

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

### 2141

Vragen van het lid **Nicolai** (VVD) aan de staatssecretaris van Financiën en de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de *CO<sub>2</sub>-uitstoot en de vliegbelasting*. (Ingezonden 30 januari 2009)

1

Kunt u aangeven hoeveel extra autokilometers reizigers maken die de grens over rijden vanwege de invoering van de vliegbelasting? Wat voor effect heeft dit op de Nederlandse luchtkwaliteit?

2

Kunt u aangeven hoeveel vluchten vanuit (bijvoorbeeld) Dusseldorf en Brussel over Nederlands grondgebied gaan? In welke mate beïnvloeden zij de Nederlandse luchtkwaliteit?

3

Kunt u tot slot bevestigen dat het klopt dat de CO<sub>2</sub> uitstoot van een reis van twee personen met de caravan naar Nice (verbruik gemiddeld 1 liter per 8 kilometer)<sup>1</sup> groter is dan de CO<sub>2</sub> uitstoot van diezelfde reis voor twee personen per vliegtuig (verbruik gemiddeld 1 liter per passagier per 34,2 kilometer)?<sup>2</sup>

#### Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Tang en Samson (beiden PvdA),

ingezonden 22 januari 2009, (vraagnummer 2009Z01021/2080910510).

<sup>1</sup> de Volkskrant, 24 oktober 2008: «Kalm aan!».

<sup>2</sup> Publicatie Platform Nederlandse Luchtvaart, «Klimaat effecten en luchtverontreiniging» (tweede herziene editie), Sdu Uitgevers, 2008, p. 46.

#### Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **De Jager** (Financiën), mede namens de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 31 maart 2009)

1

Hierover zijn geen gegevens bekend. Om dit te bepalen zouden de afstanden vergeleken moeten worden tussen de individuele woonplaats van reizigers en de luchthavens waar vandaan zij vertrekken. Vanuit een aantal woonplaatsen en regio's in Nederland is de afstand naar een buitenlandse luchthaven zoals Brussel, Weeze of Düsseldorf kleiner dan naar een Nederlandse luchthaven. Keuze voor zo'n buitenlandse luchthaven leidt in dat geval tot minder autokilometers. Wanneer de afstand tot de Nederlandse luchthaven kleiner is dan de afstand tot een buitenlandse luchthaven met vergelijkbaar reisaanbod, leidt keuze voor de buitenlandse luchthaven echter tot meer autokilometers. De keuze om al dan niet vanaf de dichtstbijzijnde

luchthaven te vertrekken wordt niet alleen bepaald door de kosten, maar ook door zaken als reistijd, comfort en kwaliteit van het voorzieningenniveau. Of één en ander per saldo leidt tot minder of meer autokilometers is niet bekend. Overigens zal dit, afgezet tegen het totale aantal autokilometers in Nederland, weinig significant zijn. Een positieve of negatieve invloed op de luchtkwaliteit in Nederland wordt daarom niet verwacht.

2

Het Nederlandse luchtruim wordt gebruikt door overvliegende vluchten van en naar diverse landen. In 2007 was er volgens gegevens van Eurocontrol sprake van ongeveer 1,13 miljoen vliegbewegingen in het Nederlandse luchtruim. Daarvan betroffen ongeveer 480.000 vliegbewegingen vluchten van en naar Nederlandse luchthavens. Het overvliegend verkeer omvatte dus ongeveer 650.000 vluchten, waarvan het merendeel op kruisvluchthoogte. De emissies van luchtverontreinigende stoffen op kruisvluchthoogte hebben weinig tot geen betekenis voor de luchtkwaliteit aan de grond in Nederland.

3

Op de website van de KLM kan worden berekend dat het brandstofverbruik per passagierskilometer op een vlucht naar Nice 1 op 15,9 bedraagt (73 liter en 1159 km). Dit verbruik is ruim twee

maal zo hoog als het door  
vraagsteller gegeven getal van  
1 : 34,2 km. Verder wordt in het  
voorbeeld geen rekening gehouden  
met de CO<sub>2</sub>-emissie van het voor- en  
natransport van en naar het vliegveld.  
Doorgaans vindt dit plaats met auto,  
bus of trein.

De milieudruk van verschillende  
vervoersvormen is overigens in een  
specifieke situatie sterk afhankelijk  
van individuele factoren zoals  
gewicht en relatieve zuinigheid van  
het gebruikte voertuig,  
bezettingsgraad, gekozen route en bij  
auto's bijvoorbeeld ook het rijgedrag  
en de vraag of al dan niet een  
caravan wordt meegevoerd. Verder  
kan voor wat betreft de klimaatimpact  
van de luchtvaart nog worden  
opgemerkt, dat naast CO<sub>2</sub>-emissies  
ook de uitstoot van andere stoffen  
een rol speelt.