

Oplegnotitie bij het rapport "Bijlage emissies en luchtkwaliteit – MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008" (Adecs Airinfra, maart 2009).

Inleiding

In de periode van september 2008 tot en met maart 2009 heeft Adecs Airinfra als onderdeel van het MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008 een luchtkwaliteitsrapport "Bijlage emissies en luchtkwaliteit" opgesteld. Begin april 2009 is het MER afgerond en begin mei 2009 is het ter aanvaarding aan het Bevoegd Gezag (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) aangeboden.

Op 13 maart 2009 zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd in de wetgeving omtrent de luchtkwaliteit. Deze notitie gaat in op de gewijzigde wetgeving in algemene zin en de consequenties daarvan voor het MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008.

Wijzigingen Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgelegd dat de minister van VROM voor 15 maart van elk jaar invoergegevens bekend maakt waarmee gemeenten en andere overheden de concentraties luchtverontreinigende stoffen moeten berekenen. Deze berekeningen moeten worden uitgevoerd met de standaardrekenmethoden uit de regeling. Andere rekenmethoden mogen alleen worden gebruikt wanneer deze methoden zijn goedgekeurd door de minister van VROM.

De wijzigingen die per 13 maart 2009 van kracht geworden zijn, zijn:

- Bij berekeningen voor toekomstige situaties dient uitgegaan te worden van een tienjarige meteorologische invoerset in plaats van vijfjarige meteorologische invoerset.
- Artikel 74 wordt aangepast, zodat deze weer luidt: "Bij het door middel van berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht bij inrichtingen worden concentraties bepaald vanaf de grens van het terrein van de betreffende inrichting"
- Conform het voorstel van 14 oktober 2008 wordt het toepassingsbereik van zowel Standaardrekenmethode 1 (SRM1) als Standaardrekenmethode 2 (SRM2) uitgebreid met tunnels.
- Tevens worden er in SRM1 rekenregels opgenomen voor situaties met gescheiden rijbanen.
- In de interpolatie van de windrichtingen in SRM2 worden de op Schiphol en Eindhoven gemeten windrichtingen geïnterpoleerd met als weegfactoren de kwadraten van de afstanden tot de beide locaties.
- Ten behoeve van het indelen van de ruwheden in 4 klassen in de SRM2 methode zijn standaard waarden gedefinieerd.
- Het bepalen van de ruwheid is richtingsafhankelijk, middels een tabel worden deze waarden opgenomen en gelijk gesteld aan hetgeen in het NNM gehanteerd wordt.
- Voor de bepaling van de meteowindroos in SRM2 mag een stabiliteitsafhankelijke interpolatie van de windsnelheid plaatsvinden, de basis in SRM2 is echter een neutrale berekening. Uit tests blijkt evenwel dat beide methodieken nauwelijks verschil opleveren
- De dubbeltelling ten gevolge van snelwegen wordt uniform en isotroop in rekening gebracht, ofwel de waarde van de dubbeltelling is voor alle windrichtingen gelijk aan de nominale waarde zoals door het PBL wordt aangeleverd.

Bovengenoemde aanpassingen in de standaardrekenmethode 2 (SRM2) kunnen aanleiding zijn voor modeleigenaren om de rekenmethodes, die zijn goedgekeurd door de Minister van VROM, aan te passen.

Consequenties tbv MER Ontwikkeling Lelystad Airport

Bij het onderzoeken van de (toekomstige) luchtkwaliteit van de voorgenomen activiteit op Lelystad Airport zijn de op dat moment (september 2008) geldende voorschriften, rekenmodellen en invoergegevens toegepast. De resultaten van dit onderzoek blijven ruim onder de grenswaarden die aan de luchtkwaliteit gesteld zijn. De jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide liggen in 2015 maximaal op ongeveer $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en die van PM_{10} op ongeveer $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

In het MER onderzoek is de bijdrage van de achtergrond en het wegverkeer berekend met het TNO Pluim Snelweg (versie 1.3) model, hetgeen een goedgekeurd model is voor SRM2 berekeningen.

De bijdrage van het vliegverkeer is met een specifiek, van het NNM afgeleid, model berekend, waarbij de vijfjarige gemiddelde meteorologische gegevens belangrijke invoergegevens zijn. Aangezien de wijzigingen van de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit voornamelijk betrekking hebben op de SRM2 methodiek en de generieke invoergegevens is er gekeken naar de mogelijke consequenties van deze wijzigingen op de resultaten.

De aanpassingen ten aanzien van de SRM2 methodiek hebben betrekking op tunnels, gescheiden rijbanen, interpoleren van windrichting, bepalen van de ruwheid en correctie van dubbeltelling. Ten aanzien van de eerste twee punten kan er direct gesteld worden dat dit niet relevant is voor de MER Lelystad Airport, aangezien dit niet in het studiegebied voorkomt. De resterende punten zijn in beginsel relevant. De te verwachten verschillen zullen echter in de eerste plaats voor elk van de onderzochte alternatieven optreden, waarbij de verschillen kwalitatief gelijk zijn. De verschillen tussen de alternatieven zullen dus niet veranderen. In de tweede plaats zijn de verschillen naar verwachting zeer gering van omvang. De conclusie uit het MER dat het verschil tussen het planalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief minimaal is zal dan ook niet veranderen.

Ten aanzien van de uitbreiding van de generieke invoergegevens van een vijfjarig gemiddelde naar tienjarig gemiddelde kan er gesteld worden dat dit waarschijnlijk wel tot enig verschil in resultaten zal kunnen leiden, maar gezien de beperkte omvang van de bijdrage van het luchtverkeer aan de totale concentratie zal dit niet tot significante verschillen leiden. Dit is af te leiden uit het MER: de bijdrage aan de stikstofdioxideconcentratie van het luchtverkeer is maximaal, net buiten het luchtvaartterrein, $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Naar verwachting is de verandering in de concentratiebijdrage van het luchtverkeer ten gevolge van het gebruik van tienjarig gemiddelde gegevens beperkt tot enige procenten. Gezien de lage concentraties van stikstofdioxide zal dit zeker niet tot overschrijdingen van grenswaarden leiden. Ook voor PM_{10} zijn op dezelfde gronden significante verschillen uitgesloten.

Conclusie

De aanpassingen van de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit per 13 maart 2009 leiden wellicht tot enig verschil ten opzichte van de resultaten van het luchtkwaliteit onderzoek uit de MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008, maar deze zullen zeker niet significant zijn en niet tot andere conclusies leiden ten aanzien van de weging van de alternatieven. Ook is het uitgesloten dat de veranderingen in de concentraties zullen leiden tot overschrijding van grenswaarden. Derhalve geeft het luchtkwaliteitonderzoek, zoals opgenomen in de MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008, een actueel beeld van de luchtkwaliteit en biedt dit onderzoek een goede basis om het aspect lucht bij de besluitvorming over de aanwijzing Lelystad Airport te betrekken.