**31936 Luchtvaartbeleid**

**nr. Lijst van vragen en antwoorden**

Vastgesteld *(wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn)*

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake de **Besluitvorming over Lelystad Airport** (Kamerstuk 31936, nr. 732) enhaar brief met een **Reactie op verzoek commissie over een second opinion stikstofaddendum van juni 2014 bij de MER 2014 (Lelystad Airport)** (Kamerstuk 31936, nr. 733).

De daarop door de minister gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Voorzitter van de commissie,

 Agnes Mulder

 Adjunct-griffier van de commissie,

 Koerselman

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr | Vraag | Bijlage | Blz. (van) | t/m |
| 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”? |  |  |   |
| 2 | Welke vliegroutes zijn meegenomen in de berekening van maart 2014 en tot welke hoogte zijn zij meegenomen? |  |  |   |
| 3 | Welke vliegroutes zijn meegenomen in de berekening van juni 2014 en tot welke hoogte zijn zij meegenomen? |  |  |   |
| 4 | Welk studiegebieden zijn in maart en in juni 2014 beschouwd in de beoordeling van de depositie in de verschillende Natura 2000-gebieden? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 6 | Welke van de routes A, A+, B en B+ zijn geanalyseerd in de berekeningen van juni 2014? |  |  |   |
| 7 | Klopt het dat de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) (eerste bijlage bij Kamerstuk 31936, 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 31936, nr. 733) hoort bij de in tabel genoemde MER2014? |  |  |   |
| 8 | Welke warmte-inhoud is gebruikt in de berekeningen van maart 2014? |  |  |   |
| 9 | Welke warmte-inhoud is gebruikt in de berekeningen van juni 2014? |  |  |   |
| 10 | Is er al enig zicht op de gevolgen van de coronacrisis voor de luchtvaart? |  |  |   |
| 11 | Wordt Nederland vanwege de hub-functie van Schiphol hierdoor harder geraakt dan andere vliegvelden die meer domestic verkeer afhandelen? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 13 | Wat verstaat u onder optimale randvoorwaarden creëren voor een spoedig economisch herstel na de coronacrisis? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 17 | Klopt het dat Nederland weinig invloed heeft op het luchtverkeer dat over ons heen vliegt? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 20 | Welke verbeteringen zijn nodig, zodat rekeninstructies eenduidig en resultaten van berekeningen transparant en reproduceerbaar zijn? |  |  |   |
| 21 | Kan de besluitvorming over de openstelling van Lelystad Airport ook losgekoppeld worden van het verkrijgen van de Wet natuurbeschermingsvergunning voor Lelystad Airport? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 25 | Waarom zou voor vliegtuigemissies aan de grond van Lelystad Airport een emissiehoogte van 18 meter moeten gelden, als het vliegveld op zeeniveau ligt? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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?  |  |  |   |
| 28 | Hoe beïnvloedt warmte de verspreiding van de emissies bij vliegtuigmotoren in idle stand met horizontale uitstoot? |  |  |   |
| 29 | Wordt de opdracht aan de bureaus die de aanvullende berekeningen en herberekeningen doen, openbaar gemaakt? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 34 | Wat zijn de gevolgen van het uitstel van de opening van Lelystad Airport voor het brandweerkorps en de luchtverkeersleiding? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 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? |  |  |   |
| 40 | Kunt u toelichten of het MER voor Lelystad Airport geactualiseerd zal worden met de Nederlandse Doc29-methode? |  |  |   |
| 41 | Op welke termijn wordt de passende beoordeling, waarin de gevolgen van de stikstofdepositie als gevolg van vliegverkeer worden beschreven, afgerond? |  | 4 |   |
| 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 \* 24 \* 365 = 31 miljoen? Zo nee, hoe dan wel? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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 \* 365 = 8.760? Zo nee, hoe dan wel? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 51 | Kunt u toelichten of meetmodellen om de stikstofdepositie van vluchten boven de 914 meter te meten op dit moment in ontwikkeling zijn? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport |  |   |
| 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 35334, nr. 25) (“Om deze duidelijkheid te bieden, zullen al deze meldingen door de overheid gelegaliseerd worden.”)? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 1 |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 1 |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 1 | 2  |
| 55 | Met welke onnauwkeurigheden, tolerantie en/of bandbreedte moet men rekening houden voor de berekende waarde van 1,18 mol N/ha/jaar ? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 2 |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 2 |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 2 |   |
| 58 | Betekent de tweede alinea op pagina 2 van de evaluatie dat Lelystad Airport, op juridische basis in aanmerking komt voor legalisatie ? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 2 |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 3 |   |
| 60 | Wat is de default setting voor de warmte-inhoud in AERIUS voor berekeningen voor luchtverkeer? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 3 |   |
| 61 | Welke range aan getallen (warmte-inhoud) kan er in AERIUS ingevuld worden voor berekeningen voor luchtverkeer? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 3 |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 10 |   |
| 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? | 2020D12232 - Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport | 10 |   |
| 64 | Wat betekent op pagina 1 van de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) (eerste bijlage bij Kamerstuk 31936, nr. 733) “s(m) dv cat | 0.0+0030006”? Wat betekenen deze parameters en betreft het hier parameters die voor elke regel constant zijn? | 2020D12235 - Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) |  |   |
| 65 | Betreft de bijlage Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) (eerste bijlage bij Kamerstuk 31936, 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? | 2020D12235 - Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) |  |   |
| 66 | Hoe verklaart u de factor 354262/231,8 = 1528 tussen de 354262 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)? | 2020D12235 - Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) |  |   |
| 67 | Hoe verklaart u dat er in maart 2014 sprake zou zijn van 354262 ton/jaar voor Lelystad Airport, terwijl in 2017 heel Nederland in totaal 302000 ton NOx uitstootte? | 2020D12235 - Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) |  |   |
| 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? | 2020D12235 - Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 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? | 2020D12235 - Inputparameters deelonderzoek luchtkwaliteit (MER Lelystad Airport maart 2014) |  |   |
| 70 | Waarom is in de bijlage Inputparameters addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014) (tweede bijlage bij Kamerstuk 31936, 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? | 2020D12236 Inputparameters addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014) |  |   |
| 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? | 2020D12236 Inputparameters addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014) |  |   |