

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

1079

Vragen van de leden **Bruins** (ChristenUnie) 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 17 oktober 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 december 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 676.

Vraag 1

Kan u een gebruiksvergunning verlenen wanneer een exploitant van een luchthaven ook andere vergunningen, bijvoorbeeld een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb), nodig heeft? Hoe komt dit overeen met uw antwoord bij vraag 2 waarin u schrijft dat uw ministerie verantwoordelijk is voor het verlenen van de vergunningen op grond van de Wet luchtvaart, waaronder de gebruiksvergunning? Hoe handelt uw ministerie in een dergelijke situatie?¹

Antwoord 1

Op grond van de Wet luchtvaart wordt bij algemene maatregel van bestuur (amvb) voor een luchthaven een luchthaven(indeling/verkeer)besluit vastgesteld. Voorheen betrof dit een Aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet. Dit gebeurt voor wat betreft de luchthaven Schiphol en de overige burgerluchthavens van nationale betekenis op mijn voordracht. In de Wet luchtvaart is specifiek vastgesteld dat in de amvb de grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer worden opgenomen. Hieruit vloeit een (milieu)gebruiksruimte voor de luchthaven voort. Het luchthaven(verkeer)besluit kan dus in feite worden aangeduid als de gebruiksvergunning van de luchthaven. Daarnaast bevat de amvb de aanduiding van het luchthavengebied en beperkingengebieden buiten het luchthavengebied met de daarin geldende regels over de bestemming en het gebruik van de grond in verband met de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico van het luchthavenluchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid.

¹ Antwoorden van de Minister op het bericht «Schiphol is niet de enige: ook 5 andere Nederlandse vliegvelden missen natuurvergunning», 27 september 2019 (zaaknummer 2019Z18224)

Verder is het op grond van de Wet luchtvaart verboden een luchthaven waarvoor een luchthaven(verkeer/indeling)besluit vereist is, in bedrijf te hebben zonder een geldig veiligheidscertificaat. Namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) verleent de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op grond van de Wet luchtvaart het veiligheidscertificaat indien voldaan wordt aan de voorgeschreven veiligheidsregelgeving. In verband met andere wet- en regelgeving kan het zijn dat een luchthaven ook andere vergunningen (waaronder een omgevingsvergunning en natuurvergunning) of toestemmingen nodig heeft, waarvoor andere instanties bevoegd gezag zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de exploitant om deze aan te vragen. Een luchthaven(verkeer/indeling)besluit mag reeds vooruitlopend hierop vastgesteld worden, echter niet in strijd zijn met andere regelgeving.

Specifiek voor de bij het luchthaven(verkeer/indeling)besluit uit te voeren toets in het kader van de Habitatrictlijn schrijft de Wet natuurbescherming voor dat het luchthaven(verkeer/indeling)besluit niet eerder kan worden vastgesteld dan nadat hiervoor een passende beoordeling is verricht, dan wel is geoordeeld dat hiertoe geen noodzaak is. Deze noodzaak blijkt uit de voortoets. Wanneer uit de voortoets volgt dat een passende beoordeling noodzakelijk is, moet hieruit blijken dat geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied plaatsvindt. De voortoets, en zo nodig de passende beoordeling, wordt verricht tijdens de voorbereiding van een luchthaven(verkeer/indeling)besluit en is gekoppeld aan een m.e.r.-procedure. Dit betekent dat vóór de vaststelling van het luchthaven(verkeer/indeling)besluit duidelijk is wat de effecten op de natuur zijn.

Vraag 2

Wat betekent uw antwoord op vraag 2 schrijft u dat voor Lelystad Airport de project-specifieke aanpak opgepakt wordt om tot een passende beoordeling te komen? Hoe ziet die aanpak eruit en wanneer worden daarvan resultaten verwacht?

Antwoord 2

In mijn brief van 5 september 2019² heb ik uw Kamer gemeld dat ik naar aanleiding van de PAS-uitspraak van de Raad van State de project-specifieke aanpak voor Lelystad Airport heb opgepakt om tot een passende beoordeling te komen. In de project-specifieke aanpak wordt met behulp van een ecologische beoordeling bekeken of significant negatieve effecten als gevolg van deposities door uitbreiding van de luchthaven Lelystad Airport kunnen worden uitgesloten, al dan niet middels mitigerende maatregelen. Indien significant negatieve effecten aan de orde zijn, dan zullen daarvoor compenserende maatregelen worden uitgewerkt.

Vraag 3

Hoe is de besluitvorming verlopen rond de eerste wijziging, gezien uw reactie op vraag 2, waarin u schrijft dat voor Rotterdam The Hague Airport twee wijzigingen van het Aanwijzingsbesluit hebben plaatsgevonden? Wat hield die wijziging in en welke gevolgen had die wijziging voor de stikstofuitstoot en andere milieueffecten?

Antwoord 3

Bij besluit van 14 juli 2004³ heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Aanwijzingsbesluit 2001 gewijzigd.

Bij de eerste wijziging van het Aanwijzingsbesluit in juli 2004 zijn de openingstijden voor het uitvoeren van landingen voor enkele categorieën stillere vliegtuigen met één uur verruimd (van 23.00 uur naar 24.00 uur). Daarnaast is toegestaan dat er 350 extra vluchten in de periode 23:00 uur – 07:00 uur mogen worden geacommodeerd. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat deze geacommodeerd moeten worden binnen de in 2001 vastgelegde Ke-geluidzone. De totaal toegestane geluidsbelasting in Ke zal

² Kamerstuk 31 936, nr. 658.

³ Stcrt. 2004, nr. 149

daarmee niet toenemen. Tot slot zijn enkele uitzonderingen op de nachtsluiting in het besluit opgenomen.

De besluitvorming is conform de destijds in de Luchtvaartwet (Lvw) voorgeschreven procedure verlopen. In dat kader is bezien of er sprake was van een verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage (MER). Vanwege het feit dat dit besluit geen betrekking had op de vaststelling of wijziging van een geluidzone als bedoeld in onderdeel C.6.3 van het Besluit milieueffectrapportage 1994, zoals nadien gewijzigd, is geoordeeld dat deze verplichting niet aan orde was. Gelet hierop is er in 2004 beperkter milieuonderzoek⁴ verricht dan hetgeen is uitgevoerd ten behoeve van het Aanwijzingsbesluit uit 2001 (wel een MER). Op grond van het milieuonderzoek is geconcludeerd dat de toename van de milieueffecten (hinder, slaapverstoring) relatief beperkt is en aanvaardbaar. Voor het aspect luchtkwaliteit is geconcludeerd dat er ten opzichte van het met de Aanwijzingsbesluit 2001 vergunde gebruik geen sprake zal zijn van een verslechtering gelet op de voorziene afname van het totaal aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van hetgeen is onderzocht in het kader van het MER voor het Aanwijzingsbesluit uit 2001.

Vraag 4

Heeft voor die eerste wijziging van het Aanwijzingsbesluit ook relevant milieu en natuuronderzoek plaatsgevonden? Welke maatregelen zijn als gevolg van deze wijziging genomen? Heeft uw ministerie bij dit wijzigingsbesluit gecontroleerd of alle benodigde vergunningen aanwezig waren? Wat betekent dat voor de vergunningsplicht van deze luchthaven?

Antwoord 4

Ten behoeve van de eerste wijziging van de Aanwijzing uit 2001 (in 2004) hebben de gemeente Rotterdam en de luchthaven onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van de voorgestelde wijziging van de openingstijden, waaronder de milieueffecten en de effecten op de geluidbelasting en slaapverstoring. Zie verder de nadere toelichting in het antwoord op vraag 3. Mede vanwege zorgen in de regio over de (toenemende) geluidbelasting in de nacht heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in 2007 aan de voorzitter van de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam, gevraagd om te bezien hoe de hinder in de nacht aan te pakken. Dit heeft geleid tot een pakket aan hinderbeperkende maatregelen. Zie ook de toelichting in het antwoord op vraag 5.

Voor wat betreft de controle van alle benodigde vergunningen verwijs ik naar het antwoord op vraag 1.

De vraag of het uitgevoerde natuuronderzoek aanleiding had moeten geven om een natuurvergunning aan te vragen komt aan de orde bij de beoordeling van de ingediende handhavingverzoeken. Zoals ik u in de eerdere antwoorden op de vragen over de natuurvergunningen van de luchthavens heb aangegeven is het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) hiervoor het bevoegde gezag en ligt de verantwoordelijkheid voor het aanvragen van alle benodigde vergunningen en bijbehorende onderzoeken bij de exploitant.

Vraag 5

Hoe is de besluitvorming verlopen rond de tweede wijziging, gezien uw antwoord op vraag 2 waarin u schrijft dat voor Rotterdam The Hague Airport twee wijzigingen van het Aanwijzingsbesluit hebben plaatsgevonden?

Antwoord 5

Bij besluit van 22 september 2010⁵ heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Aanwijzingsbesluit voor Rotterdam The Hague Airport uit 2001 voor de tweede keer gewijzigd. De reden voor het tweede wijzigingsbesluit in 2010 was enerzijds de noodzaak om de Ke-geluidzone te actualiseren en anderzijds de uitbreiding

⁴ «Effecten van een gewijzigd openingsregime van Rotterdam Airport», opgesteld door DCMR Milieudienst Rijnmond in samenwerking met To70 Aviation & Environment en TNO Inro, 2003 en «Schatting toename prevalentie van effecten door vliegtuiggeluid bij verruiming openingstijd van Rotterdam Airport volgens variant «avond», opgesteld door TNO Inro, 2003.

⁵ Stort. nr. 16205 d.d. 18 oktober 2010.

van de verkeersbegeleiding met een tweede Instrument Landing System (ILS). Daarnaast is de geluidruimte beperkt verruimd ten behoeve van het accommoderen van overheidsvliegverkeer dat door de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg daar niet meer terecht kon. De besluitvorming is conform de destijds in de Luchtvaartwet (Lvw) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) voorgeschreven procedure verlopen. Voor een nadere toelichting over de gevolgde procedure en de inhoud van de wijziging verwijs ik u naar de brief aan uw Kamer van 10 juni 2010⁶ waarmee het wijzigingsbesluit op grond van de Wro, met als bijlage de Aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet, ter voorhang aan uw Kamer is aangeboden. Zoals in deze brief en de toelichting bij het wijzigingsbesluit is beschreven is het wijzigingsbesluit uit 2010 destijds tot stand gekomen door middel van intensief overleg met de regionale betrokken partijen. Met name de adviezen van de provincie Zuid-Holland hebben de bouwstenen aangedragen om dit wijzigingsbesluit mogelijk te maken. De adviezen zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de omliggende gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam en bevatten een pakket van uiteenlopende maatregelen om (toenemende) geluidbelasting van vliegverkeer in de nacht aan te pakken.

Vraag 6

Heeft u bij dit tweede wijzigingsbesluit gecontroleerd of alle benodigde vergunningen aanwezig waren?

Antwoord 6

Nee. Zie een nadere toelichting in het antwoord op vraag 1.

Vraag 7

Was het relevante milieu en natuuronderzoek van Bureau Waardenburg voldoende en adequaat om een passende beoordeling op te stellen? Volgde uit deze beoordeling dat geen natuurvergunning nodig was? Wat betekent dat voor de vergunningsplicht van deze luchthaven?

Antwoord 7

Zoals ik u in de eerdere antwoorden op de kamervragen over de natuurvergunningen⁷ heb aangegeven heeft er in het kader van de wijzigingsprocedure van de Aanwijzing op grond van de Lvw en Wro onderzoek plaatsgevonden naar emissies en luchtkwaliteit en is natuuronderzoek verricht, als 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. Gelet hierop is geen noodzaak gezien om een passende beoordeling op te stellen.

De vraag of het uitgevoerde natuuronderzoek aanleiding had moeten geven om een natuurvergunning aan te vragen komt aan de orde bij de beoordeling van de ingediende handavingsverzoeken. Zoals ik u in de eerdere antwoorden op de vragen over de natuurvergunningen van de luchthavens heb aangegeven is het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) hiervoor het bevoegde gezag en ligt de verantwoordelijkheid voor het aanvragen van alle benodigde vergunningen en bijbehorende onderzoeken bij de exploitant.

Vraag 8

Hoe is het proces verlopen rond het eerste besluit, gezien uw antwoord op vraag 2 waarin u schrijft dat voor Maastricht Aachen Airport twee beslissingen op bezwaar zijn vastgesteld? Wat hield het besluit in en welke gevolgen had die wijziging voor de stikstofuitstoot?

⁶ Kamerstuk 26 893, nr. 58 d.d. 10 juni 2010, vergaderjaar 2009–2010.

⁷ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 540.

Antwoord 8

In de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad uit 2004⁸ heeft het toenmalige kabinet een principe uitspraak gedaan over de ruimtelijke reservering van de luchthaven Maastricht. In deze PKB is afgezien van de voorgenomen uitbreiding van het luchtvaartterrein Maastricht met de aanleg van een oost-westbaan. Om de mogelijke toekomstige milieueffecten van het gebruik van de noord-zuidbaan te beperken is in de PKB een aantal randvoorwaarden opgenomen waarmee in het definitief te nemen aanwijzingsbesluit rekening gehouden zou moeten worden (onder andere maxima aan het aantal woningen binnen de 35- en 20-Ke-geluidzone). Het kabinet heeft in de PKB ingestemd met de planologische reservering voor het toekomstige gebruik van de luchthaven conform het ondernemingsplan zoals dat destijds is aangeleverd door de exploitant. In het ondernemingsplan is uitgegaan van 35.402 vliegtuigbewegingen met grotere toestellen en 30.000 met kleinere toestellen in 2015.

Bij besluit van 27 december 2004⁹ heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Aanwijzingsbesluit Maastricht vastgesteld, gebaseerd op de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De besluitvorming over het Aanwijzingsbesluit in 2004 is conform de destijds in de Luchtvaartwet (Lvw) en Wro voorgeschreven procedure verlopen. Dat betekent dat er onder meer een MER¹⁰ is opgesteld waar onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en natuuronderzoek deel van uitmaakte. Bij dit MER is tevens gebruik gemaakt van het MER dat is opgesteld in het kader van de PKB luchtvaartterreinen Lelystad en Maastricht (2002).

Voor een nadere toelichting over het gevolgde proces en de inhoud van het besluit verwijs ik u naar de brief aan uw Kamer van 11 november 2004¹¹ waarmee het ontwerp Aanwijzingsbesluit op grond van de Wro, met als bijlage de Aanwijzing op grond van de Lvw, ter voorhang aan uw Kamer is aangeboden.

Tegen het Aanwijzingsbesluit zijn bezwaarschriften ingediend. Op 24 augustus 2006 is beslist op de ingediende bezwaren¹². Tegen deze (eerste) beslissing op bezwaar zijn beroepschriften ingediend. Op 13 februari 2008 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) hierover uitspraak gedaan, waarbij de beroepen gegrond zijn verklaard en de beslissing op bezwaar van 24 augustus 2006 is vernietigd. Ten gevolge hiervan is, met inachtneming van deze uitspraak van de Afdeling, het Aanwijzingsbesluit heroverwogen en opnieuw beslist op de bezwaren van de partijen die in beroep zijn gekomen tegen de eerste beslissing op bezwaar (tweede beslissing op bezwaar d.d. 27 oktober 2011¹³). In dit verband is van belang op te merken dat de heroverweging ertoe heeft geleid dat met deze tweede beslissing op bezwaar een kleinere geluidzone voor groot verkeer (35 Ke-zone) is vastgesteld dan in het oorspronkelijke Aanwijzingsbesluit was opgenomen. Dit komt neer op circa 16% minder ruimte voor groot verkeer dan voorzien was bij het oorspronkelijke Aanwijzingsbesluit. Tot deze terugschaling is besloten om daarmee de contouren in verband met de externe veiligheidseffecten te verkleinen.

Tegen deze tweede beslissing op bezwaar zijn wederom beroepschriften ingediend. Met haar uitspraak van 27 juni 2012 heeft de Afdeling de beroepen ongegrond verklaard en is het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk geworden.

Gevolgen stikstofuitstoot

Ten behoeve van het Aanwijzingsbesluit uit 2004 heeft de luchthaven een MER¹⁴ laten opstellen waar onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en natuuronderzoek deel van uitmaakte. Daarbij is gebruik gemaakt van het MER dat is opgesteld in het kader van de PKB luchtvaartterreinen Lelystad en Maastricht. In het onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit is een beschrijving gegeven van de luchtkwaliteit in zowel de bestaande toestand als in

⁸ Stcrt. nr. 94 d.d. 18 mei 2001

⁹ Stcrt. 2004, nr. 252

¹⁰ MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, 2004.

¹¹ Kamerstuk 25 089 nr. 20, vergaderjaar 2004–2005.

¹² Stcrt. 2006, nr. 169

¹³ Stcrt. 2011, nr. 20088

¹⁴ MER aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, 2004.

diverse ontwikkelingsalternatieven voor de toekomst. De berekeningen in het MER zijn gebaseerd op de prognoses van dat moment voor de achtergrondconcentraties en emissieprestaties voor het wegverkeer en vliegverkeer. In het MER is ten aanzien van de emissies (onder andere van stikstofoxiden) destijds geconcludeerd dat de uitstoot ten gevolge van het aangevraagde, gewijzigde gebruik in 2015 ten opzichte van het jaar 2000 zal toenemen, maar dat dit in 2015 niet zal leiden tot overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en voor PM10 in de directe omgeving van de luchthaven. Dit beeld is in onderzoek uit 2016 bevestigd.¹⁵

In het MER zijn verder de mogelijke effecten van de voorgestelde veranderingen in het vliegverkeer van en naar Maastricht Aachen Airport (MAA) op flora en fauna nader belicht. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van het rapport «Effecten van verandering in het vliegverkeer van en naar de vliegvelden Lelystad en Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving»¹⁶ dat in 2002 is opgesteld ten behoeve van de MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Nagegaan is welke natuurgebieden in de ruime omgeving van de luchthaven een beschermde status genieten op grond van de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. Op basis van het MER is geconcludeerd dat geen belangrijke natuurwaarden verloren gaan en er geen dusdanige veranderingen plaatsvinden op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein dat daardoor unieke ecologische situaties worden verstoord.

Ten behoeve van zowel de eerste als tweede beslissing op bezwaar is het onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en het natuuronderzoek geactualiseerd¹⁷. In het kader van de tweede beslissing op bezwaar is in aanvulling op deze onderzoeken een Passende beoordeling opgesteld inzake de additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder & Elsoërbos¹⁸. De conclusie van deze onderzoeken en de Passende beoordeling is niet anders geweest dan de conclusie van het eerdere onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER uit 2004: er is geen sprake van significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Vraag 9

Heeft voor dat eerste besluit ook relevant milieu en natuuronderzoek plaatsgevonden? Welke maatregelen zijn als gevolg van dit besluit genomen? Wat betreft relevant milieunatuuronderzoek: zie het antwoord op vraag 8. Ten gevolge van het Aanwijzingsbesluit is een aantal woningen geïsoleerd. Verder heeft de exploitant een aantal mitigerende/compenserende maatregelen uitgevoerd, met name met betrekking tot geluid en externe veiligheid. Daarbij ging het onder andere om de introductie van een verschoven baandrempel en een Instrument Landing Systeem. Voor de volledige toelichting op de genomen maatregelen verwijs ik u naar de toelichting bij het Aanwijzingsbesluit uit 2004.

Vraag 10

Heeft u bij het wijzigingsbesluit gecontroleerd of alle benodigde vergunningen aanwezig waren? Wat betekent dat voor de vergunningsplicht van deze luchthaven?

Antwoord 10

Nee. Zie een nadere toelichting in het antwoord op vraag 1.

Vraag 11

Hoe verhiel de stikstofdepositie sec (dus niet de extra depositie als gevolg van het specifieke besluit) zich op dat moment tot de vigerende regelgeving, gezien uw beantwoording op vraag 2 waar u schrijft dat voor Maastricht Aachen Airport de passende beoordeling in 2011 tot de conclusie leidt dat de

¹⁵ Bijlagen bij kamerstuk 31 936 nr. 368, vergaderjaar 2016–2017.

¹⁶ Bureau Waardenburg, 2002.

¹⁷ «Effecten van veranderingen in het vliegverkeer van en naar luchtvaartterrein Maastricht in relatie tot de vigerende natuurwetgeving», Bureau Waardenburg, d.d. 17 oktober 2005 en d.d. 31 maart 2011.

¹⁸ Passende beoordeling van additionele N-depositie voor vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder- en Elsooërbos, Bureau Waardenburg, 2011.

extra stikstofdepositie als gevolg van de beslissing op bezwaar niet leidt tot significante effecten?

Antwoord 11

Zoals in het antwoord op vraag 8 is beschreven is ten behoeve van de tweede beslissing op bezwaar (2011) het onderzoek naar emissies en luchtkwaliteit en het natuurrapport geactualiseerd. In aanvulling hierop is een Passende beoordeling opgesteld inzake de additionele stikstofdepositie door vliegverkeer en wegverkeer in het Bunder & Elsloërbos.

De conclusie van deze onderzoeken en de Passende beoordeling is niet anders geweest dan de conclusie van het eerdere onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER uit 2004: er is geen sprake van significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura-2000 gebieden.

In de Passende beoordeling met betrekking tot het Bunder & Elsloërbos is aangegeven dat als gevolg van achtergronddepositie de laagste kritische depositiewaarden van habitattypen in het Bunder- & Elsloërbos werden overschreden. Op grond van het voorgestane generieke beleid werd echter voorzien dat de achtergrondconcentratie en de achtergronddepositie in de komende twee decennia aanzienlijk zou afnemen waardoor met 10 jaar de achtergrondconcentratie kleiner of gelijk zou zijn dan de laagste kritische depositiewaarde. Wat betreft de additionele uitstoot en depositie ten gevolge van de tweede beslissing op bezwaar is in de Passende beoordeling aangenomen dat deze zich naar alle waarschijnlijkheid niet zullen vertalen in meetbare verschillen met de huidige (= 2011) achtergrondconcentratie en -depositie.

Deze conclusie is bevestigd in onderzoek uit 2016.¹⁹

Vraag 12

Heeft u bij het wijzigingsbesluit gecontroleerd of alle benodigde vergunningen aanwezig waren? Wat betekent dat voor de vergunningsplicht van deze luchthaven?

Antwoord 12

Nee. Zie een nadere toelichting in het antwoord op vraag 1.

Vraag 13

Kunt u beargumenteren waarom juridisch toegestaan was dat voor Maastricht Aachen Airport een aanwijzingsbesluit is vastgesteld op 27 december 2004 (na de referentiedatum), terwijl besluitvorming normaliter uiterlijk tot de gehanteerde referentiedatum kan plaatsvinden?

Antwoord 13

De vaststelling van het Aanwijzingsbesluit in 2004 heeft zijn basis gevonden in de Lvw en de Wro. De referentiedatum van 7 december 2004 heeft betrekking op de datum waarop de lijst van gebieden van communautair belang als bedoeld in de Habitatrichtlijn is vastgesteld. Dat wil zeggen dat op dat moment geen natuurvergunning benodigd was voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan de natuur. Dit staat echter los van besluitvorming over het Aanwijzingsbesluit.

Vraag 14

Kunt u voor elk van de in antwoord op vraag 2 genoemde vliegvelden afzonderlijk bevestigen dat de benodigde natuurvergunningen aanwezig en actueel zijn?

Antwoord 14

Zie het antwoord op vraag 2 in de eerdere antwoorden op de Kamervragen over de natuurvergunningen van de luchthavens²⁰.

¹⁹ Bijlagen bij Kamerstuk 31 936, nr. 368, vergaderjaar 2016–2017.

²⁰ Aangansel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 540.

Vraag 15

Kunt u voor elk van de in antwoord op vraag 2 genoemde vliegvelden afzonderlijk bevestigen dat de benodigde gebruiksvergunningen zijn verleend op basis van een controle dat alle benodigde andere vergunningen aanwezig waren?

Antwoord 15

Zie het antwoord op vraag 2 in de eerdere antwoorden op de Kamervragen over de natuurvergunningen van de luchthavens²¹.

Wat betreft de controle van vergunningen: zie een nadere toelichting in het antwoord op vraag 1.

Vraag 16

Kunt u een antwoord geven op vraag 6, zonder daarbij te verwijzen naar een ander antwoord?

Antwoord 16

Ja, dat kan. Dat betekent echter concreet een herhaling van het antwoord dat ik heb gegeven op de vraag waar ik naar heb verwezen. In het antwoord op vraag 2 in de eerdere brief aan uw Kamer²² en in het antwoord op vraag 1 in de onderhavige kamerbrief is naar mijn mening duidelijk aangegeven tot waar de verantwoordelijkheid van mijn ministerie reikt en welke verantwoordelijkheid het Ministerie van LNV in het kader van de Wet natuurbescherming heeft. Het Ministerie van LNV, het bevoegd gezag voor de Wnb, zal zich over de vragen met betrekking tot de natuurvergunningen buigen in het kader van de ingediende handhavingsverzoeken.

Vraag 17

Kunt u bevestigen dat geen van de uitbreidingen op Nederlandse luchthavens dusdanig groot zijn geweest dat deze moeten worden gezien als «project» in de zin van de Habitat-richtlijn of de milieueffectrapportage (MER)-richtlijn?

Antwoord 17

Voor alle uitbreidingen op Nederlandse luchthavens geldt dat in het verleden aan de hand van vigerende wet- en regelgeving is gezien welke wettelijke verplichtingen in acht genomen moesten worden. Hierbij zijn ook de verplichtingen van de MER- en Habitatrichtlijn betrokken.

Vraag 18

Kunt u voor elk van de in antwoord op vraag 2 genoemde andere vliegvelden afzonderlijk aangeven of er gevolgen zijn voor de vliegvelden van het ontbreken van natuurvergunningen, en zo ja, wat deze gevolgen zijn? Kunt u hierbij uw antwoord op vraag 8, waarin u verwijst naar het voor Schiphol ingediende handhavingsverzoek betrekken?

Antwoord 18

Nee. Zoals ik eerder aan uw Kamer heb aangegeven wil ik niet vooruitlopen op de uitkomsten van de bij het Ministerie van LNV ingediende handhavingsverzoeken en eventuele gevolgen hiervan.

Vraag 19

Klopt het dat de Europese Commissie richtlijnen heeft opgesteld voor het rapporteren van emissies van de luchtvaart, inclusief het gedeelte boven de 3000 voet (de non-Landing and take-off fase (LTO- fase))?

Antwoord 19

In de NEC-richtlijn²³ is voor de wijze waarop inventarisaties van emissies dienen te geschieden verwezen naar het «joint EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook»²⁴, ontwikkeld door het Europees meet- en evaluatieprogramma (EMEP) van het Verdrag van de Economische Commis-

²¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 540.

²² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 540.

²³ Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen

²⁴ <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>

sie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand (LRTAP). In dit guidebook is een methode opgenomen voor inventarisatie van emissies van vliegtuigen tijdens de landings- en startcyclus, alsmede een methode voor inventarisatie van emissies buiten de landings- en startcyclus. Deze laatste zijn echter van de reikwijdte van de richtlijn uitgezonderd.

Vraag 20

Klopt het dat in de emissieregistratie (ER) alleen de emissies van de luchtvaart zijn overgenomen zoals berekend volgens theoretische start- en landingsprofielen tot 1.000 meter (LTO-cyclus)?

Antwoord 20

De emissieregistratie bevat voor zover het de luchtverontreinigende emissies betreft inderdaad alleen de emissies die vrijkomen bij de landings- en startcyclus (LTO-cyclus), zoals berekend op grond van in de voorgaande vraag genoemde «joint EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook». Emissies van vliegtuigen buiten deze cyclus zijn uitgezonderd van de NEC-richtlijn, zodat alleen de emissies die vrijkomen bij de landings- en startcyclus verplicht moeten worden gerapporteerd. Dit omvat, aansluitend bij de definitie van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de emissies die vrijkomen bij het taxiën na landing en voor vertrek, starten, opstijgen, aanvliegen en landen en alle andere manoeuvres van het vliegtuig die plaatsvinden beneden een hoogte van 3000 voet (914 meter).

Vraag 21

Klopt het dat naast een Compartiment Lucht volgens het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) in de Emissieregistratie ook een Compartiment Lucht is, waarin de luchtvaartemissies boven de 3000 voet ook moeten worden geregistreerd? Gebeurt dat ook?

Antwoord 21

Naast de database met betrekking tot broeikasgassen, gebaseerd op de IPCC-systematiek, bevat de emissieregistratie enkel de database voor luchtverontreinigende stoffen. Voor deze database geldt, zoals in de voorgaande antwoorden is aangegeven, louter de verplichting de emissies die vrijkomen bij de landings- en startcyclus te rapporteren.

Vraag 22

Klopt het dat volgens RIVM-studies de LTO-cyclus ongeveer 20% van de totale stikstofemissie ten gevolge van luchtvaart binnen onze landsgrenzen is?

Antwoord 22

Uw Kamer heeft op 1 oktober 2019 de Motie van Raan²⁵ aangenomen om de stikstofuitstoot boven de 3.000 voet inzichtelijk te maken. Over de wijze waarop ik deze motie uitvoer, zal ik u nader informeren.

Vraag 23

In hoeverre houden vliegtuigen zich in de praktijk aan de berekende LTO-cyclus? Of wordt er in werkelijkheid eerder gedaald en over langere afstanden onder de 1.000 meter gevlogen dan waarmee is gerekend? Hoe verhoudt deze werkelijke situatie zich tot het rekengebied c.q. onderzoeksgebied van het RIVM-model?

Antwoord 23

Een landing-and-take-off-cyclus (LTO-cyclus) is de combinatie van een landing en een vertrek van een vliegtuig. Een LTO-cyclus bestaat dus uit twee vliegtuigbewegingen. Voor het maken van een berekening van de emissies van vliegtuigbewegingen van en naar een luchthaven en de verspreiding van die emissies, wordt gebruik gemaakt van gemodelleerde routes en naderings- en startprofielen, die onder meer zijn gebaseerd op empirische data. Deze gemodelleerde routes beogen zo goed mogelijk aan te sluiten op de

²⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 674

werkelijke vliegroutes, maar kunnen om meerdere redenen iets afwijken van de werkelijke routes, bijvoorbeeld als gevolg van wijzigingen in routes door weersomstandigheden, onderhoud van de banen, verstoringen en aanwijzingen van de luchtverkeersleiding.

Vraag 24

Hoe verhoudt het rekengebied voor de luchtvaart LTO-cyclus zich tot de rekengebieden rond puntbronnen in andere sectoren?

Antwoord 24

Het RIVM-model dat wordt toegepast bij de berekening van de emissies en deposities als gevolg van de luchtvaart in de LTO-cyclus, wordt ook toegepast bij puntbronnen in andere sectoren. Net zoals bij luchtvaart berekent het RIVM-model op basis van bronkenmerken, zoals de locatie, omvang en hoogte van de emissies, de depositie als gevolg van de bron.

Vraag 25

Wilt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 25

Ja.