

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

1669

Vragen van het lid **Ouwehand** (PvdD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *vliegreizen van Maastricht naar Amsterdam* (ingezonden 8 februari 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 maart 2011).

Vraag 1

Kunt u bevestigen dat een Limburgs bedrijf voornemens is om vluchten aan te bieden van Maastricht naar Amsterdam?¹

Antwoord 1

Uit de media heb ik vernomen dat een Limburgs bedrijf voornemens is om vluchten aan te bieden van Maastricht naar Amsterdam.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u dit voornemen?

Antwoord 2

Op grond van Europees recht staat het communautaire luchtvaartmaatschappijen vrij om luchtdiensten binnen de EU (waaronder ook binnenlandse vluchten) uit te voeren, indien zij voldoen aan alle (inter)nationale wettelijke vereisten om te mogen opereren.

Vraag 3

Kunt u aangeven wat de extra milieubelasting zal zijn van deze vluchten, en kunt u hierbij ook de extra CO₂-uitstoot vermelden die een vlucht van Maastricht naar Amsterdam zal opleveren wanneer deze vergeleken wordt met dezelfde reis per auto en per trein?

Antwoord 3

Nee, deze informatie is voor de vluchten waar u naar verwijst niet beschikbaar. Ook is de vergelijking tussen verschillende modaliteiten afhankelijk van factoren als type motor, bezettingsgraad en reistijd. De luchtvaartmaatschappij heeft in haar plannen aangegeven te opereren met turbopropvliegtuigen, te weten de Saab 340 en ATR's. Alhoewel dit turbopropvliegtuigen zijn met een relatief lage uitstoot zal de introductie van deze vluchten, zeker op deze

¹ Limburger, «Limburgs bedrijf gaat vliegen op Amsterdam», 2 februari 2011.

korte route, naar verwachting wel leiden tot gemiddeld genomen meer CO₂-emissies dan wanneer met de auto of de trein wordt gereden. Ik merk daarbij op dat op dit moment langs twee sporen invulling wordt gegeven aan de klimaatprestaties van de luchtvaartsector. Voor de vliegtuig-gerelateerde emissies geldt, dat ze vanaf 2012 onderdeel vormen van het systeem van Europese emissiehandel (ETS), dat in 2005 is geïntroduceerd. Daarnaast hebben luchtvaartpartijen eigen plannen ontwikkeld om bij te dragen aan de kabinetsambities en in te spelen op de introductie van het ETS. Deze plannen zijn onder andere vastgelegd in het akkoord «Mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008–2020, Duurzaamheid in beweging».

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat vooral de korte vluchten (intracontinentaal) gepaard gaan met een zeer grote uitstoot van CO₂?

Antwoord 4

Nee, ik kan dat niet bevestigen, omdat de totale uitstoot van CO₂ van diverse factoren afhankelijk is waaronder het type vliegtuig, de lading, de wijze waarop gevlogen wordt alsook de meteorologische omstandigheden. Wel is het zo dat onder vergelijkbare omstandigheden en bij een vergelijkbaar vliegtuig de CO₂-uitstoot per kilometer over het algemeen hoger is bij een korte vlucht dan bij een lange vlucht.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een binnenlandse vlucht in een klein land als Nederland volstrekt overbodig is, een veel te grote belasting van het milieu met zich brengt en dat dit onverantwoord is gezien de uitdaging om de uitstoot van CO₂ drastisch te verlagen om het broeikas effect binnen de perken te houden?

Antwoord 5

Ik verwijs naar mijn antwoorden op de vragen 2 en 3. Uiteindelijk bepaalt de markt of een product wenselijk dan wel rendabel is.

Vraag 6

Zijn er mogelijkheden om dit voornemen niet tot uitvoering te laten komen? Zo ja, welke? Bent u bereid deze zo snel mogelijk te benutten zodat de voorgenomen binnenlandse vluchten geen doorgang kunnen vinden? Zo nee, bent u bereid deze mogelijkheden te creëren en deze zo snel mogelijk in te zetten zodat de voorgenomen binnenlandse vluchten geen doorgang kunnen vinden?

Antwoord 6

Op grond van EU Verordening 1008/2008 is de interne markt voor communautaire luchtvaartmaatschappijen geliberaliseerd en mogen lidstaten de exploitatie van luchtdiensten op intracommunautaire routes niet afhankelijk stellen van enige vergunning of toelating. Op grond van Europees recht staat het mij niet vrij om dergelijke operaties afhankelijk te stellen van nadere toelatingseisen.

Intracommunautaire luchtdiensten (waaronder binnenlandse vluchten) kunnen uitgevoerd worden indien zij beschikken over een geldige exploitatievergunning en AOC (air operator's certificate/veiligheidsvergunning) en voldoen aan alle (inter)nationale wettelijke vereisten om te mogen opereren. Bij ernstige milieuproblemen kunnen lidstaten de uitoefening van verkeersrechten op grond van de EU Verordening welliswaar beperken, maar dat is hier niet aan de orde.

Ook moet opgemerkt worden dat voor het binnenlandse vliegverkeer een kerosineaccijns van toepassing is. Deze geldt niet voor het internationale vliegverkeer.