

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

1496

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Gijs van Dijk** (PvdA), **Laçin** (SP), **Van Raan** (PvdD), **Stoffer** (SGP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *de stikstofberekeningen Lelystad Airport* (ingezonden 18 december 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (ontvangen 1 februari 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1417.

Vraag 1

Klopt het dat de stikstofberekeningen voor het addendum van de milieueffect-rapportage (MER) 2014 van het vliegverkeer voor Lelystad Airport incorrect waren?

Antwoord 1

In de stikstofberekeningen die in het kader van het MER 2014 zijn uitgevoerd voor vliegverkeer is destijds een aantal fouten geconstateerd. Die zijn vervolgens in het MER addendum 2014 hersteld. Zie hiertoe de beantwoording van eerdere Kamervragen over de stikstofberekeningen van Lelystad Airport¹.

Zoals reeds is gemeld in de Kamerbrief² van 3 december 2020 is gebleken dat bij het samenstellen van het invoerbestand voor het bepalen van de stikstofdepositie voor wegverkeer uurintensiteiten uit het verkeersmodel op een verkeerde manier zijn omgerekend naar het totaal aantal voertuigkilometers per jaar en dat is gerekend met de emissiefactoren voor NO₂ in plaats van voor NO_x. Verder is ook gerekend met een warmte-inhoud van 1 MW voor wegverkeer. Dit betekent dat in het MER addendum 2014 de maximale depositie van het wegverkeer destijds zou zijn uitgekomen op ongeveer 0,2 mol/ha/jaar, in plaats van maximaal 0,05 mol/ha/jaar.

Vraag 2

Waarom is er, nadat het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) al in april 2014 rekende met een warmte-inhoud tussen de 0 en 43 MW, alsnog gekozen om te rekenen met een veel te hoge warmteinhoud van

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 784

² Kamerstuk 31 936, nr. 821

structureel 43 MW, waardoor de stikstofuitstoot en depositie veel lager uitvielen? Wie heeft dit besluit genomen en hoe kwam deze afweging tot stand?

Antwoord 2

Op 9 maart 2020³ heb ik in het antwoord op vraag 13 van het lid Kröger (GL) de onderbouwing opgenomen hoe is gekomen tot een warmte-inhoud van 43 MW. In het rapport «evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport»⁴ geeft de Commissie m.e.r. op pagina 9 aan dat er geen dwingend voorschrift is voor de te hanteren warmte-inhoud van emissies door vliegverkeer. Het was aan de initiatiefnemer om een onderbouwde keuze te maken. Voor toekomstige berekeningen hebben de Commissie m.e.r. en het RIVM geadviseerd om, bij berekeningen met het rekenmodel OPS, uit te gaan van een waarde van 0 MW voor de warmte-inhoud van de emissies die tijdens de LTO-cyclus optreden. De stikstofdepositieberekeningen voor de nieuwe passende beoordeling van Lelystad Airport zijn conform dit advies uitgevoerd.

Vraag 3

Kunt u aangeven wat nu de totale emissies en de lokale deposities zijn van het wegverkeer van en naar Lelystad Airport?

Antwoord 3

Zoals gemeld in de Kamerbrief van 3 december⁵ zal ik de project specifieke beoordeling met de Kamer delen zodra deze is afgerond.

Vraag 4

Kunt u voor de Kamer reconstrueren waarom er voor het wegverkeer van en naar Lelystad Airport op een gegeven moment is gekozen bepaalde wegen niet mee te nemen, dan weer toe te voegen, later helemaal geen emissies voor het wegverkeer te berekenen en weer later voor een zeer beperkt deel van het wegverkeer?

Antwoord 4

De vraag kan de indruk wekken dat er gaandeweg de berekeningen, keuzes zijn gemaakt om op het ene moment wel en het andere moment geen wegverkeer of op andere wijze mee te nemen. Dat is niet het geval. In het kader van het MER 2014 is de stikstofdepositie van het wegverkeer van en naar Lelystad Airport in beeld gebracht. Voor het onderzoek naar de effecten op stikstofdepositie is destijds aangesloten op het studiegebied dat is gehanteerd voor het luchtkwaliteitsonderzoek. Voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit is gekeken naar de wegvakken met de hoogste absolute toename in verkeersintensiteiten. Langs deze wegen zijn, zoals gebruikelijk bij luchtkwaliteitsonderzoek, de effecten op de luchtkwaliteit (concentraties NO₂ en PM₁₀) berekend. Uit deze berekeningen bleek dat langs de wegen met de hoogste verkeers toenames geen sprake was van dreigende overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit. Op basis hiervan is geconcludeerd dat ook op verder weg gelegen wegen geen sprake zal zijn van overschrijdingen, omdat de verkeers toenames daar lager zijn.

Bij de actualisatie MER 2018 is uitgegaan van de berekende depositiebijdragen voor wegverkeer uit het MER 2014. De actualisatie MER Lelystad Airport 2018 bestaat uit het MER 2014 en de in 2018 geactualiseerde onderdelen. Over de actualisatie van het MER 2018 heeft de Commissie m.e.r. op 18 april 2018 een positief oordeel gegeven⁶. Voor de PAS melding in 2019 is wegverkeer doorgerekend met AERIUS Calculator. Daarbij is uitgegaan van de afbakening en verkeersgegevens van de actualisatie van het MER 2018 en het onderliggende MER 2014.

De Commissie m.e.r. heeft in het rapport «evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport»⁷ (31 maart 2020) geconcludeerd dat afbakening op grond van «opgaan in het heersende verkeersbeeld» niet zou hebben geleid tot een groter studiegebied dan het gebied dat beschouwd is in het MER 2018. De

³ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2061

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 732

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 821

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 477

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 732

Commissie m.e.r. concludeert daarnaast dat afbakening op grond van «betrouwbaar toerekenen» en «ligging ten opzichte van Natura 2000» tot een groter studiegebied had geleid. Daarbij geeft de Commissie aan dat voor de depositie door het wegverkeer echter in de PAS-systematiek al stikstofruimte was voorzien, waardoor er geen natuurschade zou optreden. Omdat in de PAS voor de effecten van het wegverkeer al een voorziening was getroffen, zijn er volgens de Commissie m.e.r. op dit punt geen consequenties voor de gemaakte keuzes of voor de gevolgde procedure.

Vraag 5

Klopt het dat de Tweede Kamer in 2015 het Luchthavenbesluit Lelystad Airport heeft genomen op (bij nader inzien) incorrecte berekeningen? Bent u het met de indieners van deze vragen eens dat dit zeer problematisch is en dat hierdoor het Luchthavenbesluit van 2015 nietig moet worden verklaard?

Antwoord 5

In het Luchthavenbesluit 2015 is aangegeven dat het project vergunbaar werd geacht in het kader van de Wet natuurbescherming. Het PAS was daar één van de mogelijke oplossingen voor. Andere uitkomsten van de berekeningen hadden deze conclusie waarschijnlijk niet gewijzigd aangezien de invoering van het PAS aanstaande was en er binnen het PAS voldoende ruimte was gereserveerd voor prioritaire projecten. Voor wegverkeer was een aparte voorziening opgenomen in het PAS. Het PAS bood daarmee de juridische zekerheid dat de totale projecteffecten niet zouden leiden tot significant negatieve gevolgen voor de natuur.

Aangezien het PAS is komen te vervallen moet opnieuw aangetoond worden dat het project voldoet aan de vereisten uit de Wet natuurbescherming. Hiertoe worden de stikstofdepositieberekeningen voor de passende beoordeling van Lelystad Airport volgens de actuele inzichten met het voorgeschreven modelinstrumentarium uitgevoerd conform het advies van de Commissie m.e.r. en het RIVM.

Vraag 6

Klopt het dat de PAS-melding uit 2019 ook op basis van deze incorrecte warmte-inhoud en te een lage verkeersbijdrage is gedaan, terwijl inmiddels al ruim vijf jaar bekend was dat hierdoor de stikstofdepositie veel te laag zou uitvallen? Vindt u dit handelen te goeder trouw?

Antwoord 6

In de adviezen van de Commissie m.e.r. over het MER 2014 en addendum MER 2014⁸ en de actualisatie van het MER 2018⁹ zijn destijds geen opmerkingen gemaakt over de afbakening voor wegverkeer en warmte. Er was derhalve geen aanleiding om te veronderstellen dat de depositieberekeningen bijgesteld moesten worden. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 heeft de Commissie m.e.r. opmerkingen gemaakt over de warmte-inhoud en de afbakening voor wegverkeer in haar advies van 31 maart 2020¹⁰. Daarover concludeert zij dat deze inzichten de facto volgens de destijds geldende regels geen consequenties hadden gehad voor de uitvoerbaarheid van het project, aangezien er binnen het PAS voldoende ruimte voor prioritaire projecten was gereserveerd. In het PAS was Lelystad Airport aangemerkt als prioritair project waarmee geborgd was dat het project kon voldoen aan de vereisten uit de Wet natuurbescherming.

Ik veronderstel mede daarom dat de stikstofberekeningen en de PAS-melding die door Lelystad Airport zijn ingediend te goeder trouw zijn uitgevoerd.

Vraag 7

Bent u het met de vragenstellers eens dat hierdoor de PAS-melding uit 2019 moet komen te vervallen en er dus geen basis is om deze melding te legaliseren?

⁸ <https://www.commissiemer.nl/adviezen/2792>

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 477

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 732

Antwoord 7

In de beantwoording van Kamervragen over de stikstofberekeningen van Lelystad Airport¹¹ (11 juni 2020, vraag 52) is aangegeven dat de melding van Lelystad Airport voldoet aan de criteria die in de Kamerbrief van 13 november 2019¹² zijn vastgesteld om te bepalen welke meldingen gelegaliseerd worden. In de Kamerbrief van 24 april 2020¹³ heb ik uw Kamer aangegeven dat de legalisatie van de meldingen is gestart, waarbij alle meldingen hetzelfde stappenplan doorlopen. Stap één van de legalisatie bestaat uit het verifiëren of de toenmalig ingevoerde gegevens nog juist zijn. Wanneer het legalisatietraject van de melding van Lelystad Airport is afgerond zal ik uw Kamer hierover informeren.

¹¹ Kamerstuk 31 936, nr. 784

¹² Kamerstuk 35 334, nr. 1

¹³ Kamerstuk 35 334, nr. 87