

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 4114

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie), **Kröger** (GroenLinks) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de stikstofberekeningen 2014 Lelystad Airport* (ingezonden 31 augustus 2020).

Mededeling van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 september 2020).

Vraag 1

Klopt het dat de stikstofberekeningen in de milieueffectrapportage (MER) voor Lelystad Airport voor correctie (maart 2014) zijn uitgevoerd met OPS en met de vliegroutes voor het kleine verkeer, zoals de Commissie m.e.r. stelt in haar rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport d.d. 31 maart 2020 (projectnummer: 3456)?

Vraag 2

Waarom zijn de berekeningen destijds niet uitgevoerd met de verschillende routevarianten voor het groot vliegverkeer? Hoe verhoudt zich dit met uw antwoord 2 op feitelijke vragen van de commissie d.d. 16 april 2020 waarin u stelt dat de vliegroutes in maart 2014 wel de routevarianten A, B en B+ waren?<sup>1</sup>

Vraag 3

Klopt het dat de stikstofberekeningen in de MER Lelystad Airport na correctie (juni 2014) zijn uitgevoerd met AERIUS en met de vliegroutes zoals beschreven in de MER2014, zoals de Commissie m.e.r. stelt in haar rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport d.d. 31 maart 2020 (projectnummer: 3456)?

Vraag 4

Is het verschil in gebruikte routes een mogelijke extra verklaring voor het verschil tussen de berekeningen van maart 2014 en van juni 2014?

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 784

Vraag 5

Zijn de stikstofberekeningen in de MER Lelystad Airport na correctie (juni 2014) uitgevoerd met OPS, zoals u stelt in uw brief d.d. 31 maart 2020<sup>2</sup>, of met AERIUS, zoals de Commissie m.e.r. stelt in haar rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport d.d. 31 maart 2020 (projectnummer 3456)?

Vraag 6

Hoe verhoudt de constatering in het Verantwoordingsrapport op de zienswijzen en adviezen voor het ontwerp Luchthavenbesluit Lelystad d.d. 31 maart 2015<sup>3</sup> dat in de berekeningen van maart 2014 de uurgemiddelde resultaten zijn ingevoerd in plaats van de jaargemiddelden, zich met de verklaring in uw brief d.d. 31 maart 2020 waarin u spreekt over een correctie van gram per jaar naar gram per seconde<sup>4</sup>; en kunt u uitleggen waarop deze correctie precies betrekking had?

Vraag 7

Aangezien volgens uw brief d.d. 16 april 2020<sup>5</sup> (antwoord 1) de emissies in maart 2014 een factor 8.760 (365 dagen\*24 uur) zijn overschat en de emissies in juni 2014 ongeveer een factor 860 lager liggen als gevolg van de uitbreiding van het studiegebied, kan daaruit geconcludeerd worden dat de totale emissie als gevolg van uitbreiding van het studiegebied een factor 10 hoger werd? Zo nee, hoe verklaart u dan deze factor 10?

Vraag 8

Kunt u de afbakening van de gebruikte studiegebieden in maart 2014 en in juni 2014 grafisch weergeven en kunt u toelichten hoeveel de totale emissie toenam door uitbreiding van het studiegebied?

Vraag 9

Kunt u uitleggen waarom de depositie in juni 2014 na correctie een factor 150 kleiner is dan in de berekening voor correctie, terwijl de emissie een factor 10 hoger werd?

Vraag 10

Kunt u de relatieve bijdrage aan het verschil in emissie en depositie toelichten van ieder van de tot nu toe in 2015 en 2020 door u gegeven deelverklaringen: verschil in gebruikte routes, verschil in studiegebied, verschil in optelling van natte en droge depositie, verschil in gebruikte tijdseenheden?

Vraag 11

Klopt het dat in maart 2014 en juni 2014 dezelfde versie van OPS is gebruikt (4.3.16) en dat verschillen in resultaten dus niet kunnen worden verklaard door een verschil in de gebruikte softwareversie?

Vraag 12

Hoe kan het dat er in maart 2014 sprake was van een onjuiste optelling van natte en droge deposities (uw antwoord 68 d.d. 16 april 2020), terwijl de gebruikte OPS-software de natte en droge depositie automatisch zelf optelt?

Vraag 13

Zijn de in maart 2014 en juni 2014 de berekende deposities de som van de berekende natte en droge depositie?

Vraag 14

Bent u zich bewust van het feit dat gebruik van de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) in OPS zou hebben geleid tot meer dan 100 mol/ha/j depositie in bijna alle Natura 2000-gebieden van heel Nederland?

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 733

<sup>3</sup> Website platformparticipatie.nl ([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> Kamerstuk 31 936, nr. 733

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 784

Vraag 15

Bent u bereid de resultaten-files van de berekeningen van maart 2014 en juni 2014 (plt en lpt) te delen met de Tweede Kamer?

**Mededeling**

Op 31 augustus 2020 hebben de leden Bruins en Kröger Kamervragen gesteld over de stikstofdepositieberekeningen uit 2014 voor Lelystad Airport. Vanwege de benodigde afstemming kunnen deze vragen helaas niet binnen de gestelde termijn worden beantwoord. Ik zal u de antwoorden zo spoedig mogelijk doen toekomen.