

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

1495

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de stikstofberekeningen voor Lelystad Airport* (ingezonden 3 december 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 februari 2021).

Vraag 1

Klopt het dat de milieueffectrapportage (MER) 2014 van Lelystad Airport de invulling is van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER-procedure voor het Luchthavenbesluit Lelystad Airport uit juli 2013?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is in de MER2014 van Lelystad Airport opvolging gegeven aan de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschreven randvoorwaarde dat specifiek zal worden gekeken naar de aansluitingen op de autosnelwegen A6 en A28 en de situatie rond Roggebotsluis? Zo ja, hoe?

Antwoord 2

In de Notitie Reikwijdte en detailniveau uit 2013 ten behoeve van het MER 2014 worden de aansluitingen op de A6, A28 en de Roggebotsluis genoemd als te onderzoeken ten aanzien van de bereikbaarheid. De tekst in de NRD heeft betrekking op de verkeersanalyse die is uitgevoerd in het kader van het MER 2014. Zie hiertoe MER Deel 4D Verkeersonderzoek¹

Vraag 3

Klopt het dat het in de MER2014 gehanteerde wegennet en de uitgangspunten voor de modelberekeningen voor de verkeerskundige analyse van de MER2014 zijn beschreven in de bijlage Deel 4D «Verkeersonderzoek» van het MER?

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 202

Vraag 3

Klopt het dat het in de MER2014 gehanteerde wegennet en de uitgangspunten voor de modelberekeningen voor de verkeerskundige analyse van de MER2014 zijn beschreven in de bijlage Deel 4D «Verkeersonderzoek» van het MER?

Antwoord 4

Ja, zoals gemeld in deel 4C Deelonderzoek Luchtkwaliteit (paragraaf 3.1) zijn de intensiteiten van het wegverkeer die zijn gebruikt voor het «deelonderzoek luchtkwaliteit» afkomstig uit het deel 4D «verkeersonderzoek» dat is uitgevoerd in het kader van het MER 2014.

Vraag 5

Waren de resultaten van het verkeersonderzoek volgens u bedoeld voor en geschikt om te dienen als invoer voor nauwkeurige berekeningen aan stikstofdepositie? En zijn de onderzoekers van Goudappel Coffeng dat met u eens?

Antwoord 5

Zie hiertoe deelonderzoek 4D verkeersonderzoek (paragraaf 1.1), daarin valt te lezen dat Goudappel Coffeng de verkeerskundige inbreng heeft geleverd, waaronder: het uitvoeren van modelberekeningen en de verrijking van verkeerscijfers voor lucht- en milieuberekeningen. Het is de gebruikelijke werkwijze voor het bepalen van effecten van wegverkeer dat eerst verkeersmodelberekeningen worden gemaakt en dat die daarna worden «verrijkt» (waaronder verdeling van de intensiteiten over licht, middelzwaar en zwaar verkeer) om te zorgen dat die gegevens geschikt zijn voor het bepalen van de effecten op luchtkwaliteit en stikstofdepositie.

Vraag 6

Waarom is de aansluiting met de A28 (Ganzenweg) niet meegenomen in de stikstofdepositieberekeningen, terwijl dat wel als randvoorwaarde was beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau uit juli 2013?

Antwoord 6

Dit was niet als randvoorwaarde opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau uit juli 2013, de opmerking in de NRD over de aansluiting op de A28 is gericht op bereikbaarheid en niet op milieueffecten zoals de stikstofdepositieberekeningen.

Vraag 7

Hoe kan het dat in tabel 4.1 van Deel 4D «Verkeersonderzoek» de Ganzenweg wel genoemd staat als deel van het in de MER te gebruiken wegennet, terwijl in Deel 4C «Luchtkwaliteit» de Ganzenweg in tabel 11 is weggelaten? Wat is hiervoor de reden?

Antwoord 7

Voor het verkeersonderzoek en voor het in beeld brengen van milieueffecten gelden verschillende criteria voor het bepalen van de afbakening van de mee te nemen wegen. Het gehanteerde criterium voor het in beeld brengen van de verkeerseffecten is dat alle wegen met een verkeerstoename of -afname van meer dan 5% worden meegenomen. Dat criterium leidde ertoe dat ook de Ganzenweg deel uitmaakte van het studiegebied voor het verkeersonderzoek.

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 verkeerstoenames 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 verkeerstoenames daar lager zijn. Voor het onderzoek naar de effecten op stikstofdepositie is destijds aangesloten op het studiegebied dat is gehanteerd voor het luchtkwaliteitsonderzoek.

Dit betekent dat in het MER2014 de Ganzenweg wel deel uitmaakt van het studiegebied voor het verkeersonderzoek, maar niet van het studiegebied voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit en stikstofdepositie.

Vraag 8

Klopt het dat de situatie rond Roggebotsluis is weggelaten in Deel 4C «Luchtkwaliteit»? Waarom is daarvoor gekozen, terwijl dat wel als randvoorwaarde was beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau uit juli 2013?

Antwoord 8

Nee, zie hiertoe het antwoord op vraag 2.

Vraag 9

Kunt u per ontsluitingsweg van Flevoland met het oude land aangeven welke wel en welke niet zijn meegenomen in de stikstofberekeningen, inclusief de aansluiting van de A6 met het oude land bij Natura2000-gebied Naardermeer? Kunt u dit specificeren per wegvak?

Antwoord 9

In de stikstofdepositieberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het MER 2014 is de afbakening geheel gelegen op het nieuwe land. De aansluitingen op het oude land zijn wel meegenomen in het verkeersonderzoek. Zoals in de antwoorden op de bovenstaande vragen aangegeven, geldt voor het verkeersonderzoek een andere wijze van afbakenen. De afbakening voor de berekeningen voor luchtkwaliteit en stikstofdepositie heeft destijds geleid tot een afbakening op het nieuwe land.

Voor de stikstofdepositieberekeningen voor de recent uitgevoerde passende beoordeling ten behoeve van de vergunningaanvraag en de wijziging van het Luchthavenbesluit is de afbakening bepaald op basis van het advies van de commissie m.e.r. en RIVM².

Vraag 10

Zijn er tussen de MER2014 en de MER-actualisatie in 2018 Lelystad nog nieuwe depositieberekeningen voor het wegverkeer rond Lelystad Airport verricht?

Antwoord 10

Nee.

Vraag 11

Zijn er tussen de MER-actualisatie in 2018 en het PAS-arrest van 29 mei 2019 Lelystad nog nieuwe depositieberekeningen voor het wegverkeer rond Lelystad Airport verricht?

Antwoord 11

Begin mei 2019 heeft Lelystad Airport een melding ingediend. Daarin is de depositiebijdrage van wegverkeer doorgerekend met het bij het PAS voorgeschreven rekeninstrumentarium (AERIUS Calculator).

Vraag 12

Is de MER2018 Lelystad Airport gebaseerd op de depositieberekeningen voor het wegverkeer uit 2014?

Antwoord 12

Voor wegverkeer wordt in de actualisatie van het MER 2018 naar het MER 2014 verwezen.

Vraag 13

Is de PAS-melding van 1 mei 2019 gebaseerd op de depositieberekeningen voor het wegverkeer uit 2014?

Antwoord 13

Zie hiertoe antwoord 11.

² Kamerstuk 31 936, nr. 732

Vraag 14

Zijn er nieuwe stikstofberekeningen gedaan in het kader van de hernieuwde PAS-melding van 1 mei 2019?

Antwoord 14

Voor de PAS melding 2019 is een aparte berekening gemaakt met het bij PAS voorgeschreven rekeninstrumentarium (AERIUS Calculator). Voor vliegverkeer komt deze overeen met de berekening die is gedaan voor de actualisatie van het MER 2018. Wegverkeer is doorgerekend met AERIUS Calculator. Daarbij is uitgegaan van de afbakening en verkeersgegevens van het MER 2014.

Vraag 15

Klopt het dat het ministerie Infrastructuur en Waterstaat initiatiefnemer is geweest van de MER-actualisatie in 2018, zoals de Commissie m.e.r. schrijft en zoals u zelf aan de Commissie m.e.r. schrijft? Zo nee, waarom hebt u dat dan opgeschreven?

Antwoord 15

Ja dit klopt.

Vraag 16

Was u op 1 mei 2019, ten tijde van het indienen van de hernieuwde PAS-melding, in concept reeds op de hoogte van de inhoud van het PAS-arrest van 29 mei 2019 en/of was u of iemand op uw ministerie op de hoogte dat de Raad van State neigde naar het afkeuren van de PAS als toestemmingsbasis?

Antwoord 16

De melding is op 1 mei 2019 ingediend door Lelystad Airport. Deze was enkel bedoeld om de oude melding te vervangen en te zorgen dat de melding aansluit bij de berekeningen die zijn uitgevoerd voor vliegverkeer in het kader van de actualisatie van het MER 2018.

Ten tijde van de melding op 1 mei 2019 moest de Raad van State nog uitspraak doen in PAS-zaak. Over uitspraken van de Raad van State wordt vooraf nooit gecommuniceerd.

Vraag 17

Klopt het dat alle stikstofdepositieberekeningen voor het wegverkeer in de MER2014 zijn gedaan met een warmteinhoud van 1 MW, terwijl dat 0 MW had moeten zijn?

Antwoord 17

Zoals reeds is gemeld in de Kamerbrief³ van 3 december 2020 jl. is voor de stikstofdepositieberekeningen voor het wegverkeer inderdaad gerekend met een warmteinhoud van 1 MW.

Vraag 18

Klopt het dat de emissies van het wegverkeer zijn berekend met SRM2? Klopt het dat bij alle stikstofdepositieberekeningen voor het wegverkeer in de MER2014 alleen NO_x is meegenomen maar niet NH₃, terwijl wel beide componenten dienen te worden meegenomen?

Antwoord 18

In het MER2014 zijn de emissies berekend met PluimSnelweg, dat is een SRM2-implementatie. Zie hiertoe deel 4c Luchtkwaliteit van het MER 2014, pagina 21.

In 2014 waren er nog geen emissiefactoren voor NH₃ door wegverkeer vastgesteld. In het MER2014 zijn voor wegverkeer dan ook alleen de emissies NO_x meegenomen in de stikstofdepositieberekeningen. Emissiefactoren voor ammoniak (NH₃) voor wegverkeer zijn voor het eerst vastgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2015 voor gebruik bij het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Deze emissiefactoren NH₃ voor verkeer zijn overgenomen uit een publicatie van het RIVM⁴.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 821

⁴ <https://www.rivm.nl/emissiefactoren>

Vraag 19

Hoe kan het dat de invoer van NO_x-emissies in de openbaar gemaakte OPS-bestanden bijna 25 tot 29 keer lager is dan de emissies zoals die gegeven zijn in de MER2014 tabel 17? Waarom is besloten om te rekenen met emissies die een factor 25 tot 29 keer lager zijn?

Antwoord 19

Zoals reeds is gemeld in de Kamerbrief⁵ van 3 december 2020 jl. 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 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. Omdat in de PAS voor de effecten van het wegverkeer al een voorziening was getroffen, zijn er op dit punt geen consequenties voor de gemaakte keuzes of voor de gevolgde procedure⁶.

Vraag 20

Hoe verklaart u dat de geopenbaarde OPS-uitvoerbestanden gedateerd zijn op 14 januari 2014, dus ruim vóórdat de in bijlage Deel 4D «Verkeersonderzoek» gedefinieerde uitgangspunten werden vastgesteld, die zouden hebben gediend als input voor de verkeerskundige analyse en de lucht- en geluidsberoe-
rekeningen?

Antwoord 20

Om er voor te zorgen dat ADECS alvast aan de slag kon met de stikstofdepositieberekeningen zijn de verkeersgegevens die als invoer nodig waren eind 2013 opgeleverd aan ADECS door Goudappel Coffeng. Op basis daarvan heeft ADECS de stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. Goudappel Coffeng heeft vervolgens het verkeerskundig onderzoek verder afgerond en het rapport opgesteld.

Vraag 21

Hoe verklaart u, ondanks uw antwoord d.d. 28 maart 2019 op vragen d.d. 14 februari 2019 van de leden Kröger en Bromet «Het wegverkeer van en naar de luchthaven heeft alleen een bijdrage op de Veluwe⁷, deze bijdrage is maximaal 0,02 mol N/ha/jaar», dat de geopenbaarde originele OPS-uitvoerbestanden een depositie van 0.02–0.05 mol/ha/jaar op de Veluwe geven?

Antwoord 21

De destijds berekende waarde van 0,05 mol/ha/jaar is de maximale depositiebijdrage van wegverkeer, zie hiertoe pagina 20 van het MER addendum 2014 over stikstofdepositie. De berekende depositiebijdrage waaraan in de vraag wordt gerefereerd heeft betrekking op de bijdrage van wegverkeer op het deel van de Veluwe waar de maximale bijdrage van vliegverkeer is berekend. Met de correcties zoals toegelicht in het antwoord op vraag 19 zou de maximale bijdrage voor wegverkeer destijds zijn uitgekomen op 0,2 mol/ha/jaar. In het gebied met de maximale bijdrage voor vliegverkeer is dat ongeveer 0,1 mol/ha/jaar.

Vraag 22

Schaalt in OPS de NO_x-depositie lineair met de uitstoot?

Antwoord 22

OPS laat een lineair verband zien tussen de verandering in de NO_x emissies en de NO_x depositiebijdragen. Voorwaarde daarbij is wel dat andere bronkenmerken zoals de locatie of de warmte-output van de emissies gelijk blijven. Bij de correctie van de emissies voor wegverkeer (zie antwoord vraag

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 821

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 732

⁷ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2056.

19) is ook de warmte-output aangepast (0 MW in plaats van 1 MW) en wijzigt de ruimtelijke verdeling van de emissies. Dat verklaart voor deze correctie waarom er geen lineaire relatie is tussen de verandering in de totale emissies en de maximale deposities.

Vraag 23

Klopt het dat, als in de stikstofdepositieberekeningen voor het wegverkeer de uitstoot zou zijn gebruikt zoals die in de MER2014 is gegeven, en daarbij de depositie ten gevolge van de uitstoot van het vliegverkeer wordt opgeteld, de maximale toename van stikstofdepositie op de Veluwe de 1 mol/ha/jaar zou hebben overschreden?

Antwoord 23

De Commissie voor de MER⁸ heeft in samenwerking met het RIVM in haar advies aangegeven dat er in het PAS stikstofruimte was gereserveerd voor verkeer van en naar Lelystad Airport en dat er derhalve geen consequenties waren voor de gevolgde procedure door de gemaakte keuzes ten aanzien van wegverkeer.

Daarbij had een maximale wegbijdrage van maximaal 0,2 mol/ha/jaar destijds niet geleid tot overschrijding van de 1 mol/ha/jaar grenswaarde voor meldingen. Immers de maximale bijdrage voor vliegverkeer was 0,59 mol/ha/jaar in de actualisatie van het MER 2018 wat gecombineerd met de maximale bijdrage van wegverkeer resulteert in een bijdrage kleiner dan 1 mol/ha/jaar.

Vraag 24

Bent u het ermee eens dat destijds het wegverkeer had moeten worden meegenomen, inclusief netwerkeffect?

Antwoord 24

Zie hiertoe de kamerbrief van 31 maart 2020⁹ over het advies van de commissie m.e.r. en het RIVM. Daarin heb ik het volgende aangegeven: «De Commissie concludeert met betrekking tot het wegverkeer dat het beschouwde studiegebied past binnen het studiegebied op grond van het door de Commissie m.e.r. destijds gehanteerde toetscriterium «opgaan in heersend verkeersbeeld». De Commissie concludeert nu dat het studiegebied breder in beeld had moeten worden gebracht, maar dat dit geen consequenties zou hebben gehad voor de resultaten en/of gevolgde procedure omdat in de PAS voor de effecten van het wegverkeer al een voorziening was getroffen».

Vraag 25

Bent u het ermee eens dat ten behoeve van een objectieve effectbepaling de aansluitingen op de autosnelwegen A28 en A6 en de aansluitingen op het oude land moeten worden meegenomen in de stikstofberekeningen?

Antwoord 25

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. van 31 maart jl. over de depositieberekeningen is voor de verkeersaantrekkende werking het criterium «aanzienlijk effecten» gehanteerd. Het criterium aanzienlijke effecten wordt geoperationaliseerd door wegvakken in beschouwing te nemen waarop als gevolg van de activiteit de toename groter is dan 500 motorvoertuigen/ uur/rijrichting. Achtergrond van deze omvang is dat een intensiteitsverandering van 1.000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting de laagste waarde is waarover het NRM nog betekenisvolle uitspraken kan doen. Om te borgen dat ook «grensgevallen» worden meegenomen, wordt in het kader van de projectspecifieke beoordeling voor de afbakening ten behoeve van stikstofonderzoek uitgegaan van een verschil van 500 motorvoertuigen per etmaal, per rijrichting.

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 732

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 732

Vraag 26

Deelt u de conclusie dat bij correcte berekening van de stikstofdepositie de PAS-melding voor Lelystad Airport ten onrechte is gedaan, gezien de grenswaarde in de PAS van 1,00 mol/ha/jaar?

Antwoord 26

Deze conclusie deel ik niet aangezien de berekeningen zijn uitgevoerd conform de destijds gangbare werkwijze en de daarbij behorende wettelijke kaders. Voor wegverkeer gold dat er een aparte voorziening was opgenomen in het PAS en een wijziging in de berekende depositiebijdrage van het wegverkeer had daarmee geen effecten gehad op de gevolgde procedure.

Vraag 27

Bent u van mening dat Lelystad Airport terecht valt onder de PAS-melders die sinds deze maand een procedure kunnen starten om een natuurvergunning te verkrijgen? Kunt u dat uitleggen?

Antwoord 27

In de beantwoording van Kamervragen over de stikstofberekeningen van Lelystad Airport van 11 juni 2020¹⁰ is in het antwoord op vraag 52 aangegeven dat de melding van Lelystad Airport voldoet aan de criteria die in de Kamerbrief van 13 november 2019¹¹ zijn vastgesteld om te bepalen welke meldingen gelegaliseerd worden. In de Kamerbrief van 24 april 2020¹² heeft de Minister van LNV 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 voor Lelystad Airport is afgerond zal de Kamer hierover geïnformeerd worden.

Vraag 28

Zijn de stikstofberekeningen destijds te goeder trouw uitgevoerd en is de PAS-melding te goeder trouw gedaan?

Antwoord 28

Ja, ik ben in de veronderstelling dat de stikstofberekeningen en de PAS-melding zijn te goeder trouw uitgevoerd.

Vraag 29

Wilt u alle vragen een voor een beantwoorden?

Antwoord 29

Ja

Vraag 30

Wilt u de vragen beantwoorden voor het eerstvolgende AO Luchtvaart, zodat de antwoorden kunnen worden betrokken bij dat debat?

Antwoord 30

Ja

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 784

¹¹ Kamerstuk 35 334, nr. 1

¹² Kamerstuk 35 334, nr. 82