

Commissie voor de milieueffectrapportage
Arthur van Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Datum: 3 maart 2020

Plaats: Dalfsen

Onderwerp: stikstofberekeningen Lelystad Airport

Bijlagen:

- Brief van IenW met kenmerk IENW/BSK-2014/117716 dd 22 mei 2014
- Wob-verzoek stikstofonderzoeken uit 2014 Stichting HoogOverijssel 20 februari 2020.pdf

Geachte heer Lembrechts, beste Johan,

Onlangs heeft SATL u de zogenaamde tijdlijn van de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport toegestuurd. Daarin opgenomen de initieel berekende stikstofdepositie (zie MER van maart 2014) en de herberekende stikstofdepositie, zoals opgenomen in het zgn stikstof-addendum uit juni 2014.

Over deze herberekende stikstofdepositie schrijft de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies van 5 september 2014 (rapportnummer 2792–163):

“

Stikstofdepositie

Eén van de addenda gaat in op de berekeningen van de stikstofdepositie. Hierin wordt geconcludeerd dat de maximale belasting op gevoelig gebied 0,4 mol N/ha/jaar bedraagt. Dit is een correctie op de berekeningen uit het hoofdrapport en deelrapport 4E, waarin een maximale belasting van 30 mol N/ha/jaar aan de rand van de Veluwe is berekend. Deze informatie komt niet terug in het hoofdrapport en de samenvatting. Verder mist de Commissie een onderbouwing van de aanpassing van de berekeningen en kan ze de stikstofdepositieberekeningen niet reconstrueren. De berekende depositie lijkt ook niet in lijn te zijn met wat op basis van berekeningen voor andere luchthavens mag worden verwacht.

“

In het Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieueffectrapport van 12 november 2014 (rapportnummer 2792–183), schrijft de Commissie voor de m.e.r.:

“

Stikstofdepositie: omvang

Het aangevulde MER verklaart het verschil in stikstofdepositie tussen deelrapport 4E en addendum 3 op grond van een invoerfout in de emissiegegevens. Met deze toelichting zijn de berekeningen echter nog niet te reconstrueren.¹² De Commissie heeft zich de vraag gesteld wat de onzekerheid in de aannames waarmee het model is gevoed, zou betekenen voor de beoordeling van de natuureffecten en bijgevolg voor de besluitvorming. De Commissie verwacht niet dat de concentraties ter hoogte van de Natura 2000-gebieden die voor stikstof gevoelig zijn, dusdanig hoger zullen zijn dat de conclusies op het punt van (mitigatie van) de extra depositie bijstelling behoeven. Als de cumulatieve depositie in de omgeving van de luchthaven moet worden vastgesteld, bijvoorbeeld in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof, adviseert de Commissie dan ook om daar een reproduceerbare berekening aan ten grondslag te leggen. Ze acht

het verder wenselijk om voor de Passende beoordeling uit te gaan van voldoende reconstrueerbare depositiegegevens.

”

In het kader van bovengenoemde onduidelijkheden in de stikstofberekeningen stuur ik u hierbij een brief van IENW met kenmerk IENW/BSK-2014/117716 aan de Schiphol Group en Lelystad Airport. Deze brief is van 22 mei 2014 en is ons onlangs in bezit gekomen.

In deze brief schrijft het ministerie over stikstofdepositie:

“

In het MER is onderzocht wat de milieueffecten (kunnen) zijn van stikstofdepositie van extra vliegverkeer op natuurgebieden in de wijde omgeving van Lelystad Airport. Dit onderzoek, dat in deelrapport 4^E is gepresenteerd, gaat uit van stikstofberekeningen die voor het scenario van 45.000 vliegbewegingen op de Veluwe tot een additionele depositie leiden tussen de 1 en 30 mol N/ha/jr, afhankelijk van de locatie.

In het kader van de ‘Passende beoordeling’ en mogelijke inpassing in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) heb ik een review laten uitvoeren van de stikstofdepositie-berekeningen door Arcadis in samenwerking met het NLR. Uit deze review komen resultaten die sterk afwijken van de aantallen molen die door Adecs zijn berekend in het MER. Ik verzoek u dan ook de juistheid van de analyses gepresenteerd in het MER na te gaan en, zo de analyses onjuist blijken, het MER op het punt van stikstofdepositie te herzien in de vorm van een addendum op het Hoofdrapport en op het betreffende Deelrapport.

“

Na de herberekening, gepresenteerd in het Addendum uit juni 2014, en waarom dus gevraagd is door het ministerie, kwam de stikstofdepositie (alléén tgv vliegverkeer) wél onder de 1 mol N/ha/jr.

Wij waren onbekend met deze brief en de in de brief genoemde review door Arcadis i.s.m. NLR. Deze review moet logischerwijs stammen uit de periode tussen maart en juni 2014. SATL heeft het ministerie per Wob-verzoek gevraagd deze review toe te sturen. Hieruit zou moeten blijken wat er fout gegaan is in de eerste berekening (maart 2014), en met welke gegevens de herberekening van juni 2014 is uitgevoerd (waarvan alleen de resultaten werden gepresenteerd).

Gezien de opmerkingen die uw Commissie indertijd plaatste bij de stikstofberekeningen, nemen wij aan dat ook uw Commissie deze review nooit heeft ontvangen. Deze informatie lijkt ons echter ook voor de Commissie voor de m.e.r. cruciaal.

In de SATL-tijdslijn is gereconstrueerd dat de stikstofdepositie tgv vliegverkeer wel degelijk boven de 1 mol N/ha/jr uitkomt. En daar komt dan het wegverkeer nog bij.

Hopelijk geeft deze informatie u extra inzicht in hoe de berekende stikstofdepositie tot stand is gekomen en onder de 1 mol/ha/jr bleef.

Met vriendelijke groet,

Namens SATL,

Leon Adegeest