

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

35 334

Problematiek rondom stikstof en PFAS

Nr. 719

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2020

Op 5 september jl.¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik na de PAS uitspraak van de Raad van State projectspecifiek stikstofonderzoek voor Luchthaven Lelystad ben gestart om tot een passende beoordeling te komen. Mede naar aanleiding van diverse publicaties in de media, waaronder de NOS op donderdag 6 februari jl., informeer ik u met deze brief over de stand van zaken om eventuele onduidelijkheid weg te nemen.

Ik hecht eraan te benadrukken dat het onderzoek van het bureau 4Cast, waarvan in de berichtgeving melding is gemaakt, en waarvan in sommige daarop volgende (social) media de indruk wordt gewekt dat deze «achter is gehouden», géén betrekking heeft op beslisinformatie uit het verleden, maar onderdeel is van een onderzoekstraject om te komen tot een passende beoordeling. Uw Kamer zal hierover vanzelfsprekend tijdig worden geïnformeerd. Ter toelichting het volgende.

Zoals ik in mijn brief van 5 september jl. 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 dat uiteindelijk tot een passende beoordeling moet leiden en omvat een aantal fasen:

1. Opstellen van invoerbestanden (gegevens over vliegtuigbewegingen, luchthaven gebonden emissiebronnen en verkeersstromen van en naar de luchthaven).
2. Uitvoeren van berekeningen van de bijdrage van Lelystad Airport aan de stikstofdepositie met het actuele Aerius model.
3. Ecologische beoordeling van de berekende effecten en op basis daarvan bepalen of en zo ja, in welke mate significante effecten kunnen worden uitgesloten.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 658

4. Daar waar significant negatieve effecten niet uitgesloten kunnen worden kijken naar mogelijke maatregelen, zoals intern en extern salderen of compenseren.
5. Het doorrekenen van de mogelijke maatregelen om te komen tot een sluitende passende beoordeling.

In de zomer van 2019 zijn de gegevens over vliegtuigbewegingen en de verkeersgegevens aangeleverd aan het RIVM (stap 1). Hiermee voert het RIVM de berekeningen van de depositiebijdragen van de voorgenomen activiteit op Natura2000-gebieden uit (stap 2). Op basis van deze berekeningen is RHDHV gestart met een eerste ecologische beoordeling (stap 3). Mede op basis hiervan zullen stap 4 en 5 worden uitgevoerd. Belangrijk is dat op het moment dat de maatregelen helder zijn alles opnieuw zal worden doorgerekend. Daarbij zal nu ook de uitkomst van het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden betrokken. De rekenresultaten uit stap 2 zijn nog niet af.

Het «onderzoek door het bureau 4Cast» waar in de NOS-berichtgeving melding van wordt gemaakt, betreft aldus het opstellen van invoerbesteden die aan RIVM zijn aangeleverd. Dit is een bouwsteen in een uitvoerig onderzoeksproces om uiteindelijk tot een sluitende passende beoordeling te komen. De gebruikelijke gang van zaken is dat uw Kamer wordt geïnformeerd als het onderzoek is afgerond en de resultaten aan uw Kamer bekend kunnen worden gemaakt. Van het achterhouden van informatie is in mijn ogen geen enkele sprake.

Ik verwacht u in het voorjaar de onderzoeksresultaten toe te kunnen zenden.

Met deze brief hoop ik de ontstane onduidelijkheid te hebben weggenomen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga