

AH 2938
2020Z03098

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 mei 2020)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019-2020, nr. 2059

Vraag 1

Door welke bureaus is gewerkt aan de aan Lelystad Airport gerelateerde invoerbestanden van 2 augustus 2019, welke werden besproken in het vragenuur van 11 februari 2020?

Antwoord 1

De betreffende invoerbestanden zijn opgesteld door ADECS en gecontroleerd door To70.

Vraag 2

Op welk moment was men zich op het ministerie bewust dat er behoefte was aan nieuwe berekeningen omdat de oude niet meer volstaan? Kunt u hiervan een tijdlijn opstellen?

Antwoord 2

De behoefte aan geactualiseerde berekeningen is ontstaan na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Ik heb uw Kamer over de implicaties van deze uitspraak voor Lelystad Airport geïnformeerd in mijn brief van 5 september 2019¹. In deze brief is ook een tijdlijn opgenomen.

Ten tijde van het MER Lelystad Airport 2014 is onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in verband met de openstelling van de luchthaven voor (groot) handelsverkeer.

Mede op basis van het MER 2014 is destijds in het LHB 2015 geconcludeerd dat een passende beoordeling opgesteld zou moeten worden (waaruit zou moeten zijn gebleken of er een vergunning nodig zou zijn geweest). Het bevoegd gezag heeft getoetst of het aannemelijk is dat deze vergunning verleend zal worden. Daartoe is

¹ Kamerstuk 31936, nr. 658

in kaart gebracht hoe groot het effect precies is en is door Arcadis een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd voor de Natuurbeschermingswet 1998. Daaruit kwam naar voren dat een vergunning verleend kan worden. Omdat kort daarna het PAS in werking trad, was een passende beoordeling voor Lelystad Airport niet meer vereist. Lelystad Airport werd in het PAS opgenomen als prioritair project en het PAS als geheel was passend beoordeeld. In het PAS was ruimte gereserveerd voor de depositiebijdrage van zowel het luchtverkeer als voor het wegverkeer.

Omdat met de genoemde uitspraak van de Afdeling het PAS is komen te vervallen, neemt mijn Ministerie de actualisatie van de berekeningen voor zijn rekening. Zoals gebruikelijk wordt hierbij rekening gehouden met nieuwe (wetenschappelijke) inzichten, zoals de actuele invoergegevens waaronder het snelhedenbeleid en de nieuwe versie van AERIUS Calculator. Hierbij zal ik de adviezen betrekken van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM, zoals gepubliceerd op 31 maart 2020.

Vraag 3

Gaat het bij de documenten van 2 augustus 2019 om emissieberekeningen, depositieberekeningen, invoerbestanden of om complete AERIUS-berekeningen waarin vliegverkeer, wegverkeer en platformgebonden verkeer is gemodelleerd? Kunt u dit uitgebreid toelichten?

Antwoord 3

Het betreft de invoerbestanden voor vliegverkeer en platformgebonden verkeer ten behoeve van AERIUS berekeningen. De invoerbestanden voor wegverkeer zijn separaat opgesteld.

Vraag 4

Klopt het dat de betreffende bestanden van 2 augustus 2019 andere uitkomsten gaven dan de berekeningen die tot dan toe gedaan waren en waar het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) op is gebaseerd? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 4

Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven, heb ik na het vervallen van het PAS de projectspecifieke beoordeling opgestart. Op de definitieve uitkomsten kan ik nog niet vooruitlopen omdat de berekeningen nog niet zijn afgerond. Wanneer de depositieberekeningen zijn geactualiseerd en duidelijk is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden hierdoor niet worden aangetast, zal ik u daarover informeren.

Vraag 5

Op welke datum is de opdracht gegeven voor het opstellen van deze nieuwe stikstofberekeningen, invoerbestanden of ander type onderzoek?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 is het projectspecifieke onderzoek gestart na de uitspraak van de Raad van State. Dit onderzoek kent verschillende stappen waarvoor in de maanden juli en augustus verschillende opdrachten zijn gegeven, zoals aangegeven in de Kamerbrief van 11 februari 2020². Wanneer de depositieberekeningen zijn geactualiseerd en duidelijk is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden hierdoor niet worden aangetast, zal ik u daarover informeren.

Vraag 6

Door wie is de opdracht gegeven voor het opstellen van deze nieuwe stikstofberekeningen, invoerbestanden of ander type onderzoek?

Antwoord 6

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de opdracht gegeven voor nieuw onderzoek.

Vraag 7

Waarom is de opdracht gegeven voor het opstellen van deze nieuwe stikstofberekeningen, invoerbestanden of ander type onderzoek?

Antwoord 7

Zie hiervoor mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 8

Kunt u de opdracht en vraagstelling aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) delen met de Tweede Kamer?

² Kamerstuk 31 936, nr. 719

Antwoord 8

Het is niet gebruikelijk om opdrachtverstrekkingen te delen met de Tweede Kamer vanwege het bedrijfsvertrouwelijk karakter hiervan. De vraagstelling aan bureaus is doorgaans opgenomen in de rapportage. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 en 5 zal ik het onderzoek met uw Kamer delen wanneer de depositieberekeningen zijn geactualiseerd en duidelijk is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden hierdoor niet worden aangetast.

Vraag 9

Herinnert u zich uw antwoorden op de Kamervragen³ van de leden Van Raan, Laçin en Kröger (d.d. 5 juni 2019) over de impact van de vernietiging van de PAS door de Raad van State op de besluitvorming omtrent Lelystad Airport?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Waarom is in uw antwoord op vraag 3 uit deze vragenset, die verzoekt om een volledige tijdlijn te verschaffen van alle aan stikstof en Programma Aanpak Stikstof (PAS)-gerelateerde procedures en besluitvorming in het dossier Lelystad Airport tot nu toe en in de toekomst, geen vermelding gemaakt van het bestaan en de functie van de nieuwe stikstofberekeningen, invoerbestanden of ander type onderzoek?

Antwoord 10

In mijn brief van 5 september 2019 heb ik aangegeven dat een project specifieke beoordeling is opgestart. Daar maken de berekeningen onderdeel van uit.

Vraag 11

³ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018-2019, nr. 3588

Waarom is de Tweede Kamer op een later moment niet alsnog geïnformeerd over het bestaan van deze nieuwe stikstofberekeningen, invoerbestanden of ander type onderzoek?

Antwoord 11

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 10 heb ik op 5 september 2019 de Kamer geïnformeerd over het project specifieke onderzoek.

Vraag 12

Waarom is in dit antwoord geen vermelding gemaakt van de zogenaamde fasen in het onderzoekstraject dat uiteindelijk tot een passende beoordeling zou moeten leiden, zoals u uiteindelijk vlak voor het vragenuur van 11 februari 2020 alsnog aan de Tweede Kamer schreef? ⁴

Antwoord 12

In mijn brief van 5 september 2019 heb ik u gemeld dat na het wegvallen van de PAS de projectspecifieke beoordeling is gestart. Daar maken de deelonderzoeken onderdeel van uit. Naar aanleiding van de vragen over deelonderzoeken heb ik uw Kamer hierover nader geïnformeerd.

Vraag 13

Waarom is er niet eerder dan op 11 februari 2020 melding gemaakt van de zogenaamde fasen in het onderzoekstraject dat uiteindelijk tot een passende beoordeling zou moeten leiden?

Antwoord 13

Zie mijn antwoord op vraag 12.

Vraag 14

Is na deze herberekeningen, bij een andere uitkomst van de stikstofdepositie van Lelystad Airport, de oude melding in het kader van het PAS nog geldig?

⁴ Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Van Nieuwenhuizen (d.d. 11 februari 2020, Kamerstuk 31 936, nr. 719): «Stand van zaken projectspecifieke beoordeling Luchthaven Lelystad».

Antwoord 14

Door de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 is het PAS vervallen. Een van de consequenties hiervan is dat de gedane meldingen alsnog vergunningplichtig zijn. Het kabinet heeft toegezegd de gedane meldingen die zijn gerealiseerd zo veel mogelijk te legaliseren⁵.

Vraag 15

Wordt deze oude melding op basis van de oude berekening, net als andere projecten, gelegaliseerd? Of volgt er een geheel nieuwe beoordeling?

Antwoord 15

In de Kamerbrief van 24 april 2020 (met kenmerk BPZ/20120075) is aangegeven dat de legalisatie van de meldingen is gestart. Alle meldingen doorlopen hetzelfde stappenplan. Stap 1 van de legalisatie bestaat uit het verifiëren of de toenmalig ingevoerde gegevens nog juist zijn.

Vraag 16

Kunt u een overzicht verschaffen van alle andere bij u bekende stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken inzake Lelystad Airport, in gang gezet sinds de MER 2018?

Antwoord 16

Na de MER 2018 is alleen een melding gedaan door de luchthaven bij het Ministerie van LNV. Na de uitspraak van de Raad van State is zoals eerder aangegeven het project specifieke onderzoek weer opgepakt. De onderdelen van dit onderzoek heb ik in mijn brief van 11 februari 2020 weergegeven.

Vraag 17

Kunt u bij al deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken inzake Lelystad Airport, aangeven op welke datum de opdracht is gegeven voor het opstellen van deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken?

⁵ Kamerstuk 32 670, nr. 167

Antwoord 17

Zie hiervoor het antwoord op vraag 5.

Vraag 18

Kunt u bij al deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken inzake Lelystad Airport, aangeven door wie de opdracht is gegeven voor het opstellen van deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken?

Antwoord 18

Zie hiervoor het antwoord op vraag 6.

Vraag 19

Kunt u bij al deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken inzake Lelystad Airport, aangeven door welk bureau deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken zijn uitgevoerd?

Antwoord 19

Zie hiervoor het antwoord op vraag 5.

Vraag 20

Kunt u bij al deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken inzake Lelystad Airport, aangeven waarom de opdracht is gegeven voor het opstellen van deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken?

Antwoord 20

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

Vraag 21

Kunt u bij al deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken inzake Lelystad Airport, aangeven waarom de Tweede Kamer nog niet eerder is geïnformeerd over het bestaan van deze stikstofberekeningen, invoerbestanden en onderzoeken?

Antwoord 21

Zie hiervoor het antwoord op vraag 12.

Vraag 22

Herinnert u zich dat u in antwoord op Kamervragen van de leden Kröger en Bromet heeft gesteld dat al het wegverkeer van en naar de luchthaven is meegenomen in de milieueffectrapportage (MER) 2018? ⁶

Antwoord 22

Ja.

Vraag 23

Wanneer realiseerde u zich dat de MER 2018 niet volledig was omdat het wegverkeer niet volledig in beeld was?

Antwoord 23

De Actualisatie MER Lelystad Airport (MER 2018), welke bestaat uit het MER 2014 en de geactualiseerde onderdelen, is door de commissie voor de m.e.r. beoordeeld. De commissie heeft alle onderzoeken van het MER 2018 beoordeeld en geconcludeerd dat het alle essentiële informatie over de geactualiseerde milieueffecten van het voorgenomen gebruik van Lelystad Airport bevat, zodat de minister van Infrastructuur en Waterstaat het milieubelang volwaardig kan meewegen in haar besluit over dat gebruik. Er is derhalve geen aanleiding om te veronderstellen dat het wegverkeer niet volledig in beeld zou zijn.

Met de brief van 17 februari 2020⁷ heb ik de Kamer geïnformeerd over mijn verzoek aan de Commissie voor de m.e.r. om in samenwerking met het RIVM mij nogmaals te adviseren over het stikstofonderzoek (zoals beschreven in het MER 2018) en nadere specifieke uitgangspunten ten behoeve van toekomstig stikstofonderzoek. Het advies van de commissie heeft u op 31 maart 2020⁸ van mij ontvangen. De Commissie concludeert met betrekking tot het wegverkeer dat het beschouwde studiegebied past binnen het studiegebied op grond van het door de Commissie

⁶ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018-2019, nr. 2056

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 722

⁸ IENW/BSK-2020/62834

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.

Vraag 24

Waarom heeft u op het moment dat u zich realiseerde dat de MER 2018 niet volledig was, omdat het wegverkeer niet volledig in beeld was, de Tweede Kamer niet op de hoogte gebracht van het feit dat de antwoorden op deze Kamervragen niet meer klopte?

Antwoord 24

Zie mijn antwoord op vraag 23.

Vraag 25

Kunt u garanderen dat er tussen de MER 2018 en de uitspraak van de Raad van State in mei 2019 geen andere stikstofberekeningen, invoerbestanden of onderzoeken voor Lelystad Airport zijn opgesteld die nog niet bij de Tweede Kamer bekend zijn? Zo nee, kunt u alle additionele stikstofberekeningen, invoerbestanden of onderzoeken delen met de Tweede Kamer?

Antwoord 25

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 16 is in deze periode alleen een melding door de luchthaven gedaan bij het ministerie van LNV.

Vraag 26

Waarom leidt de uitspraak van de Raad van State over het PAS tot het opnieuw vaststellen van de stikstofuitstoot van het project Lelystad Airport?

Antwoord 26

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

Vraag 27

Kunt u verklaren waarom er meer emissies zouden zijn dan eerder in de MER 2018 werd beschreven?

Antwoord 27

Op de definitieve uitkomsten van de berekeningen kan ik nog niet vooruitlopen omdat deze nog niet zijn afgerond.

Vraag 28

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 28

Ja.