

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/20347

**Uw kenmerk**  
2011Z02440

Datum 4 maart 2011

Betreft Beantwoording kamervragen PvdD inzake vlieggreizen van  
Maastricht naar Amsterdam

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door het lid  
Ouwehand (PvdD) over vlieggreizen van Maastricht naar Amsterdam.

1

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

1

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

2

Hoe beoordeelt u dit voornemen?

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.

3

Kunt u aangeven wat de extra milieubelasting zal zijn van deze vluchten, en kunt  
u hierbij ook de extra CO<sub>2</sub>-uitstoot vermelden die een vlucht van Maastricht naar  
Amsterdam zal opleveren wanneer deze vergeleken wordt met dezelfde reis per  
auto en per trein?

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 korte route, naar  
verwachting wel leiden tot gemiddeld genomen meer CO<sub>2</sub>-emissies dan wanneer

met de auto of de trein wordt gereden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Ik merk daarbij op dat op dit moment langs twee sporen invulling wordt gegeven aan de klimaatprestaties van de luchtvaartsector. Voor de vliegtuiggerelateerde 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'.

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/20347

4

Kunt u bevestigen dat vooral de korte vluchten (intracontinentaal) gepaard gaan met een zeer grote uitstoot van CO<sub>2</sub>?

4

Nee, ik kan dat niet bevestigen, omdat de totale uitstoot van CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer over het algemeen hoger is bij een korte vlucht dan bij een lange vlucht.

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 CO<sub>2</sub> drastisch te verlagen om het broeikaseffect binnen de perken te houden?

5

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

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?

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.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/20347

Joop Atsma