

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. 17
december 2020**

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

18 december 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 de luchthaven 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 17 december jl. heeft u een aantal aanvullende vragen gesteld. U verzoekt ons om binnen een termijn van twee weken na dagtekening van uw brief aanvullende informatie te verstrekken. Met deze brief geeft LA de gevraagde aanvullende informatie. De in deze brief verwerkte aanvullende informatie is in een aangepaste achtergrondrapportage van ADECS airinfra B.V. opgenomen, die als bijlage bij deze brief is gevoegd.

1. Afbakening studiegebied helikopterverkeer

U vraagt inzicht te geven in de consequenties van de wijziging in de samenstelling van het helikopterverkeer voor de onderbouwing van de begrenzing van het onderzoeksgebied in het scenario '10k' en '45k'.

Voor het kleine verkeer en helikopters zijn er geen (verplichte) vliegroutes voorgeschreven voor Lelystad Airport. Wel is er, vanwege de komst van verkeersleiding een control zone (CTR) ingesteld. In deze control zone moeten de vliegtuigen en helikopters de opdrachten van de verkeersleiding opvolgen en de in figuur 8 (in de achtergrondrapportage van ADECS) opgenomen vliegroutes volgen. Deze vliegroutes zijn tot aan de grens van de control zone gemodelleerd, buiten de control zone is het kleine verkeer en helikopters vrij om zelf te bepalen waar er wordt gevlogen. Voor de bepaling van milieueffecten, zoals stikstofdepositie, zijn deze gemodelleerde vliegroutes toegepast. Het gebruik van het helikopterverkeer op Lelystad Airport in de situatie 10k en 45k bestaat voor ca 77% uit (les)circuitvluchten, welke vliegroutes geheel in de modellering opgenomen zijn. De overige ca

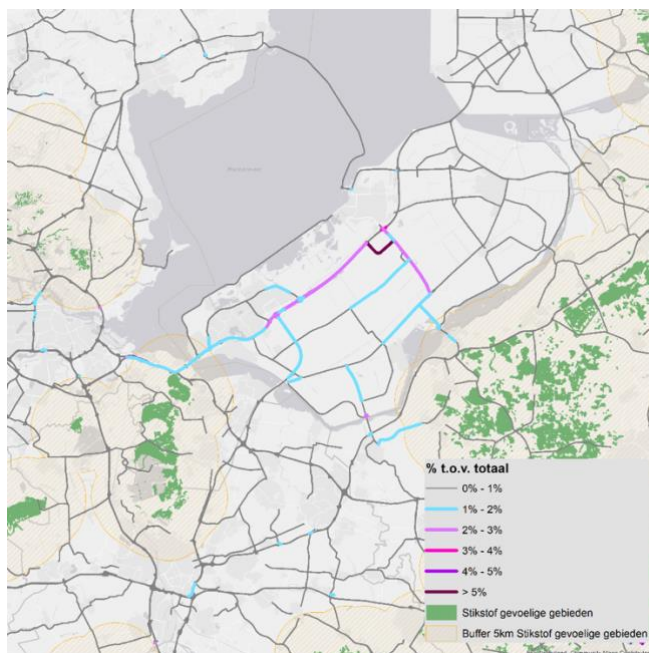
Royal Schiphol Group
Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland
020 601 9111
Royal Schiphol Group N.V.
KvK Amsterdam 34029174
NL11 ABNA 0621 8441 79

23% zijn overlandvluchten, die een bestemming of herkomst hebben die anders is dan Lelystad Airport. Deze vluchten worden meegenomen tot de rand van de control zone en daarmee tot het einde van de gemodelleerde vliegroute. De overlandvluchten van het helikoptertransport, buiten het circuitgebied, hebben een emissie van ca 0,011 ton per kilometer. Een verlenging van deze helikoptertracés met in totaal circa 125 kilometer zou niet leiden tot een hogere stikstofemissie dan die van de situatie 'bestaand recht'. Dergelijke routes lopen in dat geval tot ver buiten het gebied waar Lelystad Airport redelijkerwijs verantwoordelijk mag worden geacht voor de stikstofuitstoot van overlandvluchten met helikopters. Daarnaast stond het Aanwijzingsbesluit 1999 helikoptertransport toe en vond helikoptertransport in de jaren negentig ook al plaats. Op basis van het voorgaande blijft de conclusie dat significant negatieve effecten ten gevolge van overlandvluchten met helikopters uitgesloten zijn.

2. Verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het scenario '10k'

U vraagt inzicht te bieden in de toe- of afname van het wegtransport als gevolg van de activiteit op Lelystad Airport bij 10.000 vliegtuigbewegingen op de A9.

Het blijkt dat het betreffende wegvak niet correct is weergegeven in figuur 15 van het achtergrondrapport. Dit blijkt veroorzaakt door de parallelstructuur van de wegen aldaar. Hier was bij de berekening van het projecteffect geen rekening mee gehouden waardoor het percentage niet was berekend t.o.v. het totale transport maar t.o.v. een deel van het transport. Hierdoor viel het percentage te hoog uit. Correctie resulteert in onderstaand figuur 1.



Figuur 1: Relatieve toename van het wegtransport als gevolg van de activiteit op Lelystad Airport bij 10.000 vliegtuigbewegingen.

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


W.H. Dalmeijer

Bijlage(n):

- Achtergrondrapportage ADECS Airinfra B.V., ehle200907rap_v4.pdf