

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

289

Vragen van de leden **Van der Molen** en **Bontenbal** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Klimaat en Energie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de stijging van het aantal korte vluchten van en naar Nederlandse luchthavens* (ingezonden 28 september 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Klimaat en Energie (ontvangen 12 oktober 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht van RTL Nieuws «Korte privévluchten voor een tijdswinst van 20 minuten: ook regering doet er aan mee»¹, en zou u willen reflecteren op de conclusies van deze analyse?

Antwoord 1

Ja. Het is niet bekend wat de oorzaak is van de stijging van het aantal korte vluchten door privévliegtuigen.

De overheid heeft geen zeggenschap over het gebruik van privévliegtuigen door private instellingen/personen. In de beantwoording van Kamervragen over privévliegtuigen van 3 oktober jl.² is gemeld dat de wenselijkheid en mogelijkheden om privévliegtuigen mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart worden onderzocht, en waar nodig aanvullend beleid te onderzoeken. Zoals toegezegd tijdens het commissiedebat over luchtvaart van 6 oktober jl. ontvangt de Kamer dit in het eerste kwartaal van 2023. Voor wat betreft het regeringsvliegtuig: deze is gestationeerd op Schiphol-Oost. De lege vluchten die met dat toestel worden gemaakt, dienen ter positionering. Dit gebeurt bij samenlopende aanvragen die niet op elkaar aansluiten. Zo ook bij de vlucht van 14 maart jl., waar het artikel over schrijft. Ook komt het voor dat het regeringsvliegtuig van of naar Rotterdam The Hague Airport vliegt. De vlucht van 14 maart jl. is voor het regeringsvliegtuig de enige vlucht in 2022 waarmee naar Rotterdam The Hague Airport is gevlogen.

¹ RTL Nieuws, 24 september 2022 (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5333421/veel-ultra-korte-vluchten-privévliegtuigen>).

² Kamerstuk: Kamervragen over privéjachten en Privévliegtuigen (2022Z15639) 3 oktober 2022.

Vraag 2

Deelt u de opvatting dat de leden van het kabinet een morele verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie hebben als het gaat om verantwoord gebruik van vliegverkeer, vanwege de gevolgen hiervan voor onder meer klimaat, milieu en geluidshinder? Zo nee, hoe beziet u dan de verantwoordelijkheid van kabinetsleden op deze gebieden in het licht van de ambities in het coalitieakkoord? Welke acties koppelt u hieraan?

Antwoord 2

Ik ben het met u eens dat de leden van het kabinet een voorbeeldfunctie hebben. Ook hebben de leden van het kabinet zich gecommitteerd aan het huidige coalitieakkoord – en daarmee aan de grote klimaatambities van het kabinet. Toch kan het voor een goede en efficiënte uitvoering van de taken geoorloofd zijn dat kabinetsleden korte vluchten maken – of dat hun vluchtaanvraag een lege positioneringsvlucht met zich brengt. De afweging achter dergelijke aanvragen maakt de aanvrager zelf, waarbij de afspraken uit ons coalitieakkoord in die afweging zeker mee moeten spelen. Daarnaast zijn in *Het Blauwe Boek*, het handboek voor bewindspersonen, richtlijnen opgenomen voor dienstreizen. Hoewel het Ministerie van IenW de afweging dus niet zelf maakt, wijst het bij de aanvraag wel steeds op de implicaties als zo'n aanvraag korte en/of lege vluchten met zich brengt. Verder is een onderzoek gestart naar de realisatie van een interdepartementale richtlijn, die het gebruik van het regeringsvliegtuig voor korte vluchten en/of positioneringsvluchten reguleert. In samenspraak met betrokken departementen wordt gewerkt aan een kabinetsbreed voorstel hieromtrent.

Vraag 3

Zou u het afwegingskader voor vluchten van kabinetsleden inzichtelijk willen maken? Op welke manier worden de gevolgen voor klimaat, milieu, uitstoot en geluidshinder hierin meegenomen en hoe vinden de afwegingen plaats ten opzichte van andere vervoerswijzen?

Antwoord 3

Een centraal afwegingskader is er niet. Op dit moment ligt de afweging bij elk departement zelf – en dus verschilt dit per departement. Met het eerder genoemde voorstel wordt voorzien in een interdepartementale richtlijn met afspraken over de afweging voor een vluchtaanvraag. Dit voorstel zal in de komende maanden vorm gaan krijgen. Gevolgen voor klimaat worden in dat voorstel meegewogen, evenals de mogelijkheid om van andere vervoersmodaliteiten gebruik te maken.

Vraag 4

Hoe spant het kabinet zich in om vluchten zonder passagiers tegen te gaan?

Antwoord 4

Er is in Nederland geen landelijk beleid om bepaalde soorten luchtverkeer anders te reguleren dan andere. Er is ook geen wettelijke grondslag voor het verbieden van specifieke vluchten omwille van het milieu. Het beperken van specifieke vluchten is geen onderdeel van het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Vanuit het klimaatbeleid is de inzet primair gericht op maatregelen die bijdragen aan de verduurzaming van de luchtvaart. De overheid heeft daarbij geen zeggenschap over vluchten die zonder passagiers vertrekken. Voor zover het gaat om gebruik van het regeringsvliegtuig, verwijs ik u naar het tweede gedeelte van het antwoord op vraag 2.

Vraag 5, 6 en 7

Welke risico's en gevolgen ziet u als gevolg van een toename met circa 38 procent van het aantal privévluchten van en naar Nederlandse luchthavens, op het gebied van klimaat en klimaatverandering, milieu, uitstoot, geluidshinder en voor de samenleving? Welke acties koppelt u hieraan?

Zou u willen reflecteren op de vraag in hoeverre een toename van het aantal privévluchten van en naar Nederlandse luchthavens wenselijk is, gezien de noodzaak tot verduurzaming, de hoge ambities met betrekking tot de aanpak van klimaatverandering en de morele verantwoordelijkheid met betrekking tot rentmeesterschap? Welke acties koppelt u hieraan?

Zou u willen reflecteren op de vraag in hoeverre het wenselijk is dat de gehele samenleving de gevolgen op het gebied van onder meer uitstoot en hinder ondervindt, veroorzaakt doordat een zeer beperkte groep sterk bevoorrechte Nederlanders in toenemende mate gebruikmaakt van korte vluchten? Welke verantwoordelijkheden ziet u voor deze groep Nederlanders, zowel voor eigenaren van privéjets als voor mensen die een privéjet huren? Welke acties koppelt u hieraan?

Antwoord 5, 6 en 7

Het kabinet hecht allereerst veel waarde aan het minimaliseren van de klimaatafdruk van de luchtvaart. Ook voor privéliegtuigen. In de Luchtvaartnota zijn doelen voor verduurzaming van de luchtvaart afgesproken. Om de benodigde CO₂-reductie te realiseren zet lenW in op maatregelen die het meest directe klimaateffect behalen. Het gaat dan om het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (door middel van een EU-bijmengverplichting en nationaal doel), het creëren van technologische innovaties en er wordt onderzoek gedaan naar een CO₂-plafond om de CO₂-doelen te borgen.

Het minder aantrekkelijk maken van specifieke groepen luchtverkeer, zoals privévluchten, is geen onderdeel van de verduurzaming van de luchtvaart. Zoals genoemd onder vraag 1 wordt in samenwerking met betrokken ministeries de wenselijkheid en mogelijkheden om privéliegtuigen mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart, met waar nodig aanvullend beleid onderzocht.

Vraag 8

Welke mogelijkheden zijn er tot regelgeving en toezicht op nut en noodzaak en het efficiënt inplannen van privévluchten, zowel wat betreft vluchten tussen Nederlandse luchthavens als korte vluchten tussen Nederlandse luchthavens en luchthavens vlak over de grens? Op welke manier worden de gevolgen voor klimaat, milieu, uitstoot en geluidshinder meegenomen in deze regelgeving en dit toezicht, en hoe vinden de afwegingen op deze gebieden plaats, ten opzichte van andere wijzen van vervoer die minder belastend zijn? Ziet u reden tot aanscherping van regelgeving en toezicht, of de handhaving hierop?

Antwoord 8

Er is geen wettelijke basis om vluchten te beperken op basis van het doel van de vluchten en hierop toezicht te houden. Het ontwikkelen van een juridisch instrument lijkt niet te verenigen met EU-regelgeving op het gebied van vrije markttoegang. Naast de Europese regelgeving op het gebied van vrije markttoegang grijpt dit ook sterk in op het privéleven van de burger. Bovendien is het een praktisch ingewikkeld punt om hiervoor een norm te bepalen en te handhaven: welke vluchten acceptabel zouden zijn op basis van het doel. Mede hierdoor en de argumenten in het antwoord op vraag 5, 6 en 7 ben ik niet voornemens een handavingsinstrument te ontwikkelen. Ook bij andere modaliteiten schrijft de overheid niet voor welk gebruik geoorloofd is; burgers mogen zelf bepalen wanneer ze de auto of de bus nemen. Wel zet het kabinet zich in om duurzame vervoersvormen te stimuleren, zoals het stimuleren van de trein in plaats van het vliegtuig op de relatief korte afstanden.