

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

## 429

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie), **Kröger** (GroenLinks) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de stikstofberekeningen 2014 Lelystad Airport* (ingezonden 31 augustus 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 oktober 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 4114.

### Vraag 1

Klopt het dat de stikstofberekeningen in de milieueffectrapportage (MER) voor Lelystad Airport voor correctie (maart 2014) zijn uitgevoerd met OPS en met de vliegroutes voor het kleine verkeer, zoals de Commissie m.e.r. stelt in haar rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport d.d. 31 maart 2020 (projectnummer: 3456)?

### Antwoord 1

Het klopt dat Lelystad Airport de stikstofberekeningen in de milieueffectrapportage (MER) voor correctie (maart 2014) heeft uitgevoerd met OPS. De berekeningen zijn uitgevoerd met de vliegroutes voor de eindsituatie van 45K, waarbij groot verkeer de routes voor groot verkeer gebruikt en klein verkeer de routes voor klein verkeer.

### Vraag 2

Waarom zijn de berekeningen destijds niet uitgevoerd met de verschillende routevarianten voor het groot vliegverkeer? Hoe verhoudt zich dit met uw antwoord 2 op feitelijke vragen van de commissie d.d. 16 april 2020 waarin u stelt dat de vliegroutes in maart 2014 wel de routevarianten A, B en B+ waren?<sup>1</sup>

### Antwoord 2

De berekeningen zijn destijds uitgevoerd met de verschillende routevarianten voor groot verkeer. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 2 uit de antwoorden op Kamervragen van 23 juni 2020<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 784

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 784

### Vraag 3

Klopt het dat de stikstofberekeningen in de MER Lelystad Airport na correctie (juni 2014) zijn uitgevoerd met AERIUS en met de vliegroutes zoals beschreven in de MER2014, zoals de Commissie m.e.r. stelt in haar rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport d.d. 31 maart 2020 (projectnummer: 3456)?

### Antwoord 3

De berekeningen in het kader van het MER 2014 na correctie (juni 2014) zijn ook met OPS uitgevoerd.

### Vraag 4

Is het verschil in gebruikte routes een mogelijke extra verklaring voor het verschil tussen de berekeningen van maart 2014 en van juni 2014?

### Antwoord 4

Voor de berekeningen van maart 2014 en juni 2014 zijn dezelfde routes gebruikt. Er is in de berekeningen van juni 2014 wel een ander studiegebied voor het meenemen van bronnen gehanteerd dan in de berekeningen in maart 2014, zoals reeds aangegeven in de Commissiebrief van 31 maart 2020 (met kenmerk IENW/BSK-2020/51118).

In het MER 2014 (maart 2014) zijn alleen de emissiebronnen meegenomen die lagen binnen het rekengebied voor luchtkwaliteit (concentraties). In het Addendum op het MER 2014 (juni 2014) is dit aangepast en zijn ook bronnen buiten dit rekengebied meegenomen tot een hoogte van 3.000 voet (zie het antwoord op vraag 46a van de eerder beantwoorde Kamervragen op 11 juni 2020 (kamerstuk 31 936, nr. 784). Dit betekent dat in het Addendum op het MER 2014 (juni 2014) weliswaar dezelfde routes, maar een groter deel van de routes in de berekeningen is meegenomen dan in het MER 2014 (maart 2014).

### Vraag 5

Zijn de stikstofberekeningen in de MER Lelystad Airport na correctie (juni 2014) uitgevoerd met OPS, zoals u stelt in uw brief d.d. 31 maart 2020<sup>3</sup>, of met AERIUS, zoals de Commissie m.e.r. stelt in haar rapport Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport d.d. 31 maart 2020 (projectnummer 3456)?

### Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 3.

### Vraag 6

Hoe verhoudt de constatering in het Verantwoordingsrapport op de zienswijzen en adviezen voor het Ontwerp-Luchthavenbesluit Lelystad d.d. 31 maart 2015<sup>4</sup> dat in de berekeningen van maart 2014 de uurgemiddelde resultaten zijn ingevoerd in plaats van de jaargemiddelden, zich met de verklaring in uw brief d.d. 31 maart 2020 waarin u spreekt over een correctie van gram per jaar naar gram per seconde<sup>5</sup>; en kunt u uitleggen waarop deze correctie precies betrekking had?

### Antwoord 6

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.

In de verwerking van de emissiegegevens zijn in het deelonderzoek van maart 2014 de NO<sub>x</sub> 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 3.600 (60 minuten \* 60 seconden), terwijl de emissies gedeeld hadden

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 733

<sup>4</sup> Website [platformparticipatie.nl \(https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Verantwoordingsrapp%20Luchthavenbesluit%20Lelystad\\_tcm117-341935.pdf\)](https://www.platformparticipatie.nl/binaries/Verantwoordingsrapp%20Luchthavenbesluit%20Lelystad_tcm117-341935.pdf)

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 733

moeten worden door een factor 31.536.000 (365 dagen \* 24 uur \* 60 minuten \* 60 seconden).

#### Vraag 7

Aangezien volgens uw brief d.d. 16 april 2020<sup>6</sup> (antwoord 1) de emissies in maart 2014 een factor 8.760 (365 dagen\*24 uur) zijn overschat en de emissies in juni 2014 ongeveer een factor 860 lager liggen als gevolg van de uitbreiding van het studiegebied, kan daaruit geconcludeerd worden dat de totale emissie als gevolg van uitbreiding van het studiegebied een factor 10 hoger werd? Zo nee, hoe verklaart u dan deze factor 10?

#### Antwoord 7

In het deelonderzoek van maart 2014 zijn de NO<sub>x</sub> emissies overschat met een factor 8.760 (365 dagen \* 24 uur). Dit is hersteld in het Addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014). Tevens is in het Addendum het studiegebied aangepast zodat alle relevante emissiebronnen worden meegenomen in de berekeningen. De uitbreiding van het studiegebied heeft geleid tot een toename van de emissies met een factor 2 (afgerond). Daarnaast is in het deelonderzoek van maart 2014 bij de uitvoering van het berekeningsscript een onderschatting ontstaan van de emissies; de berekeningen voor het Addendum Stikstofdepositie uit juni 2014 zijn op correcte wijze uitgevoerd. Dit herstel heeft geleid tot een toename van de emissies met een factor 5 (afgerond). Per saldo leiden de bovenstaande correcties tot een afname van de totale emissies met een factor 860.

#### Vraag 8

Kunt u de afbakening van de gebruikte studiegebieden in maart 2014 en in juni 2014 grafisch weergeven en kunt u toelichten hoeveel de totale emissie toenam door uitbreiding van het studiegebied?

#### Antwoord 8

In maart 2014 is het studiegebied waarvoor de bronnen in kaart zijn gebracht beperkt tot het gebied waarin de concentraties zijn bepaald (tot maximaal 3.000 voet). In juni 2014 is het gebied vergroot en zijn alle routes meegenomen in het studiegebied van 50 bij 50 km (tot maximaal 3.000 voet). De studiegebieden zijn in onderstaande figuur grafisch weergegeven. Zie ook het antwoord op vraag 4.



#### Vraag 9

Kunt u uitleggen waarom de depositie in juni 2014 na correctie een factor 150 kleiner is dan in de berekening voor correctie, terwijl de emissie een factor 10 hoger werd?

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 784

#### Antwoord 9

De correctie in de berekening van de emissies in het emissiemodel en de uitbreiding van het studiegebied betekenen dat de totale emissies in het Addendum (juni 2014) circa een factor 860 lager liggen dan in het deelonderzoek van maart 2014 (en geen factor 10 hoger zoals in de vraag aangegeven). Bij de omrekening van emissies naar deposities is in maart 2014 de optelling van droge en natte deposities niet correct uitgevoerd en daardoor kwam de totale depositie een factor 10 te laag uit. Dit is gecorrigeerd in het Addendum MER 2014 zoals gemeld in de Commissiebrief van 31 maart j<sup>7</sup>. Na het doorvoeren van de correcties in het Addendum kwam de depositie per saldo ongeveer factor 90 lager uit (en geen factor 150 zoals in de vraag is aangegeven).

#### Vraag 10

Kunt u de relatieve bijdrage aan het verschil in emissie en depositie toelichten van ieder van de tot nu toe in 2015 en 2020 door u gegeven deelverklaringen: verschil in gebruikte routes, verschil in studiegebied, verschil in optelling van natte en droge depositie, verschil in gebruikte tijdseenheden?

#### Antwoord 10

De correctie van de emissiegegevens (zie vraag 7) en de correctie in de optelling van droge en natte deposities (zie vraag 9) resulteren erin dat de deposities van maximaal 30 mol/ha/jaar (MER 2014, maart 2014) uitkwamen op maximaal 0,4 mol/ha/jaar (Addendum MER 2014, juni 2014).

#### Vraag 11

Klopt het dat in maart 2014 en juni 2014 dezelfde versie van OPS is gebruikt (4.3.16) en dat verschillen in resultaten dus niet kunnen worden verklaard door een verschil in de gebruikte softwareversie?

#### Antwoord 11

Dezelfde versie van OPS (4.3.16) is gehanteerd. Bij de omrekening van emissies naar deposities is in maart 2014 de optelling van droge en natte deposities niet correct uitgevoerd door het computersysteem dat is gebruikt voor de berekeningen. De berekeningen in juni 2014 hebben plaatsgevonden met een ander computersysteem, waarmee de optelling correct is uitgevoerd. Dit is verwerkt in het Addendum zoals gemeld in de Commissiebrief van 31 maart j<sup>8</sup>.

#### Vraag 12

Hoe kan het dat er in maart 2014 sprake was van een onjuiste optelling van natte en droge deposities (uw antwoord 68 d.d. 16 april 2020), terwijl de gebruikte OPS-software de natte en droge depositie automatisch zelf optelt?

#### Antwoord 12

OPS berekent de natte en droge deposities apart van elkaar. De waarden worden vervolgens bij elkaar opgeteld om tot de totale depositiebijdrage op een locatie te komen. Die optelling leverde in de berekeningen in het MER 2014 een totale depositie op die lager lag dan bij de juiste optelling in het Addendum van het MER (juni 2014). Het is niet te reproduceren waardoor de verkeerde optelling veroorzaakt is, vermoedelijk lag het aan de hardware/processor van het desbetreffende computersysteem waarop OPS destijds gebruikt werd. In het Addendum MER 2014 (juni 2014) is gerekend met een ander computersysteem. Bij die berekening met OPS is de optelling wel correct uitgevoerd.

#### Vraag 13

Zijn de in maart 2014 en juni 2014 de berekende deposities de som van de berekende natte en droge depositie?

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 733

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 733

**Antwoord 13**

In beide onderzoeken zijn de berekende deposities de som van de berekende natte en droge deposities. In MER 2014 (maart 2014) is deze optelling niet juist uitgevoerd. Dit is in het Addendum MER 2014 (juni 2014) gecorrigeerd, zie het antwoord op vraag 11.

**Vraag 14**

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

**Antwoord 14**

Deze analyse is niet uitgevoerd. In het Addendum stikstofdepositie (MER Lelystad Airport, juni 2014) zijn de correcte berekeningen uitgevoerd en die leiden tot maximaal 0,4 mol/ha/jaar.

**Vraag 15**

Bent u bereid de resultaten-files van de berekeningen van maart 2014 en juni 2014 (plt en lpt) te delen met de Tweede Kamer?

**Antwoord 15**

De resultaatbestanden zijn inmiddels openbaar gemaakt middels het Wob besluit van 12 juni 2020, zie hiertoe <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2020/06/12/besluit-wob-verzoek-stikstofdepositie-lelystad-airport>.