

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

### 540

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie), **Amhaouch** (CDA) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Schiphol is niet de enige: ook 5 andere Nederlandse vliegvelden missen natuurvergunning»* (ingezonden 27 september 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 oktober 2019).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Schiphol is niet de enige: ook 5 andere Nederlandse vliegvelden missen natuurvergunning»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Klopt het dat Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport, Lelystad Airport en Groningen Airport Eelde geen natuurvergunning hebben voor hun economische activiteiten? Zo ja, waarom niet?

#### Antwoord 2

Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport beschikken niet over een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Groningen Airport Eelde beschikt wel over een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Deze is op 2 december 2009 door gedeputeerde staten van Groningen en Drenthe verleend.

De exploitant van een luchthaven is verantwoordelijk voor het aanvragen van de benodigde vergunningen op grond van wet- en regelgeving. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het verlenen van de vergunningen op grond van de Wet luchtvaart, waaronder de gebruiksvergunning en een veiligheidscertificaat. In verband met andere wet- en regelgeving (bijvoorbeeld natuur) kan het zijn dat een luchthaven ook andere vergunningen nodig heeft waarvoor andere instanties bevoegd gezag zijn. Het kan hierbij om verschillende vergunningen gaan, bijvoorbeeld een

<sup>1</sup> Website EenVandaag, 23 september 2019 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/schiphol-is-niet-de-enige-ook-5-andere-nederlandse-vliegvelden-missen-natuurvergunning/>)

natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor zover schade wordt aangericht aan de natuur, een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor de (ver)bouw van een terminal of een vergunning op grond van de Waterwet voor het lozen van (afval)water.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is op grond van de Wnb bevoegd gezag voor vergunningverlening en handhaving ten aanzien van aanleg, uitbreiding, inrichting, wijziging, gebruik, beheer en onderhoud van militaire luchthavens, de luchthaven Schiphol en overige burgerluchthavens van nationale betekenis als bedoeld in de Wet luchtvaart, voor zover dat kan leiden tot verslechtering van de kwaliteit van habitats of significante verstoring van soorten. Wanneer significante gevolgen (gevaar voor het halen van de instandhoudings-doelstellingen) niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, moet een passende beoordeling worden gemaakt voordat vergunning kan worden verleend.

Een natuurvergunning kan noodzakelijk zijn indien er sprake is van een project of andere handeling die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kan verslechteren of een significant verstoringseffect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, bijvoorbeeld als gevolg van (extra) stikstofdepositie. Van belang hierbij is de Europese referentiedatum van 7 december 2004, het moment waarop de verplichtingen uit de Habitatrichtlijn zijn gaan gelden voor het betrokken gebied (aanwijzing Vogelrichtlijngebied of plaatsing Habitatrichtlijngebied op de communautaire lijst). Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Voor die tijd was natuurbeoordeling nodig voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Daarna, bijvoorbeeld bij wijzigingen in het gebruik, kan mogelijk wel een natuurvergunning nodig zijn.

Ten aanzien van Schiphol, Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Eindhoven Airport zijn er handhavingsverzoeken bij het Ministerie van LNV ingediend waarbij gesteld wordt dat deze luchthavens niet over een geldige Wnb-vergunning beschikken. Deze handhavingsverzoeken zijn door de Minister van LNV, het bevoegd gezag voor de Wnb, in behandeling genomen en worden volgens de gebruikelijke procedure afgehandeld. In het kader van deze handhavingsverzoeken zal het Ministerie van LNV de benodigde informatie verzamelen en zienswijzen opvragen. Op basis daarvan zullen besluiten op de handhavingsverzoeken worden genomen. Ik kan daarop nu niet vooruitlopen.

Vanuit deze context en vanuit mijn verantwoordelijkheid op grond van de Wet luchtvaart ga ik nader in op de situatie bij de regionale luchthavens van nationale betekenis die geen natuurvergunning hebben (Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven Airport). Voor de genoemde luchthavens geldt dat ten behoeve van de besluitvorming over de vigerende gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart relevant milieu, respectievelijk natuuronderzoek is verricht als onderdeel van de Milieueffectrapportage (MER). Daarbij is de gebiedsbescherming van de Habitatrichtlijn (alsmede de Vogelrichtlijn) betrokken. Dat betekent dat in de betrokken MER-en inzichtelijk is gemaakt of en zo ja welke Natura2000-gebieden beïnvloed worden door het gebruik van de luchthaven en in welke mate.

#### *Lelystad Airport*

Ten tijde van het MER Lelystad Airport 2014 en de actualisatie van het MER in 2018 is onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie in Natura2000-gebieden in verband met de openstelling van de luchthaven voor (groot) handelsverkeer. De stikstofdepositie als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport bleek beperkt te zijn waarmee destijds volstaan kon worden met een melding in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Als gevolg van de recente PAS-uitspraak van de Raad van State, is daarom door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de project-specifieke aanpak opgepakt om tot een passende beoordeling te komen. Op basis daarvan wordt bezien of, en zo ja, welke vervolgstappen noodzakelijk zijn.

Het huidige gebruik van Lelystad Airport met klein verkeer valt binnen de kaders van de oude gebruiksvergunning, het Aanwijzingsbesluit uit 2001 op

grond van de Wet luchtvaart. Dit besluit is vastgesteld voor de Europese referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrictlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur.

#### *Rotterdam The Hague Airport*

Voor Rotterdam The Hague Airport is in 2001 een aanwijzingsbesluit op grond van de Wet luchtvaart vastgesteld. Dit is voor de referentiedatum van 7 december 2004, waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrictlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat voor deze datum nog geen vergunningplicht gold voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Nadien hebben twee wijzigingen van het Aanwijzingsbesluit plaatsgevonden, de laatste wijziging in 2010. Ten behoeve van de besluitvorming voor dit wijzigingsbesluit in 2010 op grond van de Wet luchtvaart heeft relevant milieu en natuuronderzoek plaatsgevonden (onderdeel van het MER). Conclusie van het deelonderzoek natuur («*Effecten van vliegveld Rotterdam in relatie tot de vigerende natuurwetgeving*», Bureau Waardenburg, 2008) van dit MER is dat beschermde Natura2000-gebieden op een afstand van 15 km of meer van Rotterdam The Hague Airport liggen, dat vliegtuigen hier op hoogtes (ruim) boven de 3.000ft passeren en dat derhalve geen (significante) effecten te verwachten zijn.

#### *Maastricht Aachen Airport*

Voor Maastricht Aachen Airport is op 27 december 2004 een aanwijzingsbesluit op grond van de Wet luchtvaart vastgesteld. Weliswaar is deze datum gelegen na de referentiedatum van 7 december 2004, maar voor het moment waarvoor op grond van de sinds 2005 van kracht zijnde Natuurbeschermingswet 1998 een afzonderlijke natuurtoestemming (natuurvergunning) nodig was. Ten behoeve van de besluitvorming voor dit aanwijzingsbesluit op grond van de Wet luchtvaart heeft relevant milieu en natuuronderzoek plaatsgevonden (onderdeel van het MER). Vanwege ingediende bezwaren zijn in de periode daarna door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu twee beslissingen op bezwaar vastgesteld. Ten behoeve de laatste beslissing op bezwaar in 2011 is door Bureau Waardenburg nieuw onderzoek verricht («*Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport in relatie tot de vigerende natuurwetgeving bijdrage in de beslissing op bezwaar 2011*», Bureau Waardenburg, 2011) en is een passende beoordeling door Bureau Waardenburg opgesteld in verband met de additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder & Elsloërbos (Bureau Waardenburg, 2011). Conclusie van deze passende beoordeling die in het kader van het aanwijzingsbesluit Wet luchtvaart is opgesteld, is dat de extra stikstofdepositie als gevolg van de beslissing op bezwaar niet leidt tot significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000 gebied.

#### *Eindhoven Airport*

Voor militaire luchthaven Eindhoven, inclusief de civiele medegebruiker Eindhoven Airport, is onder bevoegd gezag van het Ministerie van Defensie (en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als medebevoegd gezag) een luchthavenbesluit vastgesteld in 2014 op grond van de Wet luchtvaart. Ten behoeve van het Luchthavenbesluit Eindhoven is relevant milieu respectievelijk natuuronderzoek verricht (onderdeel van het MER). Uit de analyses naar de effecten van stikstofdepositie blijkt een beperkte toename in de stikstofdepositie in de nabij de luchthaven gelegen Natura2000-gebieden. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de soorten overwegend goed is en dat er sprake is van minimaal behoud en een positieve trend. In het MER is dan ook geconcludeerd dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit (ontwikkeling naar 43.000 civiele vliegtuigbewegingen) voor geen van de Natura2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden.

Vraag 3

Kunt u aangeven of de natuurvergunning nodig was voor de uitspraak van de Raad van State en of de natuurvergunning nodig is na de uitspraak van de Raad van State?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de natuurvergunning precies inhoudt, waar precies op wordt getoetst, of gaat het om één of meerdere vergunningen en of het Europese of nationale regelgeving is? Is deze natuurvergunning alleen nodig rond Natura 2000-gebieden of in het algemeen?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Welke Nederlandse natuurgebieden die deel uitmaken van Natura 2000 worden niet beïnvloed door de uitstoot van stikstof als gevolg van luchtvaart van en naar Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport, Lelystad Airport en Groningen Airport Eelde?

Antwoord 5

In de verschillende uitgevoerde natuuronderzoeken (onderdeel van de opgestelde MER-en) ten behoeve van besluitvorming over de gebruiksvergunningen voor de regionale luchthavens op grond van de Wet luchtvaart is dit uitgewerkt. Zie daarvoor het antwoord op vraag 2.

Antwoord 6

Bij welke van deze eerdergenoemde luchthavens is de toename van het aantal vluchten dusdanig groot dat deze gezien moeten worden als uitbreiding van een «project» in de zin van de Habitatrichtlijn (92/43/EEG) of de MER-richtlijn (2014/52/EU)? Heeft in deze gevallen ooit een passende beoordeling als bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn plaatsgevonden?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 7

Welke gevolgen hebben deze onvergunde activiteiten voor het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit voor luchtvaart?

Antwoord 7

Het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en Luchthavenindelingbesluit (LIB) hebben betrekking op Schiphol. Zoals ik eerder heb aangegeven wil ik niet vooruitlopen op de uitkomsten van het bij het Ministerie van LNV ingediende handhavingsverzoek en daarmee de conclusie dat er sprake is van onvergunde activiteiten. Ik verwijs verder naar de antwoorden op Kamervragen van de leden Paternotte (D66) en Bruins (ChristenUnie) over het bericht «Schiphol heeft al jaren geen natuurvergunning: «100.000 vluchten illegaal»» (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 542).

Vraag 8

Wat betekent het ontbreken van de natuurvergunning voor de continuïteit van de betreffende luchthavens?

Antwoord 8

Zoals ik eerder heb aangegeven wil ik niet vooruitlopen op de uitkomsten van de bij het Ministerie van LNV ingediende handhavingsverzoeken en daarmee de conclusie dat er sprake is van onvergunde activiteiten.

Vraag 9

Kunt u deze vragen elk apart beantwoorden?

Antwoord 9  
Ja.