

2020Z01847

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de stikstofdepositie van Schiphol* (ingezonden 3 februari 2020).

Vraag 1

Naar welk document refereerde u toe u stelde dat de stikstofdepositie van Schiphol op Natura2000 gebieden in kaart is gebracht? Kunt u dit document delen met de Kamer?¹

Vraag 2

Waar doelde u op toen u in het Kamerdebat zei dat er met betrekking tot de stikstofuitstoot van Schiphol rekening gehouden is met «de wettelijke voorschriften van de milieueffectrapportages»? Naar welke wettelijke voorschriften verwijst u?

Vraag 3

Hoe ziet u de uitspraak van de commissie voor de Milieu Effect Rapportages, dat voor de bepaling van significante effecten, een vergelijking tussen alternatieven uit de Milieu Effect Rapportages van 2002 en 2008 niet relevant is?

Vraag 4

Klopt het dat er sinds 2004 geen passende beoordeling is gedaan over de stikstofdepositie veroorzaakt door Schiphol op Natura 2000 gebieden? Waarom niet?

Vraag 5

Klopt het dat de feitelijke emissies van Schiphol sinds 2004 (de inwerkingtreding van de natuurbeschermingsregelgeving) zijn toegenomen?

Vraag 6

Deelt u de conclusie van de Commissie voor de Milieu Effect Rapportage (MER), dat er redenen zijn om aan te nemen dat er wel sprake is van significante effecten op Natura 2000 gebieden sinds 2004?

¹ Aangangsel van de Handelingen, Vergaderjaar 2019–2020, nr. 540 en Aangangsel van de Handelingen, Vergaderjaar 2019–2020, nr. 551

Vraag 7

Betekent dit dat voor de Milieu Effect Rapportage die nu voor het Luchthavenverkeersbesluit 1 (LVB 1) wordt opgesteld 2004 als referentiejaar moet worden vastgesteld?

Vraag 8

Wat zouden de gevolgen zijn voor Schiphol als blijkt dat sinds 2004 er significante effecten op Natura2000-gebieden hebben plaatsgevonden door de operatie van Schiphol?

Vraag 9

Klopt het dat de grenzen met betrekking tot emissies zoals vastgelegd in de Luchthaven Verkeers Besluiten van 2002 en 2008 per vliegbeweging zijn, en er dus geen absoluut emissieplafond is? Hoe kan/kon in dat geval het effect op de omliggende natuur worden bepaald? Is voor een toekomstig besluit niet een absoluut emissieplafond nodig?

Vraag 10

Klopt het dat het aantal van 500.000 vliegbewegingen en de emissies hiervan nog niet zijn vastgelegd in een vergunning? En dat er nog geen toets heeft plaatsgevonden van de significante effecten op Natura 2000 gebieden?

Vraag 11

Zijn er al inhoudelijke reacties van de luchthavens waarvoor MOB een handhavingsverzoek heeft ingediend? Zo ja, kunt u die met de Kamer delen?

Vraag 12

Wordt in de MER voor Schiphol gerekend met een warmte-inhoud ongelijk 0 MW? Zo ja, kunt u exact aan geven met welke warmte-inhoud er is gerekend en hoe deze is bepaald?

Vraag 13

Kunt u de berekening m.b.t. de «warmteflux» van 43 MW in de MER Lelystad Airport vrijgeven?² Is onderzocht wat de depositie is bij gebruik van 0 MW warmte-inhoud? Wat is de wetenschappelijke onderbouwing van de gebruikte 43 MW?

Vraag 14

Is er een verschil, en zo ja, wat is het verschil tussen warmteflux en warmte-inhoud?

Vraag 15

Moeten luchthavens om de depositie van hun emissies als een puntbron, een serie puntbronnen of op een andere manier worden gemodelleerd? Hoe streng moeten vluchtpaden worden gehandhaafd om accuraat luchtvaartemissies te kunnen voorspellen?

Vraag 16

Is Aerius in staat om snel bewegende bronnen zoals vliegtuigen, goed te modelleren?

Vraag 17

Is de stikstof emissie door vliegtuigen van Schiphol berekend op basis van modellen, met theoretische emissiewaarden, met behulp van metingen of ook op basis van de daadwerkelijk gevlogen en gemonitorde vluchtpaden?

Vraag 18

Wie was en is eind of systeemverantwoordelijk voor de check of Schiphol wel alle benodigde vergunningen heeft?

² Lelystad, MER Lelystad Airport – Deel 4C «Luchtkwaliteit» Advanced Decision Systems Airinfra BV & To70 BV, kenmerk le140308.rap, 29 maart 2014, pagina 22

Vraag 19

Is er na 2004, bijvoorbeeld bij het LVB 2008, opgemerkt dat er geen geldige natuurvergunning was voor stikstof?