

Geen classificatie
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Postbus 20401
2500 EK Den Haag
t.a.v. [REDACTED]
MT-lid Directoraat-Generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied

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

[REDACTED]
Adviseur Stakeholder
Strategy & Development
Postbus 7501
1118 ZG Schiphol

30 november 2020

Geachte [REDACTED],

Op 30 oktober jl. heeft N.V. Luchthaven Lelystad (hierna: LA) een nieuwe 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 20 november jl. heeft u een aantal aanvullende vragen gesteld over de vergunningaanvraag en ons verzocht de aanvraag op vier punten te verduidelijken, binnen een gestelde termijn van vier weken na dagtekening van uw brief. Met deze brief biedt LA de gevraagde verduidelijking op de vier gestelde punten.

Beoordelingskader geluidsverstoring

U verzoekt LA om te verduidelijken aan welk beoordelingskader is getoetst om te kunnen bepalen of er een kans is op significante negatieve versturende effecten in Natura 2000-gebieden.

Als toetsingskader voor het bepalen of er een kans is op significant negatieve versturende effecten in Natura-2000 gebieden wordt de grens van 3.000 voet hoogte of 2.000 m afstand gebruikt in de passende beoordeling. Van vliegtuigen die boven de 3.000 voet en/of verder dan 2.000 m van Natura-2000 gebieden vliegen kan worden uitgesloten dat er significant negatieve effecten optreden voor zowel geluid, visuele verstoring of een combinatie van deze storingsfactoren.

Voor alle commerciële vluchten van en naar Lelystad Airport geldt dat zij hoger dan of gelijk aan de grens van 3.000 voet vliegen en/of 2.000 m van Natura2000-gebieden blijven. Effecten zijn daarmee dus uit te sluiten.

De opgenomen informatie over de 45 dB(A) geluidcontour in paragraaf 3.2.2. van de passende beoordeling is daardoor niet relevant voor toetsing aan het gestelde kader. Voor de duidelijkheid is deze paragraaf aangepast in de passende beoordeling in de bijlage.

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'.

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)*.

Afbakening studiegebied helikopterterverkeer

U verzoekt LA een onderbouwing te overleggen van mogelijke stikstofdepositieveroorzakende effecten als gevolg van het gebruik van de (gemodelleerde) routes voor het helikopterterverkeer.

Evenals voor klein verkeer, zijn er voor helikoptervluchten geen vliegroutes vastgelegd voor Lelystad Airport. Voor de bepaling van de stikstofdepositie is er voor deze passende beoordeling voor gekozen om uit te gaan van gemodelleerde routes voor helikopterterverkeer uit het MER 2018. Deze routes lopen door tot de 48 dB(A) Lden geluidscontour. Voor een groot gedeelte van de helikoptervluchten is de gekozen benadering conservatief, voor een klein gedeelte kan dat niet op voorhand worden gesteld:

- 19.700 vliegtuigbewegingen (89 %) van de helikoptervluchten zijn circuitvluchten. Deze vluchten stijgen en landen op Lelystad Airport. Dit zijn veelal lesvluchten. De gemodelleerde routes lopen verder door dan de vliegpaden van deze circuitvluchten en vormen hiermee een conservatieve inschatting voor deze vliegtuigbewegingen.
- 2.500 vliegtuigbewegingen (11 %) van de helikoptervluchten zijn overlandvluchten. Deze vluchten hebben als bestemming of als vertrekpunt een andere luchthaven en vliegen lager dan 3.000 voet. Deze vluchten worden in de berekening meegenomen tot de grens van de 48 dB(A) Lden contour. Voor dit gedeelte van het verkeer kan niet worden gesteld dat de gekozen aanpak op een conservatieve wijze de stikstofdepositie van het scenario 'huidig gebruik' geeft. In de gekozen aanpak is dit deel van het helikopterterverkeer goed voor 10% van de totale stikstofuitstoot van de situatie 'huidig gebruik'. Hoewel er onzekerheid is ten aanzien van de omvang van dit deel van het helikopterterverkeer, zijn negatieve effecten, zoals hieronder blijkt, uit te sluiten.

Voor overland helikoptervluchten is een kans op significant negatieve effecten echter uitgesloten voor Lelystad Airport:

- In het aanwijzingsbesluit van 1999 is helikopterverkeer toegestaan en in de jaren negentig vlogen er ook helikopters op Lelystad Airport. Over dit gebruik is echter weinig data beschikbaar. In de situatie 'bestaand recht' is om deze reden geen helikopterverkeer opgenomen. De situatie 'bestaand recht' vormt hiermee een conservatieve inschatting van de beschikbare rechten van Lelystad Airport.
- De stikstofuitstoot van de situatie 'bestaand recht' (general aviation zonder helikopterverkeer) is 35% groter dan de stikstofuitstoot van de situatie 'huidig gebruik'. Dit betekent dat verlenging van de helikopterroutes tot 4,5 keer de huidige lengte niet leidt tot een hogere stikstofemissie dan die van de situatie 'bestaand recht'.
- De stikstofdepositie van dit helikopterverkeer verdeelt zich op grotere afstand van de luchthaven en neemt om die reden af met de afstand. Het gaat hier om grofweg een factor 4 per verdubbeling van de afstand.

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 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.,



Bijlage(n):

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