.nl

[https://www.internetconsultatie.nl/rnb\\_stikstof/reageren](https://www.internetconsultatie.nl/rnb_stikstof/reageren)

**Onze referentie: G036/Wnb-PAS-Aerius versie 2021**

**Onderwerp: AERIUS Calculator versie 2021 en wijziging stikstofregistratiesysteem**

Nijmegen, 12 september 2021

Geachte mevrouw Pieterman, mevrouw Van Dongen,

U heeft onze organisatie uitgenodigd voor consultatie AERIUS Calculator versie 2021 en wijziging stikstofregistratiesysteem. U wordt de volgende reactie gegeven.

### **Het gebruik van een stikstofbank voor projecten**

U heeft het gebruik van Aerius Calculator het centrale instrument gemaakt van de vergunningbesluitvorming. In essentie reduceert u hiermee de stikstofvergunningverlening tot een stikstofrekening. Dit moet niet enkel een omstrepen maar ook een onjuiste keuze worden genoemd.

De ecologische stikstofschaade is primair een ecologisch probleem en niet een juridisch probleem. Het juridische probleem is een gevolg van het ecologische probleem. Dit gegeven is niet, althans volstrekt onvoldoende terug te vinden in uw beleidskeuzes. De principiële onjuiste aanpak van de ecologische stikstofschaade blijkt reeds uit het gegeven dat u tot op heden geen deugdelijk onderzoek heeft laten doen naar de urgentie en noodzakelijke ambitieniveau van het depositiereductiebeleid. U lijkt te veronderstellen dat we nog decennia de tijd hebben om de depositieniveau's onder de KD-waarden te brengen en de gecumuleerde stikstofschaade aangepakt te krijgen. Hierbij wreekt zich dat u zwaar overtrokken verwachtingen koestert van natuurherstelstrategieën. Immers, natuurherstelstrategieën krijgen in veel gevallen pas betekenis nadat de KD-waarden worden overschreden. Het toepassen van natuurherstelstrategieën terwijl gelijktijdig nog veel te hoge stikstofconcentraties optreden is als water naar de zee dragen. Het moet een gotspe worden genoemd dat na 40 jaar stikstofbeleid en het PAS-debacle 2015/2019 het nog nodig blijkt u dit voor te houden. Gelijkluidende kritiek is ook ingebracht bij het ontwerp Spoedwet Aanpak Stikstof.

Vergunningenbeleid (lees: reken- en salderingsregels stellen) zonder dit te combineren met een deugdelijk onderbouwd beleid ter uitvoering van de op u rustende plicht krachtens artikel 6 lid 1 Habitatrichtlijn kan geen stand houden.

De EU Habitatrichtlijn vereist in Artikel 6 lid 1 dat lidstaten zorgen voor het treffen van passende maatregelen om de goede staat van instandhouding te borgen.

MOB

[www.mobilisation.nl](http://www.mobilisation.nl), [info@mobilisation.nl](mailto:info@mobilisation.nl)

Het is u bekend dat MOB zich al geruime tijd op het standpunt stelt dat de Nederlandse overheid in die plicht schromelijk tekort schiet. Zelfs wordt niet voldaan aan het emissiereductiedoel van 50% stikstof in 2030, welke door de commissie Remkes is genoemd. U bent bekend met de publicatie *Stikstof en natuurherstel, Onderzoek naar een ecologisch noodzakelijke reductiedoelstelling van stikstof* (Dr. Ir. A.B. van den Burg et. al. april 2021). Hierin wordt genoemd dat een reductiedoel van 50% als de absolute ondergrens van de beleidsambitie moet worden beschouwd.

Nu uw vergunningenbeleid niet samen gaat met de ecologisch noodzakelijke reductieambitie ontbreekt de basis om een stikstofbank in te richten om alsnog via een omweg projecten te kunnen realiseren. Hieruit volgt dat de genomen maatregelen zoals de verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen overdag evenals de onomkeerbare sluiting van varkenshouderijlocaties volgens de subsidieregeling sanering varkenshouderijen hoofdzakelijk zullen moeten worden ingezet om het emissiereductiedoel van 50% stikstof in 2030 te behalen.

MOB heeft tevens de volgende opmerkingen bij de beoogde wijziging van de Regeling natuurbeheer (Rnb) ten behoeve van AERIUS Calculator versie 2021 (AERIUS 2021) en wijziging Stikstofregistratiesysteem (SSRS), kortweg de Regeling. Ook aan de uitwerking van de stikstofbank kleven ernstige bezwaren.

### **Rekenmodellen bij vaststelling depositieruimte**

Als maatregel om depositieruimte vast te stellen is de maximumsnelheid overdag op snelwegen gemaximeerd op 100 km/u. De ruimte in het SSRS is berekend in een combinatie van:

- ← SRM2: een depositiemodel specifiek voor het wegverkeer welk rekent tot 5 km van de afzonderlijke bronposities en
- ← OPS: een depositiemodel voor alle andere bronnen, maar in dit geval ook voor het wegverkeer wordt gebruikt vanaf 5km van de afzonderlijke bronposities.

Een apart depositiemodel specifiek voor het wegverkeer is niet uit te leggen. Dit geldt te meer, doordat SRM2 een rekengrens heeft op 5 km en daarnaast structureel en in betekenisvolle mate minder deposities berekent dan OPS. Inmiddels heeft de ABRvS in ECLI:NL:RVS:2021:105 kortweg de ViA15 uitspraak geoordeeld dat bij toepassing van SRM2 moet worden uitgelegd waarom een rekengrens van 5 km verantwoord is. Deze uitleg is nog niet gegeven, maar op 9 juli 2021 heeft de Minister van LNV laten weten een afstandsgrens van 25 km voor alle sectoren te beogen, ook voor het wegverkeer. Dit betekent, dat een rekengrens op 5 km voor het wegverkeer kennelijk niet kan worden verantwoord en voorts betekent dit dat een onderscheid in depositieberekening voor verschillende sectoren ook volgens de minister niet redelijk is. Door de berekening af te kappen op 25km zal opnieuw sprake zijn van een onvolledige stikstofberekening waarbij significante effecten buiten beeld blijven. Wij vertrouwen erop dat ook dit niet juridische houdbaar is en vragen om ook deze afkap te heroverwegen.

MOB willen daarom met klem voorstellen om voor alle sectoren, dus ook voor het wegverkeer, altijd en volledig met OPS te rekenen. Dat geldt met name voor de vaststelling van benodigde depositieruimte voor projecten maar in wezen ook voor de vaststelling van het SSRS zelf. Indien bij projecten de benodigde depositieruimte met uitsluitend SRM2 wordt berekend, terwijl deze ruimte vooraf met een combinatie van SRM2 en OPS is vastgesteld dan wordt evident te weinig depositieruimte gereserveerd en is het systeem ondeugdelijk.

In de Regeling wordt verwezen naar het verplichte gebruik van AERIUS versie 2021. Uit de voor aankondigingen van het RIVM kan worden opgemaakt dat AERIUS 2021 wezenlijke veranderingen bevat en niet eerder dan december 2021 zal worden gerealiseerd waarbij nog heel veel onbekend is. Als voorbeeld wordt genoemd de beoogde afkap op 25 km, waarvan de nadere onderbouwing en de uitwerking nog mist. Zodoende kan eigenlijk geen volledige zienswijze worden aangeboden over de Regeling. MOB stelt zich op het standpunt dat deze consultatie daarom voorbarig is en houdt zich het recht voor om aanvullingen te leveren op deze zienswijze zodra AERIUS 2021 daadwerkelijk beschikbaar is.

## Emissiefactoren bij vaststelling depositieruimte

Tijdens de uitspraak van de ABRvS ECLI:NL:2019:1603 kortweg PAS-uitspraak werden in AERIUS emissiefactoren gebruikt welke in 2017 zijn vastgesteld. Het betreft de AERIUS versie 2016L. Deze factoren vormen volgens MOB het juridische uitgangspunt voor de veronderstelde autonome verschoning van het wagenpark ten tijde van de PAS-uitspraak. Nadien zijn echter nieuwe inzichten ontstaan of toegepast, over de autonome verschoning van het wagenpark. Zo is in oktober 2019 de nieuwe AERIUS versie 2019 vastgesteld met de emissiefactoren van 2019. Deze emissiefactoren laten zien dat de autonome verschoning van het wagenpark tegenvalt, dat wil zeggen, dat eerder veronderstelde emissie reductiepad van het wagenpark uit zicht is geraakt. De regering heeft echter nagelaten aanvullende maatregelen te nemen ter voorkoming van negatieve gevolgen op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 door deze tegenslag. Deze aanvullende maatregelen zijn alsnog en nog steeds noodzakelijk. In 2020 bleken voorts de factoren opnieuw te zijn tegengevallen. Inmiddels zijn ook voor 2021 de emissiefactoren bekend en nog een keer opnieuw blijkt de autonome verschoning van het wagenpark tegen te vallen.

Onderstaande tabel welke door Apollon milieu is samengesteld vat de belangrijkste gegevens samen:

**Tabel:** Emissies en depositieruimte conform SSRS rekenbestanden, voor verschillende vaststellingsdata van Emissiefactoren

Zichtjaar 2030	AERIUS 2016L PAS uitspraak	AERIUS 2019 SSRS apr 2020	AERIUS 2020 SSRS okt 2020	AERIUS 2021 Voorgenomen?
<b>Ref. zonder snelheidsverlaging</b>				
NOx [kton/jaar]	11,99	14.73	17.74	18.85
NH3 [kton/jaar]	2,00	2.60	3.01	2.87
<b>Huidige situatie 100 km/u</b>				
NOx [kton/jaar]	11.17	14.09	17.10	17.99
NH3 [kton/jaar]	1,96	2.57	2.94	2.82
<b>Gem. ruimte i/h SSRS 2030*</b>				
huidige berekening OPS/SRM2	0.868 mol/ha/jr	0.726 mol/ha/jr	0.956 mol/ha/jr	1.005 mol/ha/jr
volledige berekening OPS	0.991 mol/ha/jr	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

\* De gemiddelde depositieruimte is berekend met AERIUS API Connect 2020 waarbij voor NOx en NH3 afzonderlijk een schaling van voertuigaantallen heeft plaatsgevonden per wegsegment en voertuigcategorie op basis van het betreffende verschil in emissiefactoren voor de verschillende vaststellingsdata (2017, 2019, 2020 en 2021). De verschillen in emissiefactoren zijn daarmee verdisconteert. De verschillen in rekenmodellen, die overigens beperkt zijn, niet. Er is uitgegaan van een middeling van de in het Nationaal Georegister aangewezen stikstofgevoelige hexagonen met aftrek van 30% ten behoeve van natuurherstel. De uitkomsten voor AERIUS 2020 komen nagenoeg overeen met de gemiddelde initiële depositieruimte in het Nationaal Georegister (=0.955 mol/ha/jaar).

Uit de tabel blijkt dat niet alleen de emissies in 2030 telkens hoger zijn dan eerder aangenomen, ook blijkt dat door de aanpassing van emissiefactoren in 2020 meer ruimte in het SSRS beschikbaar is gekomen en hetzelfde dreigt opnieuw te gebeuren als AERIUS 2021 met nieuwe emissiefactoren wordt geïntroduceerd. Het mag niet de bedoeling zijn, dat als de autonome verschoning tegenvalt dat dit vervolgens ook nog leidt tot nog meer depositieruimte in het SSRS. De depositieruimte zou derhalve moeten worden berekend met emissiefactoren ten tijde van de PAS uitspraak en welke emissiefactoren vervolgens moeten worden bevroren. Vervolgens is het nodig om aanvullend beleid vast te stellen, welk borgt dat de emissiefactoren voor het wegverkeer ten tijde van de PAS uitspraak daadwerkelijk in 2030 worden gehaald.

## Beschikbaarheid SSRS voor projecten

De Regeling stelt het SSRS ook beschikbaar voor woningbouwclusters en voor PAS-melders. MOB maakt ernstig bezwaar tegen de beschikbaarstelling van het SSRS voor de PAS-melders en de 7 specifieke MIRT projecten. Volgens MOB is de maatschappelijke noodzaak van het SSRS ten behoeve van de 7 MIRT projecten niet voldoende onderbouwd. Begrip bestaat voor woningbouwprojecten in het lagere woonsegment. De noodzaak van genoemde specifieke wegverbredingen is echter geen gegeven. In tegendeel: steeds vaker wordt duidelijk dat de wegverbredingen voor de bereikbaarheid van Nederland helemaal niet nodig zijn.

Ook is niet helder gemaakt waarom specifiek deze zeven tracébesluiten wel kunnen teruggrijpen op het SSRS terwijl andere tracébesluiten dat niet kunnen. Ten overvloede wordt gewezen op de ViA15 uitspraak, die voor alle tracébesluiten een beoordeling van deposities ook op grotere afstand dan 5km noodzakelijk maakt. En: voor de PAS-melders zal een andere oplossing moeten worden gevonden. Door de PAS melders conform de Regeling in Artikel 2.4a lid 1 het SSRS register met een lagere prioriteit beschikbaar te stellen kan het principiële bezwaar, dat PAS melders niet thuis horen in Regeling niet worden weggenomen. Verder geldt dat een aanzienlijk deel voor de emissiewinst ten goede aan natuurdoelen dient te komen.

### **AERIUS Register**

AERIUS Register is thans uitsluitend toegankelijk voor het bevoegd gezag. MOB kan zich hierin niet vinden. Begrijpelijk is dat het registreren van projecten voorbehouden is aan het bevoegd gezag. Echter moet wel inzichtelijk blijven op welke wijze het systeem wordt gebruikt. Weliswaar kan via het Nationaal Georegister op elk moment worden vastgesteld hoeveel van de ruimte feitelijk is gebruikt, maar niet inzichtelijk is door welk project, voor welk onderdeel en op welk moment dit is gebeurd. Op deze wijze blijft het SSRS een *black box* terwijl het feitelijk om openbare milieu informatie zou moeten gaan. Het is van belang om in de Regeling aan te geven indien de milieu informatie publiek inzichtelijk is via AERIUS Register. Initiatiefnemers die dat niet willen kunnen dan zelf ervoor kiezen om geen gebruik te maken van het SSRS.

Op dit moment is het SSRS vastgesteld voor 2 zichtjaren, te weten 2021 en 2030. Dit leidt tot verwarring over het gebruik van het SSRS. Daarom zou men het SSRS moeten beperken tot 1 zichtjaar, te weten het jaar 2030. Door uit te gaan van 2030 kan telkens de berekende worst-case (het jaar met de hoogste depositiebijdrage) op het SSRS in mindering worden gebracht.

Onjuist is Artikel 2.10 lid 1c 2<sup>o</sup> en lid 3c in de Regeling waarbij aangegeven wordt, dat deposities die al zijn gerealiseerd achteraf alsnog niet in het register hoeven te worden opgenomen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Een ander punt is dat de Regeling niet vastlegt dat mogelijke depositieafnamen van een project welk gebruik gemaakt van het SSRS niet als nieuwe ontwikkelingsruimte in het SSRS mogen worden geboekt.

### **PAS-melders**

In de eerste plaats moet worden opgemerkt dat u ten onrechte geen inzicht geeft in de omvang van de deposities van de PAS-uitbreiders tussen de 0,01 en de 0,05 mol. Tenminste duizenden projecten zijn in de periode 2015-2019 uitgebreid waarbij een depositietoename is opgetreden onder de 0,05 mol. Niet kan begrepen worden dat dit onbenoemd blijft.

Voorts geldt dat door de minister van LNV wordt nagelaten nader inzicht te bieden een de verschillende categorieën PAS-melders. Een aanzienlijk deel van de PAS-melders hebben de PAS-melding niet gerealiseerd. Deze groep kan niet in aanmerking komen voor legalisatie. Een deel van de PAS-melders heeft deels niet of deels anders gerealiseerd dan de melding. Die situaties vergen nadere beoordeling. Een deel van de PAS-melders ligt op zeer korte afstand van een Natura 2000 gebied, kortom de zogenaamde piekbelasters. Dit betreffen potentieel bedrijven zonder ontwikkelingsperspectief, en zullen ook per geval beoordeeld dienen te worden. Voorts hebben een deel van de PAS-melders nadien een vergunning aangevraagd. Ook die groep dient afzonderlijk te worden beoordeeld. Mogelijk zijn nog andere groepen te onderscheiden.

Tevens geldt dat veel melkveebedrijven illegaal mest uitrijden. Veel van de PAS-melders zijn niet enkel illegaal vanwege het ontbreken van een vergunning voor de stalemissies maar ook vanwege het ontbreken van een vergunning vanwege het uitrijden van mest. Ook hierom schiet de Regeling tekort.

En waarom zouden niet een deel van de PAS-melders aan extra inspanningen kunnen worden gebonden om de bedrijfsemisies te reduceren.

Waarom wordt niet ook naar de inspanningen gekeken van de afzonderlijke bedrijven om hun milieuhuishouding op orde te hebben (lees: binnen de beschikbare milieutechnieken investeringen hebben gedaan)? Nu worden de stilzitters beloond. De omgekeerde wereld.

U geeft 1.600 Euro gemeenschapsgeld aan ondernemers voor de kosten van het indienen van een aanvraag? Met 3.500 melders komt dit neer op ruim 5 miljoen Euro gemeenschapsgeld, terwijl elders zwembaden en bibliotheken worden gesloten en minimale zorg wordt besteed aan de openbare ruimte. Waarom hebben de reguliere vergunningaanvragers wel hun eigen kosten moeten dragen voor een vergunningaanvraag en wordt de PAS-melders 1.600 Euro gegeven? Elke logica en redelijkheid ontbreekt.

Als de SSRS-rekenmethode zoals hierboven is aangegeven daadwerkelijk ondeugdelijk blijkt dan is de situatie nog ingewikkelder. Met deze Regeling worden zaken beloofd die niet kunnen worden waargemaakt. De in de Regeling voorgestelde aanpak tot legalisatie van PAS-melders is derhalve onhoudbaar.

### **Lelystad Airport**

Artikel 2.8b (en art 17a.8 Omgevingsregeling) in algemeen en sub C onder 3 Regeling tot wijziging Regeling natuurbescherming in het bijzonder.

Wij willen hierbij benadrukken en u eraan herinneren dat de PAS-melding voor Lelystad Airport foutief was, waarbij de minister inmiddels zelf heeft erkend dat zowel de bijdrage aan stikstofdepositie t.g.v. vliegverkeer als die van het wegverkeer zijn onderschat. Zo blijkt uit de Passende Beoordeling bij de ontwerpbeschikking van Lelystad Airport dat de maximale stikstofdepositietoename bij 45.000 vtb 4,1 mol/ha/jr bedraagt en had dus niet mogen worden volstaan met een melding. Lelystad Airport had toen al een natuurvergunning moeten aanvragen. Daarmee heeft Lelystad Airport de baan en terminal illegaal aangelegd. De 'onomkeerbare en significante investeringsverplichtingen' zijn 'niet te goeder trouw' gedaan.

Wij verzoeken u om de PAS-melding voor Lelystad Airport expliciet uit te sluiten van toepassing van de hiervoor genoemde artikelen van de huidige en toekomstige Regeling in de Toelichting op deze artikelen.

### **Conclusie**

Naar onze overtuiging zijn hiermee noodzakelijke voorwaarden genoemd om tastbare resultaten te bereiken. Graag vernemen wij van u.

Hoogachtend,



Johan Vollenbroek, Mobilisation

mede namens:

Leon Adegeest, Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)

Jan Rooijackers, Stichting HoogOverijssel

Valentijn Wösten, Wösten Juridisch Advies

Seward Nijhuis, Apollon Milieu