

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 784

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brieven van 31 maart 2020 inzake de Besluitvorming over Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 732) en over de reactie op verzoek commissie over een second opinion stikstofaddendum van juni 2014 bij de MER 2014 (Lelystad Airport) (Kamerstuk 31 936, nr. 733).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 11 juni 2020. Vragen en zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

1

Klopt het dat in maart 2014 gerekend werd met gram per jaar, terwijl in het milieueffectrapport (MER) Deel C op bladzijde 25 (paragraaf 4.7 Depositie) desondanks staat vermeld « en volgt hiermee de hoeveelheid emissie in dat ene punt in gram per seconde»?

1a

In paragraaf 4,7 van het Deelonderzoek Luchtkwaliteit van 29 maart 2014 (deel 4C van het MER Lelystad Airport 2014) is inderdaad aangegeven dat de emissie is bepaald in gram per seconde.

In het deelonderzoek zijn eerst de vliegtuigemissies per jaar bepaald en deze zijn vervolgens omgerekend naar emissies in gram per seconde. De eenheid van «gram per seconde» is de eenheid die het gehanteerde verspreidingsmodel OPS van het RIVM voorschrijft bij de berekening van de depositiebijdrage van een ingevoerde bron.

Door een fout in de verwerking van de emissiegegevens zijn in het deelonderzoek van maart 2014 de NO_x emissies die betrekking hadden op een heel jaar beschouwd als emissies die betrekking hadden op een uur. Bij de omrekening naar gram per seconde zijn de emissies dus gedeeld door een factor van 3600 (60 minuten * 60 seconden), terwijl de emissies gedeeld hadden moeten worden door een factor 31.536.000 (365 dagen * 24 uur * 60 minuten * 60 seconden).

Dit betekent dat in het deelonderzoek van maart 2014 de NO_x emissies zijn overschat met een factor 8.760 (365 dagen * 24 uur). Dit is hersteld in het Addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014).

Naast de correctie van de bovengenoemde fout in de verwerking van de emissies is in het Addendum ook het studiegebied uitgebreid zodat alle relevante emissiebronnen worden meegenomen in de berekeningen. Per saldo betekent dit dat de totale emissies in het Addendum van juni 2014 ongeveer een factor 860 lager liggen dan in het deelonderzoek van maart 2014.

2

Welke vliegroutes zijn meegenomen in de berekening van maart 2014 en tot welke hoogte zijn zij meegenomen?

2a

De stikstofdepositie is voor alle routevarianten in het MER 2014 geanalyseerd, dat wil zeggen A, B en B+ voor de toekomstige situatie en de routes van Aanwijzing 2001 voor de referentiesituatie. Tevens zijn in zowel de toekomstige als de referentiesituatie de routes van het kleine verkeer meegenomen. Depositie als gevolg van vliegverkeer wordt tot 3.000 voet berekend.

3

Welke vliegroutes zijn meegenomen in de berekening van juni 2014 en tot welke hoogte zijn zij meegenomen?

3a

Zie het antwoord op vraag 2.

4

Welk studiegebieden zijn in maart en in juni 2014 beschouwd in de beoordeling van de depositie in de verschillende Natura 2000-gebieden?

4a

Het gebied waarin de stikstofdepositie bepaald is, is zowel voor het MER2014 (maart 2014) en het Addendum op het MER 2014 (juni 2014)

hetzelfde gebied. Dit gebied is opgenomen als figuur 2 uit deelrapport luchtkwaliteit¹). Het studiegebied waarin de stikstofdepositie bepaald is op stikstofgevoelige N2000 gebieden staat los van de afbakening die gehanteerd is voor emissiebronnen (vliegroutes tot 3.000 voet).

5

Welke van de routes A, A+, B en B+ zijn geanalyseerd in de berekeningen van maart 2014, of zijn toen de routes van het klein verkeer gebruikt?

5a

Zie het antwoord op vraag 2.

6

Welke van de routes A, A+, B en B+ zijn geanalyseerd in de berekeningen van juni 2014?

6a

Zie het antwoord op vraag 2.

7

Klopt het dat de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) (eerste bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 733) hoort bij de in tabel 1 op bladzijde 17 van het MER-advies Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport genoemde OPS2014, en dat de bijlage Inputparameters addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014) (tweede bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 733) hoort bij de in tabel genoemde MER2014?

7a

Het is juist dat de bijlagen «Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit» en «Inputparameters addendum stikstofdepositie» betrekking hebben op de waarden in respectievelijk de kolommen «OPS 2014» en «MER2014» in tabel 1 van het advies Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM.

8

Welke warmte-inhoud is gebruikt in de berekeningen van maart 2014?

8a

In het deelonderzoek luchtkwaliteit MER Lelystad Airport van maart 2014 is uitgegaan van een warmte-inhoud van 43 MW. Dit is ook aangegeven in de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) bij Kamerstuk 31 936, nr. 733, in de kolom heat content: hc (MW).

9

Welke warmte-inhoud is gebruikt in de berekeningen van juni 2014?

9a

In het Addendum stikstofdepositie MER Lelystad Airport van juni 2014 is uitgegaan van een warmte-inhoud van 43 MW. Dit is ook aangegeven in de bijlage Inputparameters addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport juni 2014) bij Kamerstuk 31 936, nr. 733, in de kolom heat content: hc (MW).

¹ https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p27/p2792/2792-094mer_deel4c.pdf

10

Is er al enig zicht op de gevolgen van de coronacrisis voor de luchtvaart?

10a

Als gevolg van het coronavirus is het aantal commerciële vluchten in Europa afgelopen periode afgenomen met circa 85–90% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De afname in vluchten gaat gepaard met een enorme inkomstenderving en omzetverlies bij bedrijven in de luchtvaartsector. Over de gevolgen van COVID-19 bestaan nog veel onzekerheden. Bijvoorbeeld over de duur van de crisis in verschillende delen van de wereld, eventuele faillissementen, het aantrekken van de vraag naar vluchten, de mogelijkheden naar andere landen te vliegen en hoe het besmettingsgevaar geminimaliseerd kan worden op de luchthaven en in vliegtuigen. Ik houd de ontwikkelingen uiteraard nauwlettend in de gaten om te kunnen beoordelen wat nodig is om de luchtvaartsector door de crisis te helpen. Het uitgangspunt daarbij is de Onderwerp-Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741).

11

Wordt Nederland vanwege de hub-functie van Schiphol hierdoor harder geraakt dan andere vliegvelden die meer domestic verkeer afhandelen?

11a

Schiphol is een hub waar relatief veel passagiers overstappen. Door de overstappers op de luchthaven zijn er meer en frequenter bestemmingen in de wereld direct en indirect bereikbaar dan op basis van alleen de lokale vraag mogelijk zou zijn. Als de vraag naar luchtvaart sterk afneemt, zal het routenetwerk van zo'n hub na een kritiek moment versneld verslechteren. SEO schat in dat dit gebeurt, als het aantal overstappende passagiers met 30% is afgenomen². Omdat de intercontinentale routes vanaf Schiphol veel afhankelijker zijn van transfervervoer dan de Europese routes, zal vooral het aantal intercontinentale bestemmingen snel afnemen. Luchthavens met een grotere lokale thuismarkt zijn wat dit betreft minder kwetsbaar.

12

Welke doemscenario's zijn denkbaar als de hub-functie niet meer herstelt zoals voor de coronacrisis? Wat betekent dit voor Schiphol en de werkgelegenheid?

12a

In het onderzoek «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol» dat SEO in 2015 in opdracht van het Ministerie IenW heeft uitgevoerd is berekend wat de gevolgen voor het netwerk zijn als de huboperatie op Schiphol zou verdwijnen. Dit onderzoek heeft u op 29 september 2015 ontvangen².

13

Wat verstaat u onder optimale randvoorwaarden creëren voor een spoedig economisch herstel na de coronacrisis?

13a

Hier wordt o.m. bedoeld op het pakket economische maatregelen dat het kabinet 17 maart jl. heeft genomen in verband met de coronacrisis. (Kamerstuk 35 420, nr. 2)

² Zie onderzoek SEO «Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol», bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 219.

14

Denkt u dat Nederlanders als de coronacrisis voorbij is weer op vakantie zullen gaan met een vliegtuig? Is de opening van Lelystad Airport dan niet bij uitstek nodig om in die vraag voor vakantieverkeer te voorzien?

14a

In 2008 is besloten om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen op Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport waarbij Schiphol een primaire functie heeft in het netwerkverkeer en de luchthavens Eindhoven en Lelystad beschikbaar zijn voor punt tot punt vluchten (vakantieverkeer). Op deze manier kan de omgeving van Schiphol ontlast worden, en tegelijkertijd de mainportfunctie van Schiphol worden versterkt. Aan dat principe, dat tevens onderdeel uit maakt van het coalitieakkoord en daarmee uitgangspunt is van kabinetsbeleid, verandert de coronacrisis niets.

15

Welke tijdsplanning voor de opening van Lelystad Airport in november 2021 is realistisch en welke besluitvorming is beoogd gedurende deze resterende kabinetsperiode om de besluitvorming inderdaad voortvarend voort te zetten? Op welke termijn kunnen we wat verwachten, gezien het feit dat er nu een nieuw duidelijk moment van opening is gekozen? Hoe wordt ervoor gezorgd dat deze besluitvorming onomkeerbaar is?

15a

Voor de afronding van de politieke besluitvorming moet de voorhang van het Luchthavenbesluit worden afgerond. Hiervoor zal ik de depositieberekeningen actualiseren. Wanneer dit gereed is en duidelijk is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, zal ik uw kamer daarover informeren. Op basis daarvan kan uw kamer oordelen over het wijzigingsbesluit.

16

Waarom stelt de Commissie-Remkes dat luchtvaart boven de 3.000 voet wel moet worden meegerekend aan de generieke uitstoot van de luchtvaart en de Commissie voor de m.e.r. niet? Welke van de twee adviezen zal uiteindelijk meegenomen worden in de besluitvorming?

16a

Het Adviescollege stelt dat zodra emissies boven de 3.000 voet komen de relatie tussen emissies en deposities niet meer te leggen is. Daarbij geeft het adviescollege aan dat de emissies een sterk Europees en mondiaal karakter hebben waardoor het ingewikkeld is om de deposities ervan op nationale schaal te berekenen. Het adviescollege constateert dat de mate van beïnvloedbaarheid van deze deposities door de luchtvaart in Nederland zeer gering is. Zoals aangegeven in de kabinetsreactie wordt ingezet op Europese afspraken.

In de kabinetsreactie op het advies van de commissie Remkes over de Luchtvaart is daarom aangegeven dat de emissies boven de 3000 voet van de luchtvaart wel inzichtelijk worden gemaakt, maar dat projectspecifiek er tot 3000 voet wordt gerekend. Dit komt overeen met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM n.a.v. de review over de depositie berekeningen van Lelystad Airport, waarin zij aangeeft dat geen modelinstrumentarium voor handen is die emissies boven de 3000 voet betrouwbaar kan vertalen naar depositie op hectare niveau.

17

Klopt het dat Nederland weinig invloed heeft op het luchtverkeer dat over ons heen vliegt?

17a

Dat klopt. Voor zover sprake is van beperkte invloed heeft dit te maken met luchtruimcapaciteit en tarifiering. Luchtruimgebruikers kiezen de voor hen meest optimale route, hetgeen afhankelijk is van een veelvoud aan factoren.

18

Hoe kan het dat de Commissie voor de m.e.r., in tegenspraak met haar eerdere advies, nu komt met een aanbeveling om de warmte anders mee te rekenen?

19

Hoe kan het dat de Commissie voor de m.e.r. haar oordeel nu aanpast? Op basis waarvan kan deze aanpassing worden gemaakt? Welke nieuwe kennis is hiervoor beschikbaar?

18a en 19a

Ik heb op verzoek van de Kamer en ook op advies van het adviescollege Stikstofproblematiek de Commissie voor de m.e.r. gevraagd in samenwerking met het RIVM een onafhankelijke review uit te voeren. De samenstelling van de werkgroep voor deze adviesvraag borgt dat ook onafhankelijk en objectief gereflecteerd kan worden op de eerdere advisering van de Commissie voor de m.e.r. (in het kader van de wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad Airport). De werkgroep wijst ten opzichte van eerdere advisering door de Commissie voor de m.e.r. op twee aspecten, (1) warmte-inhoud als bronkenmerk en (2) afbakening van aantallen verkeersbewegingen. Voor de inhoud van het advies verwijs ik u naar de Kamerbrief van 31 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 732).

20

Welke verbeteringen zijn nodig, zodat rekeninstructies eenduidig en resultaten van berekeningen transparant en reproduceerbaar zijn?

20

Transparantie van het gebruikte rekeninstrumentarium en reproduceerbaarheid van berekeningen is van groot belang. De Commissie voor de m.e.r. constateert in de recente review, evenals de Commissie Hordijk in haar eerste adviesrapport («Niet uit de lucht gegrepen»), dat de werking van het instrumentarium en de toepassing daarvan niet altijd eenduidig en inzichtelijk is vastgelegd. Ik neem de door de Commissie voor de m.e.r. in samenwerking met het RIVM gedane aanbevelingen gericht op toekomstige stikstofonderzoeken luchtvaart dan ook ter harte. Dit vraagt om een instructie voor projecten waarin de de uitgangspunten voor de berekeningen eenduidig en transparant zijn vastgelegd alsook een duidelijke instructie bij het rekeninstrumentarium. Voor dat tweede punt zal ik betrokken partijen (waaronder het RIVM) vragen dit te verzorgen. De huidige rekeninstructies zullen in elk geval zo aangepast worden dat duidelijk is dat enkel de effecten van vliegtuigemissies tot een hoogte van 3.000 voet berekend moeten worden. Daarbij zal ook duidelijk vastgelegd worden welke warmte-inhoud en pluimstijging gehanteerd dient te worden tijdens de vluchtfase en wanneer het vliegtuig nog aan de grond is.

Voor overige luchthaven-gerelateerde activiteiten zal duidelijker worden vastgelegd welke uitgangspunten gehanteerd moeten worden, zoals het gebruik van standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor wegverkeer en

bewegende (platform gebonden) bronnen en OPS voor stationaire bronnen. Ook zal beter gemotiveerd worden welke wijzigingen in aantallen verkeersbewegingen nog tot betrouwbare uitspraken leiden over de omvang van het te verwachten milieu effect. Tot slot zal in de rekeninstructie ook duidelijker omschreven worden welke emissies betrokken worden in de situatie met en zonder project. Naar verwachting zijn de rekeninstructies voor het einde van het jaar aangepast.

21

Kan de besluitvorming over de openstelling van Lelystad Airport ook losgekoppeld worden van het verkrijgen van de Wet natuurbeschermingsvergunning voor Lelystad Airport?

21a

Het is aan de initiatiefnemer om een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aan te vragen. Dit doorloopt een zelfstandig procedure waarvoor de Minister van LNV is aangewezen als bevoegd gezag. Voor de afronding van de politieke besluitvorming moet de voorhang van het luchthavenbesluit worden afgerond. Hiervoor zal ik de depositieberekeningen actualiseren op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM. Zodra deze gereed zijn en bekend is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden hierdoor niet worden aangetast, zal ik u daarover informeren.

22

Is met het verschijnen van het advies van de Commissie voor de m.e.r. nu feitelijk alle informatie om tot politieke besluitvorming over openstelling van Lelystad Airport over te gaan voorhanden? Zo nee, welke informatie is er nog nodig en op welke termijn zal die informatie beschikbaar zijn?

22a

Met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM kan de actualisatie van de stikstofberekeningen worden afgerond. Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 15 zal ik uw Kamer informeren wanneer de depositieberekeningen zijn afgerond en hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden hierdoor niet worden aangetast.

23

Hoe beïnvloeden de nieuwe inzichten en het besluit tot verder uitstel het proces rond de herindeling van het luchtruim? Welke tijdelijke oplossingen spelen nu geen rol meer en wat betekent dit voor de eindsituatie?

23a

Het besluit tot uitstel beïnvloedt het proces van de luchtruimherziening niet. Spoor 1 van de luchtruimherziening is en blijft gericht op het zoveel mogelijk wegnemen van de belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport.

Deze verbeteringen zullen, zoals eerder gemeld, uiterlijk in de winter van 2021/2022 zijn doorgevoerd. Daarmee geef ik invulling aan mijn toezegging op de nader gewijzigde motie³ van uw Kamer op dit punt.

³ Nader gewijzigde motie van de leden Amhaouch en Remco Dijkstra Kamerstuk 35 000 XII, nr. 67

24

Als het AERIUS-model nu al rekening houdt met een variabele menglaag, waarom kan of kon daar dan niet mee gerekend worden? Waarom was of is er behoefte aan het afkappen van emissies boven de 3.000 voet, dan wel een nieuw model voor deze emissies?

24a

- In samenwerking met het RIVM stelt de Commissie voor de m.e.r. in haar recente advies dat het niet mogelijk is om met het AERIUS-model, of een ander model, op de benodigde resolutie van één hectare de geringe bijdrage van emissies boven 3.000 voet aan wat lokaal op kwetsbare natuurgebieden terechtkomt, betrouwbaar te berekenen.
- Voor de emissies boven 3.000 voet geldt dat deze zich in het merendeel van de tijd boven de menglaag bevinden. De bovenkant van de menglaag vormt daarbij een barrière waardoor de emissies boven de menglaag minder snel het oppervlak bereiken.
In samenwerking met het RIVM geeft de Commissie voor de m.e.r. aan dat de emissie boven de 3.000 voet van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens binnen Nederland een depositie veroorzaakt die kleiner is dan 10% van de depositie veroorzaakt door de emissie onder de 3.000 voet door datzelfde vliegverkeer.

25

Waarom zou voor vliegtuigemissies aan de grond van Lelystad Airport een emissiehoogte van 18 meter moeten gelden, als het vliegveld op zeeniveau ligt?

25a

In samenwerking met het RIVM adviseert de Commissie voor de m.e.r. om in de fase waarin een vliegtuig aan de grond is uit te gaan van een warme-inhoud van 0MW en 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.

26

Wanneer u zegt dat uw inschatting is, gebaseerd op eerdere crises, dat de luchtvaart zich relatief snel herstelt en dat dat voor deze crisis niet anders zal zijn, heeft u er daarbij dan ook rekening mee gehouden dat deze crisis niet alleen een «hand-op-de-knipeffect» heeft, maar het mensen ook fysiek onmogelijk maakt om te reizen, omdat zij landen niet in of uit mogen? Kunt u uw antwoord toelichten?

26a

Zie hiervoor mijn antwoorden op vraag 10

27

Als u in uw inschatting rekening hebt gehouden met dit extra effect en u er toch van uitgaat dat luchtvaartmaatschappijen zich weer snel herstellen van de crisis, waarom is er nu dan financiële

steun nodig? Kan die steun dan niet omgezet worden in een lening die weer voldaan kan worden als de sector weer aantrekt?

27a

Bij brief (Kamerstuk 29 232, nr. 9) van 24 april van Minister Hoekstra en mij is de Kamer geïnformeerd over de intentie van het kabinet om steun te verlenen aan KLM en de redenen daarvoor. Ook wordt aangegeven dat voor wat betreft de vormgeving wordt gedacht aan een combinatie van een overheidsgarantie voor een lening van externe financiers en een lening van de overheid zelf. Verder is vermeld dat over de omvang, vormgeving en voorwaarden nog gesprekken lopen en dat de Kamer wordt geïnformeerd over de nadere invulling.

28

Hoe beïnvloedt warmte de verspreiding van de emissies bij vliegtuigmotoren in de stand met horizontale uitstoot?

28a

Voor vliegtuigen aan de grond geldt dat de emissies door hun warmte opstijgen (pluimstijging). In samenwerking met het RIVM adviseert de Commissie voor de m.e.r. om bij vliegtuigen op de grond uit te gaan van een pluimstijging van 12 meter. Zie antwoord op vraag 25.

29

Wordt de opdracht aan de bureaus die de aanvullende berekeningen en herberekeningen doen, openbaar gemaakt?

29 a

Het is niet gebruikelijk de opdracht aan bureaus openbaar te maken aangezien deze bedrijfsgevoelige informatie bevat. Zie voor meer informatie over het onderzoekstraject de kamerbrief van 11 februari 2020 jl. (Kamerstukken 31 936 en 35 334, nr. 719)

30

Als ervoor gekozen wordt om stikstofemissies extern te salderen, hoe gaat dit dan in zijn werk? Hoe wordt dit afgestemd met alle andere belangen en behoeftes? Wie beslist hierover?

30a

In de brief van 24 april (Kamerstuk 35 334, nr. 82) heeft het kabinet de structurele aanpak voor de stikstofdepositie geschetst. In deze brief wordt expliciet ingegaan op extern salderen en de borging van ander belangen. De Minister van LNV is hierover in gesprek met de bevoegde instanties en zal hier naar verwachting voor de zomer uitsluitsel over geven.

31

Wordt het MER aangepast op de emissies en depositie van het wegverkeer, nu de Commissie voor de m.e.r. constateert dat «...het wegverkeer van en naar Lelystad Airport de depositie op kwetsbare natuurgebieden zoals de Veluwe en het Naardermeer significant doet toenemen...»? Onderschrijft u de conclusie van de commissie dat het MER een beschrijving hiervan had moeten bevatten?

31a

Zoals ik in mijn brief van 5 september jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 658) heb aangegeven, heb ik het project- specifieke onderzoek naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State voor Lelystad Airport opgepakt omdat het Programma Aanpak Stikstof als kader met deze uitspraak is komen te vervallen. Het betreft een uitgebreid onderzoekstraject, waar de bereke-

ningen van het wegverkeer van en naar Lelystad Airport onderdeel van uitmaken. In samenwerking met het RIVM concludeert de Commissie voor de m.e.r. met betrekking tot het wegverkeer dat het beschouwde studiegebied past binnen het studiegebied op grond van het door de Commissie voor de m.e.r. destijds gehanteerde toetscriterium «opgaan in heersend verkeersbeeld». De Commissie voor de m.e.r. 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 gevolge procedure omdat in de PAS voor de effecten van het wegverkeer al een voorziening was getroffen. Zie verder het antwoord op vraag 49.

32

Waarom kiest u ervoor om de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot november 2021, terwijl al duidelijk was dat dit vliegveld niet kan voldoen aan de oorspronkelijke eis dat het 100% zou fungeren als overloopluchthaven van Schiphol en de huidige crisis laat zien dat we straks niet terug kunnen naar business as usual?

32a

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14.

33

Bent u bereid nut en noodzaak van Lelystad Airport opnieuw tegen het licht te houden en opening van dit vliegveld voor commercieel luchtverkeer af te blazen?

33a

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14.

34

Wat zijn de gevolgen van het uitstel van de opening van Lelystad Airport voor het brandweerkorps en de luchtverkeersleiding?

34a

De luchtverkeersleiding blijft aanwezig op Lelystad Airport. Tijdelijk afschalen van verkeersleiding vraagt een dubbele omschakeling voor zowel verkeersleiding als gebruikers en levert veiligheidsrisico's op. Ook zou dit betekenen dat verkeersleiders op korte termijn een heropleidings-traject moeten starten. Door de verkeersleiding op Lelystad juist actief te houden kunnen verkeersleiders voldoende «vliegreun» blijven maken om hun brevet te behouden. Het functioneren van het brandweerkorps valt onder de verantwoordelijkheid van Lelystad Airport. De verkeersleiders staan onder vast contract bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Opschorten van verkeersleiding op Lelystad levert dus geen directe bezuiniging op.

35

Kunt u toelichten wat de status is van de luchtruimherziening? Kunt u bovendien toelichten in hoeverre u aan de hand van de huidige status verwacht dat de herziening minder laagvliegroutes zal opleveren?

35a

Recentelijk heb ik uw Kamer geïnformeerd over de planning van de besluitvorming van het programma luchtruimherziening. (Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 385) Daarin heb ik aangegeven dat de concept-voorkeursbeslissing niet eerder dan in het najaar van 2020 kan worden genomen en de definitieve voorkeursbeslissing opschuift naar het voorjaar van 2021. Conform toezegging informeer ik uw Kamer halfjaar-

lijks uitvoerig over de voortgang van de luchtruimherziening. Het volgende moment zal voor het zomerreces zijn. Ten aanzien van spoor 1 van de luchtruimherziening, dat ziet op de «laagvliegroutes» van Lelystad Airport en ervoor zorgt dat zoveel mogelijk ongehinderd doorgeklommen wordt, kan ik u melden dat dit op schema ligt. Zie ook het antwoord op vraag 23.

36

Kunt u uiteenzetten hoe de opening van Lelystad Airport naar uw mening bijdraagt aan het economische herstel na de coronacrisis, zoals u stelt in uw brief?

36a

Door opening van Lelystad Airport worden banen gecreëerd in de regio rond de luchthaven. Dit draagt bij aan het economisch herstel in zijn algemeenheid en in het bijzonder voor de regio Flevoland.

37

Kunt u toelichten hoe de huidige, uitgestelde openingsdatum (november 2021) zich verhoudt tot de voorspellingen dat de luchtvaartsector ten minste vijf jaar nodig zal hebben om te herstellen van de coronacrisis, en de functie van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol in de Verkeersverdelingsregel?

37a

In welke mate een vermindering van de vraag naar vliegtuigbewegingen de schaarste aan slots beïnvloed, is van diverse factoren afhankelijk. Uitgangspunt blijft dat Lelystad Airport is ontwikkeld om verkeer over te nemen van Schiphol dat niet ondersteunend is aan het netwerk van verbindingen. Hierdoor kan de omgeving van Schiphol ontlast worden, en tegelijkertijd de capaciteit op Schiphol zo efficiënt mogelijk worden benut ter versterking van de netwerkkwaliteit. Aan dat principe, dat tevens onderdeel uit maakt van het coalitieakkoord en daarmee uitgangspunt is van kabinetsbeleid, verandert de coronacrisis niets.

38

Verwacht u dat er tegen 2021 wel voldoende schaarste zal zijn om Lelystad Airport de functie van overloopluchthaven bij schaarste, waarop de huidige Verkeersverdelingsregel is gebaseerd, te laten vervullen? Indien u dit niet verwacht, kunt u toelichten wat u verwacht dat hiervan de consequenties zullen zijn voor de Verkeersverdelingsregel?

38a

Zie hiervoor het antwoord op vraag 37.

39

Bent u voornemens om de opdrachten voor de onderzoeken over de gevolgen van de stikstofdepositie als gevolg van vliegverkeer met de Kamer te delen?

39a

Zie hiervoor het antwoord op vraag 29.

40

Kunt u toelichten of het MER voor Lelystad Airport geactualiseerd zal worden met de Nederlandse Doc29-methode?

40a

Voor het wijzigingsbesluit van Luchthaven Lelystad geldt de Regeling burgerluchthavens het Nederlands rekenmodel (NRM) als het wettelijk kader voor de berekening van de geluidsbelasting van vliegverkeer. Het lopende onderzoek naar de uitvoerbaarheid van de implementatie van Doc29 voor regionale luchthavens betreft alleen een technisch onderzoek. Het beantwoordt de vraag of het model geschikt te maken is voor regionale luchthavens, en zo ja, welke keuzes gemaakt moeten worden om een zo goed mogelijke representatie van de geluidbelasting te kunnen geven. Na de zomer verwacht ik uw Kamer te kunnen informeren over de resultaten van dit technisch onderzoek. Vervolgens zal hierover nog besluitvorming plaatsvinden alvorens deze rekenvoorschriften kunnen worden vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens. Pas op moment dat het Doc29-rekenvoorschrift is vastgelegd in de regeling vormt dat het wettelijk kader voor toekomstige projecten.

41

Op welke termijn wordt de passende beoordeling, waarin de gevolgen van de stikstofdepositie als gevolg van vliegverkeer worden beschreven, afgerond?

41a

Op dit moment worden de depositie berekeningen geactualiseerd op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM. Zodra deze gereed zijn en bekend is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden hierdoor niet worden aangetast, zal ik u daarover informeren.

42

Betekent de omrekening van gram per jaar naar gram per seconde, zoals vermeld in de brief van 31 maart 2020, dat emissies gedeeld moeten worden door een factor $3.600 \cdot 24 \cdot 365 = 31$ miljoen? Zo nee, hoe dan wel?

42a

Zie antwoord op vraag 1.

43

Betekent de omrekening van uurgemiddelde naar jaargemiddelde, zoals vermeld in het MER Lelystad Airport 2014, dat emissies vermenigvuldigd moeten worden door een factor $24 \cdot 365 = 8.760$? Zo nee, hoe dan wel?

43a

Zie antwoord op vraag 1.

44

Kunt u toelichten waarom in het MER Lelystad Airport 2014, zoals die in november 2014 naar de Kamer is gestuurd, wordt gemeld dat in maart 2014 per abuis de uurgemiddelden waren ingevoerd in plaats van de jaargemiddelden, terwijl in de brief van 31 maart 2020 wordt gesproken over een correctie van gram per jaar naar gram per seconde?

44a

In het deelonderzoek Luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport 2014) van maart 2014 zijn de NO_x emissies die betrekking hadden op een heel jaar per abuis beschouwd als emissies die betrekking hadden op een uur. Dat sluit aan op wat is aangegeven in het MER Lelystad Airport 2014, zoals die in november 2014 naar de Kamer is gestuurd.

Er heeft dus geen correctie plaatsgehad van emissies per jaar naar emissies per seconde, zoals u afleidt uit de kamerbrief. Er heeft wel een correctie plaatsgehad van de wijze waarop de emissies zijn omgerekend naar emissies per seconde. Daarbij is in het Addendum uitgegaan van emissies per jaar en niet van emissies per uur. Dat is wat bedoeld is in de kamerbrief van 31 maart 2020. Zie ook het antwoord op vraag 1.

45

Klopt het dat een juiste optelling van droge en natte depositie alleen van invloed is op de getallen voor depositie, maar niet op de getallen voor uitstoot?

45a

Dit is juist.

Het rekenmodel berekent eerst de verspreiding van de uitstoot in de lucht. Vervolgens berekent het model de depositie op het aardoppervlak van de stikstofgassen in de lucht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen depositie als gevolg van turbulente wervelingen in de atmosfeer (droge depositie) en depositie door neerslag van regen of sneeuw (natte depositie). De droge en natte deposities worden apart van elkaar berekend en vervolgens opgeteld om te komen tot een totale depositie.

Een juiste optelling van de natte en droge deposities is alleen aan de orde bij deposities. Bij het bepalen van de uitstoot en de verspreiding wordt dit onderscheid niet gemaakt.

46

Kunt u specificeren wat bedoeld wordt met uitbreiding van de afbakening van het studiegebied, zodat alle relevante emissiebronnen worden meegenomen in de berekeningen, en welke uitbreiding precies plaatsvond in de versie van juni ten opzichte van die uit maart?

46a

In het MER2014 (maart 2014) zijn de emissiebronnen alleen meegenomen die lagen binnen het rekengebied voor luchtkwaliteit (concentraties). In het Addendum op het MER 2014 (juni 2014) is dit uitgebreid en zijn de bronnen ook buiten dit gebied meegenomen tot een hoogte van 3.000 voet.

47

Waarom is het advies van de Commissie voor de m.e.r. deels anders dan een vorig advies? Op welke deelaspecten zitten de verschillen en waar komen deze verschillen uit voort?

47a

Ik heb op verzoek van de Kamer en ook op advies van het adviescollege Stikstofproblematiek de Commissie voor de m.e.r. gevraagd in samenwerking met het RIVM een onafhankelijke review uit te voeren. De samenstelling van de werkgroep voor deze adviesvraag borgt dat ook onafhankelijk en objectief gereflecteerd kan worden op de eerdere advisering van de Commissie voor de m.e.r. (in het kader van de wijziging van het luchthavenbesluit Lelystad Airport). De werkgroep wijst ten opzichte van eerdere advisering door de Commissie voor de m.e.r. op twee aspecten, (1) warmte-inhoud als bronkenmerk en (2) afbakening van aantallen verkeersbewegingen. Voor de inhoud van het advies verwijs ik u naar de Kamerbrief van 31 maart jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 732).

48

Klopt het dat het gebruik van warmte-inhoud uit de oorspronkelijke berekening van de Commissie voor de m.e.r. destijds niet

zou zijn aangemerkt als een fout die een besluit over het MER in de weg stond?

48a

Zie mijn antwoord op vraag 19.

49

Kunt u toelichten of u voornemens bent het toegenomen wegverkeer van- en naar Lelystad Airport ten gevolge van een groei in het aantal vluchten en de aanvullingen die zijn gemaakt als gevolg van de collegiale toetsing alsnog te includeren in het MER? Indien u dit van plan bent, kunt u een indicatie geven hoe de tijdlijn hiervoor eruit zou zien om deze alsnog te includeren? Indien u niet voornemens bent dit te doen, kunt u toelichten waarom niet?

49a

De invoerbestanden voor wegverkeer worden aangepast conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. Zie voor meer informatie over het onderzoekstraject de kamerbrief van 11 februari 2020 jl. (Kamerstukken 31 936 en 35 334, nr. 719)

50

Kunt u toelichten waarom het AERIUS-model, welke rekening houdt met de variabele menglaaghoogte, niet als een geschikt meetmodel wordt gezien voor het berekenen van depositie van vluchten boven de 914 meter?

50a

Zie mijn antwoord op vraag 24.

51

Kunt u toelichten of meetmodellen om de stikstofdepositie van vluchten boven de 914 meter te meten op dit moment in ontwikkeling zijn?

51a

AERIUS Calculator is het wettelijk verplichte rekeninstrument voor de berekening van de door projecten veroorzaakte stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats van Natura 2000-gebieden. Het RIVM beheert het AERIUS rekeninstrument en is ook verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van het OPS verspreidingsmodel dat in AERIUS wordt toegepast bij de berekening van de depositiebijdrage van bronnen zoals vliegverkeer. Op dit moment vinden binnen het RIVM geen ontwikkelingen plaats om OPS op dit punt aan te passen.

Relevant hierbij is ook het komende advies van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. In november heeft de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof ingesteld om haar te adviseren over de bestaande meet- en rekenmethodes voor het bepalen van de stikstofdepositie. In het tweede advies van het Adviescollege, dat voor de zomer wordt verwacht, wordt ingegaan op het AERIUS-instrumentarium dat gebruikt wordt voor de vergunningverlening.

52

Wordt met een correcte passende beoordeling en bijbehorende (stikstof)maatregelen de situatie van Lelystad Airport (als prioritair project) gelegaliseerd, zoals vermeld in de brief van 16 december 2019 (Kamerstuk 35 334, nr. 25) («Om deze duide-

lijkheid te bieden, zullen al deze meldingen door de overheid gelegaliseerd worden.»)?

52a

De melding van Lelystad Airport voldoet aan de criteria die zijn vastgesteld om te bepalen welke meldingen gelegaliseerd worden. In de Kamerbrief van 24 april 2020 (Kamerstuk 35 334, nr. 87) 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.

53

Kunt u toelichten of het MER zal moeten worden geactualiseerd als er meetmodellen ontwikkeld zijn voor het meten van de stikstofdepositie van vluchten boven de 914 meter? Indien deze actualisatie zou moeten plaatsvinden, kunt u uiteenzetten wat hiervan de gevolgen zouden zijn voor de vergunning die Lelystad Airport dan mogelijk wel zou hebben?

53a

De Commissie voor de m.e.r. heeft in samenwerking met het RIVM geoordeeld dat «Berekeningen van de (beperkte) bijdrage van de emissies boven 3.000 ft aan de lokale depositie te onbetrouwbaar zijn. In het MER 2018 is daarom terecht geen rekening gehouden met de stikstofemissies van vliegtuigen die zich hoger dan 3.000 ft boven het aardoppervlak bevinden.» Zie voor meer informatie over het onderzoekstraject de kamerbrief van 11 februari 2020 jl. (Kamerstukken 31 936 en 35 334, nr. 719)

54

Kan in voldoende detail beschreven worden hoe de omvang van de stikstofemissie per fase door de werkgroep is berekend, zodat de resultaten van berekeningen eenvoudig te controleren zijn?

54a

De Commissie voor de m.e.r. heeft in tabel 2 van haar advies alle basisgegevens opgenomen die zij heeft gebruikt voor de (controle)berekening van de stikstofemissie van Lelystad Airport en voor de berekening van de emissies per fase die zij heeft uitgevoerd. Verder is bij de tabel een verwijzing opgenomen naar het rekenvoorschrift dat daarbij is gebruikt en naar de gegevensbronnen waaraan ieder van de basisgegevens is ontleend. Daarmee is niet alleen de uitgevoerde berekening eenvoudig te controleren, maar ook of de gebruikte basisgegevens al dan niet in overeenstemming zijn met de brongegevens.

55

Met welke onnauwkeurigheden, tolerantie en/of bandbreedte moet men rekening houden voor de berekende waarde van 1,18 mol N/ha/jaar?

55a

Het is niet mogelijk de onnauwkeurigheden, tolerantie en/of bandbreedte van een berekende waarde op het detailniveau van een hectare exact te kwantificeren. Inschatting van het RIVM is dat berekende depositiewaarden enkele tientallen procenten kunnen afwijken van de werkelijke depositie⁴ Deze onzekerheid is inherent aan het gebruikte model en de onzekerheid in de invoergegevens.

⁴ (<https://www.aanpakstikstof.nl/achtergrond/vragen-en-antwoorden/over-aerius>)

Een meer uitgebreide toelichting op de onzekerheden bij berekening van deposities is terug te vinden in het eerste advies van het Adviescollege meten en berekenen stikstof⁵.

56

Hoe verhoudt deze maximale waarde zich ten opzicht van een gemiddelde waarde mol N/ha/jaar? Welke van deze twee waarden is eenduidig vastgelegd om te toetsen aan de norm?

56a

Er is geen sprake van een norm, maar van het uitsluiten van significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie. Dat wordt gezien op hectare niveau en per habitattypen.

57

Kunt u aangeven of de uitvoerbaarheid van het project op juridische basis in beginsel in aanmerking komt voor legalisatie aangezien er binnen het PAS voldoende ruimte voor prioritaire projecten was gereserveerd? Op welke termijn denkt u de legalisatie te hebben afgerond?

57a

Zie hiervoor het antwoord op vraag 52.

58

Betekent de tweede alinea op pagina 2 van de evaluatie dat Lelystad Airport, op juridische basis in aanmerking komt voor legalisatie?

58a

Zie hiervoor het antwoord op vraag 52.

59

Bedoelt de werkgroep met de uitspraak dat voor de warmte-inhoud van emissies van vliegtuigen op de grond, mits goed onderbouwd, ook een andere waarde dan 0 MW kan worden gebruikt en dat dit dan een getal is hoger dan 0 MW?

59a

Ja, zie het antwoord op vraag 20.

60

Wat is de default setting voor de warmte-inhoud in AERIUS voor berekeningen voor luchtverkeer?

60a

In AERIUS Calculator is in het invoerscherm voor vliegverkeer een warmte-inhoud van 0 MW als defaultwaarde opgenomen, zowel de fasen waarin het vliegtuig van de grond is als voor de fase waarin het vliegtuig nog aan de grond is. De gebruiker kan deze waarde zelf aanpassen, gebruikmakend van een in Calculator ingebouwde rekenmachine. De gebruiker dient ook de locatie van de bron, de bronhoogte en de emissie in te voeren. Voor de bronhoogte worden in AERIUS ook defaultwaarden gehanteerd. De defaultwaarde voor de fase van opstijgen is bijvoorbeeld 457 meter. De gebruiker kan deze waarde zelf aanpassen.

⁵ <https://www.aanpakstikstof.nl/documenten/rapporten/2020/03/05/eerste-rapport-adviescollege-meten-en-berekenen>

61

Welke range aan getallen (warmte-inhoud) kan er in AERIUS ingevuld worden voor berekeningen voor luchtverkeer?

61a

De minimale waarde voor de warmte-inhoud die in AERIUS Calculator kan worden ingevoerd voor luchtverkeer is 0 MW. De maximale waarde is 999 MW.

62

Door wie en op basis van welke informatie is er voor de warmte-inhoud van 43 MW gekozen voor het grote vliegverkeer en niet voor 0 MW zoals het RIVM adviseert?

62a

De gehanteerde warmte-inhoud is toegelicht op pagina 22 van Deelrapport 4C behorend bij het MER 2014⁶. Zie voor de onderbouwing van 43 MW ook het antwoord op vraag 13 in de beantwoording van de Kamervragen van het Lid Kröger (GL) van 9 maart jl. over de Stikstofdepositie van Schiphol. (Kamerstuk 2020D09554)

63

Was de waarde van 43 MW, de gemiddelde waarde voor de warmte-inhoud gedurende de volledige landing and take-off cycle (LTO-cycle), waar voor al het grote vliegverkeer van is uitgegaan in het MER 2018, voor de verschillende AERIUS-berekeningen en in de MER 2018 een geaccepteerde waarde? Zijn hierover destijds opmerkingen gemaakt bij de beoordeling van het MER?

63a

Zie het antwoord op vraag 62. Bij eerdere beoordelingen door de Commissie voor de m.e.r. zijn geen specifieke opmerkingen gemaakt over de gehanteerde warmte-inhoud.

64

Wat betekent op pagina 1 van de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) (eerste bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 733) «s(m) dv cat 1 0.0+0030006»? Wat betekenen deze parameters en betreft het hier parameters die voor elke regel constant zijn?

64a

De aanduiding s(m) heeft betrekking op de spreiding van de bronhoogte (s) en de eenheid waarin de spreiding wordt uitgedrukt (meters). Er is in de berekeningen uitgegaan van een spreiding van 0.0 meter.

De aanduiding dv staat voor diurnal variation en geeft de variatie van de emissies over het etmaal aan. Hiervoor hanteert het gehanteerde verspreidingsmodel OPS verschillende categorieën. Voor luchtvaart is gerekend met de categorie +003.

De aanduiding cat staat voor categorie van de bron. Dit is een waarde die geen invloed heeft op de berekening. In dit invoerbestand is 0006 als waarde gekozen. Het betreft hier inderdaad parameters die voor elke regel (en dus elke ingevoerde bron) constant zijn.

65

Betreft de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) (eerste bijlage bij Kamerstuk

⁶ Lelystad, MER Lelystad Airport – Deel 4C «Luchtkwaliteit» Advanced Decision Systems Airinfra BV & To70 BV, kenmerk le140308.rap, 29 maart 2014

31 936, nr. 733) de emissie van het voornemen of van het voornemen minus de referentie, zoals in tabel 1 in het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt beschreven?

65a

Dit betreft de emissie van het voornemen.

66

Hoe verklaart u de factor $354262/231,8 = 1528$ tussen de 354.262 ton/jaar in de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) (en advies Commissie MER Tabel 1, bladzijde 17) en de 231,8 ton/jaar in MER2014 deelonderzoek C uit maart 2014, terwijl het in beide gevallen gaat om het projecteffect (zijnde het verschil tussen voornemen en referentie)?

66a

De totale emissie NO_x van 354.262 ton/jaar in de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) zijn het resultaat van een fout in de verwerking van de emissiegegevens naar de inputparameters voor de depositieberekening met het OPS-model (zie antwoord op vraag 1).

67

Hoe verklaart u dat er in maart 2014 sprake zou zijn van 354.262 ton/jaar voor Lelystad Airport, terwijl in 2017 heel Nederland in totaal 302.000 ton NO_x uitstootte?

67a

Zie antwoord op vraag 1.

68

Bent u zich bewust van het feit dat gebruik van de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) in AERIUS zou hebben geleid tot meer dan 100 mol/ha/j depositie in bijna alle Natura 2000-gebieden van heel Nederland?

68a

De gegevens in de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) geven een overschatting van de totale emissies en daarmee ook van de depositiebijdrage die op basis hiervan wordt berekend. Zoals aangegeven in mijn brief van 31 maart 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 733) was in het MER Lelystad Airport van maart 2014 ook sprake van een onjuiste optelling van de natte en droge deposities. Samen met de overschatting van de emissies leidde dit tot een maximale depositiebijdrage van 30 mol/ha/jaar in het MER Lelystad airport van maart 2014.

Gebruik van de gegevens in de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) in het rekenmodel AERIUS was destijds niet aan de orde, omdat AERIUS in 2014 nog niet beschikbaar was. AERIUS is beschikbaar gekomen nadat verbeteringen zijn doorgevoerd in het addendum MER juni 2014.

69

Kunt u verklaren waarom de aan de Kamer gestuurde bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER2014 – voor correctie) veel meer depositie geeft dan in maart 2014 werd gerapporteerd?

69a

Wanneer de deposities op basis van de inputparameters in de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit MER (maart 2014, voor correctie) worden berekend, dan kan dat tot een andere waarde leiden dan in maart 2014 werd gerapporteerd omdat in de berekeningen van de depositiebijdragen in het MER (maart 2014, voor correctie) ook een onjuiste optelling van de natte en droge deposities heeft plaatsgevonden. Zoals aangegeven in mijn brief van 31 maart 2020 jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 733) is een juiste optelling van de natte en droge deposities één van de correcties die is doorgevoerd in het Addendum MER juni 2014.

70

Waarom is in de bijlage Inputparameters addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014) (tweede bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 733) niet een tabel opgenomen met parameters die voor elke regel constant zijn en kunt u alsnog specificeren welke parameters gebruikt zijn voor deze berekening?

70a

De tabel met parameters en waarden die voor elke regel constant zijn is bovenaan de eerste bijlage Inputparameters addendum stikstofdepositie opgenomen. Dezelfde tabel is van toepassing op de tweede bijlage.

71

Klopt het dat de bijlage Inputparameters addendum stikstofdepositie (MER Addendum 2014) de emissies van zowel de autonome ontwikkeling als het voornemen bevat, aangezien de som van alle bijdragen optelt tot 412 ton/jaar en in het MER-advies (tabel 1, bladzijde 17) wordt gesproken over 405 ton/jaar voor het voornemen en 7 ton/jaar voor de autonome ontwikkeling?

71a

Dat is juist. In het bestand zijn zowel de emissies van de autonome ontwikkeling als de voorgenomen situatie opgenomen.