

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> 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  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/119649

**Uw kenmerk**  
2021Z06899

Datum 7 juni 2021  
Betreft Beantwoording Kamervragen over de minicargovluchten  
die worden uitgevoerd tussen Luik en Maastricht

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door de leden Hagen (D66), Bouchallikh (GroenLinks), Grinwis (ChristenUnie), Van Raan (PvdD) en De Hoop (PvdA) over de minicargovluchten die worden uitgevoerd tussen Luik en Maastricht (ingezonden 23 april 2021).

Vraag 1.

Bent u op de hoogte van het gegeven dat er in de week van 11 april 2021 opnieuw meerdere minivluchten met cargo hebben plaatsgevonden tussen Maastricht en Luik? Zo ja, kunt u bevestigen om hoeveel vluchten in de periode vanaf de start van 2021 het precies gaat?

Antwoord 1.

Ja, ik ben op de hoogte van de vluchten die tussen de luchthavens Maastricht Aachen Airport (MAA) en Luik hebben plaatsgevonden. MAA heeft aangegeven dat er sinds 1 januari jl. sprake is geweest van zeven zogenaamde herpositioneringsvluchten met vrachtvliegtuigen van MAA naar Luik, waarvan twee vluchten in de maand april (1 en 8 april jl.).

Het gaat hierbij om vrachtvluchten waarbij een particulier bedrijf een vliegtuig heeft gecharterd (gehuurd) om naar MAA te vliegen en daar de vervoerde lading te lossen. Zij bepalen de keuze van de bestemming. Hier ligt een commerciële afweging aan ten grondslag. Nadat het vliegtuig op MAA is geleegd vervalt de huurovereenkomst en vervolgt het vliegtuig zijn weg in opdracht van een andere 'huurder' of in het gebruikelijke routenetwerk van de luchtvaartmaatschappij. Voor de luchtvaartmaatschappij is dan het meest kostenefficiënt om op MAA weer nieuwe vracht op te halen en naar een volgende bestemming te brengen zodat 'lege vliegkilometers' worden vermeden. Wanneer dit echter niet lukt herpositioneert het vliegtuig zich na het lossen van de vracht naar een andere luchthaven, waar het weer geladen kan worden met nieuwe vracht voor de volgende bestemming. In onderhavige gevallen is naar de luchthaven Luik gevlogen voor nieuwe vracht. De baanlengte op MAA kan hierbij ook een overweging zijn geweest. Doordat deze op MAA begrensd is op 2.500 meter kunnen sommige toestellen niet volledig beladen vertrekken naar de volgende gewenste bestemming.

Vraag 2.

Klopt het dat in elk geval Astral Aviation meermaals deze minivluchten heeft uitgevoerd? Kunt u aangeven of nog andere luchtvaartmaatschappijen dergelijke minivluchten hebben uitgevoerd?

Antwoord 2.

Ja, zes van de zeven vluchten zijn uitgevoerd door Astral Aviation. Daarnaast is een vlucht uitgevoerd door Longtail Airlines.

Vraag 3.

Staat u nog steeds achter uw uitspraak van november 2019 dat dergelijke minivluchten niet wenselijk zijn vanuit een milieuoogpunt?<sup>1</sup> Zo ja, bent u bereid met alle luchtvaartmaatschappijen in gesprek te gaan die dit soort onnodige en schadelijke vluchten uitvoeren en aan hen duidelijk te maken dat dit soort vluchten niet gewenst zijn?

Antwoord 3.

Ja, ik sta nog steeds achter mijn uitspraak dat dergelijke cargovluchten vanuit het oogpunt van milieu niet wenselijk zijn wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn.

In Europese regelgeving en ook in luchtvaartverdragen met derde landen gelden over het algemeen liberale vrachtre regimes met weinig tot geen ruimte voor beperkingen. Mijn inzet is er wel op gericht om het gebruik van grondvervoer als alternatief voor luchtvaart te stimuleren op routes waarvoor dat reëel is.

Vraag 4.

Klopt het dat de meeste milieu-impact en overlast voor omwonenden plaatsvindt bij de starts en landingen van vliegtuigen? Bent u het er dan mee eens dat onnodige vluchten met lege toestellen om te 'herpositioneren' zoveel mogelijk moeten worden tegengegaan?

Antwoord 4.

Het is correct dat de meeste milieu-impact en overlast voor omwonenden plaatsvindt bij de starts en landingen van vliegtuigen.

Zie verder het antwoord op vraag 2 en 3.

Vraag 5.

Kunt u verklaren hoe het kan dat in Frankrijk een verbod mogelijk is gebleken voor korte binnenlandse vluchten, maar hier in Nederland naar uw zeggen geen juridisch instrument voor bestaat?<sup>2</sup> Bent u in dit licht bereid nader te onderzoeken of dit in de aanloop van de herziening van de Slotverordening toch al mogelijk is?

---

<sup>1</sup> Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2019-2020, nr. 981: antwoorden d.d. 2 december 2019 op schriftelijke vragen over de vluchten die Qatar Airways tussen Maastricht en Luik heeft uitgevoerd (kenmerk 2019Z21419 en 2019Z21426).

<sup>2</sup> Website RTL Nieuws, 12 april 2021 (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5224933/frankrijk-verbiedt-vliegen-over-korte-afstand-waarom-doen-wij-dat>).

Antwoord 5.

Op grond van Verordening (EU) 1008/2008<sup>3</sup> mogen Europese luchtvaartmaatschappijen vrij opereren op alle routes binnen de Europese Unie. De verordening kent evenwel een uitzonderingsmogelijkheid om onder strikte voorwaarden bepaalde vluchten tijdelijk te verbieden. Frankrijk is inderdaad voornemens gebruik van deze mogelijkheid te maken door op grond van artikel 20 van de verordening bepaalde binnenlandse vluchten te verbieden. Het artikel biedt namelijk de mogelijkheid om in geval van ernstige milieuproblemen tijdelijk de uitoefening van verkeersrechten te beperken of te weigeren, met name wanneer andere takken van vervoer een passend niveau van dienstverlening bieden. De toepassing van deze afwijkende voorziening vereist een concrete nationale grondslag en is slechts mogelijk na goedkeuring van de Europese Commissie. Het artikel schrijft verder voor dat de betrokken maatregel niet mag discrimineren, niet mag leiden tot concurrentievervalsing tussen luchtvaartmaatschappijen en niet restrictiever mag zijn dan nodig is om de problemen op te lossen. Frankrijk heeft aangegeven nationale wetgeving te creëren om een deel van de binnenlandse korte afstandsvluchten binnen Frankrijk te verbieden, maar moet hiervoor nog goedkeuring krijgen van de Europese Commissie.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/119649

De Franse casus wijkt af van de casus waarin tussen Luik en Maastricht vluchten zijn uitgevoerd. In dat geval is immers geen sprake van binnenlandse vluchten. Een concrete wettelijke grondslag voor het tijdelijk verbieden van dergelijke vluchten wegens ernstige milieuproblemen ontbreekt in de Nederlandse wetgeving en zou gelet op het grensoverschrijdend karakter niet eenzijdig door Nederland vastgesteld kunnen worden. Ook wanneer de Europese Commissie hier toestemming voor zou geven zou een dergelijke voorziening slechts voor ten hoogste drie jaar mogelijk zijn.

Ik hou evenwel het verloop van de Franse zaak en de procedure bij de Europese Commissie in de gaten. Aan de hand van de uitkomsten zal ik bezien welke mogelijkheden dit voor Nederland biedt.

Aangezien de slotverordening toeziet op de verdeling van schaarse capaciteit op slot gecoördineerde luchthavens in de EU en niet toeziet op mogelijke verboden op binnenlandse vluchten, acht ik een onderzoek in het kader van de herziening van de slotverordening niet aan de orde. Wel zal ik bij de herziening van EU Verordening 1008/2008 aandacht vragen voor de mogelijkheid om minicargo vluchten te verbieden wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>3</sup> Pb 2008, 293/3