

31936 Luchtvaartbeleid

nr. Lijst van vragen en antwoorden

Vastgesteld (wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn)

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur over zijn brief houdende de **Nieuwe besluiten luchthavens Eindhoven, Rotterdam The Hague en Lelystad (31936, nr. 1298)**.

De daarop door de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Nr	Vraag	Bijlage	Blz. (van)	t/m
1	Kan er worden toegelicht op basis van welke juridische uitgangspunten de emissieplafonds voor Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport voor de jaren 2026 en 2027 zijn vastgesteld? Op welke wijze sluiten deze plafonds aan bij de recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak, waaronder de Rendac-uitspraak?			
2	Op welke wijze worden de emissieplafonds jaarlijks gemonitord? Welke methodiek wordt daarbij gehanteerd en hoe wordt de juistheid van de gerapporteerde emissies geborgd?			
3	Welke concrete stappen zijn nog noodzakelijk, voordat voor Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport weer natuurvergunningen kunnen worden verleend? Welke rol speelt het aangekondigde stikstofpakket daarbij?			
4	Waarom is ervoor gekozen om voor Lelystad Airport naast een NOx-emissieplafond tevens een maximum van 97 vliegbewegingen met grote vliegtuigen vast te stellen? Op welke wijze is dit maximum bepaald?			
5	Voor welke periode gelden de in deze brief aangekondigde emissieplafonds en onder welke voorwaarden zullen deze worden vervangen door definitieve natuurvergunningen of andere besluiten?			
6	Klopt het dat de luchthavens nu geen vergunning hebben en daarmee ook geen recht om stikstof uit te stoten, maar wel stikstof mogen uitstoten mits de hoogte van de uitstoot onder het vastgestelde emissieplafond blijft?			
7	Wat is de juridische basis waarop deze luchthavens nog kunnen opereren zonder natuurvergunning?			
8	Wat is de juridische basis voor het vaststellen van deze emissieplafonds en wat is de wetenschappelijke onderbouwing van de hoogte ervan? Is een besluit op een bezwaarschrift hetzelfde als een vergunning?			
9	Hoe verhouden deze besluiten zich tot de plicht van de overheid om verslechtering van Natura 2000-gebieden te voorkomen?			
10	Hoe zijn de emissieplafonds voor alle drie de luchthavens berekend?			
11	Zijn de effecten van de depositie als gevolg van deze plafonds getoetst aan de natuurwaarden en instandhoudingsverplichtingen?			
12	Wat betekenen de emissieplafonds in de praktijk voor het toegestane aantal			

- vluchten per luchthaven? Moeten de luchthavens krimpen of kunnen ze juist groeien onder deze plafonds?
- 13 Welke uitgangsdiensten zijn gebruikt, oftewel welke modellen, welke aannames en welke onzekerheidsmarges, bij het vaststellen van de emissieplafonds?
 - 14 Welke (langetermijn)rechten kunnen de luchthavens ontleenen aan deze gedoogbeschikkingen? Is dit een precedent voor andere bedrijven waarvan de vergunning is of wordt vernietigd?
 - 15 Als intern salderen geen basis biedt voor handhaving, op welke grondslag kan dan wél een last onder dwangsom worden opgelegd bij overschrijding van de plafonds?
 - 16 Tot wanneer zijn deze besluiten uiterlijk geldig?
 - 17 Wie is volgens u verantwoordelijk voor de door u aangeduide 'ingewikkelde juridische situatie'?
 - 18 Waarom is de luchtvaart uitgesloten van de nieuwe stikstofplannen van het kabinet en hoe draagt dit bij aan het oplossen van de huidige illegale en 'juridisch ingewikkelde' situatie?
 - 19 Wat is het effect van het gepresenteerde stikstofpakket op de stikstofuitstoot van de luchthavens?
 - 20 Verwacht u dat het nieuwe stikstofpakket van het kabinet, waarbij alle sectoren behalve de luchtvaart maatregelen moeten nemen, dermate voldoende effect heeft in 2027 dat ook de luchthavens in 2028 weer een vergunning kunnen krijgen? En verwacht u dan dat daarbij evenveel, meer of minder emissies vergund kunnen worden?
 - 21 Is bij het vaststellen van de emissieplafonds rekening gehouden met het feit dat moderne zuinige vliegtuigen fors meer stikstof uitstoten?
 - 22 Is bij deze besluiten alleen gekeken naar de vliegtuigemissies of naar alle emissies die verband houden met het vliegveld, zoals grondverkeer en regulier wegverkeer van en naar de vliegvelden?
 - 23 Welke andere bedrijven hebben ooit een vergelijkbare gedoogregeling gekregen als besluit op een handhavingverzoek na vernietiging door de rechter?
 - 24 Waarom gelden de emissieplafonds tot 2028? 1
 - 25 Wat gebeurt er in 2028 als de luchthavens tegen die tijd nog geen geldige natuurvergunningen hebben? 1
 - 26 Waarom krijgt Lelystad Airport naast een emissieplafond ook een plafond voor het aantal vliegbewegingen? 1
 - 27 Hoe is de hoogte van het vliegbewegingsplafond voor Lelystad Airport bepaald? 1
 - 28 Op welke wijze gaan de luchthavens de monitoring uitvoeren? 1
 - 29 Hoe lang zijn de te verwachten hersteltermijnen, indien er wordt overgegaan op een last onder dwangsom? 1
 - 30 Hoe hoog zijn de te verwachten dwangsombedragen, indien er wordt overgegaan op een last onder dwangsom? 1
 - 31 Hoe ziet het pad richting het verkrijgen van een natuurvergunning eruit voor de drie luchthavens? 2