

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

3943

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het geven van «topprioriteit» aan de legalisatie van de stikstofvergunning van Lelystad Airport* (ingezonden 4 augustus 2021).

Mededeling van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 september 2021).

Vraag 1

Kent u het bericht «Ministerie van Infrastructuur vond «topprioriteit» Lelystad Airport belangrijker dan woningbouw»?¹

Vraag 2

Herinnert u zich de vragen van de Partij voor de Dieren, het meest recent gesteld in het Luchtvaartdebat op 24 juni, over de luchtvaartsector die de uitstootruimte van andere sectoren, zoals landbouw en woningbouw, zal gaan opgebruiken?²

Vraag 3

Deelt u de analyse dat alle sectoren in Nederland, waaronder de luchtvaart, woningbouw en landbouw, elk een deel van de stikstofruimte en de koolstofdioxide (CO₂)-ruimte gebruiken en dat de ruimte die door één sector wordt gebruikt niet ook door andere sectoren kan worden gebruikt zonder aanvullende maatregelen te nemen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Deelt u de analyse dat wanneer de luchtvaart – als gevolg van politieke besluitvorming – een groot deel van de CO₂-uitstootruimte opeist, namelijk 11 megaton CO₂ ten opzichte van 2,3 megaton CO₂ als de luchtvaart als reguliere sector zou worden behandeld³, er minder CO₂-uitstootruimte overblijft voor de overige sectoren? Zo nee, waarom niet?

¹ EenVandaag, 21 juli 2021, Ministerie van Infrastructuur vond «topprioriteit» Lelystad Airport belangrijker dan woningbouw (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/ministerie-van-infrastructuur-vond-topprioriteit-lelystad-airport-belangrijker-dan-woningbouw/>).

² Kamerstuk 2021D27483.

³ Begeleidende presentatie bij Factsheet – Toekomst verduurzaming luchtvaart: een actualisatie | Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstuk 2021D23658

Vraag 5

Bent u het ermee eens dat bovenstaande analyses zowel voor de CO₂-ruimte als voor de stikstofruimte gelden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat bovenstaande analyses ook kunnen gelden voor andere zaken, zoals bijvoorbeeld geluidsruijme? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7

Erkent u dat bij uitvoering van het beleid zoals verwoord in de Luchtvaartnota en het huidige klimaatdoel van 49% CO₂ reductie in 2030 ten opzichte van 1990, de luchtvaartsector in 2030 ongeveer 10% van de CO₂ uitstoot van Nederland zal zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom vindt u dit een acceptabel percentage?

Vraag 8

Kunt u uitsluiten dat de onenigheid over welke projecten voorrang moeten met betrekking tot stikstofruimte zich ook zou kunnen voordoen op het gebied van CO₂-ruimte? Zo nee, wat gaat u doen om dit te voorkomen? Zo ja, op basis waarvan kunt u dit uitsluiten?

Vraag 9

Bent u het ermee eens dat de luchtvaart zowel met betrekking tot CO₂ als stikstof binnen de grenzen van respectievelijk het klimaat en de leefomgeving moet blijven, aangezien er anders niet uitgesloten kan worden dat er onomkeerbare schade aan de natuur wordt toegebracht? Zo nee, waarom niet?

Vraag 10

Erkent u dat het geven van «topprioriteit» aan de legalisatie van de stikstofvergunning van Lelystad Airport ten koste gaat van de beschikbare stikstofruimte voor legalisatie van stikstofvergunningen voor andere projecten in onder andere de woningbouw en landbouw? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Bent u het ermee eens dat het onwenselijk is wanneer een ambtenaar voorstelt om af te wijken van de regels in het algemeen, en in het bijzonder van de regels over het afkomen van 30% van de vergunde uitstoot waarbij dit ten goede was gekomen aan de natuur? Zo nee, waarom acht u dit wenselijk, in de wetenschap dat de maatregelen tot doel hebben de natuur te beschermen?

Vraag 12

Herinnert u zich uw belofte, meerdere malen gedaan, om de Kamer zo snel mogelijk en actief in te lichten als zich significante ontwikkelingen voordoen op het luchtvaart dossier?

Vraag 13

Op welke manier is het voorstel van uw ministerie om af te wijken van de regels van het afkomen van vergunde uitstoot geen significante ontwikkeling?

Vraag 14

Op welke manier is de vraag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of er bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bereidheid is om Lelystad Airport mee te nemen in het meldingentraject⁴, terwijl de criteria voor «het verifiëren van de invoergegevens» nog moesten worden bepaald, geen significante ontwikkeling?

⁴ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport).

Vraag 15

Op welke manier is de vraag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bereidheid is de melding expliciet als «te goeder trouw» aan te merken («Centrale vraag bij hen is of er bereidheid is Lelystad mee te nemen in het meldingentraject; en of we er achter staan dat de initiatiefnemer te goeder trouw heeft gehandeld, geen significante ontwikkeling als het ene ministerie kennelijk aan het andere ministerie een verklaring van «te goeder trouw» moet vragen?

Vraag 16

Hoe vaak is een dergelijke verklaring de afgelopen vier jaar gevraagd aan een ander ministerie door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat?

Vraag 17

Erkent u dat het niet actief inlichten van de Kamer over alleen al het onder vraag 13, 14 en 15 gestelde in tegenspraak is met uw eerder gedane belofte om de Kamer zo snel mogelijk en actief in te lichten als zich significante ontwikkelingen voordoen op het luchtvaart dossier? Zo nee, hoe is dat wel in overeenstemming met uw belofte om de Kamer zo snel mogelijk en actief in te lichten als zich significante ontwikkelingen voordoen op het luchtvaart dossier?

Vraag 18

Acht u het, na openbaarmaking van de Wob-stukken, nog steeds juist om de legalisering van de Programma Aanpak Stikstof (PAS)-melding van Lelystad Airport op dit moment voort te zetten? Zo ja, hoe is dat mogelijk gezien het feit dat u zelf erkent heeft dat de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport onjuistheden bevatten?

Vraag 19

Kan het zijn dat bij gewobd stuk 43 ten onrechte staat vermeld dat de afzender het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is? Zo ja, hoe is dit gekomen en bij welke andere stukken staat nog meer de verkeerde afzender vermeld?

Vraag 20

Onder verwijzing naar gewobd stuk 50⁵: (dat «het met de kennis van toen niet evident was dat de initiatiefnemer (c.q. het onderzoeksbureau [ADECS] namens de initiatiefnemer) bij de invoergegevens had moeten werken met 0MW»; bij hoeveel andere gelijksoortige (bij bijvoorbeeld, maar niet gelimiteerd tot, luchthaven-) aanvragen is er gewerkt met een constante warmte inhoud van 43 megawatt voor alle emissiebronnen?

Vraag 21

Onder verwijzing naar gewobd stuk 50⁶: (dat «het met de kennis van toen niet evident was dat de initiatiefnemer (c.q. het onderzoeksbureau namens de initiatiefnemer) bij de invoergegevens had moeten werken met 0MW»; bij hoeveel andere gelijksoortige (bij bijvoorbeeld, maar niet gelimiteerd tot, luchthavens) aanvragen is er gewerkt met de een warmte inhoud van 0 megawatt?

⁵ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport) 103/202.

⁶ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport) 103/202.

Vraag 22

Onder verwijzing naar gewobd stuk 43⁷ en verder («in hoeverre destijds het bureau destijds deze keuze had kunnen maken op basis van de informatie en documentatie die destijds beschikbaar was») en in de context van het betwiste gebruik van 43 megawatt voor alle gemodelleerde emissiebronnen, kunt u onderschrijven dat de gemodelleerde bronnen niet alleen vliegtuigen tijdens de vluchtfase omvatten, maar ook vliegtuigen tijdens taxiën, tijdens het proefdraaien, het gebruik van de vliegtuig Auxiliary Power Units (APU's) en Ground Power Units (GPU's) op de platforms en het grondverkeer betrokken bij de afhandeling van de vliegtuigen op het platform? Zo nee, waarom niet?

Vraag 23

Herkent u het gewobte stuk 44⁸ waar een toelichting gegeven wordt op de berekening van de 43 megawatt en waarin verwijzing staat naar een passage uit het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)-rapport 500045001 uit 2004 over pluïmstijging?

Vraag 24

Herkent u dat daar wordt toegelicht hoe het debiet (uitstoot hoeveelheid per tijdseenheid) met een uittreesnelheid van 110 meter per seconde tot stand komt?

Vraag 25

Realiseert u zich dat snelheid een vector-grootheid is, derhalve een richting heeft en dat deze richting in geval van een vliegtuigmotor niet verticaal omhoog is, maar horizontaal tot licht neerwaarts en dat daardoor pluïmstijging bij vliegtuigen zo goed als uitgesloten kan worden?

Vraag 26

Bent u van mening dat een adviesbureau in de luchtvaart dit had behoren te weten? En zo niet, is zo'n adviesbureau dan wel capabel genoeg om dit soort berekeningen uit te voeren?

Vraag 27

Kunt u rapporten of onderzoeken overhandigen waarin dergelijke pluïmstijging zoals verondersteld bij het onderhavige rapport wordt aangetoond voor vliegtuigen tijdens een vlucht?

Vraag 28

Constaterende dat het adviesbureau (uit vraag 20, Adecs Airinfra) in 2020 voor één type vliegtuigmotor en voor slechts de vluchtfase een schatting gemaakt heeft van de warmteinhoud, en aangenomen dat dit een goed gemiddelde is en dat het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) schrijft in haar publicatie uit 2018 dat voor GPU's een warmteinhoud van 0,05 megawatt wordt berekend en voor platform verkeer 0 megawatt wordt gebruikt; hoe kan u verklaren dat een warmteinhoud van 43 megawatt is toegepast voor elk vliegtuigtype in elke vluchtfase, en zelfs voor platformverkeer, APU's en GPU's, omdat het zou gaan om een gemiddelde?

⁷ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport)85, 87, 91/202.

⁸ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport)85, 87, 91/202.

Vraag 29

Onder verwijzing naar gewobd stuk 43, p. 87/202⁹ waarin geschreven staat dat het «In veel studies gangbaar was om rekening te houden met de warmte-inhoud bij depositieberekeningen met AERIUS Calculator (OPS) voor vliegverkeer» en daarbij noemend een in 2016 ingediende melding door Lelystad Airport bij LNV; realiseert u zich dat in die melding van 2016 geen 43 MW was toegepast, maar 0 MW voor alle bronnen? Zo ja, is hier sprake van een vergissing, graag uitleg? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 30

Kunt u uitsluiten dat u hiermee niet een verkeerde suggestie wekt, namelijk alsof toen ook al 43 MW was toegepast?

Vraag 31

Waarom is er in de melding van 2018 afgeweken van het gebruik van 0 MW, zoals toegepast in 2016?

Vraag 32

Welk bureau of welke instantie heeft de AERIUS-berekening behorende bij de melding uit 2016 (waarbij voor alle bronnen 0 MW warmteinhoud is toegepast) uitgevoerd?

Vraag 33

Onder verwijzing naar gewobd stuk 43,¹⁰ waarin geschreven staat: «De commissie voor de m.e.r. (CieMER) heeft in totaal 3 keer, namelijk over het MER 2014, MER addendum 2014 als de actualisatie van het MER 2018, een positief advies gegeven en geconcludeerd dat de milieueffecten volwaardig kunnen worden meegewogen. In alle drie de keren is met warmte-inhoud 43 MW gerekend. Daar is geen enkele keer een opmerking over gemaakt»; bent u van mening dat het de taak van de Commissie voor de milieueffectrapportage (CieMER) is om nauwkeurig in detail alle invoerbestanden te verifiëren? Zo ja, waarom heeft de CieMER de bestanden dan indertijd niet ontvangen en heeft u die pas in 2020 vrijgegeven? Zo nee, hoe had de CieMER volgens u kunnen constateren met welke warmteinhoud in detail is gerekend?

Vraag 34

Herinnert u zich dat u als bijlage bij de Kamerbrief van 31 maart 2020^{11 12} twee invoerbestanden hebt vrijgegeven, waaruit bleek dat zowel in maart 2014 als in juni 2014 alle bronnen zijn gemodelleerd met 43 megawatt warmte inhoud?

Vraag 35

Gezien het feit dat dit 6 jaar na publicatie van de MER was, de bestanden indertijd niet aan de CieMER gestuurd waren, waardoor de CieMER deze gegevens niet kon verifiëren, zou het niet beter geweest zijn als deze bestanden in beide gevallen meteen al in 2014 aan de CieMER waren gestuurd? Zo nee, op welke manier kan de CieMER haar werk dan goed doen, gezien de geconstateerde fouten?

⁹ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport) 103/202.

¹⁰ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport)85, 87, 91/202.

¹¹ Kamerstuk 31 936, nr. 733.

¹² NLR, juni 2018, Proxies ruimtelijke verdeling NO_x en PM10 luchthaven Schiphol ([http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20\(Air\)/Verkeer%20en%20Vervoer%20\(Transport\)/Overig%20Verkeer%20en%20Vervoer/NLR%20\(2018\)%20Proxies%20ruimtelijke%20verdeling%20NOx%20en%20PM10%20luchthaven%20Schiphol.pdf](http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20(Air)/Verkeer%20en%20Vervoer%20(Transport)/Overig%20Verkeer%20en%20Vervoer/NLR%20(2018)%20Proxies%20ruimtelijke%20verdeling%20NOx%20en%20PM10%20luchthaven%20Schiphol.pdf)).

Vraag 36

Bent u bekend met de inhoud van het memo van Arcadis van 16 mei 2014, vrijgegeven door u op 3 december 2020¹³, waarin Arcadis onder andere wijst op het gebruik van constant 43 megawatt door ADECS, terwijl NLR een variabele warmteinhoud toepast en waarin Arcadis schrijft: «Vooralsnog wordt de uitvoerbaarheidstoets voor het luchthavenbesluit gebaseerd op de depositieberekening met de gegevens van het NLR.»?

Vraag 37

Wat is uw opvatting dat alsnog 43 megawatt werd gebruikt in de berekening van juni 2014 en dat het memo van Arcadis niet werd vrijgegeven?

Vraag 38

Herinnert u zich de brief aan de Schiphol Group en Lelystad Airport¹⁴ waarin u schrijft dat dat u «een review heeft laten uitvoeren van de stikstofdepositie berekeningen door Arcadis in samenwerking met het NLR»?

Vraag 39

Bent u het ermee eens dat deze review belangrijke informatie bevatte over de gebruikte warmteinhoud? Zo nee, waarom niet?

Vraag 40

Bent u het ermee eens dat deze belangrijke informatie echter niet door relevante partijen kon worden geverifieerd, omdat het memo van Arcadis, dat de belangrijke informatie bevatte, pas 3 december 2020 werd vrijgegeven? Zo nee, waarom niet?

Vraag 41

Op welke manier is het niet beschouwen van de informatie in het memo van Arcadis uit mei 2014 ten aanzien van de geconstateerde verschillen in gebruikte warmteinhoud geen significante ontwikkeling?

Vraag 42

Vindt u dat er sprake is van «te goeder trouw» handelen wanneer een memo met belangrijke informatie over de toegepaste emissiegegevens niet wordt vrijgegeven? Zo ja, op welke manier?

Vraag 43

Wat is uw opinie over het niet beschouwen van de inhoud van het memo van Arcadis bij het opstellen van de notitie zoals opgenomen in de gewobte stukken (met name stuk 43¹⁵)?

Vraag 44

Herinnert u zich uw brief van 31 maart 2020¹⁶ waarin u schreef: «Het ministerie beschikt niet over deze second opinion in de vorm van een document. Uit reconstructie is gebleken dat dit gezien moet worden als collegiale toetsing, waarbij experts van Arcadis een fout in de stikstofdepositieberekeningen van het vliegverkeer hebben geconstateerd. De bevindingen zijn vervolgens doorgesproken met betrokken adviseurs van ADECS, waarna de fout is hersteld in het addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014)»?

Vraag 45

Waaruit bestond deze reconstructie precies en welke vorm (geschreven, mondeling, anders) had deze reconstructie als het niet het eerder genoemde memo betrof?

¹³ Kamerstuk 31 936, nr. 821.

¹⁴ <https://sat1-lelystad.nl/wp-content/uploads/2020/06/Bijlage-5-geanonimiseerde-Brief-IENWBSK-2014117716.pdf>

¹⁵ Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport | Wob-verzoek | rijksoverheid.nl(1) rijksoverheid, 16 juli 2021, Besluit op Wob-verzoek over PAS-melding Lelystad Airport (www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2021/07/16/besluit-op-wob-verzoek-over-pas-melding-lelystad-airport)85, 87, 91/202.

¹⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 733.

Vraag 46

Heeft u contact gezocht met Arcadis naar aanleiding van de «collegiale toetsing»? Zo ja, wat was de feedback? Zo nee, waarom niet?

Vraag 47

Heeft u contact gehad met NLR naar aanleiding van de «collegiale toetsing»? Zo ja, wat was de feedback? Zo nee, waarom niet?

Vraag 48

Hoe beoordeelt u het feit, dat er toch een memo bleek te bestaan, en dat daarin belangrijke informatie over het gebruik van de 43 megawatt warmte inhoud stond?

Vraag 49

Herinnert u zich dat u in uw brief van 31 maart 2020¹⁷ drie correcties opsomde: «In het addendum MER juni 2014 zijn de volgende verbeteringen doorgevoerd: 1) Correctie op de omrekening van de totale NOx-emissies, in plaats van gram per jaar naar gram per seconde. 2) Juiste optelling van de droge en natte deposities. 3) Uitbreiding van de afbakening van het studiegebied zodat alle relevante emissiebronnen worden meegenomen in de berekeningen.»?

Vraag 50

Wat vindt u ervan dat er dus niks gedaan is met de informatie omtrent de (mogelijk onjuiste) warmteinhoud, terwijl Arcadis in 2014 hierover wel een opmerking maakte?

Vraag 51

Op welke wijze heeft uw ministerie de stikstofberekening die ten grondslag lag aan de hernieuwde PAS-melding van Lelystad Airport d.d. 1 mei 2019 (pas bekend geworden op d.d. 31 maart 2020) intern getoetst?

Vraag 52

Is hierbij gebruik gemaakt van reguliere toetsprotocollen die uw ministerie en haar uitvoeringsorgaan Rijkswaterstaat hiertoe standaard hanteren? Zo ja, kunt u de verslaglegging van deze interne toets met de Kamer delen? Zo nee, waarom heeft u deze interne toetsing, in tegenstelling tot hetgeen gebruikelijk is, overgeslagen?

Vraag 53

Beoordeelt u de door RIVM op 7 januari 2020 vrijgegeven «emissiedata waarmee de stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd kunnen worden»¹⁸, waarbij voor luchtvaart overal een warmteinhoud van 0 megawatt is gehanteerd als voldoende nauwkeurig? Zo niet, waarom niet en vindt u dat deze dataset had moeten worden betrokken in uw document 43?

Vraag 54

Erkent u dat tal van bestanden pas afgelopen jaren bekend zijn geworden en dat alleen daardoor kon worden vastgesteld dat de berekende stikstofdepositie te laag was en dat er dus sprake was van een vergunningsplicht?

Vraag 55

Erkent u dat – gegeven het bovenstaande – ten tijde van het MER2014 en het Luchthavenbesluit niet in detail kon worden geverifieerd hoe de stikstofdepositie-berekeningen waren uitgevoerd, terwijl dat wel cruciaal was voor de besluitvorming en dat de Kamer herhaaldelijk om deze informatie gevraagd heeft?

Vraag 56

Hoe beoordeelt u dit proces achteraf en kunt u zich voorstellen dat er twijfels zijn aan uw uitspraak dat er «te goeder trouw» is gehandeld?

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 733.

¹⁸ RIVM, 1 juli 2021, <https://www.rivm.nl/documenten/brondata-stikstof>.

Vraag 57
Wilt u de vragen afzonderlijk beantwoorden?

Mededeling

Op 4 augustus jl. heeft het lid Van Raan (PvdD) vragen gesteld over het geven van «topprioriteit» aan de legalisatie van 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.