

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

### 2056

Vragen van de leden **Kröger** en **Bromet** (beiden GroenLinks) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *de stikstofdepositie bij luchthaven Lelystad* (ingezonden 14 februari 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (ontvangen 27 maart 2019) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1742

#### Vraag 1

Kent u de met Aerius (Calculator) gemaakte berekening van de stikstofdepositie in en bij de Natura 2000-gebieden die het gevolg is van de emissies van startende en landende vliegtuigen op Lelystad Airport en de daarbij verwachte stikstofdepositie?

#### Antwoord 1

Ja, deze ken ik.

#### Vraag 2

Waarom is deze studie niet openbaar gemaakt, zoals de Commissie voor de milieueffectrapportage adviseerde, maar slechts opvraagbaar zonder dat het bestaan ervan publiek is gemaakt?<sup>1</sup> Kunt u deze studie alsnog openbaar maken?

#### Antwoord 2

De resultaten van de AERIUS berekeningen zijn samengevat in het geactualiseerde MER Lelystad Airport van februari 2018. De gedetailleerde rekenresultaten, inclusief de achterliggende invoerbestanden, zijn tot dusverre op verzoek verstrekt. Er is gekozen voor deze werkwijze omdat de informatie zeer omvangrijk en technisch van aard is. Conform het advies van de commissie voor de MER is er een leeswijzer geschreven bij de berekeningen. Aanvullend hierop is de afgelopen maanden gewerkt aan een toelichting. De leeswijzer

<sup>1</sup> Website Commissie voor de milieueffectrapportage, «Lelystad Airport – Toetsingsadvies over het geactualiseerde milieueffectrapport», 18 april 2018 (pag. 12, voetnoot 42): «De Commissie heeft de Aerius-berekeningen die inzicht bieden in de additionele stikstofdepositie in daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden opgevraagd om de resultaten te kunnen verifiëren. Ze adviseert deze gegevens met een toelichting op de emissiebronnen en/of een leeswijzer openbaar te maken.» (<http://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3260/a3260ts.pdf>)

en de toelichting treft u aan in de bijlage van deze beantwoording.<sup>2</sup> Met behulp van de link [http://shared.airinfra.eu/I&W/EHLE/AERIUS\\_Resultaat\\_Actualisatie\\_MER.pdf](http://shared.airinfra.eu/I&W/EHLE/AERIUS_Resultaat_Actualisatie_MER.pdf) zijn de berekeningen te downloaden.

#### Vraag 3

Klopt het dat de stikstofemissies van bouwwerkzaamheden ten behoeve van Lelystad Airport niet in de stikstofdepositieberekeningen zijn betrokken? Wat is de maximale toename van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden wanneer die emissies wél in de Aerijs-berekening betrokken zouden worden? Welke Natura 2000-gebieden betreft het?

#### Antwoord 3

De gebruiksfase is maatgevend voor het bepalen van de maximale stikstofdepositie in enig kalenderjaar als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport. Dit komt onder andere doordat in de nabijheid van de luchthaven geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden gelegen zijn waar stikstof als gevolg van de bouwwerkzaamheden kan neerslaan. Het berekenen van de depositie als gevolg van stikstofemissies van bouwwerkzaamheden leidt dan ook niet tot een andere berekende maximale depositie per hectare per jaar.

#### Vraag 4

Klopt het dat transport en verkeer van en naar het vliegveld niet in de stikstofdepositieberekeningen zijn betrokken? Wat is de maximale toename van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden wanneer die emissies wel in de berekening betrokken zouden worden? Welke Natura 2000-gebieden betreft het?

#### Antwoord 4

Wegverkeer van en naar de luchthaven is meegenomen in de stikstofdepositieberekeningen. Het wegverkeer van en naar de luchthaven heeft alleen een bijdrage op de Veluwe, deze bijdrage is maximaal 0,02 mol N/ha/jaar. Voor meer informatie verwijs ik u naar de toelichting bij de berekeningen in de bijlage bij deze beantwoording.

#### Vraag 5

Welke depositie door vliegtuigemissies buiten de LTO-cyclus valt er te verwachten? Waar slaan die emissies neer? Wordt hier op enige wijze rekening mee gehouden?

#### Antwoord 5

Voor het bepalen van de emissies, concentraties en stikstofdepositie worden de emissiebronnen tot en met een hoogte van 3.000 voet in de berekening opgenomen. Dit komt ook overeen met de landing and take off cycle (LTO), zoals gedefinieerd door de ICAO in Annex 16 volume II (Aircraft Engine Emissions). De oorsprong van deze hoogte is mede ingegeven doordat emissies boven deze hoogte slechts een zeer gering percentage van de tijd binnen de menglaag vallen. De menglaag is de onderste laag tussen het aardoppervlak en de menglaaghoogte. De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt.

#### Vraag 6

Wat is het gevolg van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie<sup>3</sup> inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS), met name rechtsoverwegingen 59–73 en het eerste rechtsoordeel voor de beoordeling van deze emissies op grond van de Wet natuurbescherming?

#### Antwoord 6

Volgens het Europese Hof is een systeem als het PAS juridisch toegestaan. Toestemmingsbesluiten voor stikstofdepositie veroorzakende activiteiten kunnen daar in beginsel op worden gebaseerd. Er blijven zware eisen gelden

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>3</sup> ECLI:EU:C:2018:882

voor de onderbouwing van het PAS. Het is nu aan de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State om te beoordelen of het PAS aan deze eisen voldoet. Rechtsoverwegingen 59–73 en het eerste rechtsoordeel uit het arrest hebben betrekking op het weiden van vee, het op of in de bodem aanbrengen van meststoffen en de vraag of deze activiteiten als «project» in de zin van de Habitatrichtlijn moeten worden aangemerkt. Hieruit volgen geen consequenties voor de uitbreiding van Lelystad Airport.

Vraag 7 en 8

Is er voor Lelystad Airport depositieruimte gereserveerd als prioritair project binnen het PAS?

Waaruit blijkt dat voor de bouw én de exploitatie van Lelystad Airport (inclusief emissies van laagvliegroutes, bouwwerkzaamheden en transport naar/ van het vliegveld; 45.000 vliegtuigbewegingen) binnen het kader van het PAS voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is? Kunt u bij de beantwoording van deze vraag ingaan op de overwegingen dat de beschikbare ontwikkelingsruimte in veel stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (waaronder de Veluwe, Wieden, Weerribben en Rijntakken) nagenoeg is uitgegeven, dat u onlangs nog aan de Tweede Kamer hebt medegedeeld dat er op korte termijn geen extra ontwikkelingsruimte wordt vrijgegeven en dat het Europese Hof van Justitie zware eisen heeft gesteld aan het PAS, waarover de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State nog een oordeel moet vellen?

Antwoord 7 en 8

Aan de Kamer is meegedeeld dat er vooralsnog geen extra vrije ontwikkelingsruimte in segment 2 (ontwikkelingsruimte voor niet-prioritaire projecten) beschikbaar zal worden gesteld. Voor Lelystad Airport is sinds de inwerking-treding van het PAS op 1 juli 2015 ontwikkelingsruimte gereserveerd. Deze ruimte is gereserveerd in segment 1 (ontwikkelingsruimte voor prioritaire projecten). In 2016 is voor Lelystad Airport een melding gedaan binnen de daarvoor gereserveerde ruimte. Nadien kon het project Lelystad Airport van de prioritaire projectenlijst worden afgevoerd. Het besluit tot actualisatie van het MER, inclusief een actualisatie van de stikstofdepositieberekeningen met de laatste versie van de AERIUS-model, leidt tot wijzigingen in de berekende stikstofdepositie. Hierdoor is het opnieuw nodig om het project toe te voegen aan de lijst met prioritaire projecten. Uit de berekeningen blijkt dat in alle Natura 2000-gebieden de extra stikstofdepositie maximaal 0,61 mol/ha/jaar is. De maximale bijdrage blijft daarmee ruim onder de grenswaarde voor prioritaire projecten van 1,0 mol per hectare per jaar. Dit betekent dat een melding volstaat. Deze melding past binnen de reservering van depositie-ruimte voor luchthavens door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het project zal bij de eerstvolgende actualisatie van de lijst weer worden toegevoegd, waarna de aangepaste melding zal worden gedaan. Zoals eerder aangegeven accepteert het Europese Hof een programmatische aanpak bij het toestaan van projecten. Wel heeft het Hof bevestigd dat er zware eisen blijven gelden voor de onderbouwing van het PAS. Het is nu aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om te beoordelen of het PAS aan deze eisen voldoet. De uitspraak van het Europese Hof vormt geen reden om de toestemmingsverlening en de vrijstelling van de vergun-ningplicht voor projecten met een bijdrage onder de grenswaarde op te schorten.

Vraag 9

Is er een passende beoordeling gemaakt van alle emissies door de bouw en verkeersstromen van en naar de luchthaven, grondverkeer van vliegtuigen en andere mogelijke bronnen? Zo ja, kunnen de resultaten daarvan worden gepubliceerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

In het PAS is de totale depositie, inclusief die van de gereserveerde ontwikke-lingsruimte voor Lelystad Airport, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau.