

Commissie voor de milieueffectrapportage  
Arthur van Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

Datum: 11 maart 2020  
Plaats: Dalfsen

Onderwerp: Stikstofberekeningen Lelystad Airport

Bijlagen:

- Beantwoording Kamervragen van het lid Kröger (GL) over de Stikstofdepositie van Schiphol
- Wob-verzoek naar gereserveerde PAS-ruimt (3 januari 2020)
- Wob-verzoek AERIUS berekening/invoerdata dd 2 augustus 2019 (12 februari 2020)
- Wob-verzoek stikstofonderzoek 2014 (20 februari 2020)

Geachte heer Lembrechts, beste Johan,

Op 3 maart j.l. heeft SATL u een brief gestuurd, met als bijlage een schrijven van het ministerie van IenW (kenmerk IENW/BSK-2014/117716) aan de Schiphol Group en Lelystad Airport, waarin IenW verzocht om nog eens goed naar de stikstofberekeningen zoals gerapporteerd in het MER van maart 2014 te kijken.

Maandag 9 maart j.l. stuurde de minister antwoorden op Kamervragen over de stikstofberekeningen naar de Tweede Kamer <sup>1</sup>. Getriggerd door deze antwoorden, in combinatie met de onderzoeksvraag van het ministerie aan uw Commissie, sturen wij u deze brief.

Om helderheid te scheppen in de verschillende stikstofberekeningen, allereerst het volgende overzicht:

	MER 29/3/2014	Brief IenW 22/5/2014	MER addendum 2/6/2014	PAS-melding 30/6/2016	AERIUS 14/2/2018	Geactualiseerde MER 21/2/2018	SATL januari 2020
Emissie NOx luchtvaart	232 ton	Een in opdracht van IenW uitgevoerde review door Arcadis i.s.m. NLR zou duiden op een fout in MER 29/3/2014.	Ongewijzigd t.o.v. maart 2014	317 ton	447 ton	330 ton	447 ton
Wegverkeer	57 ton, alleen binnen Flevoland. Maar zonder Ganzenweg, ondanks dat dit wel geschreven wordt		Ongewijzigd t.o.v. maart 2014	Niet meegenomen	Niet meegenomen	Ongewijzigd t.o.v. maart 2014	Volgens MER, aangevuld met wegen volgens IPO-instructie, waaronder A28, etc.
Warmte-inhoud	Klein (0?)	Er volgt een verzoek tot een nieuwe analyse.	43 MW (aldus brief IenW 9/3/2020) (staat niet vermeld in het addendum). Het zou zijn t.g.v. een verwisseling van uur- en jaargemiddelde.	< 0.005 MW	43 MW voor alle bronnen (ook GA, platformverkeer, taxiën, etc.)	“Zoveel als mogelijk gelijk aan MER2014 w.o. een warmte-inhoud” NB: versie van juni 2014!	0 MW
Maximale depositie-toename op Natura2000 (mol/ha/j)	1 – 30		+/- 0.4	0.84	0.59	0.61 (inclusief 0.02 t.g.v. zeer beperkt wegverkeer)	Meer dan 20 mol

\* Opgevraagd door SATL o.g.v. Wob: (1) Berekening van 2 juni 2014, (2) In brief van IenW (22/5/2014) genoemde review door Arcadis i.s.m. NLR, (3) Aerijs invoerbestanden van 2 augustus 2019, (4) Gereserveerde ruimte onder PAS-regeling

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/03/09/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-kroger-gl-over-de-stikstofdepositie-van-schiphol>

De eerste berekening is van 29 maart 2014. Daarna volgt de u reeds bekende brief van IenW (kenmerk IENW/BSK-2014/117716), waarna de herberekening volgt van 2 juni 2014. Een groot verschil tussen die twee berekeningen blijkt de toegevoegde, onrealistische, warmte-inhoud van 43 MW voor alle bronnen te zijn. SATL had dit al gereconstrueerd in haar 'tijdlijn', welke wij u reeds hebben toegezonden. Het gebruik van 43 MW in juni 2014 blijkt nu ook te worden bevestigd door de minister, aldus het antwoord op vraag 13<sup>2</sup>:

*"In het MER 2018 is uitgegaan van dezelfde waarden voor de warmte-inhoud als in het MER 2014. Er is in het MER geen onderzoek uitgevoerd voor de situatie met een warmte-inhoud van 0 MW in alle vliegfasen."*

De minister lijkt hiermee te doen voorkomen dat het gebruik van 43 MW volkomen normaal en gebruikelijk was in 2014, en daarom ook is toegepast in de actualisatie van MER 2018. Echter, de initiële berekeningen van maart 2014 waren uitgevoerd zonder deze grote warmte-inhoud. Pas in tweede instantie, na het verzoek van het ministerie (dd 22/5/2014) nog eens goed naar de berekeningen te kijken, is de warmte-inhoud van 43 MW voor alle bronnen toegepast. In de toelichting op de in maart 2014 gemaakte "fout" lezen we echter niks over een opgeschroefde warmte-inhoud.

In plaats daarvan wordt in het verantwoordingsrapport op blz 62 vermeld dat *"de uurgemiddelde resultaten waren gebruikt, terwijl jaargemiddelden gebruikt hadden moeten worden"*<sup>3</sup>. Nu heeft SATL in haar "tijdlijn" al toegelicht dat deze verklaring niet juist kon zijn. Immers, het jaargemiddelde is een veel groter getal dan het uurgemiddelde, als de rest gelijk zou blijven. Door aanpassing van uurgemiddelden naar jaargemiddelden zou de depositie juist toenemen en niet afnemen, zoals werd gesuggereerd. Nu blijkt dus dat de berekeningen in juni 2014 zijn aangepast door een onrealistisch grote warmte-inhoud van 43 MW toe te passen, terwijl een andere verklaring werd gegeven.

Uit de reconstructie van de berekening van maart 2014 weten we, dat er toen nog wél een kleine (wellicht 0 MW) warmte-inhoud werd gebruikt.

Van belang is ook te weten dat noch in de PAS-melding uit 2016, noch in de NOx-emissiedata, door RIVM vrijgegeven in januari 2020, een warmte-inhoud wordt toegekend aan vliegverkeer.

Dit brengt ons bij de eerste vraag van het ministerie aan uw commissie:

- A. Leidt de inbreng van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (zoals beschreven in het SATL-rapport<sup>4</sup> van 3 december 2019) tot het inzicht dat er - gegeven de kennis en gebruikelijke methoden van toen – zodanige fouten zijn gemaakt in het stikstofonderzoek (zoals beschreven in de Actualisatie MER Lelystad Airport), die binnen de juridische context van destijds aanleiding geven tot een wezenlijk andere conclusie van de Commissie van de m.e.r. over de actualisatie van het MER Lelystad Airport?

---

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/03/09/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-kroger-gl-over-de-stikstofdepositie-van-schiphol>

<sup>3</sup> Verantwoordingsrapport op zienswijzen en adviezen Ontwerp Luchthavenbesluit Lelystad, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Projectteam Luchthavenbesluit Lelystad Airport, IENM/BSK-2015/67867, 31 maart 2015.

[https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Verantwoordingsrapp%20luchthavenbesluit%20Lelystad\\_tcm117-341935.pdf](https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Verantwoordingsrapp%20luchthavenbesluit%20Lelystad_tcm117-341935.pdf)

<sup>4</sup> Stikstofdepositie van de luchtvaart in Nederland, 4 december 2019, <https://satl-lelystad.nl/wp-content/uploads/2019/12/Stikstofdepositie-van-de-luchtvaart-in-Nederland-versie-20191206.pdf>

Wij achten het van belang dat de Commissie beseft dat het gebruik van een grote warmte-inhoud a) onrealistisch en onjuist is en b) niet gebruikelijk is en was.

Ook met de kennis van toen (2014) had er geen warmte-inhoud van 43 MW mogen worden toegepast. Sterker nog: de kennis van toen zegt gewoon dat warmte-inhoud wordt toegepast om pluimstijging (zoals bij stilstaande schoorstenen) goed te modelleren. Vliegtuigen bewegen snel, vormen geen verticale pluim, door aerodynamica worden uitlaatgassen zelfs naar beneden gedongen, en er mag dus geen warmte-inhoud worden toegepast. Simpelweg omdat warmte-inhoud in AERIUS en OPS leidt tot een pluimvorming, wat voorkomen moet worden om een realistische depositie-berekening te kunnen doen. Zie ook het TNO-advies uit 2010 om geen warmte-inhoud te modelleren bij vliegtuigen:

54 / 111

TNO rapport | TNO-034-UT-2010-01108\_RPT-ML

Uitgaande van mechanisch rendement van ongeveer 40%<sup>2</sup> van de modernste gasturbinemotoren mag aangenomen worden dat de warmte inhoud van 1 motor ligt tussen 2 en 25 MW afhankelijk van de vliegfase. Het is echter niet aan te raden om deze gegevens te gebruiken voor berekeningen aan de pluimstijging aangezien de uitlaat van een vliegtuig niet met een schoorsteen vergeleken kan worden.

Daarnaast willen wij u erop wijzen dat al in het MER van maart 2014 de cruciale Ganzenweg ontbrak in de depositieberekening, terwijl deze wel vermeld staat in de teksten. Deze echte fout is vervolgens nooit gerepareerd, wat op zijn minst opmerkelijk is te noemen gezien de vele bureaus die zich hebben bemoeid met de stikstofherberekening van juni 2014 en later.

De introductie van de 43 MW warmte-inhoud in juni 2014 en het vanaf de allereerste versie systematisch weglaten van de Ganzenweg, en in een later stadium tijdens de "PAS-periode" ook andere wegen, heeft het besluitvormingsproces ernstig beïnvloed.

Tenslotte willen wij u wijzen op een aantal Wob-verzoeken gedaan door SATL, waarop wij tot heden helaas nog geen informatie hebben ontvangen. Wij adviseren u het ministerie dezelfde informatie (met spoed) te vragen zodat u deze kunt gebruiken bij de formulering van uw advies. Het betreft:

1. De stikstofdepositieberekening van 2 juni 2014,
2. De in brief van IenW (22/5/2014) genoemde review door Arcadis i.s.m. NLR,
3. De AERIUS invoerbestanden van 2 augustus 2019, waarin veel meer wegen zijn gemodelleerd, en een andere warmte-inhoud is toegepast.
4. De gereserveerde ruimte onder PAS-regeling.

Wij hopen dat wij u van dienst geweest zijn met dit schrijven en vertrouwen erop dat u zeer kritisch kijkt naar de stikstofperikelen rond Lelystad Airport.

Met vriendelijke groet,

Namens SATL,

Leon Adegeest