Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1309

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 augustus 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur over de brief van 17 juni 2026 inzake de nieuwe besluiten luchthavens Eindhoven, Rotterdam The Hague en Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 1298).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 augustus 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

kst-31936-1309
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

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?

Antwoord op vraag 1
In mijn nieuwe beslissingen op bezwaar op de handhavingsverzoeken[1] heb ik voor Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport besloten vast te houden aan de emissieplafonds zoals eerder opgenomen in de maatwerkvoorschriften voor die luchthavens. Die emissieplafonds zijn gebaseerd op de eerder door die luchthavens ingediende aanvraag die betrekking had op hun referentiesituatie en heeft geleid tot een positieve weigering. Voor het bepalen van de referentiesituatie c.q. de bestaande rechten is daarbij uitgegaan van de geluidcontour behorende bij het Luchthavenbesluit 2014 onderscheidenlijk het Aanwijzingsbesluit 2010. Omdat vliegtuigen stiller worden en er dus meer vliegtuigen in dezelfde geluidscontour passen is destijds, mede vanwege de rechtszekerheid, besloten de emissies te begrenzen via een maatwerkvoorschrift.
De rechtbank Gelderland heeft over deze positieve weigeringen gesteld dat het Luchthavenbesluit 2014 onderscheidenlijk het Aanwijzingsbesluit 2010 in beginsel de referentiesituatie voor de luchthavens vormt. De rechtbank is echter – mede naar aanleiding van de uitspraak van 18 december 2024[2] – van oordeel dat er geen sprake is van een ongewijzigde voortzetting ten opzichte van het Luchthavenbesluit 2014 onderscheidenlijk het Aanwijzingsbesluit 2010, waardoor er wel degelijk een natuurvergunning nodig is en ik dus niet de bevoegdheid heb om ambtshalve maatwerkvoorschriften op te leggen. Het voorgaande betekent dus niet dat de referentiesituatie niet klopt.

In mijn nieuwe beslissing op bezwaar op het handhavingsverzoek met betrekking tot de ingebruikname van het Noordelijk Areaal bij Lelystad Airport heb ik een plafond opgenomen van 2.490 kg NO_x per jaar en heb ik een plafond van 97 vliegbewegingen voor het aantal grote vliegtuigen opgelegd.

Ik voorkom met het plafond dat de ingebruikname van het Noordelijk Areaal leidt tot meer stikstofuitstoot door vliegverkeer. Door het maximum aan het aantal grote vliegtuigen wordt voorts voorkomen dat dit aantal groeit ten opzichte van de situatie vóór ingebruikname van het Noordelijk Areaal.

Overigens heb ik hoger beroep aangetekend tegen het oordeel van de rechtbank dat er bij Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport geen sprake is van een ongewijzigde voortzetting. Zoals ik in mijn kamerbrief van 28 mei jl. heb aangegeven, acht ik het noodzakelijk verdere juridische helderheid te krijgen van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over de toepassing van de intern salderen-uitspraak van 18 december 2024.

2.
Op welke wijze worden de emissieplafonds jaarlijks gemonitord? Welke methodiek wordt daarbij gehanteerd en hoe wordt de juistheid van de gerapporteerde emissies geborgd?

Antwoord op vraag 2

[1] https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/
[2] AbRvS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923

Voor Rotterdam The Hague Airport geldt dat de luchthaven na afloop van het gebruiksjaar een monitoringsrapportage moet aanleveren. Voor Eindhoven Airport geldt dat de luchthaven na elk kwartaal een monitoringsrapportage over het desbetreffende kwartaal moet aanleveren. Dit omdat Eindhoven Airport al dicht tegen het emissieplafond zit.
Daarbij wordt voor beide luchthavens dezelfde methodiek gevolgd die is gebruikt voor de aanvraag van de Wnb-vergunning die heeft geleid tot de positieve weigering. Ook Lelystad Airport moet na afloop van het gebruiksjaar een monitoringsrapportage aanleveren, waarbij de systematiek van de (actualisatie van de) vergunningaanvraag moet worden gevolgd.
Deze rapportages worden intern beoordeeld door de technisch adviseur.

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?

Antwoord op vraag 3
Om een natuurvergunning te kunnen verlenen, moet worden voldaan aan het additionaliteitsvereiste. Het additionaliteitsvereiste houdt in dat moet worden onderbouwd dat de mitigerende maatregelen (zoals intern- en externa salderen) niet ook al nodig zijn voor het bereiken van de Natura 2000-doelen.
In de Kamerbrief van 26 juni jl. is het landelijke pakket aan maatregelen voor natuurherstel gepresenteerd. Dit pakket wordt juridisch geborgd en is gericht op het stapsgewijs en per gebied op gang brengen van vergunningverlening. Als wordt aangetoond dat de natuur niet verslechtert en behoud wordt geborgd, kan voor dat gebied additionaliteit worden aangetoond en weer intern en extern worden gesaldeerd.
Of aan het additionaliteitsvereiste kan worden voldaan en binnen welk tijdspad is afhankelijk van gebiedsspecifieke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied.

4.
Waarom is ervoor gekozen om voor Lelystad Airport naast een NO_x-emissieplafond tevens een maximum van 97 vliegbewegingen met grote vliegtuigen vast te stellen? Op welke wijze is dit maximum bepaald?

Antwoord op vraag 4
Om te voorkomen dat de ingebruikname van het Noordelijk Areaal kan leiden tot groei van het aantal vliegbewegingen met grote vliegtuigen, is het aantal bewegingen voor deze categorie gemaximeerd op het aantal dat plaats vond in het jaar 2022; dit is het jaar vóórdat het Noordelijk Areaal in gebruik werd genomen.

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?

Antwoord op vraag 5
De luchthavens dienen de totale NO_x-emissie voor de gebruiksjaren 2026 en 2027 te beperken tot de desbetreffende emissieplafonds. Er wordt vanuit gegaan dat er vanaf 2028 nieuwe natuurvergunningen gelden.

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?

Antwoord op vraag 6
De rechtbank heeft geoordeeld dat de positieve weigeringen ten aanzien van Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport onterecht zijn geweest, er had een vergunning moeten worden verleend. Het voorgaande laat onverlet dat de luchthavens over een referentiesituatie en bestaande rechten beschikken.

7.
Wat is de juridische basis waarop deze luchthavens nog kunnen opereren zonder natuurvergunning?

Antwoord op vraag 7
Ik verwijs hiervoor naar mijn nieuwe besluiten op bezwaar op de handhavingsverzoeken. Kort gezegd is mijn standpunt in die besluiten dat de luchthavens de komende jaren niet meer stikstof uitstoten dan volgens de referentiesituatie (Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport) dan wel situatie 2022 (Lelystad Airport) is toegestaan. Voor zover er een vergunningplicht geldt omdat er geen sprake is van een zogenoemde ongewijzigde voorzetting maar van intern salderen, is de overgangsperiode tot 1 januari 2030 uit de uitspraak van 18 december 2024 van toepassing. Daarnaast acht ik handhaving, voor zover mogelijk, onevenredig gelet op de grote nadelige maatschappelijke en financiële gevolgen, afgezet tegen de bestaande rechten/referentiesituatie van de luchthavens.

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?

Antwoord op vraag 8
Bedoeling van de emissieplafonds is om richting Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport duidelijk te maken welke emissies ik als bestaande rechten beschouw. Bij overschrijding ervan zal ik handhavend optreden.
De emissieplafonds voor Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport corresponderen met de bestaande rechten/referentiesituatie zoals berekend bij de aanvraag die heeft geleid tot een positieve weigering.[3] Het gaat daarbij om stikstofberekeningen aangeleverd op basis van vliegtuig/motorgebruik dat zich in werkelijkheid kon voordoen/heeft voorgedaan binnen de geluidcontour van het Luchthavenbesluit 2014 onderscheidenlijk het Aanwijzingsbesluit 2010. Voor Lelystad Airport is het emissieplafond bepaald op de situatie gebruik 2022, zijnde het jaar voordat het Noordelijk Areaal in gebruik werd genomen.

9.
Hoe verhouden deze besluiten zich tot de plicht van de overheid om verslechtering van Natura 2000-gebieden te voorkomen?

Antwoord op vraag 9
De overheid heeft de plicht om te zorgen dat voor Natura 2000-gebieden verslechtering wordt gestopt, behoud wordt geborgd en gewerkt wordt aan het behalen van de instandhoudingsdoelen. Met het maatregelenpakket dat ik op 26 juni jl. gepresenteerd heb, zet ik vol in op het halen van

[3] Deze besluiten staan op: https://puc.overheid.nl/natuurvergunningen/

deze verplichting. Wat betreft de nieuwe besluiten op bezwaar merk ik op dat het vaste jurisprudentie is dat voor zover binnen bestaande rechten wordt gebleven, er geen aanleiding bestaat om handhavend op te treden.

10.
Hoe zijn de emissieplafonds voor alle drie de luchthavens berekend?

Antwoord op vraag 10
Ik verwijs naar het antwoord op vraag 8.

11.
Zijn de effecten van de depositie als gevolg van deze plafonds getoetst aan de natuurwaarden en instandhoudingsverplichtingen?

Antwoord op vraag 11
Hoewel handhavend optreden tegen de luchthavens op dit moment achterwege blijft, acht ik van belang dat de exploitatie de geldende referentiesituatie niet overschrijdt. Een overschrijding zou namelijk kunnen leiden tot een verslechtering of een significant verstorend effect voor de betrokken Natura 2000-gebieden die zich bij gebruik binnen de referentiesituatie niet zou voordoen. Het moet worden voorkomen dat er vooruitlopend op de verlening van de vergunning dergelijke nadelige effecten kunnen optreden.
Er is nog niet getoetst aan de specifieke instandhoudingsdoelstellingen. Dat zal aan de orde komen bij de vergunningverlening voor het – volgens de rechtbank – gewijzigde project, waarbij aan het additionaliteitsvereiste zal moeten worden voldaan. Daarbij zal voor Natura 2000-gebieden waarvoor mitigerende maatregelen zijn getroffen, moeten worden gemotiveerd met welke andere maatregelen behoud van de natuur is geborgd en op termijn de verbeter- en uitbreidingsdoelen worden gehaald.

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?

Antwoord op vraag 12
Zoals ik in mijn antwoord op vraag 8 heb aangegeven is de bedoeling van de emissieplafonds om richting EA en RTHA duidelijk te maken welke emissies ik als bestaande rechten beschouw. Bij overschrijding ervan zal ik handhavend optreden. Voor Lelystad Airport ga ik hierbij uit van de situatie gebruik 2022.

Aangezien vliegtuigen vanwege vlootvernieuwing en -verzwaring wel stiller worden, maar ook meer stikstof uitstoten, acht ik groei van het aantal vluchten voor de jaren 2026 en 2027 uitgesloten. Eindhoven Airport zit al dicht tegen het emissieplafond. Bij een dreigende overschrijding kan het zijn dat een luchthaven forse maatregelen moet nemen, bijvoorbeeld door het niet opnieuw laten uitgeven van vrijgevallen slots.

13.
Welke uitgangsdata zijn gebruikt, oftewel welke modellen, welke aannames en welke onzekerheidsmarges, bij het vaststellen van de emissieplafonds?

Antwoord op vraag 13
Zie mijn antwoord op vraag 8. Ter aanvulling merk ik op dat in de eerdere aanvragen van de luchthavens, stikstofemissies van vliegtuigen tot een hoogte van 3.000 voet (914 meter) zijn meegenomen. Boven 3.000 voet

kunnen emissies van vliegverkeer niet meer wetenschappelijk betrouwbaar worden berekend.
Daarnaast geldt voor alle activiteiten, dus ook bij vliegverkeer de («horizontale») 25km afkapgrens omdat daarbuiten depositiebijdragen niet meer met voldoende wetenschappelijke zekerheid kunnen worden toegerekend aan een individuele bron. De Rechtbank Den Haag heeft in haar uitspraak van 4 juni 2025 inzake de natuurvergunning voor Schiphol geoordeeld dat genoemde grenzen mogen worden toegepast.

14.
Welke (langetermijn)rechten kunnen de luchthavens ontlenen aan deze gedoogbeschikkingen? Is dit een precedent voor andere bedrijven waarvan de vergunning is of wordt vernietigd.

Antwoord op vraag 14
Van een gedoogbeschikking is geen sprake. Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 7.

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?

Antwoord op vraag 15
Als niet binnen de emissieplafonds wordt gebleven, ontstaat er een beginselplicht om handhavend op te treden.
Voor het ontbreken van een eventuele natuurvergunning voor intern salderen heeft de Raad van State een overgangsperiode tot aan 1 januari 2030 gesteld. Pas daarna zou handhavend optreden aan de orde kunnen zijn.

16.
Tot wanneer zijn deze besluiten uiterlijk geldig?

Antwoord op vraag 16
In de nieuwe beslissingen op bezwaar is opgenomen dat de emissieplafonds gelden voor de gebruiksjaren 2026 en 2027. Er wordt vanuit gegaan dat er vanaf 2028 nieuwe natuurvergunningen gelden.

17.
Wie is volgens u verantwoordelijk voor de door u aangeduide «ingewikkelde juridische situatie»?

Antwoord op vraag 17
Ten tijde van de besluitvorming op de aanvragen van Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport, juni 2024, is mijn ambtsvoorganger uitgegaan van de toen geldende kaders en jurisprudentie. Uit de jurisprudentie van de Raad van State volgde toen dat voor intern salderen geen vergunning nodig was. Daarom is een positieve weigering afgegeven, inhoudende dat er geen vergunning werd afgegeven. In de uitspraak van 18 december 2024 heeft de Raad van State echter geoordeeld dat intern salderen wel vergunningplichtig is, waarbij ook de inzet van bestaande rechten als intern salderen wordt aangemerkt. Alleen als sprake is van een ongewijzigde voortzetting van een bestaand project, is er geen sprake van intern salderen. Als gevolg van die wijziging in de rechtspraak zijn de positieve weigeringen voor Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport vernietigd en moet er bij intern salderen alsnog aan additionaliteit worden voldaan. Om aan additionaliteit te kunnen voldoen is noodzakelijk dat per Natura 2000-gebied wordt aangetoond dat behoud van de natuur is geborgd en op termijn de verbeter- en uitbreidingsdoelen worden

gehaald. Daarom heb ik op 26 juni jl. een pakket aan maatregelen gepresenteerd, waarmee vol wordt ingezet op natuurherstel en stikstofreductie. Zo komt er weer perspectief voor vergunningverlening.

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?

Antwoord op vraag 18
Alle sectoren leveren een bijdrage. De sector mobiliteit, waar de luchtvaart onder valt, heeft een generieke NO_x-emissiereductie-opgave van 50% voor 2035 ten opzichte van 2019.

De luchthavens dienen reeds maatregelen te nemen om de stikstofemissies te beperken. Ik houd bij Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport voor de gebruiksjaren 2026 en 2027 vast aan de eerder vastgestelde emissieplafonds. Dat is niet zonder consequenties. De luchthaven Eindhoven zit dicht tegen dit plafond. Bij overschrijding moet een luchthaven maatregelen nemen, bijvoorbeeld door het niet opnieuw laten uitgeven van vrijgevallen slots.

Verder nemen de luchthavens maatregelen zoals de elektrificatie van het platform verkeer, de inzet van meer walstroom en de implementatie van elektrisch taxiën.
Ik blijf bovendien in gesprek met de betrokken partijen over hun bijdrage aan de emissiereductie.

De luchtvaart heeft een beperkte bijdrage aan de stikstofdepositie in Natura2000-gebieden. De bijdrage van het vliegverkeer van en naar de Nederlandse luchthavens draagt voor 0,1%–0,2% bij aan de gemiddelde stikstofneerslag in Natura 2000-gebieden. Voor voertuigen en machines op de grond van luchthavens is dit 0,01%–0,02%.

19.
Wat is het effect van het gepresenteerde stikstofpakket op de stikstofuitstoot van de luchthavens?

Antwoord op vraag 19
Het kabinet heeft gekozen voor één overkoepelend emissiereductiedoel per sector (industrie, mobiliteit en landbouw) in 2035. De luchtvaart maakt onderdeel uit van de sector mobiliteit, die als totale sector een generieke emissiereductieopgave heeft van 50% NO_x reductie in 2035 t.o.v. 2019. Zie antwoord vraag 18.

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?

Antwoord op vraag 20
Met het maatregelenpakket komt vergunningverlening stap voor stap, gebied voor gebied, los, omdat het steeds een gebiedsspecifieke toets vraagt. Diverse maatregelen moeten nog verder worden uitgewerkt en vastgesteld. Hoe sneller dit gebeurt, hoe eerder er stap voor stap ruimte kan ontstaan. Hoe dit voor de luchthavens uitpakt, bezie ik in de komende tijd. Daarvoor ga ik met de provincies en de luchthavens in gesprek over wat er nog op regionaal niveau mogelijk is aan maatregelen. Of bij

vergunningverlening meer emissies dan in de referentiesituatie vergund kunnen worden is onder meer afhankelijk van de depositie die hierdoor wordt veroorzaakt, de staat van de natuur in de relevante Natura 2000-gebieden en de vraag in hoeverre naast intern salderen ook een beroep op extern salderen wordt gedaan.

21.
Is bij het vaststellen van de emissieplafonds rekening gehouden met het feit dat moderne zuinige vliegtuigen fors meer stikstof uitstoten?

Antwoord op vraag 21
Het feit dat moderne zuinige vliegtuigen meer stikstof uitstoten is juist de reden geweest om voor de bestaande rechten vast te houden aan de door de luchthavens berekende emissies in hun eerdere aanvraag voor de referentiesituatie.

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?

Antwoord op vraag 22
Het gaat hierbij voor EA en RTHA om emissies van vliegverkeer incl. taxiën en APU, GPU, Platformverkeer en proefdraaien, exclusief het wegverkeer van en naar de vliegvelden. Voor LA gaat het om vliegverkeer incl. taxiën en excl. wegverkeer.
Wegverkeer is geen onderdeel van het project, maar een rechtstreeks gevolg hiervan. Verkeersbewegingen worden daarom wel betrokken bij verlening van de natuurvergunning, maar niet bij het bepalen van de emissieplafonds.

23.
Welke andere bedrijven hebben ooit een vergelijkbare gedoogregeling gekregen als besluit op een handhavingsverzoek na vernietiging door de rechter?

Antwoord op vraag 23
Van een gedoogregeling is geen sprake; zie mijn antwoord op vraag 7. Bij het nemen van handhavingsbesluiten kan niet voorbij worden gegaan aan bestaande rechten.

24.
Waarom gelden de emissieplafonds tot 2028?

Antwoord op vraag 24
Ik ben ervan uitgegaan dat er vanaf 2028 nieuwe natuurvergunningen gelden.

25.
Wat gebeurt er in 2028 als de luchthavens tegen die tijd nog geen geldige natuurvergunningen hebben?

Antwoord op vraag 25
Daar kan ik nu nog niet op vooruitlopen. Ik ga ervan uit dat het voor die tijd mogelijk is om nieuwe besluiten te nemen op de aanvragen van de luchthavens.

26.
Waarom krijgt Lelystad Airport naast een emissieplafond ook een plafond voor het aantal vliegbewegingen?

Antwoord op vraag 26
Het handhavingsverzoek zag bij Lelystad Airport op ingebruikname van het Noordelijk Areaal door grote vliegtuigen. Door het maximum aan het aantal grote vliegtuigen wordt voorkomen dat dit aantal groeit ten opzichte van de situatie vóór ingebruikname van het Noordelijk Areaal.

27.
Hoe is de hoogte van het vliegbewegingplafond voor Lelystad Airport bepaald?

Antwoord op vraag 27
Zie antwoord op vraag 4.

28.
Op welke wijze gaan de luchthavens de monitoring uitvoeren?

Antwoord op vraag 28
Zie mijn antwoord op vraag 2.

29.
Hoe lang zijn de te verwachten hersteltermijnen, indien er wordt overgegaan op een last onder dwangsom

Antwoord op vraag 29
Bij een overschrijding zal ik een last onder dwangsom opleggen. De begunstigingstermijn zal dan eindigen gelijktijdig met het gebruiksjaar. Immers het emissieplafond geldt voor een heel gebruiksjaar. Dus eerst na ommekomst van het gebruiksjaar kan worden vastgesteld of wel of niet binnen het emissieplafond is gebleven. Bij Eindhoven Airport kunnen de kwartaalrapportages aanleiding zijn om tussentijds, dat wil zeggen nog voordat het gebruiksjaar is verlopen, een dwangsom op te leggen. Als na afloop van het gebruiksjaar blijkt dat het emissieplafond is overschreden, dan verbeurt de luchthaven de eerder opgelegde dwangsom.

30.
Hoe hoog zijn de te verwachten dwangsombedragen, indien er wordt overgegaan op een last onder dwangsom?

Antwoord op vraag 30
Het bedrag dient in een redelijke verhouding te staan tot de zwaarte van de geschonden belang en tot de beoogde werking van de dwangsom, namelijk opheffing van de overtreding en het voorkomen van herhaling.

31.
Hoe ziet het pad richting het verkrijgen van een natuurvergunning eruit voor de drie luchthavens?

Antwoord op vraag 31
Zoals aangegeven in de kamerbrief van 26 juni jl. is het van belang om het daarin genoemde maatregelenpakket zo snel mogelijk juridisch te borgen en vervolgens tot uitvoering te komen van de maatregelen. Daarmee ontstaat er stap voor stap weer ruimte voor vergunningverlening, waaronder voor luchthavens. Het ontstaan van de ruimte hangt af per gebied. Ik heb aan provincies gevraagd om hiertoe met de grootst mogelijke spoed te komen tot een additionaliteitsplan per gebied.