

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

517

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).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 november 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 3943.

Vraag 1

Kent u het bericht «Ministerie van Infrastructuur vond «topprioriteit» Lelystad Airport belangrijker dan woningbouw»?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

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?³

Antwoord 2

Ja.

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?

¹ Kamerstuk 35 334, nr. 52

² EenVandaag, 21 juli 2021, Ministerie van Infrastructuur vond «topprioriteit» Lelystad Airport belangrijker dan woningbouw (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/ministerie-van-infrastructuur-vond-topprioriteit-lelystadairport-belangrijker-dan-woningbouw/>).

³ Kamerstuk 31 936, nr. 874.

Antwoord 3

Wat betreft stikstofdepositie geldt dat meerdere sectoren bijdragen aan de totale stikstofdepositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden. De bijdrage verschilt per sector. In het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek is ter illustratie het aandeel van verschillende sectoren in de totale gemiddelde stikstofdepositie aangegeven. De bijdrage van de luchtvaart van en naar de Nederlandse Luchthavens aan de totale stikstofdepositie is relatief beperkt. Uit berekeningen van het RIVM volgt dat deze bijdrage ongeveer 0,11% van de totale depositie betreft (onder en boven de 3000 voet)⁴.

Het kabinet neemt maatregelen om de totale uitstoot en neerslag van stikstof te verminderen, de natuur te verbeteren en de vergunningverlening verder op gang te brengen. Hieraan wordt onder meer invulling gegeven in de structurele aanpak stikstof die is verankerd in de Wet natuurbescherming⁵. Voor het verlenen van een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming, beoordeelt het bevoegd gezag of significant negatieve effecten op natuurdoelen binnen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Om dat uit te sluiten kunnen projecten gebruik maken van stikstofruimte die beschikbaar komt door het treffen van landelijke (bron)maatregelen in het kader van de structurele aanpak stikstof. Er zullen ook projecten zijn waarvoor aanvullende project specifieke maatregelen vereist zijn om uit te sluiten dat negatieve effecten optreden.

Als een maatregel op een bepaald moment en op een bepaalde locatie ruimte biedt aan een project, dan is deze ruimte inderdaad op dat moment en op die locatie niet meer beschikbaar voor een ander project.

Overigens is het gebruik van stikstofruimte door extern salderen met bronnen uit andere sectoren niet de enige optie om te voldoen aan de vereisten uit de Wet natuurbescherming wanneer een vergunning noodzakelijk is.

Het CO₂ emissiereductiedoel voor de luchtvaartsector staat verwoord in de Luchtvaartnota. Met de borging van klimaatdoelen via de voorgenomen introductie van een CO₂-emissieplafond voor 2030 en 2050 wordt het halen van de gestelde doelen leidend. De Nederlandse luchthavens, de grondoperaties en het binnenlandse vliegverkeer in Nederland stoten in 2050 geen CO₂ meer uit. Deze reductie van binnenlandse emissies draagt bij aan de doelstellingen in het nationale klimaatakkoord. Daarnaast is er in de Luchtvaartnota een doelstelling neergelegd voor de CO₂-uitstoot door de internationale luchtvaart vanuit Nederland. Deze moet in 2050 minimaal gehalveerd zijn ten opzichte van 2005 en uit te komen op nul in 2070.

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 behandeld⁶, er minder CO₂-uitstootruimte overblijft voor de overige sectoren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De internationale klimaataanpak biedt expliciet ruimte om te differentiëren tussen landen en sectoren. In het nationale klimaatakkoord doet het kabinet dit ook. Reductiepercentages van specifieke landen of sectoren kunnen daarom niet zonder meer één-op-één op de internationale luchtvaart worden geplakt. Zie tevens ook de beantwoording van de Kamervragen over het perspectief voor de Luchtvaart (vragen nr. 10 en 170)⁷.

Vraag 5

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

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 3 en 4.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 732; Kamerstuk 35 334, nr. 41

⁵ Kamerstuk 35 334, nr. 160

⁶ Begeleidende presentatie bij Factsheet – Toekomst verduurzaming luchtvaart: een actualisatie | Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstuk 2021D23658

⁷ Kamerstuk 31 936 nr. 786

Vraag 6

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

Antwoord 6

Er is geen stand, noch voorgenomen beleid voor een totale maximale «geluidruimte» voor alle sectoren in Nederland waaraan ook de geluidruimtes van luchthavens gebonden zijn of worden gerelateerd. Er is geen (inter)nationale norm op dit vlak. De maximale geluidruimte wordt per luchthaven afzonderlijk beoordeeld in samenhang met andere (milieu) effecten en vastgelegd in een specifiek besluit per luchthaven (luchthavenbesluit). Ik acht het zinvol en gewenst om deze benadering van maatwerk te blijven volgen. Dat heeft er onder andere mee te maken dat de ervaren hinder in de omgeving van een luchthaven kan fluctueren doordat bijvoorbeeld de populatie verschilt (omvang, verdeling in omgeving) en de aanwezigheid van andere geluidbronnen. Dat meerdere factoren hierbij een rol spelen volgt ook uit de periodieke GGD onderzoeken naar hinderbeleving. Ik vind het van belang dat deze specifieke omstandigheden per luchthaven goed meegewogen worden in de besluitvorming over de maximale geluidruimte.

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?

Antwoord 7

Vanwege het internationale karakter van de luchtvaart is de klimaatopgave van luchtvaart niet toegewezen aan lidstaten. Daarom is dit een lastig te maken vergelijking.

Vraag 8, 9

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?

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?

Antwoord 8, 9

Zie hiertoe het antwoord op vraag 3 en 4.

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?

Antwoord 10

De term topprioriteit is een ambtelijke kwalificatie die gebruikt is in een interne notitie. Bewindspersonen zijn aanspreekbaar op uiteindelijke keuzes die gemaakt worden. Lelystad Airport doorloopt net als alle andere meldingen het stappenplan van legalisatie waarbij stap één bestaat uit het verifiëren of de toenmalig ingevoerde gegevens nog juist zijn. Daarbij ziet de wijziging van de Regeling natuurbescherming (Rnb) erop dat er géén ruimte beschikbaar wordt gesteld voor het legaliseren van PAS-meldingen die nodig is voor woningbouw. De melding van Lelystad Airport is één van de 3637 PAS-meldingen, waarvan ruim 3000 meldingen de sector landbouw betreffen. De stikstofdepositieruimte die nodig is om de PAS-meldingen te legaliseren komt niet in een keer beschikbaar, aangezien de maatregelen die de ruimte moeten realiseren niet op hetzelfde moment effect hebben. In de toelichting bij de wijziging van de Regeling natuurbescherming

zijn de uitgangspunten aangegeven voor de verdelen van ruimte en de prioritering van meldingen. De ruimte die op een bepaald moment en op een bepaalde locatie aan een project wordt toegekend is op dat moment en op die locatie dan niet beschikbaar voor een ander project. Uiteindelijk zullen alle meldingen die in aanmerking komen voor legalisatie, van een natuurvergunning worden voorzien.

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?

Antwoord 11

Het is de taak van ambtenaren om de betrokken bewindspersoon te adviseren over mogelijke handelingsopties in een specifiek dossier. Politiek zijn de bewindspersonen aanspreekbaar op gemaakte keuzes. Overigens bevat het document waarnaar uw vraag lijkt te verwijzen geen voorstel of advies om af te wijken van de regels.

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?

Antwoord 12

Aan uw Kamer heb ik toegezegd dat ik uw Kamer voordien zal informeren over alle bouwstenen om tot een integrale afweging te komen⁸.

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?

Antwoord 13

Zie hiervoor het antwoord op vraag 11.

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 meldingentraject⁹, terwijl de criteria voor «het verifiëren van de invoergegevens» nog moesten worden bepaald, geen significante ontwikkeling?

Antwoord 14

Met het meldingentraject wordt bedoeld het traject waarbij PAS-meldingen worden geverifieerd en op basis van deze verificatie mogelijk worden gelegaliseerd. Met deze vraag of de bereidheid er is Lelystad Airport mee te nemen in het meldingentraject wordt derhalve niet vooruitgelopen op verificatie.

De melding van Lelystad Airport voldoet aan de voorwaarden als genoemd in de Kamerbrief van 13 november 2019¹⁰. In de Kamerbrief van 16 december 2019¹¹ heeft het kabinet aangegeven dat – alle meldingen die hieraan voldoen – door de overheid gelegaliseerd worden. Stap één van de legalisatie bestaat uit het verifiëren of de toenmalig ingevoerde gegevens nog juist zijn.

⁸ Kamerstuk 31 936 nr. 643; Kamerstuk 31 936 nr. 732

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).

¹⁰ Kamerstuk 35 334, nr. 1

¹¹ Kamerstuk 35 334, nr. 25

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?

Antwoord 15

De veronderstelling van de bevoegde gezagen (Minister van LNV en gedeputeerde staten van de provincies) is dat in beginsel elke melding te goeder trouw is ingediend¹². Dat geldt ook voor de melding van Lelystad Airport. Voor het bevoegd gezag is het niet mogelijk om dit te beoordelen. Zodoende is dit geen onderdeel van het verificatieproces.

Vraag 16

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

Antwoord 16

Wat u vraagt is voor zover bekend nooit voorgekomen.

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?

Antwoord 17

De Kamer is altijd actief ingelicht over significante ontwikkelingen. Interne advisering van ambtenaren over mogelijke handelingsopties in een specifiek dossier geeft niet altijd aanleiding om hierover direct ook de Kamer te informeren. Het is aan bewindspersonen om op basis van deze advisering keuzes te maken en indien relevant de Kamer te informeren. Zie verder de antwoorden op vraag 13, 14 en 15.

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?

Antwoord 18

Ja, de melding van Lelystad Airport voldoet aan de voorwaarden als genoemd in de Kamerbrief van 13 november 2019¹³. In de Kamerbrief van 16 december 2019¹⁴ heeft het kabinet aangegeven dat – alle meldingen die hieraan voldoen – door de overheid gelegaliseerd worden. Stap één van de legalisatie bestaat uit het verifiëren of de toenmalig ingevoerde gegevens nog juist zijn.

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?

¹² Kamerstuk 35 334, nr. 1

¹³ Kamerstuk 35 334, nr. 1

¹⁴ Kamerstuk 35 334, nr. 25

Antwoord 19

Ja, op verzoek van LNV heeft lenW de onderbouwing van de gehanteerde uitgangspunten voor de stikstofdepositieberekeningen voor Lelystad Airport op een rij gezet. Naar mijn weten zijn er geen andere stukken waar een onjuiste afzender is vermeld.

Vraag 20

Onder verwijzing naar gewobd stuk 50¹⁵: (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?

Antwoord 20

Zie hiertoe document 43 van de wobstukken. Daaruit komt naar voren dat er voor luchtvaart in het verleden voor diverse studies met een warmte-inhoud is gerekend, met 43 MW of met gedifferentieerde warmte-inhoud.

Vraag 21

Onder verwijzing naar gewobd stuk 50¹⁶: (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?

Antwoord 21

Zie hiertoe document 43 van de wobstukken. Daaruit komt naar voren dat er voor luchtvaart in het verleden voor diverse studies van diverse initiatiefnemers met een warmte-inhoud is gerekend, met 43 MW of met gedifferentieerde warmte-inhoud.

Voor nieuwe stikstofdepositie-onderzoeken voor luchthavens van nationale betekenis wordt voor vliegverkeer conform het advies van de commissie MER en RIVM¹⁷ gerekend met 0MW en, in de fase waarin een vliegtuig aan de grond is, met een bronhoogte van 18 meter.

De hoogte van 18 meter is in het advies als volgt gemotiveerd:

- Voor een vliegtuig aan de grond vinden de emissies plaats op gemiddeld 6 meter hoogte.
- Voor vliegtuigen aan de grond geldt dat de emissies door hun warmte opstijgen (pluimstijging).

De commissie m.e.r. adviseert om bij vliegtuigen op de grond een pluimstijging van 12 meter te hanteren en de uitstoothoogte hiervoor te corrigeren. Door in de berekening voor vliegtuigen op de grond uit te gaan van een bronhoogte van 18 meter (6 meter + correctie van 12 meter) wordt rekening gehouden met de feitelijke emissiehoogte en de pluimstijging door de warmte van de emissie.

Vraag 22

Onder verwijzing naar gewobd stuk 43¹⁸ 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

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) 103/202.

¹⁶ 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.

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 732

¹⁸ 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.

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?

Antwoord 22

Ja, de gemodelleerde bronnen betreffen niet alleen het vliegverkeer tijdens de vluchtfase, maar ook platformgebonden activiteiten zoals taxiën en het gebruik van APU en GPU.

Vraag 23, 24, 25, 26, 27

Herkent u het gewobte stuk 44,¹⁹ 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?

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

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?

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?

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

Antwoord 23, 24, 25, 26, 27

In Wob stuk 43 is de onderbouwing van de 43 MW opgenomen. De 0 MW wordt in appendix III van het aangehaalde RIVM rapport uit 2004 genoemd in tabel AIII.2. Deze tabel bevat een verantwoording van gegevens over Nederlandse en buitenlandse emissiebronnen in 1995 die zijn gebruikt voor berekening van grootschalige deposities met OPS. Dit rapport heeft betrekking op een OPS-versie (4.1). Nadien is het OPS-model en ook de bijbehorende documentatie geactualiseerd. In de depositieberekeningen voor de melding Lelystad Airport in 2019 is uitgegaan van OPS-versie 4.5.0 (2016). In het RIVM rapport met de beschrijving van die versie (2016) is geen informatie opgenomen over de te hanteren warmte-inhoud voor vliegtuigemissies. In antwoorden op eerdere Kamervragen²⁰ zijn de uitgangspunten en methode op basis waarvan de 43 MW destijds is berekend toegelicht.

Het hanteren van een warmte-inhoud van 0MW voor vliegverkeer betekent overigens niet dat bij vliegtuigemissies geen sprake is van een warmte-inhoud. De emissies van vliegtuigen bevatten een warmte-inhoud. In de algemene beschrijving van het STACKS-model dat wordt toegepast bij verspreidingsberekeningen voor vliegtuigen is bijvoorbeeld aangegeven dat vliegtuigen een grote warmte-emissie hebben (dat bij een startend vliegtuig kan oplopen tot boven de 100 MW) en het daarom van belang is om rekening te houden met de pluïmstijging van de uitlaatgassen van het vliegtuig. Bij berekeningen met STACKS dient de gebruiker de warmte-inhoud van de emissies in te voeren en wordt hiermee rekening gehouden in de verspreidingsberekening²¹.

¹⁹ 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.

²⁰ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2061 www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020D09554&did=2020D09554

²¹ Zie appendix F: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/02/16/bijlage-6-mer-nhns-2020-deel-4-deelrapporten>

De keuze om uit te gaan van een warmte-inhoud van 0 MW hangt samen met het gebruik van voorgeschreven rekenmodel AERIUS Calculator dat voor vliegverkeer rekent met het OPS-model. Zoals de Commissie m.e.r. ook aangeeft is OPS niet ontwikkeld voor bewegende bronnen zoals vliegtuigen, maar ontwikkeld voor stationaire bronnen, zoals schoorstenen. OPS is geschikt om de pluimstijging door warmte-inhoud te modelleren wanneer het de warmte-inhoud betreft van schoorsteenemissies, maar is niet geschikt voor modelleren van de pluimstijging door de warmte-inhoud wanneer het vliegtuigemissies betreft. Om deze beperking in het toepassingsbereik van OPS te ondervangen is het gewenst dat de gebruiker in AERIUS voor vliegverkeer een (fictieve) warmte-inhoud van 0MW invoert.

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 warmte inhoud 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?

Antwoord 28

Voor de onderbouwing van het gebruik van 43 MW verwijs ik naar antwoorden op eerdere Kamervragen²² hierover. Het NLR heeft voor bronnen op de grond de warmte-inhoud verdisconteerd in de bronhoogte. In de fase waarin een vliegtuig aan de grond is, met een bronhoogte van 18 meter (zie ook antwoord vraag 21).

Vraag 29, 30

Onder verwijzing naar gewobd stuk 43, p. 87/202²³ 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?

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

Antwoord 29, 30

In die tekst is aangegeven dat voor de eerdere melding voor Lelystad Airport van 2016 is uitgegaan van een warmte-inhoud van 0MW. Daarbij is aangegeven dat dit niet betekent dat dit de gangbare aanpak was. De melding van 2016 is gedaan op basis van uitgangspunten die voor de PAS reservering voor luchthavens is gebruikt (NLR-2014-083). De reservering is in 2014 opgesteld door het NLR.

NLR zegt in het rapport over Maastricht uit 2016 het volgende «Als voorbeeld van voortschrijdend inzicht (punt 5) wordt hier genoemd: het toepassen van de warmtestroom en bronhoogte bij de depositieberekening. Conform de huidige werkwijze in Aerius wordt de berekende warmtestroom en bronhoogte toegepast. Dit in tegenstelling tot de eerder uitgevoerde berekeningen voor de PAS waarbij dit niet is gebeurd; bij de Aerius-berekeningen is indertijd de warmtestroom op 0 gezet en 15m als minimum grondbronhoogte toegepast.»

²² Aanhangel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2061 www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020D09554&did=2020D09554

²³ 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 31

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

Antwoord 31

De melding die in 2019 is ingediend door de initiatiefnemer (de luchthaven) is uitgevoerd conform uitgangspunten geactualiseerd MER 2018.

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?

Antwoord 32

ADECS heeft de berekeningen in opdracht van de initiatiefnemer (de luchthaven) uitgevoerd.

Vraag 33

Onder verwijzing naar gewobd stuk 43,²⁴ 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?

Antwoord 33

In het MER zelf is destijds beschreven dat met warmte-inhoud van 43 MW is gerekend, zie hiertoe MER deel 4C Luchtkwaliteit, pagina 22.

Vraag 34

Herinnert u zich dat u als bijlage bij de Kamerbrief van 31 maart 2020²⁵ ²⁶ twee invoerbestanden hebt vrijgegeven, waaruit bleek dat zowel in maart 2014 als in juni 2014 alle bronnen zijn gemodelleerd met 43 megawatt warmte inhoud?

Antwoord 34

Ja.

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?

Antwoord 35

Zie het antwoord op vraag 33. In het MER zelf was aangegeven dat met 43 MW is gerekend, daarvoor was geen inzicht in de detailbestanden nodig.

²⁴ 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.

²⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 733.

²⁶ 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, 37

Bent u bekend met de inhoud van het memo van Arcadis van 16 mei 2014, vrijgegeven door u op 3 december 2020²⁷, 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.»?

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?

Antwoord 36, 37

Zoals ik heb vermeld in de Kamerbrief van 3 december 2021²⁸, is naar aanleiding van persvragen bij adviesbureau Arcadis een conceptmemo aangetroffen.

Het betreft conceptnotities over de stikstofdepositieberekeningen die in het kader van het MER 2014 waren uitgevoerd. Dit conceptmemo heeft u van mij ontvangen met de eerder genoemde brief. De punten over de berekeningen van de stikstofdepositie die in dit conceptmemo worden benoemd zijn hersteld in het addendum stikstofdepositie bij de MER Lelystad Airport, in juni 2014. Arcadis heeft geen oordeel gegeven over de warmte-inhoud van 43 MW. In de conceptnotitie wordt een verklaring gezocht naar de verschillen tussen de emissies van ADECS en NLR. De gehanteerde warmte is daarvoor geen verklaring aangezien deze alleen zorgt voor een verschil in de verspreiding van emissies.

Vraag 38

Herinnert u zich de brief aan de Schiphol Group en Lelystad Airport²⁹ waarin u schrijft dat dat u «een review heeft laten uitvoeren van de stikstofdepositie berekeningen door Arcadis in samenwerking met het NLR»?

Antwoord 38

Ja.

Vraag 39, 40, 41, 42

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

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?

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?

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?

Antwoord 39, 40, 41, 42

De inzichten van Arcadis ten aanzien van de emissies zijn verwerkt in het addendum stikstofdepositie bij de MER Lelystad Airport, in juni 2014. Daarmee heeft dit een plek gekregen in de MER stukken die ten grondslag liggen aan het luchthavenbesluit 2015. Het memo doet geen uitspraken over de warmte-inhoud van 43MW. Er is dan ook geen sprake van het niet beschouwen van informatie.

De term «te goeder trouw» ziet op de melding zoals die is ingediend door de initiatiefnemer. De melding is van latere datum en gebaseerd op de dan geldende inzichten en berekeningsmethodieken.

²⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 821.

²⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 821

²⁹ <https://sat1-lelystad.nl/wp-content/uploads/2020/06/Bijlage-5-geanonimiseerde-Brief-IENWBSK-2014117716.pdf>

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 43³⁰)?

Antwoord 43

Het betreffende memo in de WOB stukken waar u naar verwijst is opgesteld voordat het conceptmemo van Arcadis werd aangetroffen.

Vraag 44

Herinnert u zich uw brief van 31 maart 2020³¹ 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)»?

Antwoord 44

Ja.

Vraag 45, 46, 47, 48

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

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

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

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?

Antwoord 45, 46, 47, 48

De collegiale toetsing tussen Adecs en Arcadis leek in eerste instantie alleen telefonisch plaats te hebben gevonden. Later bleek dat Arcadis ook conceptnotities heeft gemaakt die vervolgens niet zijn voltooid. Deze conceptnotities zijn nadat deze bij Arcadis zijn aangetroffen met uw Kamer gedeeld. In de conceptnotitie wordt een verklaring gezocht voor de verschillen tussen de berekende emissies van ADECS en NLR. Uit deze conceptnotitie blijkt dat de gehanteerde warmte daarvoor geen verklaring is aangezien deze alleen zorgt voor een verschil in de verspreiding van emissies. De inzichten van Arcadis over de emissies zijn verwerkt in het addendum stikstofdepositie bij het MER Lelystad Airport, in juni 2014. Er is voor zo ver we kunnen nagaan geen inhoudelijk contact geweest tussen het ministerie en NLR over deze toetsing.

Vraag 49

Herinnert u zich dat u in uw brief van 31 maart 2020³² 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.»?

Antwoord 49

Ja.

³⁰ 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-airport85,87,91/202

³¹ Kamerstuk 31 936, nr. 733.

³² Kamerstuk 31 936, nr. 733.

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?

Antwoord 50

In de conceptnotitie wordt geen oordeel gegeven over de warmte-inhoud van 43MW. In de conceptnotitie wordt een verklaring gezocht naar de verschillen tussen de emissies van ADECS en NLR. Uit deze notitie blijkt dat de gehanteerde warmte daarvoor geen verklaring is aangezien deze alleen zorgt voor een verschil in de verspreiding van emissies. Zie verder het antwoord op vraag 36 en 37.

Vraag 51, 52

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? 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?

Antwoord 51, 52

De initiatiefnemer (de luchthaven) is verantwoordelijk voor de melding. LNV is het bevoegd gezag in deze. Het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat hebben geen rol in de toetsing van de melding. Voor de melding heeft de luchthaven de uitgangspunten van de actualisatie van het MER 2018 gehanteerd. Het geactualiseerde MER is destijds getoetst door de commissie m.e.r. en heeft daarover een positief oordeel gegeven.

Vraag 53

Beoordeelt u de door RIVM op 7 januari 2020 vrijgegeven «emissiedata waarmee de stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd kunnen worden»³³, 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?

Antwoord 53

De emissiegegevens die door RIVM zijn vrijgegeven op 7 januari 2020 betreffen emissiegegevens (zoals de omvang van de emissies, de emissiehoogte en de warmte-inhoud) uitgesplitst naar (deel)sectoren, die gebruikt zijn voor het berekenen van de totale landelijke deposities (de zogenoemde GDN-kaarten). Hierbij is voor vliegverkeer uitgegaan van emissies met een warmte-inhoud van 0 MW. Dit is in lijn met de informatie in een tabel in appendix III van het rapport van RIVM uit 2004 (Jaarsveld, OPS beschrijving, RIVM, p.142). Dit betreft de verantwoording van gegevens over emissiebronnen die zijn gebruikt voor berekening van grootschalige deposities met OPS. In document 43 is verwezen naar dit rapport en deze tabel. Deze bronnen zijn echter niet te karakteriseren als advies of een instructie. Daarbij is de publicatie van de dataset waarnaar wordt verwezen in de vraag van latere datum dan de momenten waarop de stikstofdepositieberekeningen voor Lelystad Airport met 43 MW plaats hebben gevonden. Deze bron had dan ook niet meegewogen kunnen worden. Sinds het advies van de commissie m.e.r. en het RIVM³⁴ wordt voor stikstofdepositie-onderzoeken voor luchthavens van nationale betekenis gerekend met 0MW en, in de fase waarin een vliegtuig aan de grond is, met een bronhoogte van 18 meter (zie ook antwoord vraag 21).

³³ RIVM, 1 juli 2021, <https://www.rivm.nl/documenten/brondata-stikstof>

³⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 732

Vraag 54, 55

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?

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?

Antwoord 54, 55

Nee, de benodigde beslisinformatie was destijds beschikbaar, met het addendum op het MER 2014 zijn de inzichten ten aanzien van de emissies verwerkt (zie het antwoord op vragen 36 en 37) en de informatie over de gehanteerde warmte-inhoud was beschikbaar (zie het antwoord op vraag 33). In 2014 zijn er de nodige voortschrijdende inzichten geweest ten aanzien van stikstofdepositieberekeningen, zoals de inwerkingtreding van het PAS in 2015 en het rekeninstrumentarium dat daarmee beschikbaar is gekomen. Daar waar sprake is geweest van voortschrijdend inzicht, is dit verwerkt in latere berekeningen ten tijde van de actualisatie van het MER 2018, de melding die is ingediend door de luchthaven en de recente berekeningen ten behoeve die zijn uitgevoerd naar aanleiding van het advies van de commissie m.e.r. en het RIVM³⁵.

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?

Antwoord 56

Ik constateer dat er sinds 2014 sprake is van voortschrijdend inzicht ten aanzien van de berekeningsmethodieken voor stikstofdepositie. Voor berekeningen wordt elke keer uitgegaan van de uitgangspunten die op dat moment gangbaar zijn en die zijn verwerkt in onder andere voorschriften en het rekeninstrumentarium.

De veronderstelling van de bevoegde gezagen (Minister van LNV en gedeputeerde staten van de provincies) is dat in beginsel elke melding te goeder trouw is ingediend³⁶. Dat geldt ook voor de melding van Lelystad Airport. Voor het bevoegd gezag is het niet mogelijk om dit te beoordelen. Zodoende is dit geen onderdeel van het verificatieproces.

Vraag 57

Wilt u de vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 57

Ja, dit heb ik zo veel mogelijk gedaan.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Grinwis (ChristenUnie), ingezonden op 22 juli 2021 (vraagnummer 2021Z13954).

³⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 732

³⁶ Kamerstuk 35 334, nr. 1