Advocaten
Notarissen
Belastingadviseurs

DE BRAUW
BLACKSTONE
WESTBROEK

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directoraat-generaal Natuur, Visserij en Landelijk Gebied
T.a.v. [redacted]
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Claude Debussylaan 80
Postbus 75084
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771
F +31 20 577 1775

Per e-mail: [redacted]

Datum 13 maart 2020

Uw ref. DGNVLG-NV / 19236935
Onze ref. M34292152/1/20712669/NvdB

mr. [redacted]
E [redacted]
mr. [redacted]
E [redacted]
T [redacted]
T [redacted]
F +31 20 577 1775

Betreft: Handhavingsverzoek MOB | Beantwoording nadere vragen over Lelystad Airport

Geachte [redacted]

Naar aanleiding uw e-mail van 17 februari jl. reageert N.V. Luchthaven Lelystad ("**Lelystad Airport**") hierbij graag op de daarin door u gestelde vragen. Voordat Lelystad Airport dat doet, maakt zij enkele opmerkingen over de referentiedatum.

1 REFERENTIEDATUM 10 JUNI 1994

1.1 Allereerst merkt Lelystad Airport op dat in de vragen wordt verwezen naar 10 juni 1994, in het kader van enkele Natura 2000 gebieden die (mede) zijn aangewezen op grond van de Vogelrichtlijn, zoals het gebied Oostvaardersplassen. Echter, in het handhavingsverzoek van MOB waarop moet worden besloten, wordt expliciet en herhaald uitgegaan van 7 december 2004 als de toepasselijke referentiedatum.[1] MOB wijst zelf ook niet op specifieke Natura 2000-gebieden die aanleiding geven om uit te gaan van een andere datum. Een datum uit 1994,

[1] Weliswaar wordt nog gesteld dat dit "vooralsnog" zo is, maar dit laat onverlet dat MOB zelf consequent 7 december 2004 als de relevante datum beschouwt. De twee korte verwijzingen op pagina 4 van het handhavingsverzoek naar 10 juni 1994 is dusdanig vrijblijvend, globaal en niet onderbouwd dat deze geen aanleiding geeft uit te gaan van de in het verzoek zelf meermalen expliciete aangehaalde datum van 7 december 2004.

De Brauw Blackstone Westbroek N.V. is gevestigd in Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 27171912.

Alle diensten en (andere) werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met De Brauw Blackstone Westbroek N.V. Op de overeenkomst zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank in Amsterdam en waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Kwaliteitsrekening notarissen NG Bank IBAN NL83INGB0693213876 BIC INGBNL2A.

waar in de vragen vanuit wordt gegaan, past naar het oordeel van Lelystad Airport dan ook niet goed bij het onderliggende handhavingsverzoek.

1.2 Overigens geldt dat voor zover de (eerdere) aanwijzing van bepaalde Natura 2000-gebieden onder de Vogelrichtlijn al relevant zou zijn, het MOB blijkens het handhavingsverzoek enkel gaat om eventuele effecten op stikstofgevoelige habitats.[2]

2 BEANTWOORDING VAN DE CONCRETE VRAGEN

2.1 De gestelde vragen zijn er op gericht te bepalen in hoeverre er sprake is van stikstofdeposities die uitkomen boven het "bestaande recht". Concreet vraagt u een verschilberekening te maken, aan de hand van de op dit moment beschikbare versie van AERIUS Calculator 2019A tussen:

a) de depositie van het maximale aantal vliegbewegingen dat mogelijk was met het aanwijzingsbesluit van 1999, rekening houdend met de geluidcontour van 47 bkl. op basis van de emissiecijfers van destijds, en

b) de depositie van de huidige feitelijke situatie, met de emissiecijfers van nu.

2.2 Binnen de gegeven tijd is het niet mogelijk gebleken thans een verschilberekening op basis van AERIUS te maken. Dit onder andere omdat berekening van de stikstofdepositie in de huidige situatie nog niet beschikbaar is en een nieuwe berekening enkele weken tijd vergt.

2.3 Lelystad Airport kan aan de hand van een aantal gegevens uit eerdere onderzoeken, waaronder het MER 2014[3] en de NLR rapportage uit 2014[4] die is gebruikt ten behoeve van de input voor het PAS, wel laten zien dat de huidige NOx emissies van het feitelijke vliegverkeer vanaf de luchthaven Lelystad zeer ruim blijven binnen de NOx emissies die op grond van het Aanwijzingsbesluit 1999 (en overigens ook in 1991) mogelijk waren. Daarbij geldt dat in de aanwijzingsbesluiten geen maximum aantal vliegtuigbewegingen is vastgelegd. In dit geval zou voor de luchthaven Lelystad – ter beantwoording van de vragen – echter kunnen worden verondersteld dat een maximaal toegestane vliegbelasting kan worden afgeleid uit de bij de aanwijzingsbesluiten bepaalde geluidcontour.

2.4 Het grenswaardenscenario dat ten grondslag ligt aan het Aanwijzingsbesluit 1991 gaat uit van ca. 120.000 vliegtuigbewegingen. Dit grenswaardenscenario is

---

[2] In dat verband verwijst Lelystad Airport ter informatie ook naar het MER Lelystad Airport 2014, Addendum 3: stikstofdepositie (p.18), dat is opgesteld ten behoeve van het LVB 2015.

[3] MER Lelystad Airport 2014, Addendum 3: stikstofdepositie.

[4] Stikstofberekeningen luchthavens ten behoeve van de programmatische aanpak stikstof, NLR-CR-2014-083 (juni 2014).

niet gewijzigd ten behoeve van het Aanwijzingsbesluit 1999.[5] Binnen de daarbij vastgestelde 47 bkl geluidcontour zijn ook ca. 120.000 vliegtuigbewegingen mogelijk. Uit de NOx emissieberekeningen van het vliegverkeer in het MER 2014 blijkt dat de hiermee gepaard gaande NOx emissie op basis van standaard LTO-tijden 40,8 ton bedraagt.[6]

2.5 Uit de hiervoor genoemde NLR-rapportage uit 2014 blijkt dat de emissies van vliegverkeer en platform gerelateerde bronnen bij het *feitelijke gebruik* van de luchthaven Lelystad in 2012[7] leidde tot 7,2 ton NOx emissies, bij 114.521 vliegtuigbewegingen.[8] Het feitelijk gebruik in 2019 is zelfs iets minder dan in 2012, bij een aantal van ca. 98.000 vliegtuigbewegingen. Daarmee blijft de omvang van de feitelijke NOx emissies zeer ruim binnen de hiervoor bepaalde situatie op grond van het Aanwijzingsbesluit 1999.

Lelystad Airport is graag bereid en beschikbaar het bovenstaande nader mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,
De Brauw Blackstone Westbroek N.V.

[redacted]

5 De aanname was dat met het inmiddels stiller worden van het verkeer aan de aanscherping van de grenswaarden kon worden voldaan. Dat blijkt ook het geval.
6 MER Lelystad Airport 2014, Hoofdrapport, tabel 21.
7 Dat feitelijk gebruik vond plaats onder vigeur van de voorlopige voorziening van 7 december 2011. Zie randnummer 1.4 van de zienswijze van 28 november 2019.
8 Feitelijk gebruik in 2012 Lelystad Airport, p. 30.