

Aan
Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Limburg,
College van B&W en Raad van gemeente Beek en Meerssen
postbus@prvlimburg.nl
info@gemeentebeek.nl
info@meerssen.nl



Onderwerp: Zienswijze van Alliantie pleinAIR Maastricht en zienswijze van de Natuur- en Milieufederatie Limburg op Ontwerpbesluit vergunning Wet Natuurbescherming (WNB) voor MAA

Ulestraten, 23 mei 2024

Geachte lezer,

Op 15 december 2023 heeft de Minister voor Natuur en Stikstof een Ontwerpbesluit vergunning Wet Natuurbescherming (WNB) voor de exploitatie van MAA gepubliceerd. <https://www.rvo.nl/onderwerpen/reageren-op-projecten-met-invloed-op-natuur/vergunningaanvraag-exploitatie-maastricht#ontwerpbesluit-bekijken>

Daarop zijn zienswijzen ingediend onder andere door de Alliantie pleinAIR Maastricht <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Zienswijze-WNBMAA-Alliantie-met4bijlagen.pdf> en de Natuur- en Milieufederatie Limburg <https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Zienswijze-NMFL-Ontwerpbesluit-Wnb-MAA.pdf>

De samenvattende conclusie van deze zienswijzen is dat dit Ontwerpbesluit naar onze overtuiging direct in strijd is met de Habitatrichtlijn en met de Wet natuurbescherming aangezien het Ontwerpbesluit het mogelijk maakt de stikstofbelasting van enkele Natura 2000-gebieden als gevolg van vliegverkeer van en naar MAA aanzienlijk te laten toenemen. De kwaliteit van ten minste drie nabijgelegen zeer stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden – Geuldal, Bunder- en Elslöör bos en Bemeler- en Schiepersberg - wordt daardoor niet verbeterd – zoals uitdrukkelijk de bedoeling is van de Stikstofwet - maar verder verslechterd. Dit is des te opmerkelijker nu aan talloze andere initiatieven en projecten – woningbouwprojecten, bouw en/of uitbreiding van veestallen bijvoorbeeld - strenge beperkingen worden opgelegd om te zorgen dat de stikstofbelasting van (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebieden afneemt.

Als de komende natuurvergunning ruimte biedt voor een aanzienlijke toename van de stikstofuitstoot, dan houdt die zeer waarschijnlijk geen stand bij een beroep van de Raad van State. Als de natuurvergunning de stikstofruimte beperkt tot de realisatie bij de top in 2019, dan is er voor MAA geen ruimte voor groei overeenkomstig het businessplan.

Deze conclusie wordt hierna verder toegelicht.

In het Ontwerpbesluit wordt uitgegaan van de oude zogenaamde referentiesituatie uit 2004 en het toen toegekende aantal vluchten (bijna 50.000). Echter, sindsdien is de kennis over de daadwerkelijke uitstoot van stikstof door vliegtuigen sterk toegenomen. De Minister voor Natuur en Stikstof heeft op grond daarvan zelf ook nieuwe, veel betere maar ook veel strengere regels gegeven voor de berekening van de stikstofuitstoot van vliegtuigen. Die nieuwe berekeningswijze van de Minister is neergelegd in de Aerius calculator van de rijksoverheid. Die berekeningswijze – die officieel werd geïntroduceerd in 2015 bij de start van de zogeheten Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) - leidt er toe dat de daadwerkelijke stikstofuitstoot van vliegtuigen tot 20 keer hoger ligt dan in 2004 werd aangenomen. Ir. Leon Adegeest heeft destijds hierover aan de Provinciale Staten van Limburg een presentatie gegeven. Die is als bijlage bij de zienswijze te raadplegen.

Deze nieuwe berekeningswijze, de Aerius Calculator dd 2015, heeft er onder ander toe geleid dat aan de luchthaven Lelystad geen vergunning van de Wet natuurbescherming is gegeven. Bij MAA wordt echter in het Ontwerpbesluit uitgegaan van het aantal vluchten zoals dit 20 jaar geleden, in 2004, is toegestaan, de zogenaamde referentiesituatie. Over de concrete en actuele gevolgen van de, inmiddels dus veel beter berekende en veel hogere, uitstoot van stikstof van dat aantal vluchten voor de Natura 2000 gebieden van Limburg, zeggen het Ontwerpbesluit en de bijlagen helemaal niets. Daarnaast is in de bijlagen ook geen enkele berekening te vinden over die concrete stikstofdepositie van de vluchten van MAA op de omliggende Natura 2000 gebieden.

Het Ontwerpbesluit is daarmee flagrant in strijd met de criteria van de Habitatrictlijn (ook al toegepast door het Hof van Justitie van de Europese Unie in haar jurisprudentie) en de Wet natuurbescherming (artikel 8 lid 2). **Die richtlijn en onze eigen Wet natuurbescherming schrijven voor dat nieuwe bekende gegevens en de gevolgen daarvan voor de Natura 2000 gebieden moeten worden beoordeeld met de nieuwste wetenschappelijke inzichten (zoals het Aerius rekenmodel) voordat een vergunning van de Wet natuurbescherming kan worden gegeven.** Dan pas wordt voldaan aan de eis in de WNB dat er een zogeheten “passende beoordeling” is uitgevoerd.

Er kan in 2024 niet worden volstaan met het gewoon weer toekennen van het aantal vluchten dat 20 jaar geleden werd toegekend. Zeker niet omdat de huidige kennis anno nu alleen al door de nieuwe, door de Minister nota bene zelf voorgeschreven berekeningswijze voor de stikstofdepositie van vliegtuigen, sterk is veranderd. De berekende feitelijke stikstofuitstoot van de vluchten van MAA is dus vele malen hoger dan 20 jaar geleden werd ingeschat.

Dus zijn ook de daadwerkelijke effecten daarvan op de omliggende Natura 2000 gebieden totaal anders dan toen bekend was.

Kortom: ons inziens heeft er geen “passende beoordeling” van de effecten van het te vergunnen aantal vluchten plaatsgevonden.

De Alliantie is er daarom zeker van dat dit Ontwerpbesluit en het daarin toegekende aantal vluchten op nationaal en Europees niveau zal worden verworpen in de nog te voeren juridische procedures. Het is dan ook volstrekt onzeker hoeveel vluchten jaarlijks toelaatbaar zullen zijn indien een juiste toetsing aan de Wet natuurbescherming en de Habitatrictlijn gaat plaatsvinden op grond van de juiste cijfers over de daadwerkelijke uitstoot en depositie van stikstof door de vluchten van MAA op de Natura 2000 gebieden van Limburg. Nogmaals: die juiste toetsing is wel gebeurd bij Lelystad Airport (waar geen onjuiste verwijzing naar een hele oude referentiesituatie gebruikt c.q. misbruikt kon worden) en heeft ertoe geleid dat die luchthaven tot op de dag van vandaag dicht is.

In aanvulling hierop is het volgende van belang.

- a) De vergunning voor bijna 50.000 vluchten per jaar voor 1,4 miljoen passagiers en 150 duizend ton vracht maakt het mogelijk het aantal vluchten meer dan te verdubbelen ten opzichte van het topjaar 2019 voor de corona. Toen waren er 14.000 vluchten voor 0,4 miljoen passagiers en 111 duizend ton vracht. **Daarmee wordt de mogelijkheid geschapen om de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden als gevolg van het vliegverkeer van en naar MAA te verdubbelen ten opzichte van de top in de afgelopen vijf jaar.** Dit is volstrekt in strijd met de uitspraken van de Raad van State die elke toename van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden consequent afwijst.
- b) Ten zuiden en ten westen van MAA liggen in ieder geval 3 Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige en Europees beschermde natuurwaarden: de bossen en graslanden in de natuurgebieden het Geuldal, de Bunder- en Elslooër bossen en de Bemeler- en Schiepersberg.
Met name bij de volgende onder de Habitatrichtlijn beschermde en in genoemde gebieden expliciet aangewezen habitattypen worden de kritische stikstofdepositiewaarden nu reeds flink overschreden:
* Eiken-Haagbeukenbos. KDW = 1429 mol per ha per jaar Depositie nu: circa 1800 mol/ha/jr
* Beuken-Eikenbos met Hulst. KDW = 1429 mol/ha/jr. Depositie nu: 1800 mol/ha/jr
* Heischraal grasland : KDW = 857 mol/ha/jr. Depositie nu: circa 1500 mol/ha/jr.
- c) **Het is onjuist en onrechtvaardig om bij vergunningaanvragen voor uitbreiding veestallen wel uit te gaan van de feitelijke, actuele depositie en daarbij te eisen dat bij de uitbreiding de depositie niet of slechts zeer marginaal (0,05 mol/ha/jaar) mag toenemen en vervolgens in de vergunning voor MAA een toename van naar schatting 65 mol/ha/jaar mogelijk te maken**

NB: de extra N-depositie van 65 mol/ha/jr is een conservatieve schatting gebaseerd op de vermoedelijk te lage berekening van de N-depositie op het Bunder- en Elslooër bos dd 2011. Te lage berekening van de N-depositie: omdat er toentertijd werd gerekend met een warmteflux van 43 MW hetgeen later (bij de berekeningen voor vliegveld Lelystad) onjuist is gebleken. Dit is een voorbeeld van het voortschrijdend inzicht dat bij de huidige vergunningverlening toegepast had moeten worden.

Er zijn ook nog andere bezwaren in de zienswijzen opgenomen zoals het niet informeren van de Belgische en Duitse autoriteiten over de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden over de grens van de vluchten van MAA en het ook nu nog steeds niet juist berekenen van de daadwerkelijke stikstofdepositie (het nog steeds uitgaan van nul-depositie boven 900 meter vlieghoogte). Ten aanzien van dit laatste, de stikstofuitstoot boven 900 meter, merken wij op dat er daarover een klacht is ingediend bij de Europese Commissie door de belangenorganisatie SATL Lelystad omdat deze norm in strijd is met de Europese regels.

Tot slot willen wij in deze brief nog uitdrukkelijk opmerken dat de daadwerkelijke stikstofdepositie ten gevolge van de activiteiten van MAA ten koste gaat van andere economische activiteiten zoals de woningbouw en de landbouw in Limburg. Immers wordt een deel van de stikstofruimte ingenomen door MAA. Dat deel kan veel hoger worden als het Ontwerpbesluit inderdaad moet worden herzien en in overeenstemming moet worden gebracht met de daadwerkelijke stikstofuitstoot en stikstofdepositie zoals die anno nu wordt berekend! Voor de activiteiten van de boeren in Limburg legt de Minister voor Natuur en Stikstof, in tegenstelling tot MAA, wel hele strikte en actuele normen over de stikstofuitstoot op.

Wij vonden het zeer noodzakelijk u door middel van deze brief, tijdig en goed te informeren over de genoemde zienswijzen op het Ontwerpbesluit inzake de vergunning van de Wet natuurbescherming voor MAA en op de juridische en feitelijke problemen die hieruit zullen ontstaan.

Met vriendelijke groet,

Wim Derks
Secretaris/Penningmeester Alliantie pleinAIR Maastricht
Waterval 2a
6235 NC Ulestraten
alliantie@pleinairmaastricht.nl