

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. 16
december 2020**

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

18 december 2020

Geachte [REDACTED],

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 16 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'.

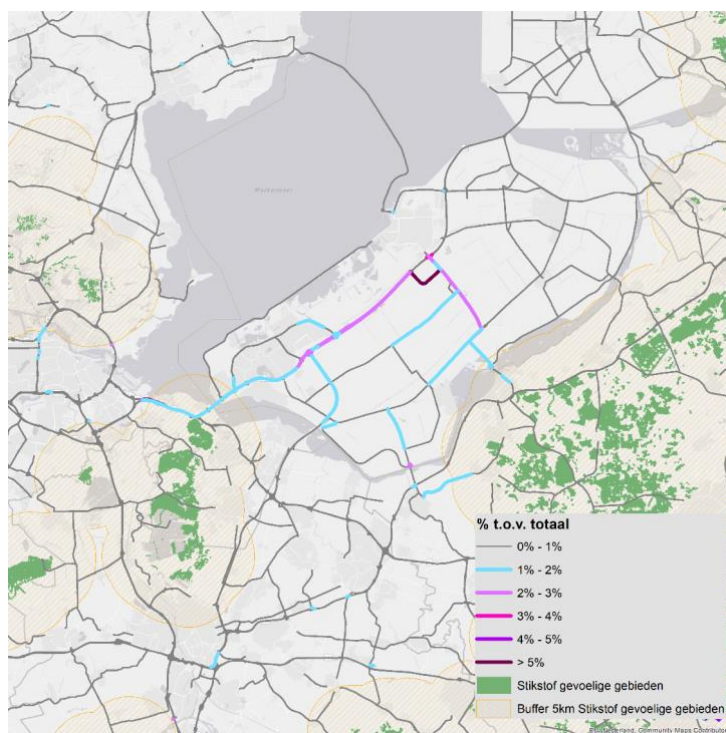
Voor het kleine verkeer en helikopters zijn er geen (verplichte) vliegroutes voorgeschreven voor Lelystad Airport. Wel is er, vanwege de komst van verkeersleiding een control zone (CTR) ingesteld. In deze control zone moeten de vliegtuigen en helikopters de opdrachten van de verkeersleiding opvolgen 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

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 helikopter routes 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.

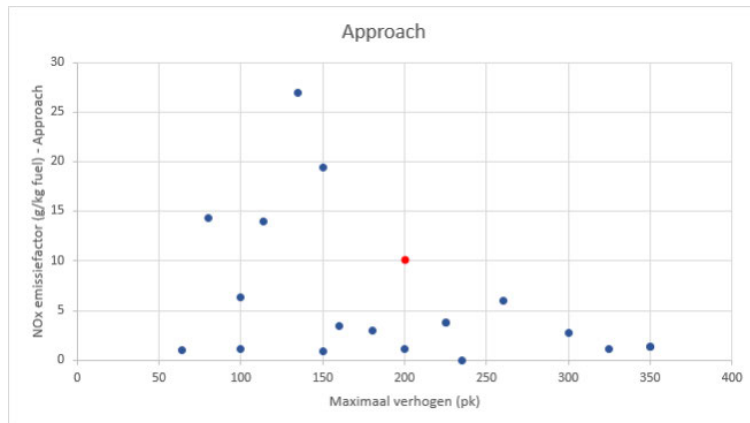
3. Verantwoording gebruik emissiegegevens motortype IO-360 SERIES

U vraagt de betrouwbaarheid van de gehanteerde emissiefactoren voor het motortype IO-360 SERIES nader te onderbouwen.

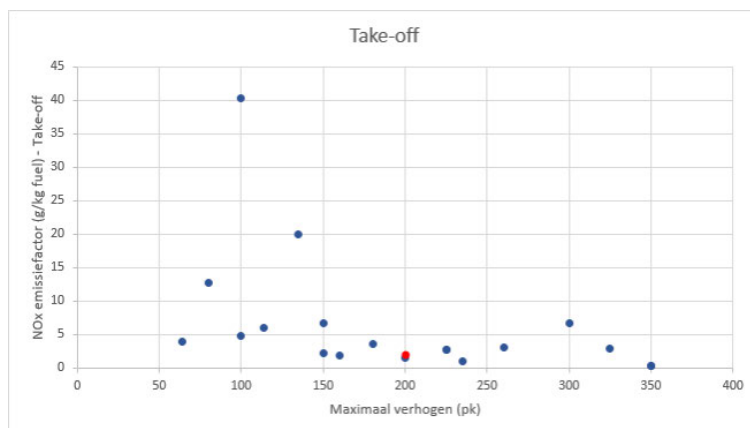
Voorafgaand aan de berekeningen is er een controle uitgevoerd op de gebruikte emissiefactoren uit de database van de Regeling Milieu Informatie Schiphol (RMI-database). Daaruit bleek dat de

gebruikte RMI-emissiefactoren plausibel zijn. De door u geconstateerde verhouding voor approach/take-off blijkt niet uitzonderlijk of afwijkend te zijn en komt zowel in de RMI als in de database van de Zwitserse 'Federal Office of Civil Aviation' database (FOCA-database)¹ voor bij meerdere motoren.

Ook de hoogte van de emissiefactoren is niet afwijkend t.o.v. andere motoren binnen dezelfde klasse. In figuur 2 en figuur 3 is de emissiefactor (in gram NOx per kg brandstof) inzichtelijk gemaakt voor zowel de approach als de take-off fase waarbij motoren tot 400 pk zijn vergeleken met de IO-360 SERIES zoals deze is opgenomen in de RMI (de laatste met een rode punt weergegeven).



Figuur 2: Emissiefactor voor verschillende motoren met een vermogen tot 400 pk uit de RMI database voor de fase: approach. In rood wordt het gekozen motortype weergegeven.



Figuur 3: Emissiefactor voor verschillende motoren met een vermogen tot 400 pk uit de RMI database voor de fase: take-off. In rood wordt het gekozen motortype weergegeven.

De RMI is het vigerende rekenvoorschrift voor Schiphol. Daarom hebben wij deze vraag ook voorgelegd aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DGLM). Zij geven aan dat emissiefactoren zoals in de RMI gebruikt voor het motortype IO-360 SERIES ook terugkomen in een rapportage van het National Academy of Sciences. Deze rapportage² is opgesteld met als doel bestaande data voor GA-verkeer te valideren. In dit rapport wordt geconcludeerd dat de gebruikte gegevens 'valid' zijn.

¹ Zwitserse emissiedatabase, te benaderen via:

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/en/home/specialists/regulations-and-guidelines/environment/pollutant-emissions/aircraft-engine-emissions.html>

² Exhaust Emissions from In-Use General Aviation Aircraft, ACRP research report 164, te benaderen via: <http://www.trb.org/Publications/Blurbs/175323.aspx>.

4. Reconstructie verkeersscenario 'bestaand recht'

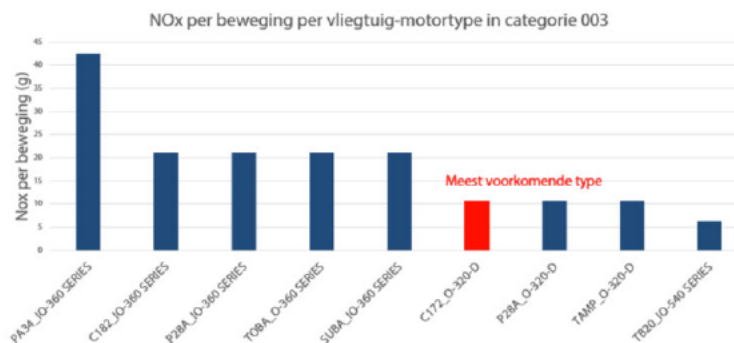
U vraag toe te lichten dat, ondanks een beperking van beschikbare data, voldoende betrouwbaarheid ontleend kan worden aan de reconstructie van het verkeersscenario 'bestaand recht'. Daarnaast vraagt u te onderbouwen dat het verkeersscenario conform het Aanwijzingsbesluit 1991 in vergelijking met 'bestaand recht' (tabel 1, achtergrondrapport) niet meer beperkend is voor de vergunde ruimte.

Bij de reconstructie van het bestaande recht is gebruik gemaakt van verkeer dat in 2005 (het eerste jaar waarvoor operationele data beschikbaar zijn) ook daadwerkelijk op Lelystad heeft gevlogen. Voor dit verkeer is niet voor iedere combinatie van vliegtuig- en motortype voldoende informatie beschikbaar voor een emissieberekening. De reconstructie is daarom beperkt tot dat deel van het verkeer waarvoor die gegevens wel beschikbaar zijn. Omdat per geluidscategorie wordt gezocht naar de combinatie van vliegtuig- en motortype met de hoogste emissie, heeft de beperkte beschikbaarheid van de data geen gevolgen voor de berekening (hoewel niet is uit te sluiten dat de bestaande rechten groter zouden zijn als wel alle gegevens beschikbaar zouden zijn, hebben lagere emissies immers geen gevolgen voor het berekende maximum).

In de aanwijzing van 1999 is de geluidscontour 3 dB(A) Bkl kleiner gemaakt dan in het Aanwijzingsbesluit 1991. Daardoor is dit besluit beperkender is dan eerdere aanwijzingen. Het verkeersscenario van de situatie 'bestaand recht' past binnen de aanwijzing van 1999 en ook binnen het Aanwijzingsbesluit 1991, met ruimte over.

Tot slot zijn er een tweetal correcties doorgevoerd in de achtergrondrapportage van ADECS airinfra B.V.

- De tabel in bijlage B bleek wel de correcte emissiegegevens te bevatten maar niet het met de RMI overeenkomende vliegtuigtype.
- Daarnaast is in de achtergrondrapportage geen eenduidige omschrijving van het motortype 912 opgenomen. Dit motortype is in de FOCA-database opgenomen als ROTAX 912. En het motortype O-470-U is ten onrechte opgenomen in de figuur 1 van de achtergrondrapportage. Figuur 4 geeft een gecorrigeerde versie van deze figuur.



Figuur 4: Overzicht van NOx-emissie per vliegtuigbeweging voor vliegtuigtypes in geluidscategorie 003, gebaseerd gegevens van gerealiseerde vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport in 2005.

Met vriendelijke groet,

Namens Royal Schiphol Group N.V.,

[Redacted signature]

[Redacted contact information]

Bijlage(n):

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