

Opnieuw fouten in MER en stikstof Lelystad Airport

De Samenwerkende Actiegroepen tegen Laagvliegen (SATL) hebben grote fouten ontdekt in de milieueffectrapportage en de bijbehorende stikstofdepositieberekeningen die de Rijksoverheid heeft opgesteld voor Lelystad Airport. De maximale stikstofdepositie op beschermde Natura2000-gebieden zoals de Veluwe blijkt zeker dertig (!) keer groter dan de berekeningen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laten zien. SATL heeft vanmiddag in Den Haag haar schokkende bevindingen toegelicht aan de commissie Remkes, die het Kabinet adviseert over de overdosis aan stikstof in de Nederlandse natuur.

Leon Adegeest, onderzoeker van burgergroep HoogOverijssel en voorzitter van koepelorganisatie SATL: “wederom zijn we door het ministerie voor de gek gehouden. En niet zo’n klein beetje ook. Al jarenlang houdt het Rijk vol dat de stikstofdepositie door Lelystad Airport niks voorstelt. Nu wij hun mistgordijn hebben ontmanteld weten wij wel beter. Die stikstofdepositie is fors, zoals op het uiterst stikstofgevoelige Natura2000-gebied de Veluwe. We zijn opgelucht dat we zelf hebben kunnen rekenen en zwart-op-wit kunnen aantonen dat het ministerie ons willens en wetens manipuleert en voor de gek houdt. En dan dit is alleen nog maar Lelystad Airport.”

Als gevolg van het stopzetten van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) door de Raad van State kunnen overheden hun projecten en activiteiten alleen maar uitvoeren wanneer zij beschikken over een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Alleen projecten die geen stikstof laten neerdalen op beschermde Natura2000-gebieden, óf projecten die van “groot openbaar belang” zijn krijgen zo’n vergunning.

Tot de uitspraak van de Raad van State was het mogelijk om projecten die tot een geringe stikstofdepositie van 1,0 mol per hectare per jaar op beschermde natuurgebieden leiden uit te zonderen van deze vergunningplicht. In 2014, toen het Rijk voor Lelystad Airport een milieueffectrapportage liet opstellen, bleek uit stikstofdepositieberekeningen van het ministerie dat de stikstofdepositie van Lelystad Airport inderdaad nét onder 1,0 mol per hectare per jaar bleef: 0.81 mol per hectare per jaar.

SATL heeft onlangs beslag weten te leggen op het door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgestelde AERIUS-stikstofmodel. SATL ontdekte vervolgens dat het ministerie in dit model de belangrijkste emissiebronnen óf heeft gemanipuleerd, óf heeft weggelaten. Alleen zo kon de berekende depositie onder 1,0 mol per hectare per jaar blijven. SATL heeft nu de modelberekeningen van het ministerie overgedaan, en constateert dat de maximale stikstofdepositie van Lelystad Airport niet maximaal 1 mol, maar ten minste 20 mol per hectare per jaar bedraagt.

Leon Adegeest, die samen met andere onderzoekers van SATL de stikstofberekeningen kraakte: “de vliegtuigen die van en naar Lelystad Airport vliegen zijn op incorrecte wijze in het model ingevoerd. Deze zijn niet als horizontaal uitstotende bronnen gemodelleerd, maar als vliegende fabrieksschoorstenen die hun emissies met grote snelheid recht omhoog uitstralen. Het gevolg hiervan is dat de emissies uiteindelijk in een veel groter gebied uitwaaiëren, waardoor de stikstofdepositie gemiddeld per vierkante kilometer kleiner is dan die in werkelijk is.”

Adegeest onderzocht ook hoeveel stikstof vliegtuigen op grotere hoogte uitstoten. “Het ministerie heeft alleen de vliegtuigen die lager dan 914 meter vliegen in het AERIUS-model ingevoerd. Hierdoor wordt de depositie van vliegtuigen die hoger dan 914 meter vliegen niet meegerekend. Oftewel: de door het ministerie berekende stikstofdepositie is ook hier kleiner dan deze in werkelijkheid is. Uit onze eerste indicatieve berekeningen volgt dat de berekende stikstofemissies hierdoor ten minste vijf

keer zo groot wordt. Dit leidt boven grote delen van Noord- en Oost-Nederland tot een veel hogere dan de tot nog toe berekende depositie.”

Tenslotte keek Adegeest met zijn team naar het wegverkeer van en naar Lelystad Airport. “In het MER Lelystad Airport schreef het ministerie dat de bijdrage van het wegverkeer maximaal 0,02 mol per hectare per jaar bedraagt. Dat kón volgens ons niet kloppen. Immers, veel denkbeeldige gebruikers rijden straks via het stikstofgevoelige Natura2000-gebied Veluwe naar het vliegveld. We zagen al snel dat het ministerie alleen auto- en vrachtverkeer van en naar Lelystad Airport op wegen b́innen Zuidelijk Flevoland in het AERIUS-model heeft opgenomen. Een gotspe natuurlijk, omdat de gebruikers van Lelystad Airport echt niet alleen uit Swifterbant en Zeewolde, maar juist uit heel Nederland en zelfs daar buiten zouden moeten komen.”

Adegeest deed een testberekening door alleen de Ganzenweg tussen Harderwijk en Biddinghuizen toe te voegen aan het bestaande AERIUS-model. “Wat bleek. Zonder Ganzenweg bleef de depositie inderdaad onder 1 mol. Maar met Ganzenweg bleek de berekende stikstofdepositie al bijna 2 mol per hectare per jaar. Toen was voor ons opnieuw duidelijk: dit model is geen zuivere koffie. Het ministerie leidt ons alweer om de tuin. Bovendien overtreedt het ministerie alle gangbare richtlijnen en jurisprudentie, die zeggen dat alle verkeer van en naar een projectlocatie zoals Lelystad Airport in een AERIUS-model moet worden opgenomen.”

Gevolg van al deze fouten in het stikstofmodel voor Lelystad Airport is dat de maximale door Lelystad Airport veroorzaakte stikstofdepositie geen 0,61 mol per hectare per jaar bedraagt, maar zeker en ruim meer dan 20 mol per hectare per jaar.

SATL is eigenlijk niet eens meer verbaasd over het feit dat zij andermaal grove fouten ontdekt in de milieueffectrapportage die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft laten opstellen voor Lelystad Airport. SATL denkt dat sprake is van doelbewuste manipulatie. Immers, vóór de PAS-uitspraak waren projecten die een maximale stikstofdepositie van 1,0 mol per hectare per jaar veroorzaakten vrijgesteld van vergunningplicht voor de Wet natuurbescherming.

Het heeft er alle schijn van dat het ministerie tot het uiterste ging om er voor te zorgen dat de depositie onder 1,0 mol bleef. Adegeest: “het ministerie gaat hier ver over de grens van het toelaatbare. Den Haag houdtburgers, natuurbeschermers, ondernemers en agrariërs in heel Nederland terecht aan de wet, maar zelf manipuleerde ze de berekeningen toen duidelijk werd dat Lelystad Airport de norm ging overschrijden. Onlangs zei Schiphol-directeur Dick Benschop tegen boeren die op zijn vliegveld wilden protesteren: ‘bij ons moet je niet wezen’. Nou, uit onze berekeningen blijkt dat Lelystad Airport, Schiphol en de luchtvaartsector wel degelijk enorm bijdragen aan de stikstofdepositie op onze natuur. En dan hebben we nu nog maar een klein deel écht in beeld.”

SATL vraagt de Tweede Kamer met klem en zorg om de minister van Infrastructuur en Waterstaat onmiddellijk kennis te laten nemen van de geconstateerde fouten in de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport. SATL vraagt de Tweede Kamer om er op toe te zien dat de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport worden geactualiseerd en opnieuw worden getoetst aan de Wet natuurbescherming, alvorens onomkeerbare besluiten worden genomen ten aanzien van de openstelling van Lelystad Airport.

-----voor meer informatie, niet ter publicatie-----

Leon Adegeest, voorzitter SATL, 06-29433888