

Vergaderjaar 2019–2020

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 732**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2020

Hierbij informeer ik u over de stand van zaken met betrekking tot de besluitvorming over Lelystad Airport. Daarbij zal ik eerst ingaan op de betekenis van de corona-crisis voor Lelystad Airport. Daarna informeer ik u over de uitkomsten van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM, dat u in de bijlage aantreft<sup>1</sup>, en op de betekenis hiervan voor het vervolgproces.

### **Impact van de corona-crisis**

Eerder heeft het Kabinet u geïnformeerd over de grote impact die de coronacrisis heeft en nog zal krijgen op de mondiale, Europese en Nederlandse economie. De gevolgen zijn nu al voelbaar. De precieze impact op de Nederlandse economie zal afhangen van de snelheid waarmee het coronavirus onder controle kan worden gebracht.

Het is duidelijk dat de luchtvaart een van de sectoren is die direct grote gevolgen van de coronacrisis ondervindt. Wereldwijd zijn maatregelen getroffen die ertoe hebben geleid dat het aantal vliegtuigbewegingen vergaand is gereduceerd. De Aalsmeerbaan op Schiphol wordt tijdelijk als parkeerplaats gebruikt. Lelystad Airport dient als overloopluchthaven van Schiphol. Maar gezien het voorgaande zal van overloop vanaf Schiphol dit jaar geen sprake zijn. Bij de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol gaat in de eerste plaats alle aandacht uit naar de vraag hoe zij zich het beste kunnen voorbereiden op herstel van de operatie wanneer de situatie dat weer toelaat. Pas nadat de operatie genormaliseerd is, kan verder uitvoering worden gegeven aan het selectiviteitsbeleid zoals in het Regeerakkoord is afgesproken (Bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34). Daarom heb ik besloten om de openstelling van Lelystad Airport met een jaar uit te stellen tot november 2021. Dit heeft als voordeel dat bij opening

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

van de luchthaven de tijdelijke laagvliegroutes niet nodig zijn en het biedt tevens duidelijkheid aan alle betrokken partijen.

Ervaringen met eerdere grote crises, waaronder de kredietcrisis in 2008, laten zien dat de luchtvaart snel de negatieve impact van een crisis ondervindt, maar vaak ook dat redelijk snel herstel weer mogelijk is. Het kabinet stelt alles in het werk om de economische neergang zoveel mogelijk te beperken en optimale randvoorwaarden te creëren voor een spoedig economisch herstel na de coronacrisis. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het economisch herstel zullen de voorbereidingen die nodig zijn voor openstelling van Lelystad Airport, inclusief de natuurvergunning die nodig is door het wegvallen van de PAS, voortvarend worden voortgezet.

### **Advies Commissie voor de m.e.r. en het RIVM**

Op 17 februari heb ik uw Kamer geïnformeerd<sup>2</sup> over de opdracht die ik heb gegeven aan de Commissie voor de m.e.r. over de stikstofberekeningen van Lelystad Airport. De Commissie voor de m.e.r. is in samenwerking met het RIVM<sup>3</sup> verzocht om zowel terug te kijken op de procedure die tot nu toe is doorlopen, als om vooruit te kijken en te adviseren over hoe in toekomstige milieueffectrapporten de gevolgen van stikstofemissies door de luchtvaart in beeld moeten worden gebracht.

#### *Terugkijkend*

Met de kennis van toen en binnen de juridische context van toen, komt de Commissie voor de m.e.r. in samenwerking met het RIVM tot het oordeel dat de analyse de facto volgens de destijds geldende regels geen consequenties had gehad voor de afweging tussen varianten in het MER en de uitvoerbaarheid van het project, aangezien er binnen het PAS voldoende ruimte voor prioritaire projecten was gereserveerd.<sup>4</sup>

De Commissie oordeelt dat terecht geen rekening is gehouden met emissies boven 3.000 ft omdat de effecten van vliegverkeer boven 3.000 ft niet beter in beeld konden en kunnen worden gebracht. Daarnaast komt de Commissie tot het oordeel dat gegeven de modelmatige beperkingen de aanname dat de emissies door hun warmte opstijgen niet terecht is. Men oordeelt nu dat gegeven het model gekozen had moeten worden voor een warmteinhoud van 0MW. Dit heeft gevolgen voor de spreiding van de emissies van stikstof: voor natuurgebieden dichterbij de luchthaven is sprake van een beperkte onderschatting; voor natuurgebieden die verder weg gelegen zijn, is sprake van een beperkte overschatting. De Commissie concludeert tevens dat dit consequenties zou hebben gehad voor de gevolgde procedure omdat de vergunningplichtige grenswaarde van maximaal 1 mol N/ha/jaar in een gebied wordt overschreden. De Commissie voor de m.e.r. constateert dat zij destijds bij haar beoordeling van de MER had moeten aanbevelen om de gekozen warmteinhoud te wijzigen. Omdat dit volgens de destijds geldende kaders geen consequenties had gehad voor de uitvoerbaarheid van het project, zou het gebruik van warmteinhoud om die reden dan ook niet zijn aangemerkt als een fout die een besluit over het MER in de weg stond.<sup>5</sup> De Commissie concludeert met betrekking tot het wegverkeer dat het beschouwde studiegebied past binnen het studiegebied op grond van het

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 722.

<sup>3</sup> Waar in deze brief «Commissie» wordt geschreven, wordt bedoeld de Commissie voor de m.e.r. in samenwerking met het RIVM.

<sup>4</sup> Zie pagina 2 advies review SATL-rapport.

<sup>5</sup> Zie pagina 12 advies review SATL-rapport.

door de Commissie voor de 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<sup>6</sup>.

#### *Vooruitkijkend*

Binnen de huidige juridische context en bestaande rekenmethodiek voor stikstofdepositie adviseert de Commissie om de gevolgen van de emissies van het vliegverkeer op de natuur opnieuw te beoordelen, en geeft daarvoor nadere specifieke uitgangspunten:

- Tot op een hoogte van 3.000 ft de effecten van de emissies die plaatsvinden te berekenen;
- Voor de warmteinhoud de waarde van 0 MW tijdens vluchtfases waarin het vliegtuig van de grond is te gebruiken. Is het nog aan de grond, gebruik dan een warmteinhoud van 0 MW, met een totale bronhoogte van 18 m. Mits goed onderbouwd, kan voor de warmteinhoud van emissies van vliegtuigen op de grond ook een andere waarde dan 0 MW worden gebruikt;
- Voor het wegverkeer de standaardrekenmethode 2 (SRM2) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit te gebruiken. Breng zolang er geen nieuw beleid voor afbakening van het studiegebied is de effecten in beeld tot op een afstand van 5 km links en rechts van te onderzoeken wegen. En motiveer voor welke wijzigingen in aantallen verkeersbewegingen nog een betrouwbare uitspraak kan worden gedaan over de omvang van het te verwachten effect.

#### **Toekomstige stikstofdepositie berekeningen**

Geconstateerd kan worden dat er geen duidelijke regels waren over hoe met warmte en verkeer moest worden omgegaan. Dit heeft erin geresulteerd dat bij verschillende luchthavenbesluiten op verschillende wijzen is omgegaan met de warmteinhoud. De Commissie creëert, uitgaande van de beperkingen van het huidige model, met dit advies hier nu helderheid in. Daarvoor ben ik de commissie erkentelijk. De adviezen voor de verkeersaantrekkende werking<sup>7</sup> en warmteinhoud<sup>8</sup> zullen vanaf nu consequent worden toegepast bij toekomstige depositieberekeningen in AERIUS. Vanzelfsprekend zal ik deze adviezen direct toepassen bij het afronden van de projectspecifieke beoordelingen van Schiphol en Lelystad Airport. Tenslotte meld ik u dat het Kabinet de reactie op het luchtvaartadvies van het Adviescollege Stikstofproblematiek binnenkort aan uw Kamer doet toekomen.

#### **Vervolprocedure besluitvorming Lelystad Airport**

In de overleggen die ik met uw Kamer heb gevoerd, heb ik steeds benadrukt dat ik een transparante en zorgvuldige besluitvorming voorsta. Om die reden heb ik uitdrukkelijk aan uw Kamer toegezegd (Kamerstuk 31 936, nr. 643) dat ik uw Kamer zal informeren over alle bouwstenen met betrekking tot Lelystad Airport waarna het parlement bij de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit Lelystad Airport een integrale

<sup>6</sup> Zie pagina 14 advies review SATL-rapport.

<sup>7</sup> Effect van het verkeer wordt doorgerekend met SRM2, tot 5km van de weg. De afbakening van de wegen waarop de verkeersaantrekkende werking wordt bepaald door de nauwkeurigheid van het NRM model en hier een zekere veiligheidsmarge bij te hanteren.

<sup>8</sup> Het hanteren van 0 MW voor de fase waarin het vliegtuig van de grond is en 18 meter uitstoothoogte voor de fase waarin het vliegtuig op de grond is, dit ter correctie van warmte.

afweging kan maken. Zo bent u geïnformeerd over de actualisatie van het MER 2018 en de verbetermaatregelen aan de aansluitroutes die zien op ongehinderd doorklimmen. Met het voorliggende advies van de Commissie m.e.r blijft het eerdere positieve oordeel van de Commissie voor de m.e.r. over het geactualiseerde MER 2018 ongewijzigd. Wel dienen met het vervallen van het PAS de gevolgen van de stikstofdepositie als gevolg van vliegverkeer opnieuw onderzocht te worden onderzocht. Deze gevolgen zullen in de passende beoordeling worden beschreven. De hiervoor noodzakelijke onderzoeken zijn zoals eerder gemeld reeds in gang gezet. Ik zal daarbij de adviezen over de nadere specifieke uitgangspunten voor toekomstige stikstofonderzoeken van de Commissie overnemen. Zodra dit gereed is, zal ik uw Kamer hierover informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga