

Geen classificatie
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
t.a.v. ir. R.P. Lapperre
Directeur-Generaal milieu en Internationaal

**Aanvullende vragen
vergunningaanvraag Wet
natuurbescherming Luchthaven
Lelystad Airport d.d. 20
november 2020**

W.H. Dalmeijer
Adviseur Stakeholder
Strategy & Development
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

30 november 2020

Geachte heer Lapperre,

Op 30 oktober jl. heeft N.V. Luchthaven Lelystad (hierna: LA) een vergunningaanvraag ingediend op grond van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) voor de exploitatie van Lelystad Airport. Deze aanvraag verving de aanvraag van 1 oktober, vanwege de nieuwe berekeningen met AERIUS2020. Op 5 november jl. heeft LA een ontvangstbevestiging ontvangen.

Op 20 november jl. heeft u een aantal aanvullende vragen gesteld over de vergunningaanvraag en ons verzocht de aanvraag op drie punten te verduidelijken, binnen een gestelde termijn van vier weken na dagtekening van uw brief. Met deze brief biedt LA verduidelijking op de drie gestelde punten.

Toekomstige bouwactiviteiten

U verzoekt LA te onderbouwen dat de effecten van de exploitatiefase maatgevend zijn voor de stikstofdepositie als gevolg van de activiteit op Lelystad Airport bij 45.000 vliegtuigbewegingen en dat toekomstige bouwactiviteiten daarbinnen passen.

De capaciteit van de huidige infrastructuur op de luchthaven is voldoende voor de afhandeling tot 25.000 vliegtuigbewegingen. Om de luchthaven vervolgens gereed te maken voor ontwikkeling van 25.000 tot 45.000 vliegtuigbewegingen zal de capaciteit van de terminal en de parkeerplaats moeten worden uitgebreid. Hiervoor geldt dat Lelystad Airport te zijner tijd mogelijk vergunning plichtig is op het moment dat wordt overgegaan tot deze bouwactiviteiten. Als op dat moment een vergunning voor een Natura 2000-activiteit moet worden aangevraagd, zal deze vergunning voor de bouwactiviteiten alleen worden verleend als significant negatieve effecten door de stikstofuitstoot van de werkzaamheden kunnen worden uitgesloten.

Op dit moment kan wel worden vastgesteld dat dergelijke bouwwerkzaamheden zeker niet maatgevend zullen zijn voor de stikstofdepositie als het gevolg van de exploitatie van Lelystad Airport bij 45.000 vliegtuigbewegingen:

- Voor eventuele verkeersaantrekkende werking als gevolg van deze bouwactiviteiten kan met zekerheid worden gesteld dat het wegverkeer buiten de 5 km van Natura-2000 gebieden en/of onder de 500 mvt/s per wegdeel blijft. Hier kan Lelystad Airport tijdens de uitvoering van deze werkzaamheden op sturen.
- Als al sprake zou zijn van (tijdelijke) stikstofuitstoot als gevolg van de werkzaamheden op het luchthaventerrein die zou reiken tot stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden dan past een dergelijke kleine (tijdelijke) bijdrage binnen de beschikbare stikstofrechten behorend bij de exploitatie van de luchthaven bij 45.000 vliegtuigbewegingen.
 - In tabel 24 van de achtergrondrapportage behorend bij de passende beoordeling wordt inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage is van het vliegverkeer aan deze toekomstige rechten: 313 ton NOx per jaar.
 - Omdat deze (tijdelijke) werkzaamheden plaatsvinden bij 25.000 vliegtuigbewegingen is er ruimte binnen de dan vergunde 45.000 vliegtuigbewegingen van ongeveer 139 NOx [ton/jaar]¹.
 - De ervaring bij Royal Schiphol Group leert dat grote bouwprojecten typisch een (tijdelijke) stikstofuitstoot hebben van enkele tonnen.

Daarnaast heeft de Royal Schiphol Group, waar ook LA onder valt, de ambitie uitgesproken om in 2030 op alle vliegvelden binnen de groep stikstofvrij te zijn.² Het inzetten van duurzame machines en voertuigen is daar een onderdeel van, maar ook innovatieve manieren van bouwen.

NOx-emissietotalen

U verzoekt LA het verschil te verklaren tussen de gepresenteerde NOx-emissietotalen en eerder gepubliceerde emissietotalen, waarbij verschillen herleidbaar en inzichtelijk gepresenteerd moeten worden voor de relevante aspecten.

In de achtergrondrapportage van ADECS Airinfra B.V. bij de passende beoordeling wordt in paragraaf 3.1.4, in tabel 27, de totale stikstofuitstoot van de situatie '10k' en '45k' gepresenteerd. Vervolgens worden deze resultaten met eerder gepubliceerde emissietotalen vergeleken. Er is een vergelijking gemaakt tussen de resultaten gemaakt voor deze passende beoordeling en berekeningen gemaakt in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof uit 2012 en in het kader van het MER Lelystad Airport 2018. Paragraaf 3.1.4 beschrijft en verklaart de verschillen tussen deze resultaten.

Over de inzichtelijkheid en herleidbaarheid van de berekeningen heeft overleg plaatsgevonden met het RIVM op 12 november jl. Naar aanleiding van dit overleg is er een aantal verduidelijkingen van de berekeningen, aanvullend op de informatie uit de achtergrondrapportage, opgesteld:

- De uitstoot per vliegfase van de zogenoemde Landing en Take-off (LTO) cyclus is inzichtelijk gemaakt voor het commerciële verkeer van de situatie '10k' en '45k' in tabel 1 en tabel 2 respectievelijk. Tevens is in beide tabellen het aantal vliegtuigbewegingen en de gemiddelde stikstofuitstoot per vliegtuigbeweging weergegeven. De gemiddelde stikstofuitstoot per vliegtuigbeweging is in de situatie met '45k' hoger dan in de situatie met '10k', doordat er in de berekening rekening mee is gehouden dat er in de situatie met '45k' langer op 3.000 voet hoogte gevlogen wordt dan in de situatie met '10k'.

¹ Geschatte stikstofemissie van het vliegverkeer bij 25.000 vliegtuigbewegingen, gebaseerd op een schaling van de stikstofemissie bij 45.000 vliegtuigbewegingen, $(45000-25000)/45000 \times 313 = 139$ [ton/jaar].

² Actieprogramma stikstof Royal Schiphol Group, <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-lanceert-actieprogramma-stikstof/>

Tabel 1: NOx-uitstoot per vluchtfase en ICAO type in ton/jaar voor vliegtuigbewegingen met een startgewicht hoger dan 6 ton (exclusief zakenverkeer) voor de situatie '10k'.

ICAO	Aantal bewegingen	Stijgen	Landen	Taxiën	Totaal	Gem. NOx per bew [kg]
A319	1.623	7,31	1,77	0,46	9,54	5,9
A320	1.229	5,34	1,16	0,30	6,80	5,5
B734	962	3,20	1,14	0,23	4,57	4,8
B737	2.884	8,60	3,02	0,68	12,30	4,3
B738	3.032	17,66	4,13	0,86	22,66	7,5
Totaal	9.730	42,11	11,22	2,53	55,87	

Tabel 2: NOx-uitstoot per vluchtfase en ICAO type in ton/jaar voor vliegtuigbewegingen met een startgewicht hoger dan 6 ton (exclusief zakenverkeer) voor de situatie '45k'.

ICAO	Aantal bewegingen	Stijgen	Landen	Taxiën	Totaal	Gem. NOx per bew [kg]
A319	10.62	48,60	14,95	2,97	66,52	6,3
A320	7.28	31,07	9,05	1,72	41,84	5,8
B733	59	1,60	0,78	0,12	2,50	4,2
B734	1.77	6,06	2,66	0,34	9,12	5,2
B737	3.68	11,06	4,97	0,85	16,89	4,6
B738	21.06	124,92	37,29	5,58	167,78	8,0
Totaal	45.000	223,30	69,71	11,65	304,65	

- Naast het inzicht in de stikstofuitstoot per LTO-fase is er inzicht verschaft in de onderliggende data die is gebruikt voor het opstellen van het verkeersscenario voor de reconstructie van de bestaande rechten. Het betreft hier de gerealiseerde vluchten op Lelystad Airport uit het gebruiksjaar 2005.
- Er is geconstateerd dat de zogenoemde time-in-mode (TIM) tijden van circuitvluchten aanzienlijk lager zijn dan de gemiddelde TIM-tijden gepresenteerd in tabel 2 van de achtergrondrapportage van ADECS. Ongeveer 85% van het aantal vliegtuigbewegingen van de situatie 'bestaand recht' en 'huidig gebruik' betreft circuitvluchten op Lelystad Airport. Gegevens uit tabel 2 worden alleen gebruikt voor het opstellen van het verkeersscenario voor de situatie 'bestaand recht' en spelen geen rol bij de berekening van de stikstofdepositie.
- Er is een redactionele fout geconstateerd bij tabel 3 van de achtergrondrapportage. In deze tabel wordt de gemiddelde stikstofuitstoot per vliegtuigtype gepresenteerd voor de situatie 'bestaand recht'. Waar in de tabel stond: NOx per LTO (g) werd bedoeld NOx per vliegtuigbeweging (g).

Emissies als gevolg van proefdraaien.

U verzoekt LA om de door stikstof veroorzakende effecten als gevolg van de gehele activiteit van het proefdraaien (dus inclusief het proefdraaien in de incidentele bedrijfssituatie als bedoeld in de aanvraag van een omgevingsvergunning) te beoordelen.

Het incidenteel proefdraaien, zoals bedoeld in de aanvraag voor de omgevingsvergunning, heeft betrekking op commercial aviation, dus proefdraaien met een groot vliegtuig. Het is daarom van toepassing op de situatie met 10k en 45k maar niet op het bestaande recht en de huidige situatie waarin dit grote verkeer niet voorkomt. Het incidenteel proefdraaien zal toenemen evenredig met

de toename van het grote verkeer en is dus het hoogst in de situatie met 45.000 vliegtuigbewegingen commercial aviation. Deze situatie is dus bepalend bij de beoordeling van eventuele effecten. Als effecten in de 45k-situatie zijn uit te sluiten dan is dit ook voor de 10k-situatie het geval.

In de passende beoordeling was ervan uitgegaan dat incidenteel proefdraaien met een groot vliegtuig door dit incidentele karakter geen significante effecten heeft. Naar aanleiding van uw verzoek is onderzocht of deze aanname kan worden onderbouwd met een berekening. Hiervoor is een worst-case situatie bepaald waarin bij een verkeersvolume van 45.000 vliegtuigbewegingen commercial aviation iedere maand een proefdraaibeurt met een groot vliegtuig is toegevoegd. In Aerius is deze worst-case situatie vervolgens vergeleken met de oorspronkelijke berekening exclusief incidenteel proefdraaien. De Aerius-berekening is een bijlage bij deze brief. Uit de berekening blijkt inderdaad dat de effecten niet significant zijn, Aerius rapporteert een verschil van 0,00 mol op alle stikstofdepositiegevoelige hexagonen. De resultaten en conclusies in de passende beoordeling zijn daardoor niet gewijzigd.

Naar aanleiding van uw aanvullende vragen en aanvullende vragen van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, hebben wij ook de passende beoordeling zelf aangepast. In de bijlage vindt u deze aangepaste versie. Ook hebben wij bureau ADECS Airinfra B.V. gevraagd de achtergrondrapportage aan te laten aanpassen op de hiervoor genoemde punten. Daarnaast zijn er bij interne controle in dit document een aantal kopieerfouten ontdekt in tabel 16. Dit zijn redactionele fouten zonder consequentie voor de conclusies in de passende beoordeling. In de bijlage vindt u een aangepaste versie van de achtergrondrapportage.

Met vriendelijke groet,
Namens Royal Schiphol Group N.V.,



W.H. Dalmeijer

Bijlage(n):

- Verschilberekening 45k scenario op het punt van het incidentele proefdraaien, Aerius kenmerk S1tB4hXLF35U (26 november 2020), *AERIUS_bijlage_20201126151928_S1tB4hXLF35U.pdf*
- Aangepaste versie van de passende beoordeling d.d. 16 november 2020, *BH3863WATRP2010301155_PB_Passende Beoordeling Lelystad Airport_definitief_16112020.pdf*
- Achtergrondrapportage ADECS Airinfra B.V., *ehle200907rap_v3.pdf*