

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/215419

Uw kenmerk
2018Z16634

Datum 31 oktober 2018
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Van Raan en
Ouweland (beiden PvdD) over de groeiplannen van
Eindhoven Airport en de gevolgen voor de natuur

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik mede namens de minister van Landbouw, Natuur en
Voedselkwaliteit, de schriftelijke vragen van de leden Van Raan en Ouweland
(beiden PvdD) over de groeiplannen van Eindhoven Airport en de gevolgen voor
de natuur (ingezonden 24 september 2018).

Vraag 1

Kent u de berichten 'Uitbreiding Eindhoven Airport lijkt onmogelijk', 'Werd een
kritisch rapport over de groei van vliegveld Eindhoven verzwegen?' en 'Rek in
milieuregels rond Eindhoven Airport'?^{1 2 3}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat, in de context van de toch al enorme milieuvervuiling in
Oost-Brabant, alle voorliggende groeiscenario's van Eindhoven Airport gepaard
zullen gaan met een toename van de uitstoot van o.a. koolstofdioxide, stikstof en
(ultra)fijnstof? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

In het kader van de gezamenlijke verkenning van Rijk en regio naar de toekomst
voor Eindhoven Airport zijn de voorbije maanden onderzoeken uitgevoerd aan de
hand van vier hypothetische scenario's, variërend van geen verdere groei
(scenario 1) tot een toename van het aantal vliegtuigbewegingen van 55.000
vliegtuigbewegingen in 2030 tot 100.000 (scenario's 2 tot en met 4) in 2030.
Deze scenario's vormen nadrukkelijk géén beleidsalternatieven voor besluitvorming, maar

¹ Eindhovens Dagblad, 20 september 2018 (<https://www.ed.nl/eindhoven/uitbreiding-eindhoven-airport-lijkt-onmogelijk~abee3d00/>)

² Website EenVandaag, 20 september (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/werd-een-kritisch-rapport-over-de-groei-van-vliegveld-eindhoven-verzwegen/>)

³ Eindhovens Dagblad, 21 september 2018 (<https://www.ed.nl/airport/rek-in-milieuregels-rond-eindhoven-airport~aa7aeb2/>)

zijn louter bedoeld als analysekader om inzicht te krijgen in verwachte effecten bij een verondersteld aantal vliegtuigbewegingen. Op de website van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport (samenopdehoogte.nl) zijn alle onderzoeken gepresenteerd. Hieruit blijkt o.a. dat voor de emissie van koolstofdioxide veroorzaakt door vliegverkeer bij scenario 1 een afname te zien is. Dit houdt verband met prognoses waarbij de gemiddelde grootte van vliegtuigen in 2030 gelijk is aan die in 2019 en dat in 2030 60% van de vloot vervangen zal zijn met nieuwe en zuinigere toestellen.⁴ Bij de scenario's 2 tot en met 4 is sprake van een toename van de uitstoot. Ook voor stikstof geldt dat bij scenario 1 een afname te zien is en dat bij de scenario's 2 tot en met 4 sprake is van een toename van de uitstoot. Bij fijnstof waren geen verdere gegevens van technologische ontwikkelingen voorhanden. Hierdoor is in scenario 1 geen afname te zien tussen 2019 en 2030 ondanks dat het aantal vliegtuigbewegingen gelijk blijft. Bij de overige scenario's is voor fijnstofemissie sprake van een toename. Ten aanzien van stikstofdepositie is bij de scenario's 2 tot en met 4 sprake van een toename.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/215419

Naast de effecten van vliegverkeer zijn ook de effecten van de landzijdige bereikbaarheid onderzocht. De stikstofemissies van het landzijdig transport in de regio Eindhoven ten gevolge van Eindhoven Airport bedragen in 2019 ongeveer een kwart van de emissies van de luchtvaart. Doordat de stikstofemissies van auto's sneller dalen dan die van vliegtuigen, nemen ze in de meeste scenario's af. Alleen in scenario 4 nemen deze emissies toe. De CO₂-emissies van het landzijdig transport bedragen in 2019 ongeveer het dubbele van de CO₂-emissies van vliegtuigen. In de periode tussen 2019 en 2030 blijven ze afhankelijk van het scenario ongeveer gelijk (in scenario 2) aan 2019 of nemen toe met maximaal 86% (in scenario 4).

Vraag 3

Onderschrijft u dat daarmee alle voorliggende groeiscenario's van Eindhoven Airport haaks staan op onze verplichting om Natura 2000-gebieden te beschermen?

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat uitbreiding van Eindhoven Airport bovendien niet mogelijk is vanwege een gebrek aan 'ontwikkelruimte' in het Programma Aanpak Stikstof (PAS)?

Vraag 5

Hoe verhoudt de voorgenomen uitbreiding van Eindhoven Airport zich tot de bescherming van Natura 2000-gebieden krachtens de Vogel- en Habitatrichtlijn?

Antwoord op vraag 3, 4 en 5

Op basis van de indicatieve berekeningen die zijn uitgevoerd voor de hypothetische groeiscenario's kunnen geen conclusies worden getrokken over de effecten op de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en ook niet over de (on)mogelijkheden van de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Op dit moment heeft geen besluitvorming plaatsgevonden over de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Mocht eventueel in de toekomst op basis van een zorgvuldig proces besloten worden tot groei en helder is wat die

⁴ Wanneer er verhoudingsgewijs meer grote toestellen komen en het aantal vliegbewegingen gelijk blijft, zullen de emissies hoger zijn omdat de gemiddelde emissies per vlucht toenemen. Wanneer er grotere toestellen komen bij gelijkblijvende passagiersaantallen, zal het aantal vliegbewegingen verminderen en zullen de emissies lager zijn dan ingeschat.

uitbreiding omvat, dan komt opname van de uitbreiding van Eindhoven Airport als prioritair project in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) aan de orde. Niet eerder dan dat moment kunnen de concrete stikstofdepositie-berekeningen worden uitgevoerd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/215419

Het PAS wordt regelmatig geactualiseerd. Op dat moment bestaat de mogelijkheid om prioritaire projecten (zoals bijvoorbeeld uitbreiding van vliegvelden, wegen, havens, industrie of grote woonwijken) toe te voegen, te wijzigen of af te voeren. Daarnaast worden ook andere uitgangspunten geactualiseerd, zoals nieuwe inzichten op het gebied van emissiefactoren. Vervolgens wordt de totale depositieruimte opnieuw bepaald en getoetst aan de wettelijke kaders waarmee de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige natuur wordt geborgd. Via bronmaatregelen neemt de stikstofdepositie in Nederland af. Met de uitvoering van herstelmaatregelen wordt bereikt dat - ook zolang er nog sprake is van een situatie van overbelasting door stikstofdepositie - de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten behouden blijft. Dankzij de bron- en herstelmaatregelen kan er ruimte voor nieuwe ontwikkelingen beschikbaar worden gesteld.

Vraag 6

Wat zijn de kritische depositiewaarden in de Natura2000-gebieden Maasduinen, Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux, Weerter en Budelerbergen en Ringselven, de Veluwe, Rijntakken, Brabantse Wal, Savelsbos, Bemelerberg en Schiepersberg, De Wieden, Lieftingsbroek, Brunssummerheide, Geuldal, Vecht- en Beneden Reggegebied? Wat zijn de feitelijke depositiewaarden in deze gebieden?

Vraag 7

Welke effecten op de natuur hebben deze overschrijdingen van de grenswaarden voor de stikstofdepositie?

Antwoord op vraag 6 en 7

Het PAS bestaat uit een generiek deel, het Programma Aanpak Stikstof en een gebiedsspecifiek deel, de gebiedsanalyses. Voor alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden die zijn opgenomen in het PAS is een gebiedsanalyse opgesteld. Daarin is de in vraag 6 en 7 gevraagde informatie terug te vinden. Uit de gebiedsanalyses blijkt dat voor alle gebieden is beoordeeld dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel is dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gehaald en dat verslechtering wordt voorkomen. De gebiedsanalyses (en het PAS) staan op de website van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV): <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=pas&deel=0>

Vraag 8

Hoelang is de herstelperiode nu al voor de beschermde natuursoorten en hoelang gaat de herstelperiode worden als de extra depositie door de uitbreiding van Eindhoven Airport er nog eens bovenop komt?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/215419

Antwoord 8

Voor elk voor stikstof gevoelig habitatype en leefgebied in een overbelast Natura 2000-gebied is in de gebiedsanalyses met de beste, beschikbare kennis en gegevens een oordeel gegeven over het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen met drie opeenvolgende PAS-tijdvakken van elk zes jaar. Het eerste PAS-tijdvak van zes jaar (2015-2021) richt zich op behoud en het tweede en derde PAS-tijdvak tevens op verbetering van de kwaliteit en/of uitbreiding van de oppervlakte van de habitatypes of leefgebieden in de gevallen waarin dit een doelstelling is. Dit wijzigt niet op het moment dat een eventuele uitbreiding van Eindhoven Airport wordt opgenomen als prioritair project. Zie verder het antwoord op vraag 3, 4 en 5.

Vraag 9

Kunt u aangeven wat de beschikbare 'ontwikkelruimte' per bij vraag 6 genoemde Natura2000-gebied is voor prioritaire projecten? Hoe verhoudt zich deze tot de extra vervuiling veroorzaakt door uitbreiding Eindhoven Airport?

Antwoord 9

De gereserveerde ontwikkelingsruimte voor prioritaire projecten verschilt per hectare. In de gebiedsanalyses is per gebied beschreven hoeveel ontwikkelingsruimte er op dit moment gemiddeld beschikbaar is voor het gehele eerste PAS-tijdvak (2015-2021).

Zie verder de beantwoording van de vragen 3,4 en 5.

Vraag 10

Erkent u dat het, terwijl het Europese Hof zich binnenkort zal uitspreken over de systematiek van het PAS, zeer onlogisch zou zijn de vervuilende uitbreiding van Eindhoven Airport in een al zwaar overbelast gebied te faciliteren door het aan te wijzen als prioritair project?

Antwoord 10

De uitspraak van het Europees Hof komt naar verwachting op 7 november 2018 en in navolging daarvan zal de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State einduitspraak doen. Zie verder het antwoord op vraag 3,4 en 5.

Vraag 11

Klopt het dat bij het publiceren van de rapporten over Eindhoven Airport op de website 'Samen op de hoogte' het kritische milieurapport van Royal HaskoningDHV, waaruit kan worden opgemaakt dat groei van Eindhoven Airport om milieuredenen niet mogelijk is, aanvankelijk niet op de website is geplaatst? Zo ja, waarom is een dergelijk kritisch rapport langer achtergehouden dan de andere rapporten?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/215419

Antwoord 11

Het betreffende rapport over stikstofdepositie is niet achtergehouden. De rapporten over de vijf deelonderwerpen die onderdeel uitmaakten van de gezamenlijke analysefase zijn op 3 september jl. op de website van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport (samenopdehoogte.nl) geplaatst. Omdat het onderzoek van de gemeente Eindhoven geen onderdeel uitmaakte van dit pakket aan gezamenlijke onderzoeken is het toen per abuis niet geplaatst op die website. De gemeente Eindhoven heeft het rapport op 7 september jl. openbaar gemaakt en het rapport is vervolgens in het raadsinformatiesysteem van de gemeente geplaatst. Vervolgens is het rapport alsnog op de website van de Uitvoeringstafel geplaatst. Alle rapporten vormen bouwstenen voor het vervolg.

Vraag 12

Erkent u dat deze gang van zaken – het achterhouden van kritische rapporten en het mogelijk verlenen van uitzonderingen op milieuregels – wederom de suggestie wekt dat groei van de luchtvaart structureel wordt verkozen boven het beschermen van natuur en omwonenden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Nee, ik deel dit niet. Er zijn geen kritische rapporten achtergehouden. Het door de gemeente Eindhoven uitgevoerde onderzoek is op 7 september jl. openbaar gemaakt en daarna op de site van de Uitvoeringstafel geplaatst. Zie verder het antwoord op vraag 11. Evenmin deel ik de suggestie dat de groei van de luchtvaart structureel wordt verkozen boven het beschermen van natuur en omwonenden. Voor het bepalen van de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport volg ik, in nauwe samenspraak met de regio, een zorgvuldig proces. Als vernieuwend onderdeel daarvan hebben Rijk en regio besloten tot de uitvoering van een Proefcasus Eindhoven Airport die begin oktober van start gaat. De proefcasus moet in beeld brengen hoe een toekomstbestendige duurzame luchthaven kan worden ontwikkeld, die een economische meerwaarde heeft en waarbij een betere leefomgeving en luchtkwaliteit een belangrijk uitgangspunt is. Groei vormt daarbij een ontwerpvariabele, maar is géén uitgangspunt. Bij dit proces zullen omwonenden, belangenorganisaties, bedrijfsleven en betrokken overheden nauw worden betrokken.

Vraag 13

Welke invloed hebben de nu uitgebrachte rapporten op het vervolg van het proces omtrent de ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 13

Alle onderzoeken, ook die in opdracht van de gemeente Eindhoven zijn uitgevoerd, vormen bouwstenen voor het vervolg. Tijdens de Proefcasus Eindhoven Airport zal, mede na participatie van de omgeving, per onderwerp duidelijk worden of en zo ja wanneer vervolgonderzoek zal worden uitgevoerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/215419

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga