

## 2019Z19894

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).

### 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?<sup>1</sup>

### 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?

### 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?

### 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?

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

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?

Vraag 6

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

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?

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?

Vraag 9

Heeft voor dat eerste besluit ook relevant milieu en natuuronderzoek plaatsgevonden? Welke maatregelen zijn als gevolg van dit besluit genomen?

Vraag 10

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

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

Vraag 12

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

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?

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?

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?

Vraag 16

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

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?

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?

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))?

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)?

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?

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?

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?

Vraag 24

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

Vraag 25

Wilt u deze vragen één voor één beantwoorden?