

Wet vliegbelasting

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting) (35205).**

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over de Wet vliegbelasting. Ik heet de staatssecretaris van Financiën, in het bijzonder voor fiscaliteit en Belastingdienst, van harte welkom.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

We starten zoals gebruikelijk met de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Als eerste spreker is het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het is een mijlpaal dat we een vliegbelasting gaan invoeren, maar het zijn slechts muizenstapjes in de goede richting. Ik wil mijn bijdrage vormgeven door te gaan vertellen waarom krimp van de luchtvaart noodzakelijk is en waarom deze belasting daarin past. Om duidelijk te maken waarom krimp in de luchtvaart noodzakelijk is, vind ik het ook noodzakelijk om de Kamer mee te nemen in het verhaal van de luchtvaart. Dit boek, *De kwetsbare welvaart van Nederland, 1850-2050*, speelt daar een belangrijke rol in. Ik laat het ook even zien aan de staatssecretaris. Dit boek kwam uit op het moment dat wij in de Kamer de Monitor Brede Welvaart omarmd hebben. Die monitor laat zien hoe wij de welvaart van Nederland in het hier en nu, maar ook later en elders moeten meten. Het boek vertelt ook wat anders, namelijk het verhaal van wat we zien bij een aantal ontwikkelingen, bijvoorbeeld de luchtvaart. Want wat ooit een goed idee geweest is, is dat later soms niet meer. Het boek bespreekt ook de landbouw, maar ik heb het hier over de luchtvaart.

Het idee van het stimuleren van de luchtvaart begint eigenlijk in 1944, aan het einde van de oorlog. Op dat moment wordt er gezegd dat de luchtvaart goed is om de vrede te bewaren en om volkeren dichterbij elkaar te brengen. En dus moet je de luchtvaart stimuleren. Je ziet dat het speelveld luchtvaart eigenlijk wordt bepaald door veiligheid — dat was altijd al zo, want die dingen moeten niet uit de lucht vallen — en door volkeren bij elkaar brengen. Er worden een aantal maatregelen genomen om de luchtvaart te bevorderen. Heel bekend is natuurlijk het voorbeeld dat er geen belasting meer is op kerosine. Een ander voorbeeld is dat je elkaar niet de landingsrechten mag weigeren. Als er net vrede is gesloten, zou het heel raar zijn als Rusland tegen Duitsland zegt: jij mag niet bij mij landen. Dat zijn dus allemaal bevoegdheden die zijn overgeheveld. Later is dat de VN geworden.

Je ziet dus dat de luchtvaart zich begint te ontwikkelen langs de assen van volkeren bij elkaar brengen en veiligheid. Gaandeweg, naarmate de luchtvaart groeide, kwam daar een andere component bij. Dat was economie. Het stimule-

ren van de luchtvaart was een manier om de economie van landen te stimuleren. De gedachte van volkeren bij elkaar brengen verdwijnt dan naar de achtergrond en je ziet twee assen ontstaan: economie en veiligheid. Daarbinnen groeit die luchtvaart. Op een bepaald moment, rond 1969, 1970 ... Ik noem 1969 voor de wat ouderen onder ons, want toen kwam het nummer van Frans Halsema uit: *Buitenveldert; de DC-9*. Dat was in 1969. Ik zie dat de staatssecretaris het herkent, maar de jongeren onder ons herkennen dat wat minder. Dat nummer gaat eigenlijk over geluidsoverlast, zeg ik erbij voor de heer Laçin, geluidsoverlast bij Schiphol. Je ziet dus dat er een derde component ontstaat. We hebben economie. We hebben de leefomgeving en we hebben de veiligheid.

Vanaf de jaren zeventig tot en met, laten we zeggen, het ijkpunt in 2015, Parijs, zie je dat de luchtvaart explodeert. Die barst eigenlijk uit de driehoek economie, leefomgeving en veiligheid. Eigenlijk moet je zeggen: dat was het oude speelveld. Vanaf 2015 komt er een derde tak bij, klimaat. Er ontstaat dus een nieuwe driehoek. In plaats van economie, leefomgeving en veiligheid arriveren we in een nieuwe wereld, van klimaat, leefomgeving en veiligheid. Binnen die grenzen moet de luchtvaart zich afspelen. Jan Rotmans noemt dat ook wel: het is niet zozeer een tijdperk van veranderingen als wel een verandering van tijdperk. Dus voor de goede orde: we moeten zorgen dat we — dat is de opdracht waar D66 zich ook achter geschaard heeft — de luchtvaart terugbrengen binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid.

De vraag is dan natuurlijk: wat is voor het klimaat dan een redelijke hoeveelheid uitstoot die hoort bij de luchtvaart? Wat is nou redelijk in die nieuwe wereld van klimaat, leefomgeving en veiligheid? Voor het klimaat hebben we een goede maatstaf, het CO₂-tonnage. De luchtvaart stoot op dit moment zo'n 12 megaton uit. Als je wil voldoen aan Parijs, kom je ongeveer uit op 5 megaton. We moeten dus instrumenten hebben die de huidige uitstoot van de luchtvaart terugbrengen naar ongeveer 5 megaton, om nog maar niet te spreken van het jaar 2050, waarin we allemaal klimaatneutraal moeten zijn. Dus 5 megaton ongeveer. Even ter vergelijking: de luchtvaartsector is zelf eigenlijk van mening dat de 12 megaton in 2030 zal zijn teruggebracht tot 11 megaton. De sector gaat zelf dus eigenlijk niets doen, alhoewel ze dat wel neerschrijven in hun plan Slim én duurzaam.

Hoe gaan we ervoor zorgen dat de uitstoot van de luchtvaart teruggaat naar 5 megaton? Daar is overigens heel veel draagvlak voor. Recent, vandaag zelfs, werden de resultaten van een onderzoek door de European Investment Bank onder 30.000 respondenten bekendgemaakt. 62% steunt het dat kortere vluchten worden opgeheven. 92% steunt er dermate hoge belasting op vliegen dat de aantallen inderdaad daadwerkelijk worden teruggebracht. Als we weten dat de hoeveelheid CO₂ van 12 naar 5 moet, wat zijn dan de juiste instrumenten, wat is dan de juiste prijs, wat is dan de juiste belasting die moet worden ingevoerd, ook in de wetenschap dat de prijselasticiteit voor vluchten ontzettend laag is?

Dan komen we bij het wetsvoorstel, voorzitter. Het wetsvoorstel voor een minimale vliegtaks is, zoals ik in mijn inleiding al zei, een muizenstapje in de goede richting. De voorgestelde bedragen zijn te laag. De uitoefeningmogelijkheden zijn te ruim. Het ontbreekt momenteel ook aan

aanvullende maatregelen, zoals een kerosinetaks, een CO₂-budget, het extra belasten van veelvliegers en restricties van het aantal beschikbare slots.

Ik kom bij mijn eerste twee vragen. Is de staatssecretaris het eens met de stelling dat de luchtvaart zoals die er nu voorstaat van de oude — economie, leefomgeving en veiligheid — naar de nieuwe werkelijkheid, waarin de luchtvaart zich afspeelt binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid. Is de staatssecretaris het daarmee eens? En is de staatssecretaris het er dan ook mee eens dat, naast wat hij nu gedaan heeft, aanvullende maatregelen waarschijnlijk nodig zijn om die staat te bereiken?

Voorzitter. De argumentatie voor het invoeren van een vliegtaks is het wat indammen van de concurrentiepositie van het vliegverkeer ten opzichte van de trein en het wat eerlijker beprijzen van de maatschappelijke kosten van het vliegverkeer, zo lezen wij. Dat roept de vraag op waarom het kabinet vervolgens met zulke lage bedragen komt aanzetten. De voorgestelde bedragen zullen weinig mensen aanzetten tot het kiezen van een meer duurzaam vervoermiddel. Ik zie de staatssecretaris knikken, waaruit ik opmaak dat hij het eigenlijk wel met de Partij voor de Dieren eens is. Bovendien zijn de prijzen die nu worden voorgesteld, een beperkte weergave van de daadwerkelijke maatschappelijke kosten van het vliegverkeer. De Raad van State vroeg daar ook al naar. Indien alle milieuschade en belastingvoordelen zouden worden doorberekend in de prijs, zou een gemiddeld vliegticket 63% duurder zijn dan nu het geval is, zo berekende Milieudefensie.

De Partij voor de Dieren dient daarom een amendement in dat de bedragen flink opschroeft. Wij lieten ons daarbij inspireren door de Britse en Duitse vliegbelastingen, ook een beetje om een level playing field te krijgen, maar dan naar boven. Vanuit het principe van klimaatrechtvaardigheid lijkt het ons bovendien niet onwenselijk dat we het gebruik van privéjets ook extra belasten.

De Partij voor de Dieren is gecharmeerd van de oproep van onder andere Milieudefensie voor een progressieve vliegtaks. Met andere woorden, hoe zorgen we ervoor dat de categorie veelvliegers wordt aangemoedigd om vaker de trein te nemen? Het is bekend: 8% van de vliegers veroorzaakt 40% van de vluchten. Zou dat kunnen door hen steviger te belasten? We hebben geprobeerd een amendement te maken, maar dat is technisch heel lastig. Maar we weten ook dat het heel goed mogelijk is, want het bestaat. We overwegen dus een motie om de staatssecretaris te vragen om dit te onderzoeken. Ik zie de heer Laçin knikken; misschien hebben we dezelfde motie.

Voorzitter. De uitzonderingspositie van transferpassagiers is bovendien zeer merkwaardig. Transferpassagiers dragen immers maar zeer beperkt bij aan de economische waarde van Schiphol, maar veroorzaken wel hele hoge maatschappelijke kosten. Daarom tekenen we ook graag het amendement van GroenLinks mee dat deze uitzonderingspositie schrapt.

Voorzitter. In het wetsvoorstel zit nog een uitzonderingspositie, namelijk voor vracht in passagierstoestellen. In theorie zou dat tot situaties kunnen leiden dat men bij wijze van spreken tien passagiersstoeltjes in een vrachtvliegtuig zet om vervolgens geen belasting over de vracht te betalen. De luchtvaartsector is er creatief genoeg voor, weten we.

Misschien zou de minister van luchtvaart het zelfs wel een list noemen. In de ogen van de Partij voor de Dieren is deze uitzonderingspositie dus zeer onwenselijk. Deelt de staatssecretaris de mening dat het niet de bedoeling kan zijn dat deze uitzonderingspositie leidt tot het ontduiken van belasting op vracht en, zo ja, hoe gaat de staatssecretaris dat voorkomen?

Voorzitter. Nog één punt over de poging om Europese afspraken te maken, waardoor deze hele wet mogelijk alsnog niet wordt ingevoerd. Is de staatssecretaris het met de Partij voor de Dieren eens dat het natuurlijk niet de bedoeling kan zijn dat in Europa een tarief wordt afgesproken dat lager is dan wat we hier nu bespreken? Graag een reactie daarop.

Voorzitter. Ik besluit met iedereen uit te nodigen om vanuit die oude gedachte dat luchtvaart wordt bepaald door economie, leefomgeving en veiligheid te gaan naar die nieuwe wereld, waarin luchtvaart een legitieme plek heeft, maar wel binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid.

De voorzitter:

Dank voor uw betoog. De heer Laçin heeft een interruptie.

De heer Laçin (SP):

Veel herkenbare punten in het betoog van de heer Van Raan. We staan vaak zij aan zij bij luchtvaartdebatten, bij het onmogelijk maken van verdere groei van de luchtvaart.

De heer Van Raan (PvdD):

We noemen het zelf krimp. Daar heeft de SP zich nog niet bij aangesloten.

De heer Laçin (SP):

Dat klopt helemaal. Ik hoor de heer Van Raan een andere term noemen die voor ons ook ontzettend belangrijk is en dat is "klimaatrechtvaardigheid". Bij klimaatbeleid is het belangrijk dat het rechtvaardig is en dat de mensen met de kleinste portemonnee niet onevenredig hard worden geraakt. In onze beleving doet deze maatregel van het kabinet eigenlijk niks anders. De maatregel levert voor het milieu bijna niks op, voor het klimaat niks, voor geluidsoverlast niks en wat betreft de uitstoot van ultrafijnstof ook niks. Het is een ordinaire manier om de staatskas te spekken. Wat is het eindoordeel van de Partij voor de Dieren als het gaat om al deze maatregelen en de uitkomsten die ik noemde om uiteindelijk wel of niet voor deze wet, waarin klimaatrechtvaardigheid eigenlijk ontbreekt, te stemmen?

De heer Van Raan (PvdD):

Zoals ik al aangaf, zijn we begonnen met de constatering dat het kleine stapjes zijn in de goede richting en dat er een wet ligt die kan worden uitgebouwd. We hebben de staatssecretaris een aantal ideeën meegegeven om de wet te verbeteren. Laten we daar even op wachten.

De heer Laçin (SP):

Wat mij opvalt, is dat de heer Van Raan in deze Kamer de enige is — misschien een klein beetje gesteund door de

SGP — die voor een krimpscenario van de luchtvaart is. Maar de heer Van Raan neemt toch wel een beetje genoegen met het voorstel dat er nu ligt en dat niet eens de eerste stap tot zijn ideologische standpunt is. Dan vraag ik me toch af wat de Partij voor de Dieren uiteindelijk aan positiefs ziet in deze wet, omdat die eigenlijk niets teweegbrengt.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het klopt inderdaad dat de Partij voor de Dieren de conclusie heeft getrokken die veel partijen in deze Kamer niet hebben getrokken, namelijk dat een stevige krimp de enige manier is om de luchtvaart aan het Akkoord van Parijs te laten voldoen. Nogmaals, ik heb aangegeven wat we er goed aan vinden; het is een klein stapje in de juiste richting. We hebben een aantal goede aanbevelingen gedaan aan de staatssecretaris. Daar willen we op wachten.

De **voorzitter**:

Echt afrondend.

De heer **Laçin** (SP):

Dan hoop ik dat de Partij voor de Dieren in haar eindoordeel over de voorliggende wet het ideologische standpunt van de partij zelf niet vergeet.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Daar wil toch wel graag op reageren.

De **voorzitter**:

Dat mag u.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, dank u wel. Natuurlijk vergeten wij onze ideologische uitgangspunten niet. Maar dat wil niet zeggen dat je een wet, daar waar we nu helemaal niks hebben, niet kan steunen. Je hebt dan wel een knop waar je aan kan draaien. De hoogte van die knop moet leiden tot een krimp van de luchtvaart. Maar ik heb ook aangegeven — en ook gevraagd aan de staatssecretaris — dat juist omdat het nu nog maar één knop is en er nog veel meer moet gebeuren, het niet zo kan zijn dat het hierbij blijft. Dat wil ik nog even aan de heer Laçin meegeven.

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is gelijk ook weer aan de heer Laçin die namens de Socialistische Partij zijn eerste termijn gaat houden.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Wees niet bang; ik zal de twintig minuten in ieder geval niet volmaken.

Vandaag behandelen wij voor de tweede keer een wet die ervoor moet zorgen dat er een vliegtaks wordt ingevoerd in Nederland. De vorige keer dat dit gebeurde was in juli

2008. Het effect was mede door de economische crisis toen zo heftig, dat de toenmalige regering-Balkenende IV zo snel mogelijk weer van de belasting af wilde. Een jaar later sneuvelde deze belasting weer. In de jaren die volgden, groeide Schiphol jaar op jaar ongebreideld door: van 386.000 vliegbewegingen in 2010 naar 500.000 vliegbewegingen nu. Dat heeft grote gevolgen. Omwonenden liggen wakker van de herrie, de maatschappelijke weerstand tegen het bevoordelen van de luchtvaart neemt toe, nog nooit was de uitstoot van Schiphol zo groot als nu, hebben werknemers steeds meer last van flexcontracten en maken zij zich zorgen over de blootstelling aan ultrafijnstof.

Deze regering lijkt nu vastbesloten om opnieuw een vliegtaks in te voeren in Nederland. Als er voor het einde van het jaar geen Europees alternatief ligt, gaan vliegpassagiers die in Nederland opstappen €7 per ticket belasting betalen en moeten vrachtvliegtuigen €3,85 per ton neertellen. Resultaat: 200 miljoen euro voor de schatkist en een mooi groen imago voor het kabinet. Want dat kan goede sier maken met het verhaal dat het de vervuilende luchtvaartbranche aanpakt. Maar iedereen die zich verdiept in deze wet, komt snel tot andere conclusies. De vliegtaks die deze regering voorstelt, is helemaal geen duurzaamheidsmaatregel. Het is de zoveelste maatregel die de rekening van zogenaamd klimaatbeleid neerlegt bij degenen die het minst bijdragen aan het klimaatprobleem. Ik zal hierna uiteenzetten waarom deze vliegtaks wat ons betreft een wassen neus is en waarom dit soort maatregelen het draagvlak voor rechtvaardig klimaatbeleid steeds minder maken.

Ik begin met het groene imago dat dit kabinet zichzelf wil aanmeten. Ik wil hier gezegd hebben dat ik dat toch wel een beetje schandalig vind. Dit is namelijk het kabinet dat de ambitie heeft om Lelystad Airport uit te breiden en daar op termijn 45.000 extra vliegbewegingen toe te staan. Om die ambitie waar te maken, lijkt alles geoorloofd te zijn. Ook als dat inhoudt dat natuurvergunningen voor luchthavens ontbreken, milieueffectrapportages keer op keer bewezen fouten bevatten, maatschappelijke kosten-batenanalyses niet kloppen, stikstofberekeningen net zo vaak worden gemaakt totdat de gewenste uitkomst is bereikt en ruim 700.000 mensen in onder andere Overijssel en Gelderland straks met enorme geluidsoverlast zitten. Dat heet met een goed Nederlands woord "schiphollen". Dat gebeurt aan de lopende band om luchtvaartgroei te faciliteren. Niet minder, maar meer vliegen is de ambitie van dit kabinet. Groen is het kabinet dus allerminst.

De luchtvaart wordt op veel andere manieren gesponsord. Geen enkele grote Europese luchthaven is zo goedkoop als Schiphol. Door een ingewikkelde constructie is de situatie ontstaan dat Schiphol aan het maximumaantal vliegbewegingen zit en er dus schaarste is, maar de luchthavengelden de afgelopen jaren toch zijn gedaald. Dat is doelbewust beleid om ervoor te zorgen Schiphol aantrekkelijk wordt voor luchtvaartmaatschappijen, vaak prijsvechters die het niet zo nauw nemen met werknemersrechten en regels die wij hier stellen. Ander beleid is mogelijk. London Heathrow zit ook aan het maximumaantal vluchten, maar daardoor worden de slots op die luchthaven elk jaar duurder en duurder. Waarom wordt aan die systematiek niks gedaan, wil ik van de staatssecretaris weten. Waarom zorgen we er niet voor dat de wet van vraag en aanbod ook gewoon op de luchtvaart van toepassing is en de luchthavengelden bij schaarste dus stijgen en niet dalen?

Voorzitter. De SP wil een eerlijke prijs voor het vliegen. Als ik mijn auto voltank, heb ik in één klap meer accijns betaald dan KLM betaald over alle kerosine die zij verbruikt. Dit is een voorbeeld dat ook de heer Paternotte vaak gebruikt. Dat komt omdat in 1944 — de heer Van Raan refereerde daar al aan — in het Verdrag van Chicago is besloten dat de luchtvaart ondersteund moest worden en dat daarom op kerosine geen accijns wordt geheven. Of wat te denken van mensen die dagelijks met het openbaar vervoer naar hun werk gaan. Zij betalen btw over het kaartje dat ze kopen, terwijl vliegtickets zijn vrijgesteld van btw. Dit soort totaal achterhaalde constructies om de luchtvaart te stimuleren, passen toch niet meer in de huidige tijd, vraag ik de staatssecretaris. Het kan anders. We kunnen nu al bilateraal met landen afspraken maken over het heffen van accijns op kerosine. Waarom zet het kabinet hier niet vol op in, terwijl de gesprekken over een algehele afspraak over accijns op kerosine parallel door kunnen blijven gaan?

Voorzitter, u hoort het al. De SP is niet bepaald onder de indruk van de groene ambities van dit kabinet. De vliegbelasting die nu wordt voorgesteld, zet ook geen zoden aan de dijk, wan het pakt de echte vervuilers niet aan. Ook de heer Van Raan refereerde daar net aan. Die echte vervuiler is de groep die het meest vliegt, bijvoorbeeld de zakelijke reiziger. De mensen die elke week op en neer vliegen naar bijvoorbeeld Londen of Parijs. Dat is 8% van de reizigers die 40% van de vluchten op Schiphol vol vliegt. Deze mensen gaan geen vlucht minder maken door de €7 belasting, die zij vaak zelf niet eens hoeven te betalen. En dat terwijl zowel Londen als Parijs heel goed met de trein te bereiken zijn. Londen vanaf 30 april eindelijk rechtstreeks met de Eurostar. Mensen die nu al kunnen kiezen tussen het vliegtuig en de trein en die toch per se willen vliegen, gaan met een taks van €7 niet ineens massaal de trein in. Dat wijst ook allerlei onderzoek uit. Deze belasting raakt de mensen die met hun gezin na een of twee jaar hard werken en sparen met het vliegtuig op vakantie willen. Die moeten een paar tientjes meer betalen. Ik weet dat er hier mensen zijn die wellicht lacherig kunnen doen over die paar tientjes: "dat stelt toch allemaal niet zo veel voor". Als je het los bekijkt, is een paar tientjes inderdaad niet heel veel. Het probleem is dat je niet naar losse maatregelen moet kijken, maar naar de samenhang van alle maatregelen die dit kabinet neemt. Dit zijn namelijk ook de mensen die vaak in een slecht geïsoleerd huis wonen en die fors meer zijn gaan betalen voor hun energierekening. Die geconfronteerd worden met een accijnsverhoging op hun dieselauto omdat de zwaar gesubsidieerde Tesla's niet voor hen zijn weggelegd. Die het hardst zijn getroffen door de btw-verhoging op het openbaar vervoer en op groente en fruit. Dit terwijl grootvervuilers als Shell miljoenen subsidie ontvangen. En deze mensen mogen nu, na alle extra kosten die zij moeten maken, ook nog een vliegtaks ophoesten als zij bij uitzondering een keer op vakantie willen.

Dat is onrechtvaardig beleid. En dat maakt mensen boos. Zo boos dat zij steeds vaker kiezen voor partijen die het klimaatprobleem ontkennen. Niet zozeer omdat zij denken dat er geen klimaatprobleem is, maar omdat zij het zat zijn elke keer op te moeten draaien voor de rekening. Omdat ze keer op keer zien dat verschillende maatregelen van dit kabinet hen hard raken, terwijl de elite en de grootvervuilers er een feestje van maken met alle voordelen en subsidies die zij opstrijken.

En geef ze eens ongelijk. Terwijl dit kabinet nu met een belasting komt om hun vakantie te belasten, lezen zij ook berichten dat vliegtuigen door de coronacrisis leeg op en neer vliegen, simpelweg om hun slots te behouden. Krankzinnig dat dit systemen in stand wordt gehouden. Zij lezen ook de artikelen over vervuilende biomassacentrales, die met 11,4 miljard euro gesubsidieerd worden door dit kabinet. Dat kan allemaal, maar hun vakantie zou het probleem zijn.

Voorzitter. Ik wil nog heel kort stilstaan bij de vrachtsector. Met slechts 3% van de vluchten op Schiphol zorgt zij voor ongeveer 20% tot 25% van de banen. Het zijn daarmee de vluchten die economisch het meest toevoegen. Maar deze sector staat al langer onder druk. De laatste jaren neemt het percentage vrachtvluchten af en kost het grote moeite om afspraken te maken over de garantie op slots voor de vrachten. De wet die nu voorligt, dreigt deze sector opnieuw hard te raken. Er is nauwelijks iets bekend over het weglekeffect die deze belasting kan hebben. Waarom heeft het kabinet zo weinig onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen van deze vrachttaks? Is het bereid om hier alsnog gedegen onderzoek naar te doen? Graag een reactie.

Voorzitter. De groene revolutie zal rechtvaardig zijn of deze zal niet zijn. Beleid dat keer op keer de elite bevoordeelt en de massa pakt, werkt niet en helpt het draagvlak voor klimaatbeleid hard om zeep. De SP wil dat de regering terug naar de tekentafel gaat met deze wet. Zorg ervoor dat de vervuilende veelvlieger wordt aangepakt. Belast de bijna 28 miljoen transferpassagiers die verder nauwelijks economisch toegevoegde waarde voor Nederland hebben, maar wel onderdeel zijn van het probleem. En zorg ervoor dat de mogelijke opbrengst van deze belasting naar verduurzaming gaat in plaats van dat het een manier is om de staatskas met 200 miljoen euro te spekken.

Groei van Schiphol en uitbreiding van Lelystad Airport is wat ons betreft onbespreekbaar. De luchtvaartsector heeft jarenlang ongebreideld mogen groeien. Het is nu tijd om te leveren. Minder overlast voor omwonenden, minder uitstoot van CO₂ en ultrafijnstof en echte banen met zekere contracten voor iedereen die in de luchtvaart zijn of haar boterham verdient.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw betoog, ook voor het feit dat u nog niet de helft van uw opgegeven spreektijd heeft gebruikt. Misschien inspireert dat uw volgers. De volgende spreker is de heer Moorlag, die namens de Partij van de Arbeid zijn eerste termijn gaat houden.

□

De heer Moorlag (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Vliegen is op dit moment niet onderworpen aan accijns of btw en dat is eigenlijk wel raar. Kijk naar andere vormen van vervoer. In het spoorvervoer betaalt de reiziger btw over zijn kaartje en de Nederlandse Spoorwegen betalen gewoon energiebelasting, weliswaar het lage tarief voor bedrijven, maar toch. Het is ook ongeërd als we naar burgers kijken, burgers die gewoon een cv-ketel in hun huis hebben. Verwarming is een basisbehoefte, maar op de brandstof van die cv-ketel rust energie-

belasting, een opslag duurzame energie en er gaat ook btw overheen. Vliegen is volledig onbelast en daar wordt geen btw over geheven. Daar moet een einde aan komen. In Europees verband is vliegen even buiten de haken gezet, in het Parijsakkoord, maar daar moeten internationaal forse stappen worden gezet. Mijn eerste vraag aan de minister is dan ook of hij bereid is om Nederland met gelijkgestemde Europese landen tot een koplopersgroep te laten behoren. Het is mij er niet om te doen om de burger op kosten te jagen of opbrengsten te genereren — dat is wel een kritiekpunt bij deze wet — want die opbrengst kan natuurlijk ook op een heel gerichte wijze weer teruggesluisd worden naar burgers. Maar mensen moeten wel geprikkeld worden om minder snel te kiezen voor het vliegtuig.

Voorzitter. Als wij willen dat mensen minder gaan vliegen, moeten er ook goede alternatieven komen. We kunnen mensen wel het pistool op de borst zetten en zeggen dat ze minder mobiel moeten worden en minder moeten vliegen, maar mensen zijn van nature reislustig. Er zijn ook goede alternatieven. Zeker voor de korte en middellangeafstandsvluchten hebben we hsl-verbindingen als goed alternatief. Nederland is eigenlijk heel slecht aangesloten op het hsl-netwerk. Oké, we kunnen nu rechtstreeks naar Londen toe, maar Amsterdam is eigenlijk toch een kopstationnetje op het Europese hsl-netwerk. Ik heb in andere debatten weleens gezegd dat Amsterdam eigenlijk het Roodeschool van Europa is. Het zit een beetje perifeer als kopstationnetje op het hsl-netwerk. Ik weet dat er binnen het gebouw waar de staatssecretaris werkzaam is, gedacht wordt over een investeringsfonds. Ik zou de staatssecretaris, die weliswaar geen portefeuillehouder is, de suggestie willen meegeven om bij toekomstige debatten toch eens te bekijken of wij in het spoorvervoer geen systeemsprong kunnen maken en of we goede alternatieven voor vliegen kunnen ontwikkelen.

Voorzitter, ik kom bij de wet zelf. Die moet 200 miljoen euro gaan opbrengen, €7 per passagier. Een belasting is eigenlijk een financiële prikkel die mensen moet prikkelen om ander gedrag te gaan vertonen. Er wordt weleens gezegd dat de overheid drie sturingsinstrumenten heeft: koffie, geld en regels. "Koffie" staat voor polderen, "geld" is gewoon belasten wat je niet graag wilt en subsidiëren wat je wel graag wilt, en "regels" is een kwestie van gebieden en verbieden. Zo simpel is de sturingsmix van de overheid, maar als dit een financiële prikkel is om tot gedragsverandering te komen terwijl uit onderzoeken blijkt dat dat nauwelijks gebeurt, wat zijn dan de waarde en de betekenis van dit wetsvoorstel? Dat is toch wel een heel fundamentele vraag.

Er zitten ook wat ongerijmdheden in het wetsvoorstel. Ik vind dat een wet ook goed uitlegbaar moet zijn aan burgers. Nu wordt er gewoon een tarief per passagier geheven, maar lege stoelen veroorzaken ook CO₂-uitstoot. Het is niet dat een deel van het vliegtuig achterblijft als het toestel maar half gevuld is. Waarom geen belasting per stoel in plaats van per reiziger? Er zit ook geen differentiatie op afstand in. Intercontinentale vluchten, heel verre vluchten worden net zo zwaar belast als korte vluchten. Soms moet je ook een beetje positief zijn als er iets positiefs is, en het voordeel van deze wet is wel de eenvoud. Het is eigenlijk heel simpel. Maar het manco van simpele oplossingen is vaak wel dat ze niet goed werken.

Voorzitter. Ik kom bij het slot van mijn betoog. Gaat de PvdA, met alle kritiek die we op deze wet hebben, tegen

deze wet stemmen? Nee, dat gaan we niet doen. Het goede moet het betere niet in de weg staan; zo was het gezegde, geloof ik. Een gezegde dat me wat meer vertrouwd is, is een gezegde dat in het vissersdorp Zoutkamp wordt gebezigd: als er geen vis is, dan is garnaal ook vis. Of nee: als er niks is, is garnaal ook vis. Ik moet 'm wel even correct citeren. Dus alles bij elkaar steunen we deze wet. Het is een heel klein stapje vooruit. Het is gewoon zaak dat er in Europees verband veel meer werk wordt gemaakt van een slimme vliegbelasting met een goede terugsluis naar burgers toe. Laat ik maar met Gronings enthousiasme besluiten: het moet maar doorgaan.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw betoog. De heer Laçin heeft een interruptie.

De heer Laçin (SP):

De heer Moorlag stelt denk ik een heel fundamentele vraag. Zo noemt hij die ook. Die heb ik eigenlijk ook gesteld. Wat doet deze wet nou eigenlijk? Hoe is deze wet uit te leggen aan de burger? Ik hoor meteen daarna eigenlijk toch de toezegging: we gaan wel voor deze wet stemmen. Ik vraag me af wat de Partij van de Arbeid, van oudsher ook een partij die opkomt voor de arbeider die niet heel veel te besteden heeft, met deze wet voor die mensen gaat bewerkstelligen. Die werken hard en hebben onzekere contracten. Die kunnen als het meezit één keer per jaar of als het tegenzit per twee jaar een keer op vakantie en die worden nu door een maatregel getroffen, terwijl zij eigenlijk niet het probleem zijn als het gaat om het klimaat. Hoe kan de Partij van de Arbeid, die van oudsher voor die mensen opkomt, voor deze wet stemmen, terwijl die eigenlijk voor niemand wat betekent en alleen de staatskas spekt?

De heer Moorlag (PvdA):

Ik heb twee zaken genoemd. Ik ben erop tegen — dat geldt bijvoorbeeld ook voor vlees — dat we mensen een pistool op de borst gaan zetten en een belasting gaan heffen louter om ze daarmee iets onmogelijk te maken. Ik heb dus twee dingen gezegd. Het eerste is dat wij gewoon goede alternatieven moeten gaan ontwikkelen. Ik heb de hogesnelheidslijn als alternatief genoemd. Het tweede is dat deze wet opbrengsten genereert. De wet moet eigenlijk niet opbrengstgedreven zijn, dus die opbrengsten kun je aanwenden om burgers te compenseren. Laat ik iets noemen, iets wat de SP en de PvdA gemeenschappelijk hebben. Wij willen heel graag dat de energiebelasting op de cv-ketel naar beneden gaat. Er valt dus met mij heel erg te praten over het introduceren van een vliegbelasting en tegelijkertijd lastenverlichting voor de burger en dan op een manier waardoor de mensen met de kleinste inkomens daar het meeste van kunnen profiteren.

De heer Laçin (SP):

De mensen met de kleine beurs profiteren hier dus absoluut niet van. Ik begrijp heel goed dat de heer Moorlag ook voor andere maatregelen pleit. We hebben vorige week een avond over linkse samenwerking gehad, waarbij we samen hebben gezegd dat de winstbelasting niet omlaag mag. Dat scheelt 2,4 miljard. Laten we nou zij aan zij daarvoor gaan strijden en niet hier een maatregel gaan verdedigen die 200 miljoen oplevert en die het juist de mensen die de kleinste

beurs hebben moeilijker maakt om bijvoorbeeld één keer op vakantie te gaan. Laten we die veelvliegers, die vervuilers, nou aanpakken. Dat stelde de heer Van Raan voor en dat stel ik ook voor. Dat hoor ik helaas niet in het betoog van de PvdA en dat vind ik een gemiste kans.

De heer Moorlag (PvdA):

Voorzitter. Dat laatste is niet waar. Ik heb gezegd dat dit eigenlijk een veel te simpele en primitieve vorm van vliegbelasting is. Ik ben er dus voorstander van dat die meer gedifferentieerd gaat worden en dat je ook een zwaardere last legt op het zakelijke verkeer, de veelvliegers. Daar is de draagkracht doorgaans ook groter. Waarom zijn wij dan toch — dan kom ik bij de vraag van de heer Laçin — voor deze wet? Ik vind dit wel een fundamentele verschuiving. Dit was voor sommige politieke stromingen toch heel lang bijna een no-goarea. Ik vind echt dat we een verschuiving moeten gaan maken door vliegen reëel te gaan beprijzen en het oneerlijke speelveld ten opzichte van andere vormen van energie — ik heb het aardgas genoemd en de brandstoffen voor het openbaar vervoer — weg te nemen. Dat vind ik een belangrijk winstpunt van dit wetsvoorstel.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Een eerlijke prijs voor het vliegen heb ik ook in mijn inbreng genoemd. Daar zijn wij ook voor. Alleen regelt deze wet dat absoluut niet. Ik zou de PvdA dus willen oproepen, ook met de gedachte dat de kleinste beurzen hierdoor het hardst geraakt worden, om toch te heroverwegen of deze maatregel is wat wij, wat onze partijen, allebei willen. Mijn conclusie is: absoluut niet. Ik hoop dat de PvdA, met de achterban in gedachten, ook die heroverweging wil maken.

De heer Moorlag (PvdA):

In mijn partij is er wel consensus over dat we deze weg op moeten gaan. Wij moeten vliegen reëel gaan beprijzen. Vervuiling wordt niet belast. Het is hierbij zo dat de vervuiler niet betaald, terwijl mensen torenhoge belastingen hebben op essentiële levensbehoeften zoals aardgas om hun woning te verwarmen. Daar moeten we een verschuiving in gaan aanbrengen.

De heer Kops (PVV):

Ik heb het betoog van de heer Moorlag even laten bezinken. Ik kan maar één conclusie trekken: het hangt echt van tegenstrijdigheden aan elkaar. Enerzijds zegt hij dat het niet moet gaan om het ophalen van geld. Daar moet het niet om gaan. Nou, dat is exact wat deze vliegbelasting gaat doen: 200 miljoen. Dan zegt hij dat die 200 miljoen moet worden teruggesluisd naar de burgers. Nou ja, het belandt gewoon in de algemene middelen. Er wordt helemaal niks teruggesluisd. Dus dat gaat gewoon niet gebeuren. Dan zegt de heer Moorlag: we moeten wel minder gaan vliegen met z'n allen. Tegelijkertijd geeft hij toe dat deze vliegbelasting helemaal niet leidt tot minder vluchten. Het hangt van tegenstrijdigheden aan elkaar. Daarom nogmaals de vraag: waarom gaat u in hemelsnaam voor deze wet stemmen?

De heer Laçin vroeg het ook al. Waarom? Wat zit daarachter?

De heer Moorlag (PvdA):

Er zit een denkfout in de redenering van de heer Kops. De heer Kops zegt dat de PvdA niet zou willen dat het geld teruggaat naar de burger. Om de drommel willen we dat wel. Het is niet voor niets dat er een tegenbegroting wordt ingediend als deze regering met een begroting komt. Het is niet voor niets dat wij samen met GroenLinks en de SP pleiten voor het niet laten doorgaan van de lastenverlichting voor het bedrijfsleven. Om de drommel hebben we daar wel oog voor. De heer Kops zou er goed aan doen om die realiteit ook onder ogen te zien.

De heer Kops (PVV):

Welke realiteit? De realiteit van de heer Moorlag? Allerlei leuke plannetjes die geen realiteit zijn? De heer Moorlag zegt dat het geld teruggesluisd moet worden naar de burger. Dat gebeurt juist niet, want deze vliegbelasting haalt alleen maar geld op bij de burger. De gewone burger, met een kleine beurs, die één keer per jaar op vakantie wil, gaat gewoon veel meer betalen, dankzij de PvdA. Daar moet u zich echt voor schamen.

De heer Moorlag (PvdA):

Dat is nog niet eens een halve waarheid. De heer Kops weet ook drommels goed dat de PvdA ook pleitbezorger is voor zaken als het verlagen van de energiebelasting en het verlagen van de eigen bijdrage in de zorg. Dus wat dat betreft hoeft de heer Kops geen vrees te hebben. De Partij van de Arbeid heeft klassiek gewoon oog voor mensen met een kleine portemonnee, en dat zal niet anders worden.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook u past een compliment omdat u 40% van uw opgegeven spreektijd niet heeft gebruikt. Nu gaan we kijken hoe de heer Van Weyenberg dat gaat doen namens D66.

□

De heer Van Weyenberg (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik was zelf wel blij met de constructieve insteek van de heer Moorlag, wiens inbreng erg op die van mij lijkt. Het is een mooi begin. Er is altijd nog wat te wensen over, maar met deze wet hebben we de vliegbelasting gedaan. Ik moet wel constateren dat ik hoop dat mensen geen geld hebben betaald voor de linkse meet-up volgende week, want die samenwerking heeft deze keer met een week wel miniem kort geduurd. Tot nu toe heb ik vooral gezien dat u elkaar in de haren vliegt. Maar dat is verder geheel aan u. Misschien kan de heer Snels aan relatiebemiddeling gaan doen.

De voorzitter:

Dit is bijna uitlokking. Het leidt tot een interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Uit de koker van dit kabinet met een D66-staatssecretaris komt een heel slecht plan. Daar stellen wij kritische vragen over aan elkaar. Die linkse samenwerking blijft op punten zeker staan. Dat zult u in het laatste jaar van uw regeerpartij nog vaak genoeg merken.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ja, voorzitter, ik was blij met de constructieve houding van de heer Moorlag.

De heer **Moorlag** (PvdA):

Zoals de heer Van Weyenberg toch bekend moet zijn, wordt er aan de linkerzijde van het politieke spectrum altijd flink gedebatteerd. Aan de rechterzijde gaat men tijdens congressen al vroeg aan de bar. Ik ben van nature optimist. De heer Van Weyenberg hoeft zich geen zorgen te maken over de linkse samenwerking. Mijn motto is "kritiek is gratis advies". Ik werk altijd zeer graag samen met de heer Laçin.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ik heb blijkbaar een gevoelige snaar geraakt.

Voorzitter. Ik wil graag stilstaan bij een heel ander punt en dat is dat het vandaag tien jaar geleden is dat Hans van Mierlo overleed. In hem vond ik de inspiratie — dat is hij voor velen in mijn partij — om nog eens even terug te kijken wat Hans van Mierlo nou over het onderwerp van klimaatverandering en het thema van vandaag heeft gezegd. Je moet altijd heel erg oppassen met opmerkingen uit het verleden, maar in 1972, een aantal jaren na de oprichting van mijn partij, zei de heer Van Mierlo, die zich toen ook al erg had laten inspireren door de Club van Rome, het volgende over klimaatverandering. "Als we de situatie eerder onder ogen durven zien en niet wegedeneren, wat onze eerste aanvechting is, dan zullen er revolutionaire veranderingen moeten komen. De vraag is hoe. We beseffen allen dat het een mondiaal probleem is dat eigenlijk alleen mondiaal kan worden opgelost, maar we kunnen niet wachten tot er een wereldregering is."

Dat vraagt ook een klein beetje, los van het toen al diepe geloof dat daarna ook door mensen als Jan Terlouw gevolgd, dat we echt aan de slag gaan om klimaatverandering en de nadelige effecten daarvan voor onze aarde, de mensen en alles wat daarop leeft te voorkomen, en dat we inderdaad handelen. Dat is wat het kabinet vandaag doet door zelf met een vliegbelasting te komen. Ik ben het met iedereen eens dat dit een imperfecte oplossing is, want de echte oplossing is natuurlijk een Europese. Daarom was ik heel blij met een conceptamendement dat ik zag van mevrouw Ladders van de VVD. Ik heb vragen over de wetstechniek, maar u begrijpt dat mijn fractie er altijd vrolijk van wordt als iemand zegt: laten we dit alsjeblieft snel inwisselen voor iets Europees.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik vond het mooi om Hans van Mierlo even in herinnering te roepen. Ik was ook altijd een groot bewonderaar van hem. Maar het ontlokt mij ook deze opmerking. Weet de heer Van Weyenberg hem ook nog zo rond 1990 te citeren

toen de eerste discussies aan de orde waren over het gebruik van prijsprikkels bij energiebelastingen?

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Dit klinkt als een examen en ik wil uw huiswerk niet verstieren, dus vertel, meneer Snels.

De heer **Snels** (GroenLinks):

D66 was een groot tegenstander daarvan. Het citaat van Hans van Mierlo, dat ik nooit vergeten ben, was, toen GroenLinks dat voorstelde als jonge partij, die net was ontstaan: "een schreeuw in de nacht". Hans van Mierlo zag er helemaal niks in. Ik vind het heel fijn dat D66 langzaam maar zeker naar onze kant komt. Misschien is dat wel een uitnodiging aan de heer Van Weyenberg om mee te doen aan de linkse samenwerking.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ik geloof dat het verkiezingsprogramma van GroenLinks volstaat met financiële prikkels tegen klimaatverandering. Ik zou het economisme kunnen noemen. Ik denk dat dat overigens verstandig is. In die zin neem ik de oproep ter harte om prikkels niet te onderschatten om gedachten te veranderen. De heer Snels weet dat hij mij daar aan zijn zijde vindt. Natuurlijk moet het wel betaalbaar zijn en moeten dingen niet tot op de vierkante meter belast worden en zo. Dat vond ik een beetje doorgeslagen in het vorige verkiezingsprogramma, maar dat komt vast goed de volgende keer.

Voorzitter. Dit voorstel is een eerste stap, die in totaal ongeveer 200 miljoen euro oplevert door een heffing op tickets en vracht. Je kunt je afvragen of dat genoeg is om de economische schade van vliegen goed te beprijzen. Mijn stelling is dat, als je dat ideaal zou doen, je dat bedrag nog hoger moet maken. Ik denk dat dat klopt en vraag het kabinet om dat te bevestigen. Het is ook niet zo raar dat we wat moeten doen, want in deze sector betaal je geen accijns over kerosine en geen btw op de tickets. Dus je betaalt meer belasting over een kopje koffie op Schiphol of over het voltanken van je Fiat Panda, dan over 219.000 liter tanken in een Boeing 747. Dat moet worden opgelost. Deze vliegtaks is daarin een eerste stap. Maar die ruil ik heel graag in voor een internationale benadering, want dan heb je minder mogelijk versturende effecten en heb je maximaal effect. Als je dat doet, kun je ook naar een hoger bedrag dat de externe effecten wel volledig beprijst, kun je erover nadenken of je meer kunt doen bij lange afstanden, kun je erover nadenken of je de uitzondering rond transfer nog nodig hebt.

Maar wij doen dit nu als Nederland. Dat kan ook heel goed, want een aantal landen om ons heen heeft ook zo'n vliegbelasting. Ik vind dat verstandig. Maar ik ben wel nieuwsgierig of het kabinet kan toelichten waarom het ervoor heeft gekozen om geen onderscheid te maken tussen economy- en businessclass. Komt dat puur door de uitvoering en de ingewikkeldheid? Graag daar nog een reactie op.

Het tweede dat ik zou willen vragen, is of het kabinet goed de vinger aan de pols wil houden als het gaat om de impact op de vracht, want daar zijn zorgen over. Maastricht is daar

een van. Daar moeten we natuurlijk wel voor zorgen, want je wilt geen onbedoelde negatieve effecten.

De heer Laçin (SP):

Dit is een belangrijk punt, vooral voor Maastricht. Het gaat om bijna 3.000 banen, 50% van de banen. Is de heer Van Weyenberg het met mij eens dat er, voordat we deze belasting gaan invoeren, nader en gedegen onderzoek gedaan moet worden naar de mogelijke wegleffecten voor bijvoorbeeld Maastricht en de al jarenlange moeilijke situatie van vrachtovervoerders op Schiphol? Dat moeten we doen voordat we deze wet gaan invoeren en straks met de gevolgen voor de werkgelegenheid zitten.

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik heb een vraag gesteld. Ik heb gevraagd om goed de vinger aan de pols te houden. Dat is iets anders dan wat u voorstelt. Ik vind het overigens ook niet onredelijk, want we willen hier de uitstoot van de luchtvaart belasten. Dat geldt voor een vrachtvliegtuig en voor een passagiersvliegtuig. Maar met u ben ik van mening dat het goed is als het kabinet nog een keer uitlegt waarom het heeft gekozen om het op deze manier te verdelen tussen de twee sectoren. En met u vraag ik om goed de vinger aan de pols te houden, zodat er niet onverhoopt ongelukken ontstaan. Die vraag stel ik. Maar als u zegt "doe het maar niet", dan zeg ik nee, want ik vind ten principale — en ik ging ervan uit dat dat ook voor de Socialistische Partij geldt — dat het ook gaat om de CO₂-uitstoot van vrachtovervluchten. Ik denk dat we het daarover met elkaar eens zijn. Ook daar gelden nu allerlei vrijstellingen voor. Ik vind het uiteindelijk wel verstandig om daar wat aan te doen.

De heer Laçin (SP):

Zeker, vrachtovervliegtuigen zijn ook vliegtuigen en die stoten ook uit. Dat zal de SP absoluut niet ontkennen. Alleen, we hebben hier wel met een situatie te maken waarin het ook gaat om werkgelegenheid en wegleffecten. Dat benoemt de heer Van Weyenberg zelf ook. Dan vind ik het toch moeizaam dat de heer Van Weyenberg zegt: laten we een vinger aan de pols houden. Stel dat het over een jaar niet goed gaat. Wat gaat de heer Van Weyenberg dan doen? Gaan we dan de vrachtoverbelasting afschaffen?

De heer Van Weyenberg (D66):

Toen ik hier begon, heb ik geleerd om geen als-danvragen te beantwoorden. Maar de crux is dat we er helemaal niks mee opschieten als het helemaal misgaat in een specifieke sector omdat de vrachtover taks niet in andere landen bestaat. Je zou dan bijvoorbeeld voor een andere verdeling tussen passagiersvluchten en vrachtovervluchten kunnen kiezen. Daarom vraag ik het kabinet ook om nog een keer toe te lichten waarom het op dit moment voor deze verdeling heeft gekozen en of het er vertrouwen in heeft dat dit zonder negatieve effecten kan. Overigens wil ik altijd en overal goed kijken naar werkgelegenheidseffecten, op Schiphol en op andere luchthavens. Die vraag stel ik. Maar als u zegt "doe nou een pas op de plaats en voer hem nu niet in", dan volg ik u niet.

De voorzitter:
Afrondend.

De heer Laçin (SP):

Afrondend, voorzitter. Ik hoor het antwoord van de heer Van Weyenberg, maar ik denk dat heel veel mensen in Limburg die afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de vrachtoversector en die hun boterham daarin verdienen, niet heel blij zijn met het antwoord dat D66 hier geeft.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dat is een beetje flauw. Mijn aanname is dat ik de zorg die heer Laçin heeft, minder hoog inschat. Ik heb het kabinet gevraagd om nog een keer goed toe te lichten hoe het tot deze risico-inschatting is gekomen. Dat was volgens mij mijn punt. Volgens mij delen we datgene wat we willen voorkomen.

De heer Snels (GroenLinks):

Uit het betoog van de heer Van Weyenberg proef ik enige frustratie over de vormgeving van deze vliegtoverbelasting. Het had zo veel beter en zo veel creatiever gekund; dat is een beetje de vertaling van zijn inbreng. De heer Van Weyenberg maakte een opmerking over de toverbelasting op de businessclass. Hij vraagt het kabinet of dat moeilijk is in de uitvoering. Nou, daar heb ik het antwoord op: dat is niet moeilijk. Daar heb ik namelijk een amendement voor gemaakt, samen met de heer Stoffer. Is de heer Van Weyenberg te overtuigen om dit amendement te steunen?

De heer Van Weyenberg (D66):

Tegelijkertijd heb ik er wel degelijk zorgen over of dit in de praktijk gaat werken, gezien de nota naar aanleiding van het verslag. Dat is de reden waarom ik er nog een keer naar vraag. Overigens kan ik de heer Snels geruststellen. Met mijn humeur gaat het uitstekend, want in deze coalitie is het gelukt om een doorbraak te bereiken, waardoor we nu een vliegtaks invoeren. Toen deze vier partijen gingen onderhandelen, hadden weinigen dat voor mogelijk gehouden. Ik vind bovenal dat we iets heel verstandigs doen. Wat betreft de vormgeving: er wordt nu gekozen om het met die €7 te doen, zowel voor een vlucht naar een bestemming ver weg als voor een vlucht naar een bestemming dichtbij, omdat er juist voor die korte vluchten alternatieven zijn. Volgens mij noemde de heer Laçin er een aantal die ik ook uit eigen ervaring herken. De trein naar Londen en naar Parijs is een zegen. Ik ben daar dus heel tevreden over. Als je het straks gaat uitbreiden — het is geen geheim dat mijn partij dat wil; als je echt een vervanging wil hebben voor de accijns en de btw, moet je die invoeren of dat via deze vliegtoverbelasting benaderen — dan kom je op hogere bedragen uit. Dan kijk ik bijvoorbeeld wel primair naar vluchten verder weg. Maar ik kan de heer Snels geruststellen: ik vind vandaag een mooie doorbraak. Het feit dat de Partij van de Arbeid al aangegeven heeft aan boord te zijn, waardeer ik. Ik verwacht van u eerlijk gezegd een soortgelijke constructieve instelling.

De heer Snels (GroenLinks):

Wat een lang antwoord. De vraag was heel concreet. Die ging over businessclass. Dat is vrij makkelijk vorm te geven

in de wet. Dat is ook uitvoerbaar. Het voorbeeld daarvan is Groot-Brittannië. Sterker nog, in Groot-Brittannië loopt die belasting voor de vliegiers zelfs op tot €160 per vlucht. Mijn vraag is dus nogmaals: is de heer Van Weyenberg ervan te overtuigen om mee te doen aan dit amendement en te kijken of we het voorstel van het kabinet dat er nu ligt nog iets creatiever kunnen maken?

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Omdat ik dat een interessante vraag vond, heb ik exact aan het kabinet gevraagd hoe het nou zit met de uitwerking. Was dat kort genoeg?

De **voorzitter**:

De heer Snels, afrondend.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dus ja?

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ik zeg van geen enkel amendement, behalve een amendement dat zegt "we doen het nu maar niet" of zo, ... Ik kijk altijd goed naar uw amendementen. Ik wacht ook het oordeel van het kabinet af. Dat zal ik bij al uw amendementen doen. Maar als het bijvoorbeeld gaat om de opbrengst van deze maatregel, hou ik me natuurlijk wel aan de afspraken die ik heb gemaakt.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ten slotte, voorzitter. Dat is een beetje de frustratie die ik bij dit debat heb. Dat moet volgens mij ook de frustratie zijn bij de heer Van Weyenberg. Wat in het regeerakkoord is afgesproken, is eigenlijk gewoon heilig, toch? 200 miljoen, creativiteit; dat doet er niet toe. Voorstellen doen er niet toe. Effecten doen er niet toe. Wat is afgesproken, is afgesproken, en eigenlijk staan we dit debat voor niks te voeren.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

We voeren dit debat omdat we zo meteen deze wet gaan aannemen. Dat vind ik dus zeker niet voor niets, want hier gaat volgens mij een langgekoesterde wens van uw en mijn partij in vervulling, met een eerste stap. We willen daar allebei nog op door. We willen dat allebei ook Europees doen. De opbrengst van 200 miljoen heb ik afgesproken. Ik heb deze afspraak zelf mogen uitonderhandelen en ik ben er nog net zo tevreden over als toen we hem maakten.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, u was al geweest, dus ik verwacht wel een hele creatieve nieuwe vraag van u.

De heer **Laçin** (SP):

De reden waarom ik weer opsta en hiernaartoe loop, is dat de heer Van Weyenberg het hier al een aantal keer heeft gehad over een doorbraak. Dan ga ik me afvragen wat nou de daadwerkelijke doorbraak is. Met eerlijke beprijzing van de luchtvaart ben ik het helemaal eens. Je hebt een aantal middelen om dat doel te bereiken. Maar ik concludeer nu

eigenlijk dat de D66-fractie van het middel het doel heeft gemaakt. Een vliegbelasting is het uiteindelijke doel, want het levert in wezen helemaal niks op. Het levert geen klimaatwinst, geen milieuwinst en niet minder geluidsoverlast op.

De **voorzitter**:

Dat heeft u al gezegd. Wat is uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):

Dus is het feit dat we nu een belasting hebben de doorbraak? Of gaat D66, zoals we D66 kennen, vechten voor betere klimaatmaatregelen en winst voor het milieu?

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ik heb al gevochten. Daarom komt deze vliegbelasting er. Deze vliegbelasting is een heel goed begin. Dat vindt u misschien niet, maar dat vind ik wel. Wat mij betreft gaan we daar in Europees verband nog mee verder. Het levert ook welvaartswinst op. We hebben hiermee eindelijk — eindelijk! — een maatregel die een einde maakt aan de belastingvrijstelling die deze sector had, waardoor er nergens werd betaald en je voor het voltanken van je auto dus meer betaalde dan voor het voltanken van een Boeing. Ik vind dat een doorbraak. Is er altijd nog wat te wensen over? Natuurlijk. Wil ik dit op termijn Europees regelen? Heel graag. Dat lijkt me verstandig. Wil ik dan per saldo een grotere opbrengst, omdat ik denk dat je de uitstoot nog beter kunt beprijzen? Absoluut. Maar dat is misschien wel het verschil tussen uw en mijn partij: ik zie dat we hier een doorbraak realiseren. Hier gaan we op door. Daar ben ik heel tevreden over. U staat langs de kant. U zegt dat u het niet goed vindt. Dat verbaast mij overigens, want ook buitenlandse maatschappijen gaan dit betalen. Ik dacht dat u dat ook verstandig vond. U zegt: ik ben tegen. Dat mag natuurlijk, maar zo verander je de wereld niet, hoor.

De **voorzitter**:

Echt afrondend, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Uit de onderzoeken die onder deze wet liggen, kan ik concluderen dat deze wet en deze vliegbelasting de wereld ook niet verbeteren en dat ze alleen maar de staatskas verder vullen. De heer Van Weyenberg kan hier blijven roepen dat het een doorbraak is en dat het een eerste stap in de goede richting is, maar dat is helemaal niet zo. Alle onderliggende onderzoeken bewijzen mijn woorden.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Dat is gewoon niet waar.

De heer **Laçin** (SP):

U heeft het over een doorbraak die er helemaal niet is. We gaan 200 miljoen incasseren. Er is geen klimaatwinst, geen milieuwinst en niet minder geluidsoverlast.

De voorzitter:

Helder, u heeft uw punt gemaakt.

De heer Laçin (SP):

Straks gaat de groei van de luchtvaart dankzij D66 gewoon door en dan zijn de mensen die de vakantie niet meer kunnen betalen, de sjaak. Dat is dan dankzij D66.

De voorzitter:

De heer Van Weyenberg, tot slot hierover.

De heer Van Weyenberg (D66):

De opbrengst hiervan gaat gewoon terug in lagere belasting voor mensen. Dat is één.

De heer Laçin (SP):

Wat een onzin!

De heer Van Weyenberg (D66):

Dat is gewoon waar! U kunt steeds opgewondener gaan bewegen, maar daar worden de feiten meestal niet anders van, zeg ik tegen collega Laçin.

De voorzitter:

Nee, nee, nee, nee, meneer Laçin. Nee, echt niet meer. Nee, u doet dat maar in uw tweede termijn of op een ander moment, maar u heeft nu al vijf keer hierover geïnterrumpeerd. De heer Van Weyenberg vervolgt zijn betoog.

De heer Van Weyenberg (D66):

Misschien kunnen de linkse vrienden het nog een keer aan u uitleggen. Maar de crux is hier dat dit een begin is. Daar ben ik het helemaal mee eens. Het levert ook welvaartswinst op; dat blijkt uit alle studies. En we geven het terug in lagere belastingen. Dat vind ik winst voor mensen. Boven alles gaan we doen wat voor mij de crux is van goed klimaatbeleid: uitstoot beperken en een einde maken aan belastingvrijstellingen.

Voorzitter. Ik heb nog een aantal precieze vragen. De eerste gaat over de Europese aanpak. Hoe staat het nu met het in Europees verband proberen om dit voor elkaar te krijgen? Ik vond de teksten in de Green Deal hierover abstract. Wil het kabinet een Europese vliegbelasting tot inzet maken? Dat kan op een paar manieren. Dat kan via een aparte vliegbelasting op Europees niveau, het invoeren van btw-heffing op personenvervoer door de lucht op EU-niveau, een accijns op motorbrandstoffen voor de commerciële luchtvaart. Want collega Laçin zei helemaal terecht — dat was ik wél met hem eens — dat er nu ruimte lijkt om daar los van het internationale verdrag iets te doen door bilaterale accijnsafspraken. Gaan we dat dan gewoon doen met alle lidstaten van Europese Unie? Hoe staat het nou met dat aanjagen en wil het kabinet toezeggen dat de inzet wordt dat we dit in Europees verband gaan regelen en dat dit een expliciet onderdeel moet worden van de Green Deal?

Voorzitter, ten tweede. Wat zouden de totale belastingen nou moeten worden als je het externe effect echt zou willen

inprijsen? Hoe hoog eindig je dan? Daar krijg ik graag nog wat meer cijfers over.

Voorzitter. Het is natuurlijk helemaal waar dat je daarnaast flankerend beleid moet voeren rond elektrisch vliegen. Daar heeft mijn collega Jan Paternotte veel meer verstand van dan ikzelf. Want dat lijkt me prima, zonder uitstoot. Hoe gaan we daarmee om? Het bevorderen van internationaal reizen met de trein moet natuurlijk altijd samengaan met de aanpak die we vandaag bespreken.

Voorzitter, dat brengt mij tot het slot. Ik denk dat we vandaag een eerste stap zetten, een mooie stap. Ik zou het goed vinden als we deze wet weer kunnen intrekken omdat we een Europese vliegbelasting hebben, of dat nou via de accijns is, via de btw of via een aparte Europese vliegbelasting. Want dat vind ik een nog betere invulling. Qua omvang denk ik dat dit een begin is van het beprijzen van het klimaat-effect. Daar kunnen we op door.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw betoog.

De heer Moorlag (PvdA):

Het doet me wel een beetje pijn dat de heer Van Weyenberg een beetje spreekt over "zij, die linkse vriendenclub". Waarom doet dat mij pijn? Omdat ik mij kan herinneren dat ook D66 ooit deel uitmaakte van die linkse vriendenclub.

De heer Van Weyenberg (D66):

Wij zijn een trotse middenpartij, meneer Moorlag.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik denk daar weleens met weemoed aan, maar ik wil een vraag stellen. Wat wij wel heel erg gemeenschappelijk hebben, zijn onze groene ambities, maar ook eerlijk delen. Deelt de heer Van Weyenberg de opvatting dat de vliegbelasting, die de komende tijd misschien verder moet worden uitgebouwd, beter in de samenleving wordt verteerd als je die op een herkenbare wijze teruggeeft aan de burger, ook aan de groep mensen met een kleine beurs, waar zowel de heer Laçin als ik zorgen over hebben?

De heer Van Weyenberg (D66):

Wat de weemoed betreft: ik ben blij met onze middenpartij, die inderdaad al een lange groene traditie heeft; ik begon niet voor niets met Hans van Mierlo. Maar over de weemoed praten we straks buiten de zaal met een kopje koffie of een glaasje bier. Die weemoed heb ik af en toe een klein beetje met de verantwoordelijke Partij van de Arbeid, die nog trots is op hoe ze ons door de crisis heeft geloodst. Ik heb af en toe de indruk dat vooral niet-PvdA'ers daar trotser op zijn dan de PvdA zelf. Ik gun u daar ook dat zelfvertrouwen, hoe moeilijk het ook was. Ik snap uw punt over de herkenbare terugsluis; dat begrijp ik. In het regeerakkoord staat heel duidelijk dat het geld teruggaat in lagere lasten. Je zou het ook preciezer kunnen terugsluizen, maar deze maatregel is niet bedoeld als een soort geldophaalmachine; dat ben ik helemaal met u eens. Het doel is dat je gewoon uitstoot

een prijs wil geven. Ik denk overigens dat onze twee partijen het daarover eens zijn. Zeker als we het nog verder gaan verhogen, sta ik daar graag voor open; misschien zitten we dan in een constellatie waarin ook uw partij of andere partijen aan een formatietafel meepraten over hoe je dat dan kan doen. Ik sta daar open voor. Ik ben het namelijk met u eens dat het houden van draagvlak voor het klimaatbeleid een gemeenschappelijke uitdaging is voor alle groene partijen, waar ik inderdaad onze beide partijen onder schaar.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik ben blij dat de heer Van Weyenberg inziet dat het een soort belasting is waar het beeld aan kleeft dat het alleen maar geld ophalen is en dat het weliswaar wordt teruggegeven, maar niet herkenbaar. Ik ben blij dat hij die zorg deelt. Misschien is het goed als we een keer een kopje koffie gaan drinken en praten over hoe we dat op een beter herkenbare en eerlijke wijze kunnen teruggeven aan de burger.

De heer Van Weyenberg (D66):

Precies. Ik vind dat wel een zoektocht. Je kunt iedereen €10 teruggeven met een label "dit is de €10 van de vliegbelasting", maar dat zie ik ook niet helemaal werken. Volgens mij zijn wij het gewoon helemaal met elkaar eens. Ik vind het goed om hier te benadrukken dat met de opbrengst de inkomstenbelasting naar beneden gaat. Dit is een ultieme maatregel. Wij vinden het gewoon rechtvaardig dat je uitstoot een prijs geeft en dat je niet sommige sectoren een totale belastingvrijstelling geeft.

De heer Van Raan (PvdD):

We hoorden de heer Van Weyenberg openen met citaten van zowel Terlouw als Van Mierlo. Dat is een groene traditie van D66.

De heer Van Weyenberg (D66):

Het was van Van Mierlo.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vroeg mij af of de heer Van Weyenberg zich herkende in het pleidooi van de Partij voor de Dieren, namelijk dat we in een nieuwe werkelijkheid zijn beland, dat de luchtvaart zich moet begeven binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid, en dat economie niet meer leidend is, hoewel dat voor de wat ouderwetser denkers — denk aan de heer Laçin als hij het heeft over de werkgelegenheid — nog wel het geval is? Herkent D66 dat we een nieuwe werkelijkheid zijn binnengegaan en, zo ja, is het dan zo dat de heer Van Weyenberg een onderzoek naar een CO₂-budget, wat de wetenschap aanbeveelt zou kunnen steunen, zowel voor Nederland in het algemeen als voor de sectoren? Zou de heer Van Weyenberg de Partij voor de Dieren kunnen steunen wat betreft een CO₂-budget ...

De voorzitter:

De heer Van Weyenberg.

De heer Van Raan (PvdD):

... voor de luchtvaartsector? Twee.

De voorzitter:

Niet nog een derde vraag. Nee, nee, nee, nee.

De heer Van Raan (PvdD):

Mijn tweede vraag ...

De voorzitter:

Nee. Dit zijn termijnen. Sorry. Er zijn nu al twee uitgebreide vragen gesteld. Ik geef de heer Van Weyenberg het woord.

De heer Van Weyenberg (D66):

Binnen die twee zaten er nog wel een paar. Het waren er volgens mij meer dan twee. Ik ben het helemaal met de heer Van Raan eens dat onze aarde begrenzingen heeft en dat we die te veel belasten — ik bedoel niet financieel belasten, maar belasten — en dat we terug moeten omdat de CO₂-uitstoot, om me daar nu voor het gemak toe te beperken, heel fors terug moet. Daarom vonden wij het verdrag van Parijs allebei een hele belangrijke eerste stap om eindelijk tot een kentering te komen. Ik vind "economie" daarbij niet een vies woord. Ik geloof in groene groei, of het nou elektrisch vliegen is of niet. Ik geloof er ook in dat je — dat is mijn manier, een andere manier, om tot het CO₂-budget te komen — de totale hoeveelheid CO₂ terug moet brengen. Daarbinnen moet je ervoor zorgen dat je uitstoot een prijs geeft. Wat mij betreft kunnen mensen dan kiezen. Ik gebruik dus wat andere woorden dan de heer Van Raan, maar wat betreft de urgentie van de klimaatoplossing en het idee dat wij moeten zorgen dat onze ambities passen binnen de klimaatruimte van onze aarde, ben ik het volstrekt met hem eens. Een CO₂-budget per sector lijkt me ingewikkeld, want misschien schuift het wel tussen sectoren. Dat is alweer bijna operationeel. Volgens mij probeerde de heer Van Raan meer een bijna filosofische vraag met mij te bespreken.

De heer Van Raan (PvdD):

Beide. We weten wat de CO₂-uitstoot is voor Nederland.

We weten dat die de graadmeter is. Ik ben blij dat de heer Van Weyenberg zegt: inderdaad, luchtvaart moet zich ook binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid begeven. Maar daarna gaat hij een beetje zwemmen en wordt hij zelf wat algemeen. De vraag is heel concreet. De luchtvaartsector stoot nu 12 megaton uit. Er is een reductiepad. Deze regering heeft gezegd: de luchtvaart is een gewone sector; die moeten we ook zo gaan behandelen. Dat betekent impliciet: een reductiepad. Mijn vraag is simpel: steunt de heer Van Weyenberg expliciet dat daar een CO₂-budget bij hoort van rond de 5 megaton? Zou hij dat kunnen bevestigen?

De heer Van Weyenberg (D66):

Nu ga ik met mijn klimaatwoordvoerder even kijken of ik uw vraag echt goed begrijp. Ik ben het helemaal met u eens dat we een totale CO₂-reductie hebben. Daarom hebben wij

overigens de Klimaatwet mede ingediend, die dat precies ook voor de hele economie doet. Er komt een dag dat ook de Partij voor de Dieren dat gaat steunen. Daar ben ik van overtuigd. In het Klimaatakkoord worden ook per sector reductiedoelen benoemd. Maar uiteindelijk gaat het mij er alleen maar om dat we het in totaal halen en dat we het zo organiseren dat vervuiling overal een prijs krijgt. Ik ben er nog niet helemaal van overtuigd dat dat met een schaarste knippen de verstandigste aanpak is. Maar als uw kern is dat ook in deze sector uitstoot een prijs moet krijgen en dat te veel uitstoten niet kan omdat we een zwaar CO₂-reductiepad hebben, dan ben ik het op dat punt met u eens. Maar u bent volgens mij naar iets heel precies op zoek. En dan moet ik gewoon ook eerlijk bekennen dat ik de indruk heb dat als ik nu "ja" zeg omdat het goed klinkt, ik ook "ja" zeg tegen iets waarover ik misschien second thoughts heb.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Op dat punt kan ik de heer Van Weyenberg geruststellen, want als hij daar "ja" op zou zeggen, dan zegt hij gewoon "ja" over wat het kabinetsbeleid eigenlijk is. Nogmaals, de sector stoot nu 12 megaton uit. Er is een reductiedoel. Het is dus heel logisch dat je vaststelt wat het budget zou kunnen zijn. Dat is ook de vraag. En dat je daarna dingen gaat verschuiven, is prima, want we zullen keuzes moeten maken.

De heer Van Weyenberg (D66):

Nogmaals, ik snap dat het terug moet. Maar het enige is dat de heer Van Raan geen vragen stond te stellen als het al kabinetsbeleid was. De indruk is dus dat hij er ergens nog iets onder ziet wat ik niet kan doorgronden. Maar daar ga ik zo nog wel even met hem over doorpraten.

De heer Snels (GroenLinks):

Behalve een politiek-filosofisch debat is het ook gewoon een wetgevingsdebat. Daarom toch een vraag over het amendement van mevrouw Lodders van de VVD over de horizonbepaling. Ik snap de argumentatie van de heer Van Weyenberg, die ik ook deel, dat het is toe te juichen als er op Europees niveau voorstellen, richtlijnen, verordeningen of besluiten komen die op Europees niveau een vorm van vliegbelasting introduceren. Dat zou heel fijn en goed zijn. Maar dat hoeft toch niet automatisch te betekenen — daarom heb ik grote moeite met dat amendement — dat we nu in deze wet zetten dat deze wet vervalt als er zo'n Europese vliegbelasting komt, in welke vorm dan ook? Ik zou het echt heel jammer vinden als D66 dat amendement steunt.

De heer Van Weyenberg (D66):

Wat betreft dat amendement heb ik al gezegd dat ik het met het doel gewoon eens ben. Ik wil graag gunnen en wat mij betreft nog ambitieuzere Europese actie dan dit. Dat delen GroenLinks en D66 met elkaar. Of je dit wetstechnisch zo in een amendement moet zetten, daarover heb ik grote vragen. In de memorie van toelichting staat namelijk al: we voeren deze nationale belasting alleen maar in omdat het

tot nu toe niet gelukt is om iets Europees te doen. Ook de vorige staatssecretaris — die wil ik hier toch noemen — heeft er echt heel hard aan getrokken. Hij heeft een kopgroep gevormd. Ik hoor graag hoe het daarmee staat, en hoe we het echt krachtig verder brengen. Maar als we uiteindelijk een hele ambitieuze Europese hebben — dat is echt te prefereren en dat is volgens mij ook uw insteek — dan vind ik het logisch dat je dan daarnaast niet ook nog een nationale hebt. Dat is volgens mij het doel van dit amendement. Dat vind ik logisch. Of je dat nou wetstechnisch zo moet doen, daarover heb ik nog wel vragen. En ik ben ook wel nieuwsgierig naar de appreciatie. Maar ik vind het basisconcept dat we deze nationale heel graag inruilen voor het Europese wel goed. Dat heb ik ook een paar keer in mijn inbreng gezegd. Daarmee ben ik het helemaal eens en de heer Snels ook, weet ik.

De heer Snels (GroenLinks):

Als ik het zo lees is dit volgens mij een bijna ongeclausuleerd amendement. Ik wacht de reactie van de staatssecretaris af. Wat Europa ook gaat voorstellen, een besluit, een verordening of een richtlijn: dit wordt ingeruild. Mag ik zelf ook een voorbeeld noemen? We zien dit bij de automobilititeit. Daar hebben we verschillende soorten heffingen en accijnzen die allemaal verschillende effecten hebben. Die kunnen naast elkaar bestaan. Het hoeft niet, maar het zou kunnen. Het voorstel van de heer Van Weyenberg is om te kijken naar een businessclassticket. Als we op Europees niveau een accijns gaan introduceren, heb je alsnog een vliegbelasting nodig om de businessclass op een andere manier te belasten. Ik snap dus dat we hier in Den Haag, in de politiek, opnieuw gaan praten over de vraag wat we met deze wet moeten als we echt tot vergaande besluitvorming komen in Europa. Maar ik zou het nooit met een horizonbepaling in de wet willen vastleggen. Dat zou ik echt, echt onverstandig vinden.

De heer Van Weyenberg (D66):

Over het doel zijn wij het volgens mij wel eens. Laat ik het zo formuleren: als je er nog iets nationaals naast zou moeten hebben, hebben we niet de Europese belasting waar ik naar streef en volgens mij ook niet waar de heer Snels naar streeft. Nogmaals, ik heb er ook vragen over of je dit wetstechnisch zo moet doen. Overigens voel ik me heel veilig, want boekhoudkundig — dit is even heel flauw — kan alles wat ongedekt is, per definitie niet. We moeten dit vooral aan mevrouw Lodders vragen. Ik denk dat zij dat zal bevestigen. Ik ken de VVD als een heel solide partij als het om de staatskas gaat, dus daar maak ik me geen enkele zorgen over. Als je morgen een €1 opbrengende Europese belasting doet, is het niet zo dat je dit ding kunt inlassen. Zo heb ik het amendement ook totaal niet begrepen. Misschien moet u boven alles die vraag aan de indiener van het amendement stellen.

De heer Kops (PVV):

De allerlaatste woorden van het betoog van de heer Van Weyenberg waren: het beprijzen van het klimaateffect, het beprijzen van uitstoot. Bedoelt hij daarmee te zeggen dat uitstoot slecht is en dat we die niet moeten willen, behalve als je ervoor betaalt? Dan kan het wel. Want in tegenstelling tot wat de heer Van Weyenberg eigenlijk beweert, zou dat betekenen dat het wel degelijk gaat om ordinaire geldklop-

perij, temeer omdat we het er allemaal over eens zijn dat het aantal vluchten helemaal niet gaat afnemen door deze vliegbelasting.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dat komt overigens niet doordat de vliegbelasting onverstandig is, maar doordat er op dit moment gewoon een restrictie is op het aantal vluchten. De vraag is eigenlijk veel hoger. Maar dat is een beetje hetzelfde als zeggen: zet u maar geen dak op uw huis, want vandaag schijnt de zon. Ik vind het dus nog steeds verstandig om wel een vliegbelasting in te voeren, net zoals u en mijn huis een dak hebben. Los daarvan vind ik dat je uitstoot moet beprijzen. Daarom geloof ik in een CO₂-heffing voor de industrie en voor de elektriciteitssector. Als je dat doet, dan krijg je op de meest efficiënte wijze en met de minste economische verstoringen het resultaat dat je wilt. Want je stuurt dan op de reductie van de CO₂-uitstoot. Mij is het allemaal te doen om het reduceren van de CO₂-uitstoot. Uw partij heeft daar overigens een hele andere opvatting over, maar daar heb ik al eerder kennis van mogen nemen.

De heer Kops (PVV):

Ja, dat klopt. Wij hebben daar gelukkig hele andere opvattingen over. D66 kennen we echt als een klimaatpartij. De heer Van Weyenberg heeft het weer over het reduceren van CO₂. Oké, u bent daar blijkbaar voor.

De heer Van Weyenberg (D66):

En met mij de hele wetenschap. Ik voel me in goed gezelschap.

De heer Kops (PVV):

Volgens mij ben ik nog even aan het woord, dank u wel. Kunt u dan eventjes voor mij berekenen hoeveel procent CO₂-reductie deze vliegbelasting oplevert en wat dat exact doet met de temperatuur van de aarde? Als u daar zo van overtuigd bent — u schermt nu ook weer met wetenschap en weet ik veel — dan verwacht ik ook een goed onderbouwde rekensom van u. Kunt u die even geven?

De heer Van Weyenberg (D66):

Er zit een heel rapport bij de stukken. Dat heeft u toch wel gelezen? Dat ga ik niet nog een keer helemaal voorlezen. Maar één ding wil ik nog zeggen. De heer Kops heeft op één punt absoluut gelijk, namelijk dat je op dit moment niet de wereld kunt verwachten, omdat er nu ook nog een restrictie zit op het aantal vluchten. Dat aantal zou anders eigenlijk veel hoger zijn. Ik vind het gewoon verstandig om uitstoot te beprijzen en de belasting op arbeid te verlagen. In de wetenschap dat we nog een heel lange weg te gaan hebben om de CO₂-uitstoot wereldwijd terug te brengen, zul je aanstalten moeten maken. Ik vind het eerlijk gezegd gewoon onuitlegbaar dat uw kiezer en mijn kiezer in een Fiat Panda belasting betaalt aan de pomp, maar niet in een vliegtuig. Dit staat nog even los van de vraag of de heer Kops het met mij eens is over klimaat. Ik daag de heer Kops uit om mij uit te leggen waarom hij dat rechtvaardig vindt, ook als hij niet in klimaatverandering gelooft. Dat laatste

vind ik dom, maar dat maakt niet uit. We weten van elkaar dat we daarover van mening verschillen. Mijn enige vraag is welk verhaal de heer Kops gaat vertellen tegen mensen over het feit dat je wel belast wordt als je je auto tankt, maar dat er niet hoeft te worden betaald als een Boeing wordt volgegooid. Ik kan dat niet uitleggen, maar de heer Kops misschien wel.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Kops.

De heer Kops (PVV):

Volgens mij was ik degene die een vraag stelde. Ik hoor heel veel woorden, maar volgens mij vroeg ik om cijfers, gewoon een rekensom. Hoeveel procent CO₂-reductie?

Hoeveel minder opwarming van de aarde? Ik heb nog helemaal niks gehoord. U weet het gewoon helemaal niet. En dan komt u bij mij aan met: voor autorijden moet je zo veel belasting betalen. Dat is juist het probleem! Daar heeft u mede voor gezorgd. Ook de accijnzen op benzine en diesel gaan omhoog mede dankzij het klimaat. Dat vindt D66 allemaal prima. In plaats van wat te doen aan de te hoge belastingen op bijvoorbeeld autorijden, wilt u nu hier een nieuwe belasting gaan invoeren. Wat is dat voor krom gedoe?

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk. De heer Van Weyenberg, tot slot.

De heer Van Weyenberg (D66):

De inkomstenbelasting wordt met de opbrengst verlaagd. Ik wens de heer Kops succes om in elke zaal uit te leggen dat je wel moet betalen voor het tanken van je auto, maar niet voor het tanken van een Boeing. Ik kan dat niet.

De heer Van Raan (PvdD):

Daarop doorgaand: ik kan dat ook niet. Daar vinden we elkaar. De Partij voor de Dieren is wel bereid om niet te wachten tot het Europees wordt geregeld. Dat hoeft helemaal niet. Het kan gewoon bilateraal afgesproken worden tussen landen. Nederland kan, als het wil en ambitieus is, afspraken maken met alle landen die het net als de heer Van Weyenberg niet vinden uit te leggen dat er geen kerosinetaks wordt geheven. Is de heer Van Weyenberg bereid om moties in die richting te steunen om alvast bilaterale afspraken te gaan maken voor een kerosinetaks? Want dat kan gewoon.

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik heb zelf volgens mij aan de staatssecretaris gevraagd hoe het staat met de Europese inzet, met een groep landen en de Europese Unie, om dit te doen. Ik wil alleen voorkomen dat we met een of twee bilaterale afspraken in de situatie komen dat je een soort sluipverkeer van vliegtuigen krijgt. Het moet wel helpen. Als één land het alleen maar doet en iedereen met allerlei trucjes eerder nog meer gaat vliegen om het te vermijden, zijn we daar allebei ook niet op uit. Maar dit is precies de vraag die ik heb gesteld. Als een grote kopgroep van landen dit doet, is het voor mij allemaal bespreekbaar. Met de vliegtaks die we nu doen,

wachten we als Nederland niet op een wereldregering — zie het citaat van Hans van Mierlo waar ik mee begon. We wachten ook niet op Europese afspraken. We doen dit zelf, in de wetenschap dat een aantal Europese landen ons gelukkig is voorgegaan, waardoor het kan op een manier die enig gelijk speelveld borgt. Maar laten we kijken hoever we komen in Europa. Wij delen die mening. Maar het moet wel helpen, zeg ik tegen de heer Van Raan. Ik zit niet op sluipvliegverkeer te wachten.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik stel vast dat D66 daartoe bereid is en dat D66 zich ook niet hoeft te beperken tot Europa. Je kunt het wereldwijd afspreken. Ik neem aan dat de heer Van Weyenberg dat ook bedoelt en hij zich niet laat beperken tot alleen Europa, maar alle mogelijkheden gaat onderzoeken.

De heer Van Weyenberg (D66):

Zeker. Dat is dan ook meteen mijn laatste vraag aan de staatssecretaris. Mijn collega Paternotte heeft een motie ingediend, die door een Kamermeerderheid is gesteund en die aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat vraagt om te gaan praten over het wereldwijde verdrag. Maar een van de goede nieuwspunten in de nota naar aanleiding van het verslag is dat we niet op de wereld hoeven te wachten om als Europa of als Nederland te beginnen. Dat is wat mij betreft, zeg ik tot slot, ook precies wat we hier vandaag doen.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. U heeft de heer Moorlag geëvenaard, door 40% van uw aangevraagde spreektijd niet te gebruiken. U was wel iets creatiever in het uitlokken van interrupties. Ik hoop dat de komende interrupties wat bondiger zijn, want sommige interrupties zijn bijna hele termijnen. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer Slootweg, die zal spreken namens het Christen-Democratisch Appèl.

□

De heer Slootweg (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het is een raar moment om de vliegbelasting te behandelen. Het coronavirus zorgt ervoor dat luchtvaartmaatschappijen in een totale crisis zitten en dagelijks grote verliezen maken. Wellicht zullen de komende weken een aantal grote luchtvaartmaatschappijen in Europa en de VS moeten worden gered door de overheid, of ze gaan failliet. De vervoersstromen nemen heel snel af. We zien een negatieve externaliteit van globalisering die mede mogelijk wordt gemaakt door vliegen, namelijk dat het een manier is waarmee ziektes zich snel kunnen verspreiden over de wereld.

Dit wetsvoorstel gaat over een andere negatieve externaliteit, namelijk het feit dat negatieve milieueffecten niet terugkomen in de beprijzing van het vliegen. En dat is wel een belangrijk principe bij een milieubelasting. Bij een belasting op het inkomen is het vanuit de rechtvaardigheid belangrijk om naar alle vormen van inkomen te kijken. Mensen met een gelijk inkomen dienen zo veel als mogelijk gelijk te worden belast. Bij een milieubelasting geldt dat alle vormen van vervuiling zo veel mogelijk gelijkelijk belast

moeten worden. Voor het vliegverkeer geldt dat op kerosine, vanwege internationale afspraken, geen accijns wordt geheven. Ook wordt het vliegverkeer niet met btw belast. Om het geheel aan milieubelastingen evenwichtiger te maken, is het dan ook belangrijk om een vliegbelasting in te voeren.

Milieubelastingen kunnen een effectief middel zijn om het gedrag van mensen te sturen, in ieder geval tijdelijk. De overheid moet dan ook verstandig met de vormgeving van milieubelastingen omgaan. Een te heftige prikkel kan tot ongewenste neveneffecten leiden. Milieubelastingen stoken bijna nooit met het draagkrachtbeginsel. Daardoor kunnen ze relatief zwaar terechtkomen bij mensen met een modaal of laag inkomen. Alle belastingen die we kennen, hebben als hoofddoel om de collectieve uitgaven te financieren. Het paradoxale effect van een milieubelasting kan zijn dat ze dusdanige gedragseffecten heeft, dat zo voorkomen wordt dat de negatieve externaliteit zich voordoet. Dat is op zich mooi, maar dat heeft wel weer als effect dat het in directe zin niets oplevert voor de schatkist.

Voor het CDA is het van groot belang bij de milieubelastingen dat grenseffecten zo veel mogelijk worden voorkomen. Daar maak ik me wel zorgen om als het gaat over Maastricht Aachen Airport. Uit het onderzoek dat de regering heeft laten doen, kwam een kleine verschuiving van het vrachtverkeer naar het personenvervoer. Daarom heeft de vliegbelasting ook een licht positief milieueffect. Ons is niet duidelijk of is onderzocht of het vrachtverkeer in Maastricht praktisch gaat uitwijken naar Luik, Keulen, Bonn, Brussel of Düsseldorf. Het antwoord op vragen van mevrouw Lodders geeft ons de indruk dat dat niet onderzocht is. Is er een grenseffectentoets gedaan waarbij specifiek aandacht is gevraagd voor het vrachtverkeer in Maastricht? Zo nee, waarom niet? Is de staatssecretaris bereid dit alsnog te doen en het resultaat vóór Prinsjesdag naar de Kamer te sturen? Wij vragen dit omdat Luik en Maastricht heel dicht bij elkaar liggen: een verschil van 30 kilometer.

Voorzitter. Dit is de kern van mijn pleidooi: zorg voor zo veel mogelijk Europese samenwerking als het om vliegbelasting gaat. Anders gaat het vliegverkeer gewoon door, maar wel op een andere plek. Ongeveer een jaar geleden is er een congres in Nederland georganiseerd door de voorganger van deze staatssecretaris om zo veel mogelijk lidstaten mee te krijgen in de richting van een vliegbelasting. De reacties uit andere landen waren heel positief en bovendien kunnen alle landen de budgettaire opbrengst gebruiken. Ik vraag deze staatssecretaris hoe het daar nu mee staat. Nederland heeft in november vorig jaar met acht andere landen de Europese Commissie opgeroepen om met een wetsvoorstel te komen voor een Europese vliegbelasting. Wat is de verwachting van de staatssecretaris hoe dit proces verder zal lopen? Is het wachten op het voorstel voor herziening van de Richtlijn energiebelasting medio 2021? Is het de verwachting van de regering dat hierin een accijns op kerosine zal worden opgenomen? Welke gesprekken over Europese initiatieven op het gebied van vliegbelasting zijn er tot die tijd?

Een andere belangrijke voorwaarde voor milieubelastingen is dat er een handelingsperspectief is. De betaler van de belasting moet weten waarom hij de belasting moet betalen. Vervolgens moeten er alternatieven zijn om voor te kiezen. De betaler moet de alternatieven kennen en ze weten te vinden. Welke milieudoelen wil de staatssecretaris met deze

heffing bereiken? Welke strategie zet de regering daarvoor in? Is dat alleen een vliegbelasting of probeert de regering ook met andere maatregelen die milieudoelen te realiseren? Welke alternatieven moet de betaler dan gaan kiezen? Is bijvoorbeeld het doel om reizigers op korte afstanden de trein te laten pakken? Is het doel om zakelijk vliegverkeer te beperken en digitale mogelijkheden meer te benutten? Op welke wijze is de substitutie gemeten? Worden de milieudoelstellingen beter bereikt wanneer het vrachtverkeer meer over weg en water gaat plaatsvinden dan via de lucht? Kan er een moment komen dat een vliegbelasting niet meer nodig is, bijvoorbeeld als al het vliegverkeer elektrisch is? Ik vraag naar de specifieke milieudoelen omdat de milieubelasting een morele component heeft. Vliegen wordt minder aantrekkelijk omdat het fors bijdraagt aan de wereldwijde CO₂-uitstoot. Voor particulieren is vliegen vaak verreweg de grootste te vermijden component van de CO₂-voetafdruk. Het kan dan ook niet zo zijn dat de vliegbelasting een excuus, een soort aflaat, wordt om meer te mogen vliegen omdat men ervoor betaalt. Ik haal in dit verband graag de passage aan uit "Niet alles is te koop", van de Noord-Amerikaanse politiek filosoof Michael Sandel. Hij beschrijft daarin de gang van zaken bij een kinderdagverblijf. De regel was dat men zijn of haar kinderen ophaalde voor zes uur 's avonds. Toen er nog geen boete op stond, kwam het sporadisch voor dat men te laat was. Nadat men een boete ging heffen voor te laat komen, werd het schering en inslag. De rechtvaardiging daarvoor was: je betaalt er toch voor!

Voorzitter. Is het ook een specifiek doel van de vliegbelasting om de geluidshinder voor omwonenden te verminderen? Wordt er bijvoorbeeld voor lawaaige vliegtuigen gedifferentieerd, zodat zij bedragen aan de volksgezondheid? De regering geeft in de antwoorden aan dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met gedragskundigen verkent welke factoren bepalend zijn voor vlieg-reizigers en welke interventies kunnen bijdragen aan verduurzaming. We zijn nu een halfjaar verder. Kan de staatssecretaris aangeven wat er uit dit onderzoek is gekomen en welke acties in gang worden gezet? De regering geeft ook aan dat het aantal vrachtluchten de komende tien jaar ongeveer met een derde zal toenemen. In een slecht economisch scenario stijgt het aantal vluchten met 10% en in een positief scenario met ruim 50%. Hoe verhoudt deze stijging zich tot het milieudoel van het vliegverkeer, aangezien vrachtverkeer vervuilender is dan het vervoer van passagiers? Hoe verhoudt zich deze schatting dan weer tot de vrees van Maastricht Aachen Airport dat het vrachtverkeer zich misschien wel grotendeels zal verplaatsen naar vliegvelden over de grens?

Voorzitter. De regering is nog niet ingegaan op de vraag van mijn fractie wat er gebeurt bij annulering van de vlucht door de passagier. Ze geeft alleen aan dat dat van privaatrechtelijke aard is. Maar krijgt een passagier die annuleert alleen de ticketprijs of de ticketprijs en de doorberekende vliegbelasting terug? Over dat doorberekenen, of en in welke mate dat zal gebeuren, heeft de regering aangegeven dat zij daarover nog niets kan zeggen. Maar hoe gaat dat eigenlijk plaatsvinden bij privéjets? Kunt u garanderen dat de belasting te allen tijde wordt doorbelast aan mensen in privéjets? Verder heeft de regering aangegeven dat het eerste aangiftemoment in mei niet gehaald zal worden omdat het inningssysteem dan nog niet operationeel is. Het eerste tijdvak wordt daarom groter en het wordt aangepast aan dit inningssysteem. Wanneer is dit systeem naar verwachting klaar? Hoe en wanneer worden de exploitanten

van de luchthavens geïnformeerd over wanneer zij de eerste aangiften moeten doen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank, u zit ook op ongeveer 40% niet-gebruikte tijd. Dan mevrouw Ladders namens de VVD.

Mevrouw Ladders (VVD):

Voorzitter, het wordt een uitdaging, maar ik ga ook mijn best doen om ruim binnen de spreektijd te blijven.

Een vakantie of een zakenreis met het vliegtuig of een stedentripje: inmiddels is dat de gewoonste zaak van de wereld. Natuurlijk is het niet leuk als je door een belasting op vliegen meer moet gaan betalen voor je ticket. Tegelijkertijd merk ik dat er steeds meer begrip voor is dat we alle sectoren vragen om bij te dragen aan de verduurzaming.

Voorzitter. Verduurzaming en vergroening zijn een belangrijk streven van dit kabinet. Met het vorig jaar gesloten Klimaatpakket wordt hier invulling aan gegeven. De VVD vindt dat de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan de verduurzaming. We zien in de praktijk dat de luchtvaartsector zelf al belangrijke stappen zet. Daarmee laat de sector zien daarvoor verantwoordelijkheid te nemen. Deze initiatieven worden door mijn fractie van harte gesteund, maar ook de invoering van dit wetsvoorstel ziet mijn fractie als onderdeel daarvan.

Voorzitter. Om een zo groot mogelijk effect op onze klimaatdoelstellingen te bereiken, is het belangrijk om afspraken over de verduurzaming van de sector in internationaal verband te maken. Mijn fractie ziet dan ook graag dat er in Europees verband afspraken worden gemaakt. Naast een grotere bijdrage aan de klimaatdoelstellingen is dat ook belangrijk voor een gelijk speelveld tussen de Europese vliegvelden en de verschillende luchtvaartmaatschappijen. Het kabinet heeft een aantal acties ondernomen om dit onderwerp op de Europese agenda te krijgen. Helaas heeft dat tot op dit moment nog niet geleid tot overeenstemming. Mijn vragen aan de staatssecretaris zijn: Welke stappen zijn er gezet? Welke stappen zijn er gezet in de periode tussen het indienen van het wetsvoorstel en de behandeling vandaag? Ik zou graag zien dat deze staatssecretaris verder werk maakt van die Europese aanpak. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer hij de Kamer hierover gaat informeren? Althans, wanneer hij de Kamer over een volgende stap gaat informeren.

Voorzitter. Mocht blijken dat er in Europees verband afspraken gemaakt kunnen worden over de beprijzing van luchtvaart, dan betekent dat dat deze nationale belasting weer verdwijnt. In antwoord op de vragen van de VVD is dat ook opgenomen in de toelichting op dit wetsvoorstel. Ik wil dat ook tijdens dit debat nogmaals benadrukken. Een stapeling van kosten moeten we voorkomen. Om dit ook in de wet vast te leggen, heb ik hiervoor een amendement ingediend. Ik zou graag een reactie van de staatssecretaris willen hebben op dit amendement.

De vliegbelasting is opgesplitst in een belasting op tickets en een belasting op vracht. Het principe om voor alle tickets

een gelijk bedrag te hanteren, kan op steun van mijn fractie rekenen. Een ticket voor de kortere afstand wordt relatief zwaarder belast dan dat voor een langere reisafstand. Dat zou mensen kunnen prikkelen om voor de korte afstanden naar een alternatief te kijken. Ook de keuze om lawaaiige vliegtuigen sterker te belasten dan stillere vliegtuigen, zie ik als prikkel om, als dat kan, over te gaan tot stillere luchtvaart. Het kabinet heeft ervoor gekozen om vracht in de passagiersvliegtuigen niet te belasten. Ook in deze keuze zie ik een prikkel om te zorgen dat een vliegtuig dat toch al met passagiers vliegt, te vullen met vracht zodat er geen loze ruimte is. Heeft de staatssecretaris inzicht in hoe de ruimte op passagiersvluchten benut wordt? Deelt de staatssecretaris deze analyse dat de inzet erop gericht moet zijn dat deze capaciteit ten volle benut zou moeten worden?

Zijn er dan geen zorgen? Zeker wel. In de regio Zuid-Limburg maken mensen zich grote zorgen over de invoering van de vliegbelasting op vrachtvliegtuigen en de gevolgen daarvan voor Maastricht Aachen Airport, want Maastricht Airport — ik kort het even af — is een kleine luchthaven, maar wel van nationaal belang. Deze leunt zwaar op de vrachtsector en kent stevige concurrentie uit het buitenland. Daarmee is het voor bedrijven gemakkelijk om naar de concurrent uit te wijken, omdat deze op rijafstand ligt. Dit regionale vliegveld is goed voor ruim 3.000 banen. Dat betekent dat 3.000 mensen en hun gezinnen zich zorgen maken over hun baan. Die zorgen zijn terecht. Samen met mijn collega's Remco Dijkstra en Chantal Nijkerken-de Haan heb ik eind januari al vragen gesteld over deze zorgen. Gisteren heeft de staatssecretaris deze vragen beantwoord. Mijn zorgen zijn niet weggenomen, zeg ik eerlijk. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris hiervan vindt. Hij stelt in de beantwoording dat er eigenlijk te weinig onderzoek is gedaan naar de effecten van de vliegbelasting op de regionale luchthavens. Dat betekent ook dat er geen duidelijkheid is over de langetermijneffecten van de vliegbelasting op de werkgelegenheid. Ik vraag aan de staatssecretaris om hierop te reflecteren. Collega Slootweg heeft inmiddels hierover ook al een aantal gedetailleerde vragen gesteld.

De voorzitter:

De heer Stoffer heeft een interruptie op dit punt.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ben misschien wel een veel grotere voorstander van een belasting op vliegen dan mevrouw Lodders. Ik vind dit een mooie wet. Wij delen de zorg die mevrouw Lodders uitsprekt over wat er bij kleine luchthavens kan gebeuren, met name bij bijvoorbeeld luchthaven Maastricht. Daarom heb ik het voornemen om een amendement in te dienen in het kader van "bezint eer ge begint". Hij kan er al ongeveer liggen. Ik wil natuurlijk nog wel even horen wat de staatssecretaris ervan bevindt. Stel nu eens dat het antwoord van de staatssecretaris niet helemaal helder wordt. Zou mijn amendement dan op steun van de VVD kunnen rekenen?

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik zeg eerlijk dat ik uw amendement nog niet heb gelezen.

De heer Stoffer (SGP):

Dat kan ook niet, want het moet er zo ongeveer nu liggen.

De voorzitter:

Dan moet u misschien iets vertellen over de inhoud.

Mevrouw Lodders (VVD):

U kunt mij niet vragen om een blinde reactie.

De heer Stoffer (SGP):

Heel simpel: het amendement beoogt de taks op vrachtvluchten even niet te doen, dus gewoon nu niet in te voeren. Maar uiteraard wel gewoon de taks op personenvluchten.

Mevrouw Lodders (VVD):

Van dat laatste ben ik dan weer geen voorstander. Ik heb een heel aantal vragen gesteld en ik ben ook nog niet helemaal klaar met dit kopje. Want ik wil de staatssecretaris namelijk ook vragen om de komende maanden te gebruiken om aanvullend onderzoek te doen — ik denk namelijk dat we dat echt moeten doen — om de gevolgen in beeld te brengen en daarbij zeker ook te kijken naar de effecten op de werkgelegenheid. Want de zorgen delen we en ik geloof ook niet dat we de enigen zijn; meer mensen hebben inmiddels hun zorgen aangegeven. Ik wil dus eerst de reactie van de staatssecretaris hierop afwachten.

De heer Stoffer (SGP):

Dat doe ik natuurlijk ook. We komen er in tweede termijn nog wel even op terug.

De voorzitter:

Mevrouw Lodders vervolgt haar betoog.

Mevrouw Lodders (VVD):

Voorzitter. Is de staatssecretaris bereid — daar komt de vraag — om de komende maanden aanvullend onderzoek te doen waarbij ook de effecten op de regionale luchthavens worden meegenomen? De onderzoeken zijn vooral toegevoegd op de effecten op Schiphol, maar ik denk dat juist die regionale luchthavens van belang zijn.

Voorzitter. Vooruitlopend hierop heb ik het amendement op stuk nr. 9 ingediend om de evaluatie van de wet gericht op vracht naar voren te halen. In het wetsvoorstel gaat de staatssecretaris uit van een evaluatie na vijf jaar. Mijn amendement pleit er specifiek met betrekking tot de vracht voor om de evaluatie na twee jaar vorm te geven. Ook wordt in dit amendement geregeld dat de evaluatie wordt opgenomen in de wet. Dat geldt dus ook voor de taks op de tickets. Is de staatssecretaris bereid om bij de evaluaties, zowel vracht als passagiers, de effecten op de verduurzaming mee te nemen? Graag een toezegging op dit punt.

Voorzitter. Ik ga afronden, want er zijn al heel veel vragen gesteld waarbij ik nieuwsgierig ben naar de antwoorden. Het heeft, denk ik, niet zo heel veel nut om die hier te herhalen.

De heer Van Raan (PvdD):

Een korte vraag aan de VVD. De VVD is voor gematigde groei. Ze heeft daar wel voorwaarden aan verbonden, maar

in principe is ze voor groei. Is de VVD het eens met de Partij voor de Dieren dat de belasting ook zou moeten gelden voor vracht die in passagiersvliegtuigen wordt vervoerd? Zou daar mogelijk een loophole zitten, waarbij een vrachtvliegtuig wordt uitgerust met tien passagiersstoelen? Het gebeurt, die vliegtuigen zijn echt configurabel. Is dat niet een ongewenst effect waar de staatssecretaris ook nog even naar moet kijken?

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik heb zojuist in mijn betoog juist aangegeven dat ik het niet belasten van de vracht in de toestellen voor passagiersvluchten zie als een prikkel en als het gebruiken van loze ruimte in vliegtuigen die toch wel vliegen. Dus volgens mij is het net een ander effect dan wat de heer Van Raan aangeeft. Dus ik zou daar geen voorstander van zijn. Ik ben overigens wel nieuwsgierig of die ruimte in die passagiersvliegtuigen optimaal wordt benut. Daar zou ik graag een reactie op horen van de staatssecretaris.

De heer Van Raan (PvdD):

Goed als onbenutte ruimte benut wordt. Maar de vraag ging er eigenlijk over dat vrachtvliegtuigen een paar passagiersstoelen krijgen, zodat de bulk waar het om gaat, namelijk die vracht in dat vrachtvliegtuig, niet belast wordt omdat er een paar passagiersstoelen in het vliegtuig staan. Dat was eigenlijk meer de vraag.

Mevrouw Lodders (VVD):

Dan gaat u, denk ik, uit van het slechte van alles en iedereen. Kijk, wat u schetst, mag natuurlijk niet de bedoeling zijn. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris vindt van de mogelijkheid om twee, drie of vijf stoelen in een vrachtvliegtuig te plaatsen zodat de hele ruimte kan worden opgevuld met gratis vracht. Dat moeten we natuurlijk niet toestaan, daar heeft u gewoon een punt. Maar ik ga daar niet van uit. Ik ga ervan uit dat iedereen een bijdrage wil leveren.

De heer Laçin (SP):

Ik ken de VVD in mijn commissie, de commissie voor IenW — daarin zit collega Dijkstra van mevrouw Lodders — als een partij die oplet dat de verhogingen niet continu op het bordje van de gewone mensen komen. Ik hoor mevrouw Lodders hier toch een belastingmaatregel verdedigen die aan klimaat, milieu en geluidsoverlast heel weinig doet, minimaal, maar wel vooral de mensen met een kleine beurs raakt als zij één keer per jaar na hard werken en sparen op vakantie willen. Waarom verdedigt de VVD deze belastingmaatregel, die voor de rest eigenlijk niet heel veel doet maar alleen de staatskas spekt?

Mevrouw Lodders (VVD):

Dat ben ik natuurlijk niet helemaal eens met de heer Laçin. Laat ik beginnen om te zeggen dat wij het heel erg belangrijk vinden dat iedereen die een weekje op vakantie wil, gebruik moet kunnen maken van het vervoermiddel dat hij of zij kist. Mijn collega Remco Dijkstra betoogt dat heel erg vaak bij u in de commissie, want u voert nogal eens een debat over luchtvaart. Dat vinden wij van belang. Ik denk dat er in het voorliggende wetsvoorstel een balans is gevonden. Ik begrijp best de ambitie van de heer Laçin, die

ik ook bij enkele andere woordvoerders hoor, om de tarieven te verhogen. Ik zie zelfs een amendement langskomen om tarieven te verdubbelen. Daar zijn wij geen voorstander van. Laten we eerst maar eens kijken hoe dit wetsvoorstel nu wordt ingevoerd en wat de effecten zijn. De mening van de heer Laçin dat dit echt alleen maar ten laste komt van die groep mensen, deel ik dus niet. Tegelijkertijd wil ik de heer Laçin ook meegeven dat de opbrengst van deze vliegbelasting terugvloeit naar een verlaging van de inkomstenbelasting; dat is in een eerder interruptiedebatje ook al aan de orde geweest. Het komt dus echt weer bij de mensen terug.

De heer Laçin (SP):

Ik vind dit antwoord heel moeilijk te geloven. Hoe kan de VVD hier 200 miljoen ophalen en dat verdedigen door te zeggen het teruggaat naar een verlaging van de inkomstenbelasting, terwijl dit kabinet onder leiding van de VVD voornemens is om volgend jaar de winstbelasting voor bedrijven te verlagen en daarmee 2,4 miljard euro cadeau te geven aan het grootkapitaal, aan grote bedrijven? Hoe kun je hier 200 miljoen bij mensen ophalen met de verdediging dat je hiermee de inkomstenbelasting verlaagt? Ik zou zeggen: mevrouw Lodders, VVD, laat die 2,4 miljard niet naar die bedrijven gaan, maar laat het helemaal naar een verlaging van de inkomstenbelasting gaan. Dan is deze vliegbelasting van 200 miljoen, die toch helemaal niks doet, totaal overbodig. Laten we dat met elkaar afspreken.

Mevrouw Lodders (VVD):

Hoor ik de SP er nou voor pleiten om de vliegbelasting van tafel te halen? Volgens mij moeten de SP en de heer Laçin het feit koesteren dat dit wordt ingevoerd, want volgens mij bent u daar voorstander van. De heer Laçin haalt er allerlei andere zaken bij. Ik beperk me vandaag graag tot het wetsvoorstel zoals dat hier voorligt. Met dit wetsvoorstel wordt inderdaad 200 miljoen opgehaald. En de SP kan daar anders over denken, maar ik ben blij dat dat geld — dankzij het Belastingplan dat we met elkaar, ook met de SP, besproken hebben — teruggaat naar een belastingverlaging voor de mensen.

De voorzitter:

Afrondend, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik had gehoopt dat mevrouw Lodders beter naar mijn inleiding had geluisterd. Dan had zij zeker niet de conclusie getrokken dat ik voorstander van deze belasting ben.

Mevrouw Lodders (VVD):

Nou, u zei het!

De heer Laçin (SP):

Ik zei het absoluut niet, voorzitter! De voorzitter kijkt mij zelfs lachend aan. Ik zal het hier ook openlijk zeggen: als deze wet niet verandert, zal ik tegen deze wet stemmen, omdat die de verkeerde groep treft en niet de veelvliegers. Laat dat helder zijn. Ik begrijp wel dat mevrouw Lodders zich in dit debat tot deze wet wil beperken, omdat die 2,4

miljard die zij cadeau doet aan het grootkapitaal, op dit moment natuurlijk niet goed uitkomt. Maar je moet echt van goeden huize komen om hier met droge ogen te beweren dat je die 200 miljoen nodig hebt om inkomstenbelasting te verlagen, terwijl je aan de andere kant volgend jaar 2,4 miljard euro gaat weggeven aan vervuilers, aan het grootkapitaal. Ik wil de VVD toch vragen om daar eens een goede inhoudelijke reactie op te geven. Ik denk dat het niet lukt, maar ik zou zeggen: probeer het!

Mevrouw Lodders (VVD):

Nee, in deze beeldspraak ga ik zeker niet mee met de heer Laçin. Hij zet alle bedrijven weg als vervuilers en weet ik veel wat. We gaan het Belastingplan volgend jaar t.z.t. bespreken. Ik roep ook nog een keer in herinnering — dat zal allemaal onvoldoende zijn, maar ik ben ik ook van een partij ben graag lastenverlichting doorvoert — de 3 miljard lastenverlichting afgelopen jaar bij het Belastingplan. Dat vind ik nogal wat.

De heer Moorlag (PvdA):

We gaan belasting heffen. Dat gebeurt op een wijze waarvan mensen zeggen: zo'n soort generieke lastenverlichting, verlaging van inkomstenbelasting, die komt bij iedereen terecht, maar niet bij mij. Dat beeld kleeft er snel aan. Zou het in het kader van vergroening van belastingstelsel niet veel beter zijn om te zeggen dat we de opbrengst op een herkenbare manier laten terugvloeien naar de burger, substitutie? Nu kleeft er te zeer het beeld aan van lasterverhoging. Zou je de stijging van de luchtvaartbelasting niet gepaard kunnen laten gaan met een vermindering van de ODE op de energierekening van de burgers?

Mevrouw Lodders (VVD):

Dan maak je daar ook keuzes in. Dan ga je het ook koppelen aan bepaalde groepen. Het kabinet heeft deze keuze gemaakt en die kan ik van harte ondersteunen. Ik begrijp wel de vraag van de heer Moorlag. Ik had overigens een iets andere vraag verwacht van hem, namelijk of het niet ingezet zou moeten worden voor de verduurzaming van de sector. Die vraag zou ook voor kunnen liggen. Ik vind de keuze die we nu gemaakt hebben een goede keuze. Ik merk — dat geef ik de heer Moorlag dan ook maar mee — dat er steeds meer begrip en draagvlak is bij mensen voor het feit dat de luchtvaart ook bij gaat dragen aan de verduurzaming en aan de vergroening. Ik vind het dus gewoon echt een goede uitwerking om de meeropbrengst via de inkomstenbelasting terug te laten vloeien.

De heer Moorlag (PvdA):

Daar zijn we het over eens, dat de luchtvaart ook zijn bijdrage moet leveren. Het zou gewoon goed zijn als de opbrengst op een herkenbare groene manier terugkomt bij burgers. Ik roep mevrouw Lodders op om dat in haar denken toe te laten. Dan een tweede punt dat ik wil maken. De VVD is ook de partij van keuzemogelijkheden voor burgers. Deelt mevrouw Lodders de opvatting dat wij gewoon goede groene duurzame alternatieven voor vliegen moeten gaan ontwikkelen, schoon, comfortabel en snel, zoals hsl-verbindingen? Hoe kijkt mevrouw Lodders daartegenaan?

Mevrouw Lodders (VVD):

Eerst even op het eerste punt, het mee laten wegen van het vergroenen. Wij hebben nu de prioriteit gegeven — dat hebben we in het afgelopen Belastingplan gedaan en dat zal wat mijn fractie betreft ook zo veel als mogelijk in het komende Belastingplan aan de orde zijn — aan een inzet op een verlaging van de belasting voor met name de middeninkomens en de mkb'ers, de kleine ondernemers. Daar zal ik ieder moment dat het kan op inzetten. En dan dat we moeten vergroenen. Ik denk dat dit kabinet echt een aantal goede maatregelen heeft genomen. We hebben een Klimaatakkoord. De Klimaatwet is al even langsgesproken. Er worden ruim 60 maatregelen voorbereid en inmiddels zijn er al een aantal in gang gezet. We doen daar natuurlijk best heel veel. Volgens mij kan dat ook op steun van de heer Moorlag rekenen. Ik laat me dus niet aanmeten dat wij daar helemaal niets in doen of dat we daar niet over meedenken.

Dan het tweede punt, het inzetten voor de verduurzaming, de vergroening van de sector. Ik denk dat het belangrijk is dat daarop wordt ingezet. Ik weet dat de luchtvaartsector — daarom begon ik er ook mee — daar ook zelf belangrijke stappen in zet. Ik noem maar het elektrisch taxiën. Ik heb ook gekeken op Schiphol. Ik heb er niet zo heel erg lang geleden een werkbezoek gebracht. Ik was onder de indruk van de stappen waar ze mee bezig zijn. Ik denk dus dat daar best veel stappen gezet worden, maar als er een stimulans moet zijn om daar nog een stap verder te gaan, laten we daar dan met elkaar over nadenken.

De voorzitter:

Mevrouw Lodders vervolgt haar betoog.

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik wilde afronden, voorzitter. Er waren nog een aantal inhoudelijke vragen, maar die zijn al gesteld.

De voorzitter:

Dan ben ik u zeer erkentelijk, want u heeft ruim 50% van uw tijd niet gebruikt.

Mevrouw Lodders (VVD):

Precies, en mijn tijd liep ook nog even door. Dus ik krijg de hoofdprijs vanavond van u, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, volgens mij zat de heer Laçin ook in die orde van grootte.

Mevrouw Lodders (VVD):

Mag ik u hartelijk danken?

De voorzitter:

Misschien dat de heer Snels een record gaat zetten. Die geef ik nu het woord namens GroenLinks.



De heer **Snels** (GroenLinks):

Voorzitter, dank u wel. Als ik dit debat in een wat platgeslagen uitdrukking zou mogen samenvatten, is het geloof ik: beter één vogel in de hand dan tien in de lucht. Daar komt het voorstel, lijkt mij, ongeveer op neer. Ze is misschien nog wel toepasselijk ook.

Voorzitter. Deze nieuwe staatssecretaris weet het misschien nog niet, maar ik ben samen met de heer Sneller van D66 rapporteur voor het project Inzicht in Kwaliteit. Dat is een belangrijk project uit het regeerakkoord en het is ook voorgesteld door de Studiegroep Begrotingsruimte. Het is belangrijk ook voor de Kamer. Niet voor niets heeft de Kamer twee rapporteurs aangesteld. De opdracht van dat project is dat wij als politiek moeten kunnen uitleggen bij elk besluit dat we nemen, bij elk budget dat we besteden, bij elke maatregel die we voorstellen, wat de samenleving ermee opschiet. Welke kennis wordt er gebruikt? Gebruiken we alle kennis? Zijn er alternatieven onderzocht? Evalueren we goed? Denken we goed na over de wijze waarop we evalueren?

Een van de belangrijke onderdelen van dat project — daarom heb ik die toch maar eens meegenomen — is de Comptabiliteitswet 2016. Die is ingegaan per 1 januari 2018. Het belangrijkste artikel, voor mij en voor Inzicht in Kwaliteit, is artikel 3.1. Wat zegt dat artikel? Bij ieder voorstel dat het kabinet doet, moet duidelijk zijn wat het doel is, hoe doeltreffend het voorgestelde beleid is en hoe doelmatig het is. Als ik dan kijk naar de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel, dan vraag ik me af of dit wetsvoorstel niet in strijd is met de Comptabiliteitswet. Want de heer Slootweg vroeg niet voor niets naar alle doelen van dit wetsvoorstel. Ze zijn niet duidelijk. Wat wil het kabinet bereiken met dit wetsvoorstel? Het kabinet beargumenteert het niet. De doelstellingen zijn niet helder. Er wordt niet duidelijk gemaakt hoe doeltreffend de voorstellen zijn.

De heer Van der Linde, een collega van mevrouw Lodders, heeft bij een bespreking van het project Inzicht in Kwaliteit en artikel 3.1 weleens gezegd: misschien moeten we, als het kabinet met een wetsvoorstel komt dat niet voldoet aan de Comptabiliteitswet, dat voorstel gewoon terugsturen naar het kabinet. "Doe uw huiswerk maar over." Als ik deze memorie van toelichting zo eens lees, dan denk ik dat deze wet een goede kandidaat daarvoor was geweest, want de onderbouwing is beroerd. De onderbouwing is er eigenlijk niet. Dat is een van de grote teleurstellingen die ik heb bij dit debat. Eigenlijk willen we met Inzicht in Kwaliteit, met artikel 3.1 de burger duidelijk maken waarom we welk beleid voeren en welke inzichten en welke kennis daarbij gebruikt worden. Eigenlijk weten we het allemaal al. Dit wetsvoorstel stond vast in het regeerakkoord en er is geen enkele ruimte om nog iets te wijzigen in deze wet. Dat zou de staatssecretaris toch pijn in het hart moeten doen, lijkt mij. Dus graag een reactie van deze staatssecretaris. Is deze wet in overeenstemming met de Comptabiliteitswet?

Voorzitter. We weten wat het probleem is. Er worden in de luchtvaart geen accijnzen betaald. Er is een btw-vrijstelling. Sterker nog, de btw is op nul gezet. Dat betekent dat luchtvaartmaatschappijen zelf de btw mogen verrekenen die ze moeten betalen aan allerlei toeleveranciers van diensten en producten. Dat betekent dus eigenlijk dat er een btw-subsidie is voor luchtvaartmaatschappijen. We zien ook dat

in landen om ons heen, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk, de vliegbelastingen een stuk hoger zijn dan in Nederland, zelfs na dit wetsvoorstel. Als ik daar zo naar kijk en het vergelijk ook met andere vormen van mobiliteit, dan kom ik tot de conclusie dat Schiphol een belastingparadijs is. Schiphol belastingparadijs; er wordt geen belasting betaald. Dat is oneerlijke concurrentie ten opzichte van alle andere vormen van mobiliteit, maar het is eigenlijk ook gewoon een subsidie. Tegen al die partijen die het voortdurend hebben over de banen die Schiphol oplevert, zeg ik: dat zijn subsidiebanen. Wat vindt de staatssecretaris van deze kwalificatie? Is hij het met GroenLinks eens dat we op de wat langere termijn — dat gaan we niet met dit wetsvoorstel doen; het is een stapje vooruit — vanwege de externe effecten die er zijn van de luchtvaartmobiliteit, een einde zouden moeten maken aan Schiphol belastingparadijs?

Voorzitter. Dan de Europese dimensie. De vorige staatssecretaris heeft, zoals we hebben kunnen volgen, echt zijn best gedaan om dit debat op Europees niveau op een hoger niveau te krijgen. We gaan een discussie voeren over de accijnzen. We gaan een discussie voeren over btw. De vorige staatssecretaris heeft daar hard voor gelopen. Ik wil van deze staatssecretaris ook graag horen dat dit thema voor hem een prioriteit blijft in het Europese debat over accijnzen. Wellicht moet de energierichtlijn weer worden aangepast of het veto worden opgegeven om de vrijstelling van de kerosineaccijns eruit te halen, maar het kan wellicht ook bilateraal of met kopgroepen van landen. Graag een reactie van de staatssecretaris op de vraag hoe hij dat Europese traject vaart gaat geven en hoe hij zich daarvoor gaat inzetten.

Dan het voorstel zelf, voorzitter. Ik heb een aantal amendementen ingediend. Het interessante is dat we heel veel informatie hebben gekregen. Dat is dan wel weer te prijzen in deze wetsbehandeling. We hebben een MKBA met verschillende varianten, in hoogte, in tarieven, in grondslagen. Wij hebben een vergelijking gekregen met andere landen. Wat wordt er in andere landen als grondslag en als heffing gebruikt? Eigenlijk is dat allemaal munitie om een rationeel debat te voeren. Daarom begon ik ook over de Comptabiliteitswet. Maar dan is de keuze van het kabinet zo teleurstellend. Waarom wordt er niet, zoals in het Verenigd Koninkrijk, een onderscheid gemaakt tussen gewone passagiers en businessclasspassagiers? Dan kom je een eind tegenmoet aan de kritiek die de SP heeft. Daar zit ook een behoorlijke correlatie met de veelvliegers in. In dat voorstel in het Verenigd Koninkrijk kan het voor vluchten buiten Europa zelfs oplopen naar €160 per vlucht. Dat is een behoorlijke vliegbelasting. Die is ook wat eerlijker dan het voorstel dat er nu is. Waarom is daar niet serieus naar gekeken als alternatief? Waarom is die 200 miljoen uit het regeerakkoord zo heilig? Waarom? Waarom?

Als je naar de MKBA kijkt, levert een verdubbeling van de vliegbelasting zowel bij passagiers als bij vracht betere resultaten op. De MKBA laat zien dat, als we deze vliegbelasting gewoon verdubbelen, dat maatschappelijk en economisch beter is. Waarom doen we dat dan niet? Waarom kan dat dan niet? Het levert meer banen op. Het levert meer welzijn op. Het levert betere klimaateffecten op. Het levert betere milieueffecten op. Daarvoor hebben we de informatie gekregen. Toch is het niet mogelijk, enkel en alleen omdat we een debat niet meer rationeel voeren, omdat we niet kijken naar wat we willen bereiken, omdat de doelen niet helder zijn, maar omdat er een afspraak in het regeerak-

koord heilig is. Is dat niet één van de kernproblemen van de wijze waarop we hier politiek aan het bedrijven zijn? Het gaat altijd over een dichtgetimmerd regeerakkoord, waardoor het vooral over maatregelen gaat en we niet meer aan de burger kunnen uitleggen waarom we maatregelen aan het nemen zijn of dat er betere maatregelen denkbaar zijn, of het nou gaat om het vrachtvervoer, het personenvervoer, de veelvliegers of het onderscheid tussen gewone personen, toeristen die een keertje op vakantie gaan, en de businessclasspassagiers. Waarom doen we dat eigenlijk niet? Waarom voeren we politieke debatten op deze manier? Graag een reactie.

Voorzitter, ten slotte. U heeft allemaal de amendementen gezien. Ik ben benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris. Ik kan die ongeveer uittekenen. Maar ik zou van de staatssecretaris ook graag een perspectief voor de wat langere termijn willen, nog even los van de Europese dimensie, want die heeft daar een correlatie mee. Dat zie ik echt. Als we Europees stappen kunnen zetten, dan heeft dat invloed op wat we in Nederland doen. Welke mogelijkheden ziet deze staatssecretaris, filosoferend naar een volgende kabinetsperiode, om in de toekomst in deze vrij eenvoudige vliegbelasting die we nu introduceren, dit eerste kleine stapje, nog veranderingen aan te brengen in grondslag, tarief en differentiatie? En is de staatssecretaris het met mij eens dat we daar wel over na moeten blijven denken en dat we daar voorstellen voor moeten blijven doen, omdat de externe effecten en de externe kosten uiteindelijk wel doorberekend moeten worden in het vliegverkeer?

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. De heer Moorlag.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik ben het zeer eens met het pleidooi om de belasting slimmer in te gaan richten, maar ik ben ook beducht voor een onverdoofde lastenverhoging, die in de beeldvorming al snel wordt beleefd als: het vliegen wordt ons, de mensen met een kleine portemonnee, ontzegd. Mijn vraag aan de heer Snels is: wat zou er met de opbrengsten moeten gebeuren? Zou het voor de heer Snels denkbaar zijn om de opbrengsten bijvoorbeeld te gebruiken voor het verlagen van het hoogste tarief van de opslag duurzame energie, de klasse die met name op huishoudens van toepassing is?

De heer Snels (GroenLinks):

Je kan het volgens mij op allerlei manieren bestemmen. Het zou ook interessant zijn om de btw op treintickets te verlagen om zo de alternatieven, zoals het treinverkeer, te bevorderen. Dan heb je een substitutie-effect dat direct te maken heeft met het vliegverkeer. Maar je kan ook de energiekorting voor huishoudens verder verlagen. Ik vind inderdaad — en volgens mij verschillen we daarin niet van mening — dat de wijze waarop we klimaatbeleid voeren, altijd eerlijk moet zijn. We moeten nadenken over de lastenverdeling tussen burgers en bedrijven. Maar dat wil niet zeggen dat je niet het principiële standpunt moet blijven hanteren dat externaliteiten uiteindelijk in de prijs tot uitdrukking moeten komen.

De heer Moorlag (PvdA):

Dat laatste ben ik met de heer Snels eens. Ik heb er ook waardering voor dat hij amendementen heeft ingediend, maar ik zit wel met dat dilemma. Dat staat nog even los van het feit dat ik denk dat de kans op het aannemen van deze amendementen naar mijn smaak zo goed als nihil is omdat dit wetsvoorstel in het regeerakkoord en ongetwijfeld ook in het coalitieoverleg in coalitiebeton is gegoten. Dat maakt mij wel wat cynisch over de haalbaarheid. Ik vond dat de heer Snels een hele goede vraag stelde aan de staatssecretaris, namelijk om iets verder te kijken dan alleen naar deze regeerperiode en om te kijken hoe we deze wat minder intelligente vorm van belasting heffen toch iets slimmer en intelligenter kunnen gaan inrichten.

De voorzitter:

Tot slot de heer Snels.

De heer Snels (GroenLinks):

Dit was geen vraag, voorzitter.

De voorzitter:

Oké. Hartelijk dank. U hebt ongeveer 66% van uw opgegeven spreektijd gebruikt. Maar u deed dat zonder voor te lezen, dus dat is dan weer een plus. De heer Kops is aan de beurt namens de Partij voor de Vrijheid

□

De heer Kops (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Macedonië, Kosovo, Sri Lanka, Zweden, Oman, Iran — wat moet je daar doen, maar toch — Sicilië, Ethiopië en een paar weken geleden nog Curaçao; het zijn zomaar wat voorbeelden van verre vliegreizen van de fractievoorzitter van D66 in de afgelopen jaren. Ik moet daarbij zeggen dat het een selectie is, want de lijst met verre vliegbestemmingen is eindeloos. Het is een feit dat D66'ers heel graag vliegen. GroenLinksers trouwens ook. D66'ers en GroenLinksers stappen het vaakst in het vliegtuig. Op zich is dat prima. Daar is natuurlijk helemaal niets mis mee. Wij willen anderen het plezier van bijvoorbeeld een vliegvakantie echt niet ontnemen. Maar hypocriet is het natuurlijk wel, want het zijn vooral deze partijen die het hardst roepen dat we minder moeten vliegen omdat vliegen slecht is voor het klimaat, aldus D66 en GroenLinks.

Voorzitter. Tegenwoordig is zo'n beetje alles slecht voor het klimaat. Mensen die gewoon op een normale manier hun leven willen leiden, wordt bij praktisch alles wat ze doen een klimaatschuldgevoel aangepraat. Autoschaamte, omdat je een elektrische auto niet kunt betalen en daarom in een diesel rijdt. Vleestwijfel, omdat je toch liever een gehaktbal eet dan een salade. Douchehuiver — het bestaat echt — omdat je graag een kwartiertje onder de douche staat. En nu dus vliegschaamte, omdat je af en toe met het gezin op vliegvakantie gaat. Het wordt de mensen aangepraat, om het vervolgens te kunnen belasten.

Daar gaat het vandaag over: een vliegbelasting. Vliegtickets worden duurder, en ook de vrachtvervoerders zullen extra worden belast. Het kabinet noemt deze waanzin een fiscale vergroeningsmaatregel. Dat klinkt natuurlijk heel chic als je het snel zegt, maar feitelijk is het gewoon een klimaat-

maatregel om de mensen ordinair geld uit de zakken te kloppen. Want wat lezen we in de memorie van toelichting? Daarin staat dat deze vliegbelasting een beperkt effect heeft op het klimaat. Dat staat er echt letterlijk in. Dan hebben we het gewoon over een vliegbelasting als klimaatmaatregel: het heeft een beperkt effect. Kan de staatssecretaris dan even uitleggen wat precies de bedoeling is van deze vliegbelasting? Het ging toch juist — dat lezen we — om vergroening, klimaat en dergelijke? Van ons hoeft het allemaal niet, hoor. Laten we daar heel duidelijk over zijn. Maar wat houdt die vergroening dan precies in? Hoeveel procent minder CO₂-uitstoot levert deze vliegbelasting op, als het daarom gaat? En tot hoeveel graden minder opwarming van de aarde — iets van 50 nullen achter de komma of zo — leidt dit dan? Als het gaat om klimaat en vergroening, verwacht ik ook een goed onderbouwde rekensom van de staatssecretaris. Ik hoor hem vanaf hier al zuchten, dus ik kijk uit naar het antwoord.

De vraag is dan: waar is die vliegbelasting dan wel precies goed voor? In een eerder debat over het conceptklimaatkoord had de fractievoorzitter van D66 een treffend antwoord. Over zijn eigen vlieggedrag zei hij namelijk: "Daarom" — dus vanwege dat vlieggedrag — "ben ik voorstander van een vliegbelasting; zodat mensen die het vliegtuig pakken een eerlijke prijs betalen." Daar komt dan toch de aap uit de mouw. Het is dus feitelijk een soort aflaat. Vliegen is slecht, maar het is niet slecht als je er maar voor betaalt. Eerst wordt je dus vliegschaamte aangepreft, en vervolgens kun je extra gaan betalen om daarvan af te komen. Het is dus een soort afkopen van je klimaatschuldgevoel. Om luchtvaartexpert de heer De Haan van de Erasmus Universiteit te citeren: "Als je beoogt om meer belastinginkomsten te genereren, dan heeft deze maatregel wel effect. Maar beoog je dat mensen minder gaan vliegen, dan zal dit een zeer beperkt effect hebben." Kortom, de Jettens en de Klavers van deze wereld, die het zich makkelijk kunnen veroorloven, gaan door deze vliegbelasting echt niet minder vliegen. Maar voor de gewone man en vrouw — ze worden vaak vergeten in deze Kamer — die vaak flink moeten sparen om één keer per jaar met het gezin op vliegvakantie te kunnen gaan, betekent het gewoon een extra kostenpost. Ik zei het al: het is gewoon ordinaire geldklopperij.

Voorzitter. Wat lezen we in de memorie van toelichting? "Uitgangspunt bij de vaststelling van de tarieven" — dus die €7 per ticket — "is de beoogde budgettaire opbrengst van 200 miljoen, zoals afgesproken in het regeerakkoord." Met klimaat of vergroening heeft het dus helemaal niets te maken. In het kabinet is gewoon afgesproken: "We willen 200 miljoen ophalen. Laten we eens even gaan nadenken met z'n allen. Hoe gaan we dat doen? Nou, dat doen via een vliegbelasting. Dan plakken we er vervolgens wel het label 'vergroening' op; dan trappen de mensen er wel in." Nou, niet dus. Het is gewoon een verdienmodel, een klimaatverdienmodel.

De vliegbelasting moet 200 miljoen opleveren, via de vliegtickets, maar ook via het vrachtvervoer. 188 miljoen wordt opgehaald via de vliegtickets, en 12 miljoen moet worden opgehoest door de vrachtvervoerders. De luchtvrachtsector maakt zich grote zorgen en vreest voor het verlies van banen, omdat vluchten van Maastricht Aachen Airport zich kunnen verplaatsen naar onder andere Luik. Hoe gaat de staatssecretaris voorkomen dat er banen verloren gaan, zorgen dat er door deze vreselijke vliegtuigbelasting geen enkele baan verloren gaat?

Voorzitter. Laten we kijken naar 2008. Toen werd er ook een vliegbelasting ingevoerd. De opbrengst daarvan viel toen tegen. Waarom? Omdat een flink deel van de vertrekkende passagiers uitweek naar Duitsland en België. Gaat dat hier nu ook gebeuren? Graag een reactie. Laten we wel wezen: als passagiers naar Duitsland, België of een ander land moeten uitwijken omdat het ticket daar goedkoper is, dan is ook dat uitwijken voor hen natuurlijk een extra kostenpost. Linksom of rechtsom gaan ze dus gewoon meer betalen.

Voorzitter. Ik geef een soort samenvatting. Eén: er wordt niet minder gevlogen. Twee: vluchten verplaatsen zich naar het buitenland. Drie: met klimaat en vergroening heeft het helemaal niets te maken. Vier: de gewone man en vrouw kunnen gewoon gaan betalen. Het is nergens goed voor, maar het spekt de staatskas zo lekker.

Tegen D66, GroenLinks en al die andere klimaatroepers zou ik heel graag willen zeggen: als het u werkelijk gaat om vergroening, duurzaamheid, klimaat en wat dan ook, ga dan zelf lekker minder vliegen. Stap zelf minder in het vliegtuig als het u daar werkelijk om gaat. Maar laat de mensen in het land, die gewoon normaal af en toe op vliegvakantie willen gaan, al is het maar alleen om zich even te onttrekken aan alle waanzin die mede door deze partijen over het land wordt uitgestort, vooral lekker met rust.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft ongeveer een kwart van uw spreektijd niet gebruikt.

De heer Kops (PVV):

Dat is toch netjes.

De voorzitter:

Ja, zeker. De heer Stoffer is de volgende spreker.

De heer Laçin (SP):

Sta ik nog steeds eerste?

De voorzitter:

Ja, de heer Laçin staat nog bovenaan. Maar wie weet wat de heer Stoffer gaat doen, al was hij wat bescheidener in het aanvragen van spreektijd.

De heer Stoffer (SGP):

Ik had de minste spreektijd.

De voorzitter:

Nou, het gaat meer om welk percentage van uw spreektijd u niet gebruikt.

De heer Stoffer (SGP):

Ik verdubbel 'm!

De voorzitter:

Heel goed. Gaat uw gang.



De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Op een mooie dag in het voorjaar van 1920, op 17 mei, steeg de eerste KLM-vlucht op vanaf een vliegveld in Londen. Na een vlucht van een paar uur landde dat vliegtuigje om 12.40 uur in Amsterdam. Het vliegtuigje vervoerde niet zoveel. Aan boord waren slechts twee journalisten, een stapeltje kranten en een brief van de burgemeester van Londen. Inmiddels zijn we 100 jaar en heel veel vluchten verder. Na 100 jaar komt er nu zelfs een belasting op vliegen. Eindelijk, zou ik zeggen. Dat de twee journalisten die meevlogen met die eerste lijnvlucht van KLM nog geen belasting betaalden, begrijp ik. Maar dat er in 2020 nog steeds geen belasting betaald wordt, vind ik net als mijn collega's van D66 niet uit te leggen. Het kan inderdaad niet zo zijn dat je voor de auto, de trein en de bus allerlei belastingen moet betalen, terwijl vliegtuigpasagiers de dans ontspringen. Natuurlijk draagt de luchtvaart door het Europese CO₂-emissiehandelssysteem en door het wereldwijde CORSIA-systeem bij, maar wat ons betreft is er meer nodig. Daarbij moeten we niet wachten op Europese of internationale afspraken over een vliegbelasting, want we kunnen zo'n belasting prima zelf invoeren. Langer wachten is dan onnodig, zou ik zeggen.

De SGP vindt het dus positief dat er eindelijk een vliegbelasting komt. Maar ik wil daar natuurlijk wel een kanttekening bij plaatsen, want wat de SGP betreft gaat dit voorstel niet ver genoeg; €7 per ticket is gewoon heel weinig. Daar kun je allerlei berekeningen van maken, van kopjes koffie en ga zo maar door, maar op tickets van honderden euro's is het over het algemeen heel weinig geld. De belasting voor een ticket naar Suriname is bijvoorbeeld slechts 1,2%. Je kunt er allerlei voorbeelden bij halen waarin het percentage net iets verandert, maar het gaat over weinig. Daarom is mijn vraag aan het kabinet waarom voor die €7 is gekozen. In antwoord op vragen van de SGP geeft de staatssecretaris aan dat het Klimaatakkoord het resultaat is van een integrale afweging. Dat begrijp ik op zich, maar in het Klimaatakkoord komt die hele vliegbelasting volgens mij niet voor. Uiteindelijk snap ik die hele argumentatie dus niet. Ik zou daar graag een echte uitleg bij krijgen. Het kabinet heeft dus gewoon de mogelijkheid om eigenstandig een afweging te maken en is niet gebonden aan het Klimaatakkoord wat betreft de vliegbelasting. Een belasting van €15 per ticket was wel een van de varianten die het kabinet heeft overwogen. Waarom is er dan toch niet gekozen voor dat tarief? Ik hoor echt graag wat de afweging hierin is geweest. De SGP is namelijk wel voorstander van een ticketbelasting van €15. Vandaar dat wij met GroenLinks samen een amendement hebben ingediend dat een hogere belasting voorstelt. Om meerdere redenen kan dat tarief wat ons betreft omhoog. De vervuiler moet betalen. €7 per ticket doet geen recht aan dat principe. Een verdubbeling van het bedrag komt wat dat betreft veel meer in de buurt. Voor de auto en de trein betaal je relatief gezien veel meer belasting. Vanuit het belasting- en milieuperspectief is €7 voor een vliegticket een schijntje. Wat de SGP betreft moet er een serieuze prikkel zijn om, als dat mogelijk is, voor de trein te kiezen in plaats van voor het vliegtuig. De tarieven liggen in andere landen, zeker voor langere afstanden, een stuk hoger.

Voorzitter. Er komt een vlak tarief voor de vliegbelasting. Of je nu naar Londen vliegt of naar de andere kant van de wereld, iedereen betaalt €7. Daar zit vast een heldere argumentatie achter, die ik graag van de staatssecretaris hoor. Waarom is er niet gekozen voor een hoog en een laag tarief, afhankelijk van de vliegafstand? Vrijwel alle landen werken namelijk wel met meerdere tarieven. Er kunnen natuurlijk ook goede redenen zijn om te werken met één tarief, maar die hoor ik dan graag van de staatssecretaris.

Voorzitter. De opbrengst van de ticketbelasting komt ten goede aan de algemene middelen. Daar heb ik een vraag bij: waarom heeft het kabinet er niet voor gekozen om de opbrengst van de vliegbelasting gericht te investeren in verduurzaming van de luchtvaartsector? Want daar zou je twee vliegen in één klap mee vangen. Ook daar zou ik graag een reactie op krijgen.

Voorzitter, ik zie iemand bij de interruptiemicrofoon staan. Het is natuurlijk aan u of ik doorga of niet.

De voorzitter:

Ik denk dat het goed is als de heer Laçin even zijn interruptie plaatst.

De heer Laçin (SP):

Op het vorige punt. Ik hoor de heer Stoffer zeggen: wat ons betreft kan het tarief van €7 per ticket omhoog. Vlak daarna zegt hij ook: er is gekozen voor een vlaktaks. In het kader van klimaatrechtvaardigheid wil ik de heer Stoffer de volgende vraag stellen. Ik heb in mijn inbreng al naar voren gebracht dat die €7 vooral heel veel gezinnen raakt die hard werken en moeten sparen om één keer per jaar, soms één keer per twee jaar, op vakantie te gaan. Die €7 raakt niet de veelvlieger, de echte vervuiler. De heer Stoffer stelt hier voor om dat tarief van €7 te verdubbelen naar €14 of €15. Welk effect heeft dat volgens hem op al die mensen die na hard werken en sparen één keer per jaar op vakantie kunnen? Hoe evenredig worden zij geraakt, als je het vergelijkt met de mensen die zakelijk vliegen en continu op en neer vliegen terwijl dat misschien niet nodig zou zijn?

De heer Stoffer (SGP):

Ik heb daarstraks het betoog van de heer Laçin gehoord. Toen dacht ik: die gewone Nederlanders die hij kent, zijn andere dan die ik ken. In mijn omgeving wonen mensen die inderdaad hun best moeten doen om één keer per jaar op vakantie te gaan, maar die gaan gewoon hier in Nederland op vakantie, of misschien een keer naar Frankrijk, maar met de auto. De mensen in mijn omgeving die vliegen, zijn mensen met een hoog salaris, zonder kinderen. Voor de rest ken ik er heel weinig. Ik weet niet welke gewone mensen de heer Laçin kent die dat één of twee keer per jaar kunnen doen, maar in mijn omgeving zijn dat over het algemeen wat we "rijke mensen" noemen.

De heer Laçin (SP):

Ik zou de heer Stoffer misschien een keer moeten vragen om met mij de Randstad in te gaan en met de mensen in mijn omgeving te praten. Die werken keihard in fabrieken of op Schiphol, als beveiligers of bagageafhandelaars. Die hebben echt wel een jaar nodig om dat kleine beetje opzij te kunnen leggen waardoor ze met hun gezin met één, twee

of drie kinderen op vakantie kunnen. Dan laat ik de keuze aan hen of ze in Nederland op vakantie gaan of dat ze een keer willen vliegen naar de zon. Die laat ik aan hen, en die wil ik ook graag aan hen laten. Ik hoop dat de heer Stoffer het met mij eens is dat zij, de groep die één keer per jaar of één keer per twee jaar op vakantie gaat, niet het grote probleem zijn als het gaat om de klimaatvervuiling waar we mee te maken hebben. Dat zijn de veelvliegers. Daarom wil ik de vraag nogmaals stellen aan de heer Stoffer, met de gedachte dat de mensen die ik ken ook bestaan, wat zijn boodschap richting die mensen is.

De heer Stoffer (SGP):

Richting die mensen zou ik zeggen: jammer dan, maar gewoon met de auto hier in Nederland of een beetje in Europa is veel beter voor het milieu. En ja, die gewone mensen die ik ken, zijn timmerman, metselaar of schoolmeester. Zij doen de vakanties die ik aangeef. Dus ik zie dat probleem niet zo.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, afrondend, voorzitter. Het verbaast mij enorm dat de heer Stoffer dit antwoord geeft als afronding: jammer dan, laat hun het maar lekker uitzoeken. En de rijke mensen in zijn omgeving kunnen lekker door blijven vliegen. Dat is dan de conclusie van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Ik ken bar weinig rijke mensen. Ik ken ook eigenlijk heel weinig mensen die met het vliegtuig op vakantie gaan. Onze werelden zijn misschien wat verschillend. De gewone mensen die ik ken, zijn andere gewone mensen dan bij de SP. Ik denk dat ze bij ons wat minder te besteden hebben, helaas.

De voorzitter:

De heer Stoffer vervolgt zijn betoog.

De heer Stoffer (SGP):

Met de opbrengsten van de tickets zou ik bijvoorbeeld het internationale treinverkeer willen bevorderen. Dat gebeurt in Duitsland ook. Daar stijgt de vliegbelasting en wordt de belasting op treintickets verlaagd. Ik zou zeggen: dat lijkt mij een hele goede doelbelasting. Ik zou graag van de staatssecretaris weten wat hij van deze integrale aanpak vindt en of hij zo'n aanpak, zo'n regeling ook voor Nederland heeft overwogen. Het kabinet kiest er nu voor om de opbrengst van de vliegbelasting naar de algemene middelen te laten gaan, maar specifiek wordt de opbrengst ingezet voor lastenverlichting voor burgers en bedrijven. Ik ben erg benieuwd hoe je dat concreet invult en hoe dat dan ook echt terechtkomt bij die burgers en bedrijven. En nogmaals, ik zou liever zien dat we het direct toepassen op verduurzaming en het dus inzetten voor bijvoorbeeld lagere lasten op treintickets.

Voorzitter. Ik kom op het vrachtverkeer. De SGP vindt het positief dat vooral wordt ingezet op tickets en minder op vracht. Vrachtverkeer heeft namelijk weinig alternatieven voor vervoer door de lucht. Er zullen daarom ook veel minder gedragseffecten gericht op verduurzaming te verwachten zijn door een vliegbelasting op vracht. Wat daarbij meespeelt is dat Nederland als handelsland echt fors geraakt kan worden door zo'n hoge vliegbelasting op vracht. Omliggende landen, zoals Duitsland, kennen zo'n luchtbelasting vaak niet. Het is net ook al aangehaald door collega's dat het maar zo zou kunnen zijn dat bijvoorbeeld in het geval van de luchthaven bij Maastricht zal worden uitgeweken naar luchthavens in andere landen. Daarmee zijn wegleffecten voor Nederland aan de orde en kan de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven, van Nederlandse mkb'ers verslechteren. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of hij dit risico ook ziet en hoe groot hij dat acht. Mijn vraag is ook hoe de staatssecretaris voorkomt dat het Nederlandse bedrijfsleven op achterstand komt te staan bij de concurrentie. Ik ben niet de enige die dit opmerkt, want ook de Raad van State gaf aan dat de vliegbelasting op vracht wellicht een grotere impact kan hebben dan de regering verwacht.

Er waren natuurlijk gewoon redenen om vracht niet te belasten bij de vliegbelasting die in 2008 is ingevoerd. Toen werd gezegd dat de gevolgen konden zijn dat het vervoersvolume van vracht tot 30% zou kunnen afnemen. Ik heb daarom echt sterke aarzelingen bij de uitwerking van de belasting op vracht en heb wat dat betreft een amendement ingediend. Het is de vraag of ik dat straks echt in stemming breng of niet. Dat ligt aan de argumentatie van de staatssecretaris. Op dit moment heb ik nog de indruk dat het heel goed zou zijn om dat niet te doen. Ik zou de staatssecretaris specifiek willen vragen om wat dieper in te gaan op de opmerkingen van de Raad van State. De VVD heeft dit al opgemerkt, maar ook ik zou graag willen weten of de staatssecretaris de gevolgen voor het Nederlandse bedrijfsleven gaat monitoren. Is dat dan een evaluatie na vijf jaar of gaat dat al veel eerder gebeuren?

Voorzitter, mijn allerlaatste punt. De uitvoeringstoets die door de Belastingdienst gedaan is, ziet er in ieder geval positief uit. Wat dat betreft zou ik graag de bevestiging van de staatssecretaris krijgen dat de invoering van de vliegbelasting per 2021 echt uitvoerbaar is door de Belastingdienst.

Hier zou ik het bij willen laten, voorzitter. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft iets meer dan 20% van de opgegeven tijd niet gesproken. Ik ga ten slotte naar de heer Bruins van de zijde van de Kamer. Hij spreekt namens de ChristenUnie. Ik geef hem bij voorbaat al een compliment, omdat hij vanuit de minste spreektijd heeft aangevraagd; ongeveer een derde van die van de heer Laçin. Gaat uw gang, meneer Bruins.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel voor dit compliment. Allereerst de hartelijke groeten aan de staatssecretaris bij zijn eerste wetgevingsdebat. Ik zie ernaar uit om met hem van gedachten te wisselen.

Voorzitter. In debatten van de commissie voor Financiën heb ik wel vaker gezegd dat de belastingparagraaf misschien wel de mooiste paragraaf uit dit regeerakkoord is. Werkenden gaan er deze periode echt op vooruit. De groeiende kloof tussen een- en tweeverdieners is tot staan gebracht. En gezinnen merken het in hun portemonnee. Op belastinggebied is fundamenteel gezien de belangrijkste stap wel dat we hebben afgesproken dat we minder belasten wat goed is en zwaarder gaan belasten wat niet goed is: minder belasting dus op inkomen en arbeid en meer belasting op overmatige consumptie en vervuiling. Eerlijk beprijzen is nodig.

Vanavond nemen we een weliswaar kleine, maar o zo belangrijke stap in de goede richting. Dit kabinet introduceert een belasting op vliegtickets. De lastenverlichting die de mensen deze jaren kunnen voelen, wordt voor een klein deel gedekt door mensen die veel vliegen. En dat was hoog tijd, want daarmee wordt de luchtvaartsector eindelijk een gewone sector. Wie de auto of de trein gebruikt, betaalt belasting, accijns en btw, maar vliegtuigmaatschappijen betalen niets. Dat is niet eerlijk, want de 42% van de Nederlanders die niet jaarlijks vliegt, betaalt mee aan de belastingvrijstelling voor luchtvaart.

Dat het beprijzen van vervuiling maatschappelijk positief uitpakt, blijkt uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse die op de voorgestelde vliegbelasting is losgelaten. In alle varianten en scenario's pakt de onderzochte belasting welvaartverhogend uit, want er zijn nauwelijks negatieve economische effecten, maar het levert wel extra overheidsbaten op. Daardoor kunnen andere belastingen weer omlaag en krijgen mensen meer te besteden. Dat leidt tot alternatieve consumptie die wel belast is. De welvaartswinst komt daarnaast voort uit het feit dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en passagiers aan de belasting meebetalen.

Voorzitter. Eigenlijk zouden natuurlijk alle externe effecten, zoals milieuschade, moeten worden meegenomen in de prijs van het vliegticket, maar zover zijn we nog helemaal niet. De prijs zou dan ook zo veel hoger liggen dat een internationale aanpak noodzakelijk is. Idealiter voer je een vliegbelasting in op wereldschaal. Dat is al eerder gememoreerd. Second best is het invoeren op Europese schaal. Dat staat ook in het regeerakkoord. De bewindspersonen hebben hierover wel gesprekken gevoerd met de Europese collega's, maar na eerste hoopgevende geluiden is het stil geworden. Hoe staat het daarmee, zo vraag ik de staatssecretaris. Zit er al een beetje schot in? Want er zijn natuurlijk veel slimmere en effectievere scenario's te bedenken dan de platte tickettaks waar het kabinet nu mee komt, maar dan moeten we het wel Europees aanpakken, om ervoor te zorgen dat de concurrentie eerlijk blijft. We zien dat de ons omringende landen al een stuk verder durven te gaan. We zien zelfs dat president Trump verder gaat dan de meeste Europese landen.

Voorzitter. De ChristenUnie ziet al uit naar het volgende regeerakkoord, waarin ongetwijfeld wordt aangekondigd dat er aan deze nieuwe knop in ons belastingstelsel gedraaid kan worden. Dat kan een slimme knop worden. Kan de staatssecretaris in die context schetsen hoe het huidige wetsvoorstel zich verhoudt tot de plannen met luchtvaart in de Europese Green Deal? En hoe verhoudt deze maatregel zich tot een mogelijke belasting c.q. accijns op kerosine? Dit heeft relatief namelijk meer effect op de uitstoot en de ticketprijs, en is makkelijker bilateraal te

regelen. Hoe staat het daarmee? En komt dat dan naast deze vliegbelasting?

Voorzitter. Het kabinet heeft uiteindelijk gekozen voor een vliegbelasting per vertrekkende passagier, waarbij transferpassagiers zijn uitgezonderd. Daarmee toont het kabinet dat het eigenlijk al met een schuin oog naar Europa kijkt. Het sluit namelijk aan bij de luchtvaartbelastingen van andere Europese landen. Zo wordt het dubbel belasten voorkomen van passagiers die hun reis beginnen op bijvoorbeeld een Duitse of Franse luchthaven en die via Schiphol doorreizen. Dat begrijp ik.

Ik heb wel vragen over de vliegbelasting op vracht. Voor de belasting van vrachtluchten is gekozen voor een differentiatie naar geluidsklasse. Lawaaiige vliegtuigen krijgen een hoger tarief per ton maximaal toegelaten startgewicht dan minder lawaaiige vrachtluchtvaartvliegtuigen. Dit kan voor de luchtvaartmaatschappijen een prikkel vormen om sneller met moderne vrachtluchtvaartvliegtuigen te gaan vliegen, maar als de luchtvaartmaatschappijen dit gaan doorbelasten naar de Nederlandse ondernemers die hun producten willen exporteren, dan kunnen die ondernemers niet echt kiezen met welk vliegtuig hun pallet met goederen meegaat. Is de financiële prikkel voldoende om echt te kunnen kiezen? Is het effect groot genoeg om tot marktwerking te komen? Zou er naast prijsdifferentiatie ook meer kunnen worden gedaan aan transparantie en keuzevrijheid voor ondernemers, zodat zij weten wat de milieu-impact is als zij voor de ene of andere luchtvaartmaatschappij kiezen om hun goederen te vervoeren?

Voorzitter, tot slot. Bij het maken van wetten moeten we ook altijd goed kijken naar de gevolgen voor de grensregio. In dit geval noem ook ik Maastricht Aachen Airport. De heer Slootweg vroeg het al: is bij deze wet gebruikgemaakt van de leidraad grenseffecten binnen het integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving? Dit kan van groot belang zijn, omdat wij ons sinds de schriftelijke vragen van de heren Paternotte en Bruins van 7 november jongstleden terdege realiseren dat vliegveld Luik letterlijk op fietsafstand van Maastricht Aachen Airport ligt.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. U heeft zelfs een kwart niet gebruikt van de geringe spreektijd die u had opgegeven. We zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors zo de vergadering tot vijf over negen. Ik doe de suggestie aan de staatssecretaris om in zijn eerste termijn al een oordeel te geven over de zeven ingediende amendementen, inclusief het amendement van de heer Stoffer dat net rondgedeeld wordt. Hij hoeft dat oordeel nog niet in de eerste termijn te geven, maar mijn ervaring is dat het wel helpt voor het tempo van het debat.

De vergadering wordt van 20.51 uur tot 21.06 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de Wet vliegbelasting. We zijn toe aan de eerste termijn van de zijde van de regering. Het woord is aan de staatssecretaris van Financiën. Gaat uw gang.

**Vijlbrief:**

Dank u, voorzitter. Wat is er mooier dan als nieuwe staatssecretaris dit wetsvoorstel te mogen verdedigen? Het is allemaal niet perfect, maar het is wel het wetsvoorstel dat inderdaad, zoals sommigen zeiden, echt een verschuiving in het denken over het belasten van vliegen teweeg kan brengen. Er wordt over de brandstof voor vliegen geen accijns geheven, er wordt geen btw geheven. Vliegen wordt op dit moment eigenlijk gewoon gesubsidieerd en dat is niet verstandig. Dat is gewoon geen verstandig economisch beleid. Daarom veranderen we dat. We gaan proberen de maatschappelijke kosten van vliegen gewoon, zoals we dat met alles proberen te doen, in de prijs te brengen. Doen we dat dan helemaal? Ik kom straks uitgebreid terug op de tarieven, ook kijkend naar de heer Snels. Doen we het helemaal? Nee, we doen het nog niet helemaal, we zetten een eerste stapje, zoals het vaak is genoemd.

Waarom kunnen we het nu wel doen en waarom gaat het effectief zijn? Waarom is het niet zoals in 2008, 2009? Dat is omdat het ingebed is in een internationale omgeving, waar andere landen dit ook doen. Frankrijk, Italië, Duitsland, Oostenrijk, Noorwegen, Zweden en het VK hebben allemaal een vorm van vliegbelasting. En dat is dus anders dan de vorige keer in 2008, 2009. Het moet 200 miljoen opbrengen, zoals afgesproken in het regeerakkoord. Dat klopt. Het is afgesproken en dat gaan we ook doen.

Wat mij betreft — en dan kom ik bij het doel van dit voorstel — gaat het om fiscale vergroening. Sommige mensen zeggen dan: ja ja, dat is allemaal mooi, maar het heeft geen invloed, want mensen gaan helemaal niet minder vliegen. Dat komt door de specifieke situatie op de luchthaven Schiphol, waar een capaciteitsrestrictie is. Dat wil nog niet zeggen dat dat altijd zo zal blijven. Ik meen dat de heer Van Weyenberg dat zei. Als je een indirecte belasting invoert, gaat normaal gesproken de vraag omlaag. Het is logisch dat je deze belasting invoert, want zij is vergroenend. En twee, je wilt er ook een groen doel mee dienen. Dat is het antwoord op de vraag van de heer Snels wat nou eigenlijk het doel is. Het doel is fiscale vergroening, zorgen dat mensen het vervuilende alternatief minder gebruiken dan het minder vervuilende alternatief. Dat moet wel op een simpele manier, maar ik kom straks op de vormgeving terug.

De voorzitter:

Meneer Van Raan wil gelijk al interrumperen. Ik aarzel een beetje omdat de staatssecretaris nog met zijn inleiding bezig is.

De heer Van Raan (PvdD):

Soms worden in een inleiding dingen gezegd die niet juist zijn, waardoor we met z'n allen de bietenbrug opgaan als daarop wordt voortgebouwd. De staatssecretaris zegt: als de prijs omhooggaat, dan daalt het aanbod, en daarom is het een vergroening. Maar onderzoek heeft uitgeezen dat de prijselasticiteit negatief is, onder de 1. Dat betekent dat het in die zin geen invloed heeft.

Vijlbrief:

Nee, dat is niet het geval. Als de prijselasticiteit tussen 0 en 1 is, heeft het wel invloed. Wat ik probeer te zeggen is dat de prijs door dit voorstel ... Nee, ik moet het anders formuleren: de lasten van deze vliegtickettaks worden vooral gedragen door de luchtvaartmaatschappijen door de specifieke situatie op de luchthaven Schiphol. De capaciteitsrestrictie maakt dat luchtvaartmaatschappijen op die manier hun prijs kunnen zetten. Ik keer terug naar de heer Van Raan omdat hijzelf startte met een indrukwekkend betoog over het veranderen van je blik op vliegen. Wat je hier in essentie doet, is iets belasten wat vervuilend is. En dan ben ik niet zo onder de indruk van het feit dat op dit moment de vraag niet zo erg reageert op de capaciteitsrestrictie op Schiphol. Dat is geen goed argument om deze belasting niet in te voeren. Dat is het punt.

De heer Slootweg vroeg welke milieudoelen hier eigenlijk worden nagestreefd. Gaat het om meer treinreizen op korte afstanden of om zakelijk meer digitaal of om meer vrachtverkeer via de weg? Er is geen concreet doel aan gekoppeld, maar aan de vormgeving van de vliegticketbelasting die wij invoeren, zie je dat we wel degelijk mikken op substitutie. Laat ik een voorbeeld geven. Ik kom er straks bij de tarieven nog even op terug, maar heel veel mensen hebben gevraagd waarom we zo'n vlak tarief doen. De gedachte achter dat vlakke tarief is natuurlijk dat die het meest drukt op de korte afstanden, omdat daar de substitutie makkelijker is. Dat is de redenering. Daarbij komt dat een vlak tarief veel makkelijker uitvoerbaar is en u zult deze staatssecretaris van de Belastingdienst, gezien mijn eerste weken, niet kwalijk nemen dat-ie ook even op de uitvoerbaarheid let. Dat is de reden waarom we het zo doen en dat zijn de doelen.

De heer Slootweg vroeg ook naar de geluidshinder. Is er een specifiek doel om de geluidshinder te verminderen? Jazeker, de externe kosten van vliegen moeten meer in de prijs. Maar de externe kosten zijn niet alleen CO₂, het is niet alleen fijnstof, want het is ook lawaai. Daarom hebben we bij de vrachttarieven ook gekozen voor die differentiatie naar lawaaiige en minder lawaaiige vliegtuigen. Dus dat is wel degelijk een doelstelling.

De heer Snels (GroenLinks):

Ik aarzel even, maar ik maakte hier natuurlijk wel een groot punt van. Artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet is echt een opdracht aan het kabinet. Ik verwacht daarom echt meer te lezen in de memorie van toelichting over hoe artikel 3.1 gevolgd wordt. Wat is nou precies het doel? Wat zijn de doelstellingen? Hoe doeltreffend is het? Hoe doelmatig is het? Ook de Raad van State was daar zeer kritisch over. Ik snap de argumenten en de politieke argumenten over hoe die wetsvoorstel tot stand is gekomen, maar ik zou de staatssecretaris toch het volgende in overweging willen geven: houd je nou aan die Comptabiliteitswet en zorg ervoor dat ook bij dit soort wetsvoorstellen de toelichting op orde is, want dat was die niet.

Vijlbrief:

Ik neem dat ter harte, maar ik probeer het nu in mijn mondelinge toelichting richting de heer Snels wel te doen. Als dat onvoldoende is gebeurd in de memorie van toelichting dan nemen wij dat ter harte voor de volgende keer.

Wat is de waarde van dit voorstel? Dat is een vraag van de heer Moorlag. Hij zei: wat is eigenlijk de waarde van dit voorstel als de prikkel zo klein is en zo weinig doet? Dat is weer datzelfde punt. Het effect op het aantal vluchten op luchthaven Schiphol is beperkt, omdat er nu een capaciteits-restrictie, een soort deksel op het aantal vluchten, ligt op die luchthaven. Is dat dan een reden om dit niet te doen? Nee, het is geen reden om dit niet te doen. De heer Moorlag zei dat volgens mij ook zelf. De fiscale vergroening is op zich iets wat waarde heeft en je weet ook niet of die deksel er altijd op deze manier zal zijn. Dat is de reden waarom wij deze belasting toch een vergroening noemen.

Ik kijk even of ik hiermee door het punt van de doelstellingen heen ben. Er zijn ook wat vragen gesteld over het flankerend beleid. De heer Van Weyenberg deed dat, maar hij is op dit ogenblik niet in de zaal. Het is misschien beter om hier even mee te wachten tot hij er wel is. Ik kan hem nu ook antwoord geven in het blokje over het hoofddoel van het wetsvoorstel, maar ik wil nu eigenlijk doorgaan naar de Europese route. Ik zal u uitleggen waarom ik begin met de Europese route.

Voorzitter. Ik geloof dat er niet meer gevlogen wordt van Schiphol naar Maastricht, maar ik weet dat niet zeker. Ik heb weleens een vluchtje van Schiphol naar Maastricht gedaan met heel veel turbulentie en dat wilt u mij niet nadoen. Maar sinds er niet meer gevlogen wordt van Schiphol naar Maastricht, is vliegen internationaal. Wat is er logischer dan bij vliegen internationaal beleid te voeren? Dat is wat je wil en ik ga straks ook proberen uit te leggen dat de begrenzing die we hebben gekozen, €7 per ticket en geen transferpassagiers, ook een klein beetje voortkomt uit het feit dat we de ideale internationale oplossing nog niet hebben. Overigens vinden sommigen die €7 ook wel wat weinig. Ik kom verder straks op de vraag van de heer Snels terug of ik een doorkijk kan geven. Hoe ziet u dat, en dan het liefst zonder de internationale kant? Dat laatste ga ik niet doen! Ik ga het echt internationaal doen, want uiteindelijk is dit een internationaal dossier. Zelfs als je het Europees doet, moet je oppassen voor de hubfunctie van Schiphol en die van andere Europese hubs ten opzichte van de hubs die net buiten Europa liggen, Istanbul en Dubai. Dit is een internationaal dossier. De Europese route is daarom essentieel. De Europese Commissie moet eigenlijk met voorstellen komen. Sommige leden zeiden dat wat in de Green Deal wordt gezegd, eigenlijk toch wat teleurstellend is. Ja en nee. Wat Timmermans in de Green Deal zegt, is dat hij zich gaat bezinnen op de huidige vrijstelling op kerosine. En hij gaat wat doen aan het feit dat er wat goedkoop ETS-rechten aan de luchtvaartsector worden gegeven. Die dingen gaat hij dus aanpakken. Aan mij werd op een aantal manieren gevraagd wat ik nu verder ga doen in de Europese aanpak. Ik wil daar nu op ingaan. Ik constateer dat de Europese aanpak — eigenlijk nog liever: de mondiale aanpak — de juiste aanpak is. Maar ik constateer ook dat die er nog niet helemaal is. Daarom stelde een aantal leden van uw Kamer daar vragen over. Ik wil daar nu graag op ingaan.

In februari 2018 is er een brief gestuurd aan de voormalige Eurocommissaris Moscovici met een uitleg over de Nederlandse positie. De Europese Commissie wordt daarin gevraagd om initiatieven te nemen. Op 5 maart 2018 is deze brief mondeling bij de heer Moscovici toegelicht. Hij legt dan uit dat hij aan het nadenken is en dat hij onder andere de Europese richtlijn energiebelastingen zou willen aanpas-

sen. Ik zeg dat tegen de heer Snels, want het dossier waarop wij elkaar voor de eerste keer tegenkwamen, was het dossier over de unanimiteit rond de Europese richtlijn energiebelastingen. Dat kan te maken hebben met de kerosinetaks. Stel nu dat je Europees beleid zou krijgen op het gebied van kerosine of btw heffen of, als je het nog wilder wilt maken, dat er een Europees voorstel komt voor een ticket-taks, dan is de afspraak die we in het kabinet hebben gemaakt dat je dan de belasting die wat minder perfect is, namelijk de huidige belasting, vervangt door een Europese belasting. De heer Snels zegt terecht dat je dan wel heel goed moet opletten dat de Europese belasting even goed is als de nationale belasting. Daar heeft hij natuurlijk groot gelijk in.

Ik kom weleens in Europa; ik ben er weleens eerder geweest. Wat ik eigenlijk wil gaan doen — heel praktisch — is maandag of dinsdag even naar de eurogroep en de Ecofin toe gaan. Er speelt immers nogal wat op economisch terrein in Europa. Daar zou ik de huidige Eurocommissaris Gentiloni nog eens kunnen aanspreken over de vraag wat de Europese Commissie nu meer kan doen dan zij op dit moment doet. Eurocommissaris Gentiloni zou morgen langskomen in Nederland, maar dat doet hij niet vanwege corona. Ik zou graag met hem willen bespreken of we die Europese route verder kunnen verkennen. Dat kan dan van alles zijn: accijns op kerosine, btw op vliegtickets of het beprijzen van vliegtickets. Ik denk zelf dat bilaterale afspraken, dus met kleine groepen, op het gebied van kerosinebelasting of btw het risico van concurrentie-effecten in zich hebben. Mevrouw Lodders vroeg daar ook naar. Als alleen Duitsland en Nederland het doen, behoeft het weinig betoog dat dat gunstig is voor de luchthaven Charles de Gaulle et cetera, et cetera. Dat proberen te doen in Europese Unieverband is een echt goede oplossing. Ik zal straks ook nog wat zeggen over wat dat kan betekenen voor de tarieven, want dat was ook een vraag van de Kamer. Maar ik zie iemand met een vraag.

De heer Van Weyenberg (D66):

Die oproep deed de vorige staatssecretaris ook. Ik zou de staatssecretaris eigenlijk willen vragen om bij het gesprek in Brussel als inzet te hebben dat een Europese vliegbelasting — apart, via de btw, via de accijns of een combinatie daarvan — onderdeel wordt van de Green Deal. Is de staatssecretaris dat met mijn fractie eens?

Vijlbrief:

Ik ben het met de heer Van Weyenberg eens dat dat de inzet kan zijn. Ik zal dat graag ook met hem bespreken. Dat is geen enkel probleem.

De heer Snels (GroenLinks):

Toch even voor de helderheid. Ik ben het met de staatssecretaris eens dat een Europees brede oplossing veruit te prefereren is boven nationale oplossingen. Maar de vorige staatssecretaris heeft duidelijk gemaakt dat ook een kopgroep van landen nog wel tot de mogelijkheden behoort. Een btw dat gaat niet, dat moeten we in de hele Europese Unie doen, maar een vliegbelasting kan met een kopgroep van landen iets aan de kerosineaccijns doen. Ik zou dat wel op prijs stellen, zeker ook omdat ik zelf geconstateerd heb dat in de ons omringende landen onze concurrenten Charles

de Gaulle, Frankfurt en Londen hogere vliegbelastingen hebben. Het zou mogelijk moeten zijn om dat ook nog op de agenda te houden.

Vijlbrief:

Ik reageerde vooral op de idee van bilaterale overeenkomsten, maar misschien zit het hier gewoon in woorden. Het hangt er natuurlijk vanaf hoe groot de kopgroep is of dit zinvol is of niet. Een kopgroep met z'n tweeën is een beetje een kleine kopgroep, probeer ik maar te zeggen. Het maakt hier wel uit hoe groot die kopgroep is. By the way, sommige dingen moet je Europees regelen — de heer Snels zegt dat terecht — als je Europese richtlijnen en wetten wilt gebruiken, maar dat weet de heer Snels ook.

De heer Snels (GroenLinks):

Zeker, maar toch nog met enige urgentie: we zien dat de vliegbelasting in omringende landen al hoger is dan in Nederland, ook nog na dit wetsvoorstel. Dat betekent dat er ruimte moet zijn om met Engeland, Frankrijk, Duitsland en wellicht België, echt de ons omringende landen die onze concurrenten zijn, tot verdergaande stappen te komen. Ik vind echt dat de staatssecretaris zich daarvoor moet blijven inzetten.

Vijlbrief:

Dat zal ik graag doen. Als ik het zo mag begrijpen dat bilateraal niet betekende, misschien zit het in het woord — ik zei net al dat dat misschien niet wordt bedoeld — dat het met de hele EU moet zijn, ik geloof dat u dat probeerde te zeggen, dan is het antwoord: ja, dat zal ik graag doen.

De heer Slootweg (CDA):

Begrijp ik het goed dat de gesprekken met de Eurocommissaris in die zin min of meer parallel gaan komen met de herziening van de Richtlijn energiebelasting? Dat we daar niet op hoeven te wachten?

Vijlbrief:

Inderdaad. Gesprekken waarin je met een kopgroep van landen werkt, zoals de heer Snels net aangaf en waar mevrouw Lodders om vroeg, kunnen natuurlijk gewoon parallel plaatsvinden aan wat er in Brussel aan wetgevingsprocessen plaatsvinden. Een herziening van zo'n richtlijn duurt gewoon lang, mede omdat er — ik durf het bijna niet te zeggen — unanimitéit vereist is om zo'n richtlijn te veranderen.

De heer Slootweg (CDA):

Eigenlijk begrijp ik hierin dat de huidige staatssecretaris zegt: ik ga op de lijn van mijn voorganger door om te kijken wat wij Europees kunnen bereiken en daarin is die richtlijn niet bepalend voor het tempo dat wij gaan zoeken.

Vijlbrief:

"Op de lijn door" en liever nog zou ik willen dat ik het werk van Menno Snel zo kan doorzetten dat er ook resultaten uitkomen in de zin van echte afspraken. De heer Snel heeft een aantal dingen gedaan. Hij heeft een congres georganiseerd

en landen bij elkaar gebracht en daarop zou ik willen voortbouwen. Ik moet nog wel kijken welke landen dat waren. Mevrouw Lodders vroeg of ik daarover kan rapporteren. Dat zal ik graag doen en het lijkt mij het handigst als ik dat doe in het AO Ecofin, zodra ik hier weer iets te melden heb. Dat zeg ik tegen mevrouw Lodders, meneer de voorzitter. Ik moet daar nog aan wennen.

Dat brengt mij bij het blok over de vormgeving. Dat is eigenlijk het grootste blok van mijn beantwoording. Er is ontzettend veel te doen over de vormgeving van de vliegbelasting. Ik kan uitgebreid ingaan op alle onderzoeken die zijn gedaan, maar volgens mij is dat niet het meest interessante. Het meest interessante is om met elkaar te praten over de vragen die u heeft gesteld. De toelichting op de vormgeving lijkt mij niet direct nodig. Het lijkt mij vooral interessant om in te gaan op de vragen die zijn gesteld rond de tariefsetting et cetera.

De heren Stoffer en Van Raan vragen waarom het kabinet heeft gekozen voor dat tarief van €7. Dat is eigenlijk een kernvraag die steeds terugkwam. Het begon natuurlijk met die 200 miljoen euro die taakstellend is ingezet. Het kabinet heeft geprobeerd om met die €7 iets van een evenwicht te vinden tussen verschillende belangen. Je kunt zeggen dat je daar ontevreden over bent en dat je dat wilt verdubbelen. Ik kom dat straks natuurlijk in een amendement tegen. Tja, ik vrees dat ik daar toch een realpolitiek antwoord op moet geven: als we het verdubbelen, is er geen meerderheid meer in deze Kamer. Ik kijk de heer Van Raan nog een keer aan en ook anderen die zeiden dat ik een shift teweegbreng in het denken over vliegbelasting. Ik zou dat echt graag in een wet tot uitdrukking willen brengen. Dat is wat wij hier doen.

Ik ben het dus eens met degenen die zeggen dat het een kleine stap is; het woord "muisenstapje" vond ik ietwat over the top. Het is een kleine stap, maar het is wel een verandering in het kijken naar vliegen. En het is een verandering die vergeleken met de vorige keer dat we het geprobeerd hebben, in 2008/2009, ook een echte kans van slagen heeft.

De voorzitter:

De heer Snels.

Vijlbrief:

Daarom zou ik toch graag hartstochtelijk dit voorstel willen verdedigen.

De heer Snels (GroenLinks):

Dan toch een soort gewetensvraag aan de staatssecretaris, en gewetensvragen zijn altijd lastig te beantwoorden. Wat vindt de staatssecretaris er nou eigenlijk van dat je in de MKBA's ziet dat een verdubbeling van de vliegbelasting van €7 naar €14 nog steeds ver beneden de prijs in de ons omringende landen zou zijn, bijvoorbeeld in Engeland? Wat vindt de staatssecretaris ervan dat wij in Nederland op deze manier politieke besluitvorming maken? Dus niet kijken naar wat de beste uitkomst is op maatschappelijk niveau, maar "omdat nou eenmaal in een regeerakkoord taakstellend is afgesproken dat het alleen maar 200 miljoen mag zijn, kan ik dus niet anders." Wat vindt hij daar nou van?

Vijlbrief:

Ik heb net gezegd wat ik daarvan vind. Ik heb gezegd dat ik dit wetsvoorstel met deze ticketprijs van €7 een goede kans van slagen geef om te worden aangenomen in het parlement. En dát vind ik op dit moment, zeg ik tegen de heer Snels en ook tegen anderen, overwegen over de perfecte vormgeving. Als we verdubbelen, zijn er direct leden van deze Kamer die zullen zeggen: en de concurrentiepositie van Schiphol dan, et cetera. Dan kan u ... Dan kan de heer Snels — ik moet er nog steeds aan wennen, voorzitter — vinden dat dat geen goed argument is en dat uit de MKBA iets anders blijkt, maar dit is de politieke situatie waar ik mee te maken heb. En dat is de reden dat wij het wetsvoorstel hebben vormgegeven zoals het is vormgegeven.

De heer Snels (GroenLinks):

Ik verwees niet voor niets naar Inzicht in Kwaliteit. Dat vergt namelijk ook een opdracht van het kabinet: niet alleen kijken naar de politieke wetten die aangeven dat we het moeten hebben over instrumenten en dat we politieke taboes hebben. Dat begrijp ik allemaal; politiek is een ingewikkeld vak. Maar de opdracht van Inzicht in Kwaliteit is dat je nu juist wél de inzichten van onderzoeken gebruikt en dat je wél de best mogelijke maatschappelijke uitkomsten wil. Daarom was het ook een soort van gewetensvraag. Ik snap het realpolitieke antwoord wel, maar ik wil antwoord op de gewetensvraag: hoe zou de staatssecretaris het liefst besluitvorming hebben op dit soort onderwerpen?

Vijlbrief:

Nu maakt u me het te moeilijk. Het onderzoek toont aan dat hier een positief welvaartseffect aan zit en, in technische termen, een positieve MKBA. Dat is voor mij voldoende om dit wetsvoorstel hier gepassioneerd te kunnen verdedigen. Kan het beter? Kan het anders? Kan het perfecter? Ja, misschien allemaal wel. Maar dan komt er even de staatssecretaris die probeert een wetsvoorstel te verdedigen.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik waardeer dat de staatssecretaris zo open en eerlijk is over de politieke realiteit en dat hij daar niet omheen draait. Maar in aansluiting op wat de heer Snels zegt, het volgende. Wij hebben hier toch wel een traditie van fact-based politics en belangrijke adviesorganen. Moeten we dan vaststellen dat al die adviesorganen en al die onderzoeken eigenlijk voor niks zijn gedaan, omdat er een vaststaande politieke realiteit is? Of hoopt de staatssecretaris dat er bij de coalitiefracties, die dit compromis hebben uitgedacht, misschien nog een bliksemschicht van wijsheid gaat inslaan?

Vijlbrief:

Nee, voorzitter. Volgens mij is die bliksemschicht al ingeslagen. De coalitie steunt naar mijn waarneming dit wetsvoorstel. Dat is de enorme stap voorwaarts die wij kunnen maken op dit moment. Dat is een stap voorwaarts. We hebben nu kans om een vliegbelasting in te voeren. Dan gaan we weer terug naar waar dit debat mee begon en waar de heer Moorlag zelf ook echt de nadruk op legde. Hij zei: dit is een belangrijke verandering in hoe wij kijken naar belastingheffing op vliegtickets, eindelijk doorbreken we het taboe hierop. We doen dit nu op een realistische manier. Ik kom straks nog terug op de uitvoerbaarheid. Waarom

hebben we dit allemaal zo simpel gehouden met €7, plat, et cetera? Ik heb iets gezegd over de substitutie met andere vervoersvormen, maar het heeft ook iets te maken met simpelheid. Daarom hebben we het zo vormgegeven als het is vormgegeven.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik ben ook realistisch. Ik heb ook gezegd dat dit voorstel in coalitiebeton is gegoten. Laat ik het zo stellen. Er zijn twee categorieën suboptimale voorstellen: intelligente suboptimale voorstellen en niet-intelligente suboptimale voorstellen. Begrijpt de staatssecretaris dat ik toch wel een beetje vind, ondanks dat ik vind dat dit een stapje vooruit is, dat dit duidelijk bij de laatste categorie hoort?

Vijlbrief:

Of ik begrijp dat u dat vindt, daar kan ik een antwoord op geven. Ik begrijp wel dat u dat vindt, maar ik vind dat niet. Ik vind dit een intelligente suboptimale oplossing voor een moeilijk probleem. Als wij in een perfecte wereld zaten waarin we internationaal beter met elkaar konden afstemmen wat we deden, konden we misschien verder gaan. Ik zal straks, aan het eind van mijn betoog, nog één keer ingaan op de vraag van de heer Snels, waarbij ik te internationale kant er weer bij pak. Als wij in een gecoördineerde aanpak zaten waarin we landen mee konden nemen en waarin er geen onechte concurrentie kon gaan ontstaan, zouden we waarschijnlijk met een ander voorstel zijn gekomen. Maar dat ligt er nu niet.

De heer Van Raan (PvdD):

Mijn vraag gaat over het volgende. Gegeven het feit dat het een reëel politieke benadering is die de staatssecretaris hanteert — ik heb waardering voor zijn eerlijkheid — en we het nu over de vormgeving hebben, zou ik toch één stap terug willen doen. Hij zei net ook dat we een stap gemaakt hebben, dat we iets nieuws doen. Mijn vraag is of hij de analyse die ik gaf in mijn betoog onderschrijft, namelijk dat we in een nieuw tijdperk zijn en dat niet meer de driehoek economie, leefomgeving en klimaat leidend moet zijn voor hoe we de luchtvaart aansturen, maar de driehoek klimaat, leefomgeving en veiligheid. Want dan zijn we echt in een nieuwe werkelijkheid. Dan kun je nog steeds realpolitiek bedrijven, maar dan zijn we in ieder geval in de nieuwe werkelijkheid. Onderschrijft de staatssecretaris dat?

Vijlbrief:

Ik weet ik niet of ik dezelfde woorden zou kiezen, maar feit is dat we — dat probeer ik eigenlijk te betogen — deze vliegbelasting invoeren in Nederland, gegeven de vormgeving, feit is dat het klimaat daarbij vooropstaat en feit is dat we proberen om externe kosten te internaliseren. Dat hebben we nooit eerder gedaan. We hebben het één keer geprobeerd. Dat is natuurlijk een bewijs van het feit dat er inderdaad iets veranderd is.

De heer Stoffer (SGP):

Ik weet niet wie het straks over die muizenstap had, maar ik vind dit voorstel ... Was het de heer Snels?

De voorzitter:

Nee, de heer Van Raan.

De heer Stoffer (SGP):

O, Van Raan. Nou, ik vind het een muizensprong. Maar dat terzijde. Toch even naar de realpolitik. Er ligt hier een voorstel, maar wat is er nu mooier dan dat aan de linkerkant van het kabinet GroenLinks en aan de rechterkant van het kabinet de SGP samen echt de steunberen willen zijn om dit voorstel nog een beetje op te stuwen, naar €15? Het moet dadelijk ook naar de Eerste Kamer. Nou, ik zou het wel weten als ik realpolitik moest bedrijven. Dan denk ik: hé, dan heb je daar ook een meerderheid. Is dat geen overweging voor de staatssecretaris, als hij toch bezig is met realpolitik?

Vijlbrief:

Ik was al bang dat ik verkeerd begrepen zou worden zodra ik het woord "realpolitik" zou gebruiken. Wat ik probeer te zeggen, is dat ik 2008/2009 nog in mijn hoofd heb zitten, met een hoger tarief en met andere landen die het niet deden. Het was ingewikkelder dan wat we nu hadden en het werkte niet. Het was overigens midden in een economische crisis. Ook dat speelde een rol. Daardoor mislukte dit. Ik ben ingehuurd op deze baan om te zorgen dat dingen werken. Ik wil iets invoeren wat werkt en wat simpel is. Ik denk dat dit voorstel hier op een meerderheid kan rekenen. Over het andere huis ga ik niet. Daar ga ik ook geen antwoord op geven. Ik denk dat dit op dit moment het voorstel is dat op de meeste steun kan rekenen en dat het best gedragen wordt. Dat is wat ik bedoel met realpolitik. Daarbij is het ook nog eens keer uitvoerbaar. Het is simpel. Het is uit te leggen. Daarom steun ik dit voorstel. Dat bedoel ik met realpolitik. Ik probeer niet hier een heel politiek spel met de Eerste Kamer op te zetten. Daar ben ik op dit moment niet in geïnteresseerd. Ik ben het wetsvoorstel aan het verdedigen.

De heer Stoffer (SGP):

Ik kan me dat voorstellen, maar ik geef maar even de tip. Volgens mij komt dezelfde staatssecretaris straks een keer bij de Eerste Kamer te zitten. Het geeft dan meer comfort als je in ieder geval die partijen ook wat gunstig hebt gestemd. Maar ik snap het. Het blijft op dit moment nog een heel smal ding. Overigens moet ik zeggen dat het kabinet hier maar 75 zetels heeft. Dat is geen meerderheid. Dus ik zou toch nog een keer nadenken.

Vijlbrief:

Ik hoorde geen vraag. Ik hoorde een tip om na te denken. Dat doe ik altijd.

De heer Stoffer vroeg mij ook waarom ik voor één tarief kies. Ik heb geprobeerd uit te leggen dat dat a simpel in de uitvoering is en dat b het kiezen voor één vlak tarief de substitutie naar andere modaliteiten — simpeler gezegd: dat je ook eens een keer de trein neemt — makkelijker maakt.

Dan de differentiatie economyclass en businessclass, dus de gewone klasse en de businessklasse. Ik heb er sympathie voor. We hebben er niet voor gekozen, omdat de luchthaven

degene is die uiteindelijk de aangifte doet, zoals u heeft kunnen lezen in de memorie van toelichting en in de wet. De luchthavens hebben deze informatie niet. In Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk kan het wel, want daar zijn de luchtvaartmaatschappijen belastingplichtig. Wij hebben gekozen om deze vliegbelasting zo simpel mogelijk te maken. Er zijn maar heel weinig partijen die aangifte doen. Dat zijn alleen de nationale luchthavens. Die hebben simpelweg deze informatie niet. Dus dit amendement zou ik willen ontraden.

De voorzitter:

Dat is het amendement op stuk nr. 11 over differentiëring en verdubbeling van tarieven van de heren Snels en Stoffer.

Vijlbrief:

Ja.

De voorzitter:

De heer Snels daarover.

De heer Snels (GroenLinks):

Ik heb de uitvoeringstoets, de quickscan, gekregen op mijn amendement. Het vergt iets meer informatie. Het belangrijkste argument uit de uitvoeringstoets is volgens mij, als ik snel kijk, dat het fraudegevoelig is. Het punt werd al eerder gemaakt. Vliegtuigmaatschappijen kunnen hun vliegtuig anders inrichten. Dan is niet meer duidelijk of het eerste of tweede klasse is. Ik zou zeggen: met wat steekproeven door de Belastingdienst is dat best te controleren. Als er fraude en misbruik worden gepleegd, is dat met een paar hoge boetes afgelopen. Dus het is iets complexer, maar volgens mij niet onmogelijk.

Vijlbrief:

Ik zeg niet dat het onmogelijk is, maar wij hebben nu gekozen voor een systeem waarvan wij hopen dat die roestvrij staal is in de uitvoering. We hebben wat probleempjes met onze uitvoering. Daar komen we elkaar ook zo nu en dan over tegen. Hier is echt gekozen voor de simpele oplossing, de simpele, uitvoerbare oplossing. Ik wil nog best even kijken of ik hier in de tweede termijn nog een keer op terug kan komen en of er nog een keer naar die uitvoeringstoets kan worden gekeken, maar zoals ik het hier lees en zoals ik hoor, is dit niet verstandig. We gaan opnieuw de Belastingdienst opzadelen met meer werk dan echt nodig is, terwijl we het ook simpel kunnen houden.

De heer Snels (GroenLinks):

Ik ben zeer gevoelig voor argumenten dat we het de Belastingdienst niet moeilijker moeten maken dan ze het al hebben, maar dit gaat uiteindelijk over uitvoering bij de luchthavens en de vliegtuigmaatschappijen. Die moeten gewoon de informatie aanleveren. Het enige wat wat ingewikkelder is, is dat de Belastingdienst af en toe moet controleren of de gegevens die zij krijgen kloppen. Maar zoals bij heel veel belastingsoorten gebeurt dat met steekproeven en risicoanalyses. Dus dat hoeft niet te betekenen dat ieder vliegtuig gecontroleerd hoeft te worden. Dus qua uitvoering is het voor de Belastingdienst niet zo moeilijk. Alleen moet

je even nadenken over hoe je fraude zou willen aanpakken. Ik zou het op prijs stellen als we daar toch iets meer helderheid over krijgen. We gaan ook allemaal een verkiezingsprogramma schrijven. Ik kan me zomaar voorstellen dat D66 in het verkiezingsprogramma gaat opschrijven dat er een businessclassvliegbelasting zou moeten komen.

Vijlbrief:

Ik kom daar graag nog even in tweede termijn op terug, maar voor nu blijft mijn oordeel over het amendement ontraden. Dat gold overigens ook voor het amendement om de prijs van de ticketbelasting te verdubbelen, maar dat was al helder geworden.

De voorzitter:

Dat was nr. 12, dus de amendementen op stukken nrs. 11 en 12 zijn beide ontraden.

Vijlbrief:

Waarom geen belasting per stoel in plaats van per ticket? Luchtvaartmaatschappijen streven er natuurlijk naar om hun vliegtuigen zo vol mogelijk te krijgen, dus wij hebben al een prikkel om dat te doen. De bezettingsgraden van de vliegtuigen zijn over het algemeen al erg hoog, dus ik vind de keuze voor een belasting per ticket goed verdedigbaar, ook omdat je eigenlijk het liefst wil dat deze belasting zichtbaar is voor degene die het ticket koopt.

Als je externe effecten zou willen beprijzen, vroeg de heer Van Weyenberg, dan klopt het toch dat je het tarief veel hoger zou moeten maken? Het antwoord is simpelweg ja, maar dat was niet het uitgangspunt. Dan zijn we terug in de cirkel waarin we ons net bevonden. Voor Amsterdam worden de externe kosten geschat op circa €16.000 per vertrekkende vlucht. Dat dek je nu niet af met de vliegbelasting en de vliegticketbelasting. Dat lijkt mij een helder antwoord op deze vraag.

De voorzitter:

Betekent dit dat u amendement op stuk nr. 13 van de heer Van Raan voor hogere tarieven ook ontraadt?

Vijlbrief:

Jazeker. Jazeker.

De voorzitter:

Dus amendement op stuk nr. 13 is ook ontraden.

Vijlbrief:

Voorzitter. Er zijn nogal wat vragen gesteld over de opbrengst van de vliegbelasting en terugsluis. Waarom is er niet gekozen om die te investeren in verduurzaming van de luchtvaartsector? Hoe wordt de opbrengst nu concreet ingezet voor lastenverlichting? Dat was een vraag van de heer Stoffer, maar ik dacht dat ook de heer Moorlag hier veel over gezegd heeft. Die zie ik nu niet terug in mijn antwoorden, dus ik spreek hem nu ook aan. De gedachte is hier simpelweg geweest zoals, ik dacht, de heer Bruins in zijn bijdrage zei dat je dit soort dingen doet. Je hebt een

vliegticketbelasting en in de optimale situatie ga je die niet koppelen aan een uitgavecategorie. Daar is de Kamer meestal ook niet zo heel vrolijk over. Normaal gesproken sluis je dat gewoon terug naar de schatkist. In het regeerakkoord is afgesproken dat de opbrengst van 200 miljoen teruggaat in de schatkist en wordt gebruikt om de inkomstenbelasting, de belasting op arbeid, te verlagen. Het was de heer Bruins, dacht ik, waar ik me bijna letterlijk bij kan aansluiten: dit is de logische manier om met dit soort belastingen en opbrengsten om te gaan, en niet om dit te koppelen aan opbrengsten. Ik begrijp de redenering van de heer Moorlag dat mensen dan beter zien wat er met hun geld gebeurt. Dat is een argument, maar het is meestal geen erg goed argument om dit precies te koppelen aan verduurzaming of aan een gericht iets. De heer Moorlag pleitte ervoor om het ergens in te zetten in de energiebelastingen, maar uiteindelijk komt het in de schatkist terecht en uiteindelijk komt daar, zoals dacht ik de heer Bruins vrij helder betoogde, ook weer een tarief uit. Dus vestzakbroekzak. Het lijkt mij het simpelste om dit gewoon in de schatkist af te storten en er daarmee voor te zorgen dat de loon- en inkomstenbelasting lager is. Dat is eigenlijk de heel simpele redenering hier.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik zou die redenering kunnen billijken als dat in de praktijk ook zo was. Maar in de praktijk hebben we al zo'n voertuig. We hebben de opslag duurzame energie. Die wordt gebruikt voor het subsidiëren van de opwek van duurzame energie. Ook indachtig wat de heer Stoffer zei: regeren is toch een beetje vooruitzien, ook bij de Eerste Kamer. Ik ben er helemaal niet op uit om de lasten voor burgers te verhogen, maar ik ben er wel op uit om op een slimme manier te gaan prikkelen om je groener te gaan gedragen. Geen lastenverhoging maar een lastensubstitutie. In dat kader zou het toch heel goed denkbaar kunnen zijn om het tarief te verdubbelen, zoals in de amendementen staat, en om de opbrengsten daarvan niet in de schatkist te doen maar te gebruiken voor een verlaging van de opslag duurzame energie? Ik denk dat dat goed is voor de uitlegerbaarheid aan de burgers en dat dat ook helpt om het beoogde effect, gedragsverandering, te stimuleren.

Vijlbrief:

Ik heb het gevoel dat er nu twee discussies door elkaar gaan lopen. We hebben het enerzijds over de hoogte van het tarief. Daar zegt de heer Moorlag wat over en daar heb ik ook al eerder wat over gezegd. De andere discussie is: waar gebruik je het voor? Ik denk toch dat de gouden regel dat belastinginkomsten in principe niet gekoppeld worden aan bestedingen — er zijn wel voorbeelden; daar heeft u gelijk in — beter gehanteerd kan worden. De heer Moorlag gooit er eigenlijk nog een derde vraag bij, namelijk: als die verder verhoogd zou worden, zou je dat dan wel kunnen doen? Dat zit een beetje in de categorie van de wat-alsvragen, waar ik beter even geen antwoord op kan geven.

De heer Moorlag (PvdA):

Dan ga ik daar ook verder niet naar vragen. Maar ik adviseer de staatssecretaris wel om in zijn denken toe te laten — er zal in de toekomst ook moeten worden gesproken over een aanpassing van het tarief — dat we het niet generiek laten terugvloeien in de schatkist, maar dat we het gaan gebruik-

ken als financieringsbron voor het opwekken van duurzame energie. We halen het nu bij de huishoudens op. We belasten nu de cv-ketels, maar ik wil dat de straalmotoren belast worden. Dat is wat mij drijft.

Vijlbrief:

Die laatste opmerking delen we natuurlijk met elkaar. Dat wil ik ook. Ik wil het vervuilende belastingen en het schone ontlasten. Dat is precies de reden waarom we arbeid proberen te ontlasten van lasten. Dat is een lelijke zin, maar u begrijpt wat ik bedoel.

De heer Stoffer (SGP):

Ik wil bij een van die laatste uitspraken van de staatssecretaris aansluiten: het vervuilende belastingen en het schone ontlasten. Ik snap dat je deze opbrengst niet direct ergens aan wilt koppelen, maar zou het een idee zijn om straks bij het nieuwe belastingplan, dat we dit jaar weer gaan vaststellen, de btw op internationale treintickets te verlagen? Als we dat nu al met elkaar benoemen, dan hebben we in ieder geval gezegd: het ene gaat omhoog, maar het vervangende vervoer, ergens in Europa naartoe gaan met de trein, maken we iets goedkoper. Dan krijgen mensen een extra prikkel om uit het vliegtuig te stappen en de trein te nemen. Wat vindt de staatssecretaris van zo'n voorstel?

Vijlbrief:

Om een uitspraak van de heer Moorlag van zojuist te citeren: ik wil dat in mijn denken toelaten. Maar ik ken mijn buurman op het departement. Hij gaat uiteindelijk over het batig saldo in de schatkist. Ik weet niet of hij het zou waarderen als ik nu een toezegging doe die geld kost, want dat is natuurlijk wat de heer Stoffer zegt. Want die 200 miljoen is al ingeboekt in de boeken, zoals de heer Stoffer ook weet. Ik wil best in mijn denken toelaten dat het een goed idee zou kunnen zijn om substitutie te bevorderen door na te denken over de btw op internationale treintickets. Iemand anders zei dat ook in zijn termijn, dacht ik. Dat wil ik in mijn denken toelaten, maar ik kan natuurlijk op geen enkele manier een toezegging daarover doen. Maar dat begrijpt de heer Stoffer ook wel.

De heer Stoffer (SGP):

Mooi dat het zaadje geplant is. Dank.

De heer Snels (GroenLinks):

Ik wil heel kort aansluiten op het toelaten in het denken. Behalve dat wij in Nederland het vliegverkeer heel laag belasten, geldt het omgekeerde ook. In de ons omringende landen is de btw op treintickets, ook op internationale treintickets, lager dan in Nederland. Zou de staatssecretaris het in zijn denken willen toelaten om daar eens een keer een verkenning naar te doen, een brief over te schrijven of een inventarisatie naar te doen, om te kijken hoe we daar een omdraai in zouden kunnen bewerkstelligen? Volgens mij is dat ook voor toekomstige discussies zeer nuttig.

Vijlbrief:

Ik kijk even naar de ondersteuning achter in de bankjes. Worden Irene en Jurjen heel zenuwachtig van een over-

zicht? Dat valt wel mee, geloof ik. Ik ga dat dus meer doen. Ik laat het even in mijn denken toe, en ik zeg u in de tweede termijn of ik dat echt ga doen of niet. Dan heb ik echt aan ze gevraagd of ik er dan gelijk uit gegooid word.

Voorzitter. Ik ben gekomen bij vracht. Ik denk dat ik ...

De voorzitter:

Mag ik u dan toch even onderbreken? Er is namelijk nog één component van de vormgeving, die gaat over passagiers. Dat is het amendement over het ook meenemen van transferpassagiers.

Vijlbrief:

Ja. Die wilde ik eigenlijk aan het eind doen, bij mijn doorkijk naar de internationale kant. Maar ik kan dat nu ook doen. Het is eigenlijk simpel. Transferpassagiers nu meenemen betekent echt iets voor de concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol als netwerk. Schiphol heeft heel veel nadelen, zoals lawaai, vuil en CO₂. Maar een van de grote voordelen van Schiphol — ik heb een lange carrière achter de rug bij Economische Zaken, waar we daar heel vaak over praten — is dat het een luchthaven van internationale klasse is naast het hart van de Randstad, bijna in het hart van de Randstad. Dat heeft grote nadelen; dat zei ik al. Maar het heeft ook voordelen. Wanneer het gaat om die transferpassagiers en die hubfunctie moet je ontzettend uitkijken. Het netwerkeffect daarvan is belangrijk en groot. Ik zou er op dit moment dus geen voorstander van zijn. U wilt natuurlijk een korter antwoord hebben op de vraag of ik het amendement ontraad of niet. Het antwoord is ja; dat ontraad ik. Maar dat ontraad ik niet uit principe; ik ontraad dat omdat het belastingen van transferpassagiers als andere landen dat niet doen gevaarlijk is. Daarom zou ik het willen ontraden.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 10 is bij dezen ontraden. De staatssecretaris vervolgt zijn betoog met de vracht.

Vijlbrief:

Ja, ik wil graag wat zeggen over vracht. Ik wil me vooral even concentreren op de situatie in Maastricht Aachen. Mevrouw Ladders en de heer Laçin vroegen daarnaar, maar dat gold eigenlijk voor iedereen. Heel veel mensen hebben gevraagd hoe het zit met de positie van Maastricht Aachen. Ik geloof niet dat men zich nou direct zorgen maakt over de positie van Schiphol wanneer het gaat om deze tarieven. Er werd overigens gevraagd hoe het zit met de Raad van State. Toen het voorstel bij de Raad van State lag, zaten daar nog andere vrachttarieven in dan in dit voorstel. Als ik het mij goed herinner, ging het toen om het dubbele van wat we nu hebben. Dat is daar dus het antwoord op. Als gevolg van wat de Raad van State zei hebben we lagere tarieven gekozen, maar ik denk wel dat er een punt zit bij de vraag: heeft u nou goed gekeken naar de positie van de afzonderlijke luchthavens wanneer het gaat om vracht? Dan zit de zorg van de Kamer volgens mij op het punt van Maastricht Aachen. Misschien is het gewoon verstandig dat wij nog eens even wat onderzoek laten doen naar wat dit tarief nou betekent voor de positie van Maastricht Aachen, onderzoek dat is toegespitst op dit vliegveld en de effecten van de tariefheffing op vracht. Volgens mij is dat

verstandig. Als daar dingen uit zouden komen die veront-
rustend zijn, kunnen we daar altijd nog rekening mee hou-
den als we de wet in werkelijkheid gaan implementeren.
Dat zou mijn gedachte zijn.

De heer Slootweg (CDA):

Ik wil de staatssecretaris danken voor deze toezegging, want ik denk dat dat inderdaad een grote zorg is bij een groot deel van de Kamer. Dan gaat het ook nog even om de termijn waarop de staatssecretaris wil komen met de bevindingen, met een soort grenseffectrapportage, rond Maastricht Aachen. Want ik denk dat het toch wel van belang is dat dat voor Prinsjesdag zou kunnen. Is dat mogelijk, zo zou ik aan de staatssecretaris willen vragen.

Vijlbrief:

Iemand — ik ben even vergeten wie precies — vroeg volgens mij om dat bij het Belastingplan te doen. Dat zou dus wel Prinsjesdag betekenen. Ik zit even naar adviseurs te kijken. Ik denk dat het veilig is om te zeggen dat ik dat uiterlijk met Prinsjesdag aanlever. Ik wil best een poging doen als het er eerder is, maar we moeten er even naar kijken. Ik denk dat bij het Belastingplan wel het logische moment zou zijn.

De heer Slootweg (CDA):

Daaruit begrijp ik gewoon dat de doelstelling is om het voor Prinsjesdag aan te leveren.

Vijlbrief:

Ja.

De heer Laçin (SP):

Ik ben ook blij met deze toezegging, omdat mensen zich daar toch zorgen over maken. De luchtvrachtsector maakt zich zorgen over de ontwikkelingen, zowel op Schiphol als op Maastricht Aachen Airport. Ik ben wel benieuwd wat dit dan betekent voor het wetsvoorstel. Want we gaan nu onderzoek doen. Er zijn nu allemaal moties en amendementen ingediend; althans, de moties worden straks ingediend. Dan gaan we dinsdag stemmen. Het zal niet aan mij liggen, maar ik denk dat deze wet wordt aangenomen in deze Kamer. Dan komt voor Prinsjesdag dat onderzoek, specifiek vooral gericht op Maastricht Aachen Airport. Wat is dat onderzoek dan nog waard en is het dan misschien verstandig om dat onderzoek af te wachten voordat dit wetsvoorstel in stemming komt?

Vijlbrief:

Nee, daar werd ook niet om gevraagd door degenen die deze vraag hebben gesteld. Er waren een aantal mensen die hier zorgen over hadden. Er is geen enkele reden om te wachten met het aannemen van het wetsvoorstel. Als de tarieven zouden moeten worden aangepast — maar laten we nou eerst even dat onderzoek doen voordat we nu allerlei wat-alsvragen gaan beantwoorden — dan kan dat altijd. Dat kan op allerlei momenten. Zoals de heer Laçin ook weet, vindt de implementatie van het wetsvoorstel plaats via een koninklijk besluit later in het jaar. Dit lijkt mij

dus echt de goede volgorde van dingen. We gaan eerst even kijken wat de effecten zijn.

De heer Laçin (SP):

Dat is ook mijn voorstel: dat we eerst gaan kijken wat de effecten zijn en dat we daarna pas gaan stemmen over deze wet. De staatssecretaris zegt nu dat dit een wat-alsscenario is. Het is geen wat-alsscenario. De conclusie is gewoon helder. We gaan straks een wet aannemen — althans, de Kamer gaat een wet aannemen — waarin geen gedegen onderzoek is gedaan naar mogelijke weglekeffecten van Maastricht Aachen Airport. Ik stel voor dat dat de goede volgorde is, dus dat we eerst gedegen onderzoek doen en daarna de verdere behandeling van deze wet doen. Ik hoop dat de staatssecretaris het met mij en vooral de luchtvrachtsector eens is dat we dat eerst goed moeten uitzoeken.

Vijlbrief:

Nee, nu gaat het echt de verkeerde kant op. Ik ga nu toch even wat scherper zijn. Er is onderzoek gedaan naar de effecten van het vrachttarief. Die effecten waren groot toen we een dubbel tarief hadden. Die zijn vervolgens nu door-
gerekend. Het probleem waar we hier over hebben, is een probleem van Maastricht Aachen. Daar is substitutie mogelijk met Luik; op de fiets, zoals een van uw leden hier zei. Maar er is geen enkele reden om niet te stemmen over deze wet. We gaan rustig onderzoek doen. Dat de heer Laçin de conclusie uit het onderzoek al kent, laat ik bij hem. Ik ken die conclusie nog niet.

De voorzitter:

Afrondend, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij begrijpt de staatssecretaris verkeerd wat ik zeg. Ik ken de uitkomst ook niet. Dat is juist het probleem. Ik wil de uitkomst kennen voordat ik ga stemmen over een wet. Als ik dat nu doe ... Mijn stem is volgens mij al helder, maar als deze wet wordt aangenomen en als achteraf blijkt dat de substitutie op Maastricht Aachen Airport zo groot is dat daar enorm veel banen verloren gaan, dan ben ik benieuwd hoe de staatssecretaris dat gaat uitleggen.

Vijlbrief:

Ik geloof dat ik niet op wat-alsscenario's moet ingaan.

Mevrouw Ladders (VVD):

Ik ben blij dat de staatssecretaris de zorgen deelt die ik en ook de collega's naar voren hebben gebracht. Ik wil toch even de beantwoording van de schriftelijke vragen erbij pakken. Daar staat dat in de doorrekening de gedragsreacties van passagiers en vrachtvervoerders niet per luchthaven zijn bepaald. Ik denk wel dat dat belangrijk is. Kan de staatssecretaris dus toezeggen dat het onderzoek dat gaat plaatsvinden, natuurlijk specifiek geldt voor Maastricht Aachen maar ook voor de andere regionale luchthavens, omdat we in de onderzoeken wel heel erg gefocust hebben op Schiphol. Ik denk dus dat het wel belangrijk is om dat mee te nemen in het onderzoek of de verdiepingsslag die gemaakt gaat worden.

Vijlbrief:

Ik ga kijken wat we kunnen doen in de tijd. Ik dacht dat de zorgen vooral zaten rond Maastricht Aachen, omdat daar de substitutiemogelijkheden voor vracht heel groot zijn met Luik. Dat was volgens mij het punt dat werd gemaakt. Daar probeer ik antwoord op te geven. Als we ook nog naar andere dingen kunnen kijken ... Maar ik denk dat dat lastig wordt, want ik denk dat het ingewikkeld wordt om dit per regionale luchthaven te doen.

Mevrouw Ladders (VVD):

De grootste zorg ligt inderdaad in de richting van Maastricht Aachen. Dat heb ik hier ook op die manier verwoord in het debat en dat was ook aanleiding voor de schriftelijke vragen. Ik denk wel dat het goed is als daarin ook gekeken wordt naar de andere regionale luchthavens. Dat kan misschien minder diepgaand, maar het is wel van belang dat ernaar gekeken wordt.

Vijlbrief:

Ik kom er in de tweede termijn nog even op terug of dat kan.

De voorzitter:

Dank.

Vijlbrief:

Voorzitter. Dat brengt mij bij het kopje uitvoering.

De voorzitter:

Mag ik u toch weer even onderbreken? De heer Stoffer heeft een amendement ingediend dat ook over vracht gaat. Als ik het goed heb begrepen, gaat dat over geen tarief invoeren voor vracht.

Vijlbrief:

Voorzitter, dank u wel. Dat amendement ontraad ik dus. Ik vervang dat door deze toezegging op dit punt.

De voorzitter:

Daarmee is het amendement op stuk nr. 14 ontraden.

Vijlbrief:

Voorzitter. Dat brengt mij bij de uitvoering. De heer Slootweg heeft volgens mij een vraag gesteld over vliegbelasting bij annulering. Klopt dat? Ja, ik dacht van wel. Wat gebeurt er als de vlucht wordt geannuleerd? Krijgt de passagier dan ook de doorberekende vliegbelasting terug? Dat hangt af van de annuleringsvoorwaarden. Luchthavens betalen alleen vliegbelasting voor passagiers die daadwerkelijk vertrekken. Voor vliegmaatschappijen zijn dit kosten die de luchthaven zal doorberekenen. Die zullen zij op voorhand in de ticketprijs doorberekenen. Als een passagier niet vertrekt, was er achteraf gezien geen vliegbelasting om door te berekenen en komt er een plaats vrij in het vliegtuig. Hoe vliegtuigmaatschappijen daar precies mee omgaan in hun annuleringsvoorwaarden, hangt van de maatschappij af. Maar als een passagier bij annulering het hele aankoopbe-

drag terug zou krijgen, is dat inclusief de doorberekende vliegbelasting.

De heer Slootweg (CDA):

Heel kort. Wij hebben het idee dat dat in het buitenland wat uniformer is. Eigenlijk zegt de staatssecretaris dat het echt per luchtvaartmaatschappij in de annuleringsvoorwaarden verschilt. Het kan dus zelfs binnen een maatschappij per vlucht verschillen hoe daarmee wordt omgegaan.

Vijlbrief:

Ja. Het korte antwoord is: ja.

De heer Slootweg (CDA):

Het enige wat ik nog aan de staatssecretaris wil vragen, is: zou het mogelijk zijn — dat hoeft echt helemaal niet op korte termijn — om toch eens te kijken hoe in het buitenland met zo'n situatie wordt omgegaan? Voor zover wij kunnen nagaan, wordt het daar wel altijd teruggegeven en is daar geen differentiatie per maatschappij en zelfs per vlucht mogelijk.

Vijlbrief:

Ik zal het even checken en dan kom er in de tweede termijn op terug.

De heer Slootweg vroeg ook: hoe gaan we om met privé-jets? Er is geen verschil tussen of er sprake is van een privévlucht of niet. Ook voor passagiers aan boord van een privéjet geldt dus vliegbelasting. Ik zeg u er wel eerlijk bij dat er een minimum toegelaten startgewicht is waarboven de vliegticketbelasting pas gaat gelden. Dat is 8.616 kilogram. Als de privéjet minder weegt — ik heb geen idee wat zo'n ding weegt — valt die er niet onder. Maar een beetje privéjet zal wel zwaarder zijn, denk ik zomaar.

De vraag van de heer Stoffer is natuurlijk de vraag van de waarheid voor de staatssecretaris van de Belastingdienst: kunt u bevestigen dat de invoering echt mogelijk is per 2021? Meneer Stoffer, het antwoord daarop is: ja. Ik heb dat meerdere keren gevraagd; daar kunt u zich iets bij voorstellen.

De heer Slootweg vroeg naar de koppeling met het inningssysteem. De planning is dat de koppeling met het inningssysteem plaatsvindt tussen 1 januari en 1 juli 2021.

Even kijken. Dat brengt mij bij een aantal diverse vragen. De heer Bruins vroeg: is er bij deze wet gebruikgemaakt van de leidraad grenseffecten? Voor dit wetsvoorstel is rekening gehouden met het integraal afwegingskader, zeg ik tegen de heer Bruins. De leidraad bestond toen nog niet, maar het afwegingskader schijnt onder andere een wetsvoorstel te toetsen op doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid. Dat is door CE Delft nagekeken in haar onderzoek. De resultaten zijn verwerkt in de keuze voor het wetsvoorstel.

De heer Van Raan vroeg: moet de luchtvaart naar de nieuwe werkelijkheid? Daar hebben we het over gehad. Deze vraag heeft u mij opnieuw gesteld.

Ik zit even te kijken of ik nog iets belangrijks mis.

De voorzitter:

Er zijn nog twee amendementen van mevrouw Lodders.

Vijlbrief:

Daar kom ik op terug, voorzitter.

Voordat ik naar de amendementen toe ga, geef ik nog een kort antwoord op de vraag van de heer Snels: wat zou ik doen als ik in een droomwereld leefde? Ik ga niet de droomwereld van de heer Snel nemen. Ik neem mijn eigen droomwereld. Mijn eigen droomwereld is — ik ben nu serieus — dat we hier internationale afspraken over zouden kunnen maken. Als we hier internationale afspraken over zouden kunnen maken, dan zou je erover kunnen denken — ik heb daar net een klein doorkijkje in gegeven — om de transferpassagiers wél mee te nemen in de belasting, om maar eens een voorbeeld te geven. Dat is één doorkijkje. Daarmee zeg ik natuurlijk niet ... Het blijft ingewikkeld. Ik heb al geprobeerd te illustreren dat je wat betreft de hub-functie van Schiphol breder moet kijken dan alleen naar Europa. Maar ik kan me er wat bij voorstellen.

De heer Snels (GroenLinks):

Het doet een realpolitiker als mij pijn in het hart om van een droomwereld beschuldigd te worden. Ik had eigenlijk de volgende vraag. We krijgen binnenkort heel veel verkenningen, bijvoorbeeld over de herziening van het belastingstelsel in de volgende kabinetsperiode. Ik begrijp heel goed de randvoorwaarden van het regeerakkoord waarbinnen dit voorstel tot stand is gekomen. Maar ik vroeg, en dat had ook best in de memorie van toelichting gekund: als het in Europa allemaal niet lukt, wat is dan het perspectief, bijvoorbeeld in de volgende kabinetsperiode, om het voorstel effectiever te maken, om meer te differentiëren, om het te verhogen? Ik vroeg eigenlijk naar dat soort zaken.

Vijlbrief:

Ik ga het toch nog één keer proberen, op mijn manier. Eens kijken of we elkaar kunnen begrijpen. Ik zou zeggen: laat mij nou een beetje koersen in Europa om te kijken of we daar met die kopgroep, zoals het eerder werd genoemd, of misschien wel op het niveau van de Europese Unie iets kunnen bereiken. Als dat kan, dan denk ik dat je tot vliegticketbeleid in Europa kunt komen, en misschien ook wel in Nederland, dat nog effectiever is dan dit prachtige voorstel. Ik denk dat dat moet kunnen. Maar ik denk ook dat de internationale kant echt de restrictie vormt. Dat is mijn opvatting. Anders ben je dingen over de grens aan het duwen, wat je eigenlijk ongewenst vindt. Dat is dus toch mijn antwoord. Mijn algemene antwoord zou zijn: hoe internationaler je gaat werken, hoe meer er kan. Dat is toch mijn doorkijk in de realiteit.

Ik zit even te kijken of ik de amendementen heb meegenomen in mijn beantwoording. Ik denk dat ik er zeker één niet heb meegenomen en dat is het amendement van mevrouw Lodders over een horizonbepaling.

De voorzitter:

Klopt. Dat is het amendement op stuk nr. 8. Het amendement op stuk nr. 9 gaat over de evaluatiebepaling.

Vijlbrief:

Ja, ik begin even met het amendement op stuk nr. 8, als u het goed vindt.

De voorzitter:

Jazeker.

Vijlbrief:

Dat amendement heeft als doel om de nationale heffing automatisch te laten vervallen als er een Europese heffing wordt ingevoerd. We verschillen hier totaal niet over de doestelling, want dit is ongeveer letterlijk wat in de memorie van toelichting staat. Maar ik wil wel voorkomen dat er een dubbele heffing komt. Ik begrijp dus heel goed wat mevrouw Lodders doet, maar ik denk dat we dit niet via een amendement moeten doen. Ik zeg dat maar even, omdat het wetstechnisch erg ingewikkeld is. Ik dacht de heer Snels dit ook al zei in een korte interruptie. We weten niet hoe de Europese heffing er gaat uitzien. Wat is eigenlijk het criterium? Zijn dat de 200 miljoen? Zijn dat de effecten? Ik heb hier gisteren echt lang over zitten nadenken, mevrouw Lodders. Dat kan bevestigd worden door de mensen die ik heb gepijnigd met allerlei ideeën hierover. Als mevrouw Lodders dit zou willen vastleggen — ik ga natuurlijk niet over haar handelen — is het handiger om dit in een motie te gieten dan in de vorm van een amendement, denk ik. Dat zou mijn voorstel zijn, want dit maakt de wet niet fraaier.

De voorzitter:

En uw oordeel?

Vijlbrief:

Het oordeel is dus ontraden.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 8 is ontraden.

Vijlbrief:

Voordat ik nou alles ga ontraden, zeg ik dat ik e ook nog een amendement heb dat ik niet ga ontraden. Dat is het amendement op stuk nr. 9 van mevrouw Lodders over een eerdere evaluatie dan pas na vijf jaar. Ik lees even voor wat mevrouw Lodders letterlijk zei in het amendement: de vliegbelasting voor vracht wordt al na twee jaar geëvalueerd op doeltreffendheid en de effecten met specifieke aandacht voor de effecten op de verduurzaming, de grenseffecten en effect op regionale luchthavens zoals Maastricht Aachen Airport. Ik heb daar geen probleem mee. In principe is vijf jaar wel de normale termijn, maar een tussentijdse evaluatie is ook mogelijk. Daar zou het oordeel dus aan de Kamer zijn.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 9 heeft oordeel Kamer.

Vijlbrief:

Heb ik ze dan allemaal gehad?

De voorzitter:

Ja, en alle vragen, want iedereen blijft zitten. Dus u bent aan het einde van uw eerste termijn. O, kijk, nu ben ik weer te snel.

De heer Laçin (SP):

Ik wilde heel even terug naar de vracht om iets scherp te stellen. De staatssecretaris heeft toegezegd dat hij voor Prinsjesdag aan de Kamer een onderzoek Kamer zal aanleveren over de mogelijke wegleffecten van Maastricht Aachen Airport. Neemt de staatssecretaris in dat onderzoek ook de mogelijke effecten op Schiphol mee of gaat het echt puur om Maastricht Aachen Airport?

Vijlbrief:

Zou ik daar in de tweede termijn even op mogen terugkomen? Want ik weet niet uit mijn hoofd hoe het vrachtvervoer verdeeld is over de verschillende luchthavens. Dat zal de heer Laçin mij niet kwalijk nemen. De bulk is natuurlijk op Schiphol, maar Maastricht is een belangrijke vrachtairport. Daarom vraagt u er natuurlijk naar. Als je naar Maastricht kijkt, weet ik niet of dan automatisch de rest Schiphol is. Mag ik daar misschien in tweede termijn even op terugkomen? Ik weet gewoon het technische antwoord niet.

De heer Laçin (SP):

Helder. Ik heb hier een motie op liggen. Die dien ik straks gewoon in de tweede termijn in en dan kijken we wat we ermee doen.

Vijlbrief:

Ja, dan krijgt u het oordeel.

De heer Kops (PVV):

Ik had nog een vraag gesteld over klimaat. Ik kan het mis hebben, maar ik heb het antwoord in ieder geval niet gehoord. Kan dat nog komen?

Vijlbrief:

Ja, dat kan nog komen, maar ik denk dat ik even naar de tweede termijn moet verwijzen, want het antwoord zit niet in mijn set. Ik ben het niet tegengekomen. Ik verwijs dus naar de tweede termijn. Sorry. Mijn excuses aan de heer Kops.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat zou wellicht ook voor de volgende vraag kunnen gelden. Ik heb een vraag gesteld over vrachtvliegtuigen die een bepaald aantal stoelen plaatsen, waardoor ze passagiersvliegtuigen worden en de vracht niet meer belast wordt; die maas in de wet.

Vijlbrief:

Ik herinner me de vraag en opnieuw: graag tweede termijn. Excuus. Ik weet het wel, maar ik kan het even niet uit mijn hoofd.

De voorzitter:

Prima. Geen probleem. Ik stel voor dat we direct doorgaan met de tweede termijn van de zijde van de Kamer om het tempo er een beetje in te houden. De eerste spreker is weer de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de antwoorden. Dank ook voor de reactie op ons wat filosofisch getinte betoog, waarmee het niet minder van belang was. Het kantelen van tijdperken en standpunten brengt vaak een versnelling teweeg voor wat voorheen nog ondenkbaar was. Als we eenmaal in de nieuwe werkelijkheid zijn waar luchtvaart binnen klimaat, leefomgeving en veiligheid plaatsvindt, zullen we met z'n allen zien dat het heel snel kan gaan.

Nog een constatering. We praten heel veel over dat het via Europa moet, maar al dit soort afspraken worden gemaakt op VN-niveau, op ICAO-niveau. Landen kunnen daarop al invloed hebben. Van deze afspraken hebben we last omdat we nu willen handelen. Ze sijpelen door naar Europese regelgeving. Daar hebben we nu weer last van, want we kunnen niets doen omdat we op Europa moeten wachten. Ziet de staatssecretaris een route om dit soort zaken direct in ICAO-verband aan te kaarten en mogelijk veel sneller te regelen?

Ik heb vier moties. Ik begin snel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Wet vliegbelasting mogelijk niet zal worden ingevoerd indien men tot Europese regelgeving komt over het belasten van de luchtvaart;

van mening dat het onwenselijk is dat deze Europese regelgeving zou leiden tot een lagere financiële impact dan in de voorgestelde Wet vliegbelasting;

verzoekt de regering niet akkoord te gaan met Europese afspraken of regelgeving die zouden leiden tot een lagere financiële impact dan in de Wet vliegbelasting,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Bruins, Van Weyenberg, Moorlag en Stoffer.

Zij krijgt nr. 16 (35205).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Wet vliegbelasting een uitzondering bevat voor vracht in passagierstoestellen;

constaterende dat het hierdoor technisch mogelijk wordt om de belasting te ontwijken, bijvoorbeeld door een paar passagiersstoelen in een vrachtvliegtuig te plaatsen;

verzoekt de regering deze maas in de Wet vliegbelasting te dichtten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (35205).

De heer **Van Raan** (PvdD):

Wellicht gaan we de vorige motie aanhouden, afhankelijk van het antwoord.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als gevolg van de aangenomen motie-Van Raan/Kröger (31936, nr. 600) grenswaarden zullen worden ontwikkeld voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid;

verzoekt de regering de Nederlandse luchtvaartsector binnen deze grenzen te brengen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (35205).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een beperkte groep consumenten relatief vaak vliegt;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe de Wet vliegbelasting op progressieve wijze kan worden ingezet of aangevuld,

met als doel om veelvliegers aan te sporen vaker de trein te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (35205).

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin namens de Socialistische Partij.



De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. De beantwoording van de staatssecretaris heeft onze zorgen over deze wet niet weg kunnen nemen. Dat had ik eerlijk gezegd ook niet verwacht. Je hoort in het hele debat dat de opbrengst van 200 miljoen in het regeerakkoord was afgesproken. Wat het verder teweegbrengt voor het klimaat, het milieu en geluidsoverlast doet er eigenlijk heel weinig toe. Dat is mijn afdronk van dit debat. We gaan de staatskas spekken, terwijl we aan de andere kant — ik noemde dat ook in een interruptiedebat met de VVD — vanaf volgend jaar 2,4 miljard cadeau doen aan multinationals. Dat gaat er bij mij gewoon niet in.

Voorzitter. Ik heb gehamerd op een veelvliegerstaks, geen vlaktaks. Daarom heb ik de motie van de heer Van Raan meegetekend. Mocht deze vliegbelasting er komen, dan vind ik het belangrijk dat die niet terugvloeit naar de algemene staatskas, maar dat we gaan investeren in duurzame alternatieven. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de opbrengst van de vliegtaks in het wetsvoorstel terugvloeit naar de algemene middelen;

constaterende dat de maatregel nauwelijks effect zal hebben op het aantal passagiers;

constaterende dat het directe effect van deze fiscale vergroeningsmaatregel uitblijft, en omdat het geld verdwijnt in de grote pot er indirect ook geen vergroeningsmaatregelen mee bereikt worden;

overwegende dat voor afstanden tot 750 kilometer de trein een goed alternatief voor het vliegtuig zou moeten zijn, maar dat daarvoor nog wel extra investeringen nodig zijn;

verzoekt de regering om de mogelijke opbrengst van deze vliegbelasting te gebruiken voor investeringen in duurzame alternatieven zoals het verbeteren van internationale treinverbindingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (35205).

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. In mijn bijdrage heb ik ook gehamerd op andere mogelijkheden om de luchtvaart eerlijker te beprizen. Een van die mogelijkheden is inzetten op bilaterale verdragen voor accijns op kerosine. Ik hoor de staatssecretaris zeggen: dat helpt niet als we dat met één land doen. Dat begrijp ik, maar we kunnen het natuurlijk wel proberen om het zo snel mogelijk met ons omringende landen te doen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geen accijns op kerosine wordt geheven in de luchtvaart;

constaterende dat mensen die hun auto vol tanken meer accijns op kerosine betalen dan luchtvaartmaatschappijen doen voor afname van kerosine voor hun vluchten;

overwegende dat met bilaterale verdragen landen kunnen regelen dat over kerosine op onderlinge vluchten wel accijns betaald moet worden;

verzoekt de regering om in te zetten op bilaterale verdragen met landen, te beginnen bij de vijf landen waartussen we de meeste vluchten hebben, zodat er zo snel als mogelijk accijns op kerosine geheven kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (35205).

De heer Slootweg heeft een interruptie over deze motie.

De heer Slootweg (CDA):

Een van de landen waarop veel gevlogen wordt, is Spanje. Nou brak de heer Laçin de hele tijd een lans voor gezinnen waarvoor het door die vliegbelasting zo moeilijk is om daar naartoe te kunnen gaan. En nu pleit hij voor een kerosinebelasting. Gaat de prijs dan niet omhoog? Wordt het dan niet moeilijk voor die gezinnen? Ik hoop dat de heer Laçin

mij iets meer woorden kan geven waardoor ik dit allemaal begrijp.

De heer Laçin (SP):

Dat kan de heer Laçin zeker. In mijn inbreng heb ik heel duidelijk gezegd dat vliegen een eerlijke prijs moet krijgen. Daarmee heb ik al meteen gezegd dat vliegen duurder gaat worden. Het middel dat het kabinet kiest — het lukraak invoeren van een vliegbelasting zonder dat het iets teweegbrengt — gaat er bij mij niet in. Ik wil dat er ingezet wordt op accijns op kerosine. Waarom? Omdat ik in mijn inbreng heb gezegd dat ik, als ik in het weekend tank omdat ik ergens naartoe wil, ook accijns betaal. Dat is eerlijk, dat is rechtvaardig. Dat de prijs dan omhooggaat? Zeker, maar dan doe je het wel op een eerlijke manier. Dat is wat de SP al jaren bepleit; het is geen nieuw standpunt. Ik kies niet voor de weg van een lukrake vliegbelasting, maar voor de weg van btw op tickets, zoals mensen in het ov betalen, en accijns op kerosine, zoals we ook allemaal betalen.

De heer Slootweg (CDA):

Dan begrijp ik nog steeds de argumentatie niet. Er wordt een groot verhaal neergezet over die €7, die onoverkomelijk zou zijn. Het zal voor een aantal mensen best wel lastig zijn, maar tegelijkertijd pleit de heer Laçin op een andere manier voor een misschien nog wel veel hogere belasting, zodat die gezinnen niet kunnen vliegen. Zegt u dat dan!

De heer Laçin (SP):

De heer Slootweg komt een beetje gepikeerd over, maar ik heb vaker in mijn inbreng ... De heer Slootweg is natuurlijk geen luchtvaartwoordvoerder. Als hij dat was geweest, had hij mijn inbreng vaker gehoord. De SP pleit altijd voor een eerlijke prijs voor vliegen en dat doen we nu ook.

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik doe oprecht mijn best om dit te begrijpen. Ik heb geen verstand van luchtvaart, maar wel een klein beetje van belastingen. Ik heb een heel simpele vraag. Vindt de heer Laçin ook dat vliegen duurder moet worden?

De heer Laçin (SP):

Als je vliegen eerlijk beprist, dan wordt het duurder, ja.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dan begrijp ik helemaal niks meer van zijn inbreng, die alleen maar ging over hoe schandelijk het was dat vliegen duurder werd.

De heer Laçin (SP):

Wat de SP al jarenlang bepleit, is dat vliegen een eerlijke prijs moet krijgen. De heer Van Weyenberg doet belastingen, net als mevrouw Leijten, die hier ook vaker voor heeft gepleit. Ik begrijp het verrassingseffect bij D66 dus absoluut niet. Hier heeft de SP vaker voor gepleit. Het verbaast mij dat er verbazing is. Het gaat om het middel dat dit kabinet tot doel verheft zonder inhoudelijke argumentatie. En vervolgens zegt men: dit hebben we nodig om de inkomsten

belasting te verminderen. Dat gaat er bij mij absoluut niet in.

De voorzitter:

De heer Van Weyenberg, afrondend.

De heer Van Weyenberg (D66):

De heer Laçin zegt eigenlijk: de luchtvaart is een belasting-paradijs, want er wordt geen belasting betaald. Dan ligt er een voorstel om er belasting op te heffen en dan kun je een heel debat voeren over de maatvoering. Dat gun ik alle collega's die meer willen of die het anders willen. Maar de heer Laçin had één verhaal: het is een schande dat een ticket voor mensen die één keer per jaar op vakantie willen, duurder wordt. En dan komt hij nu zelf met een kerosinebelasting. Nogmaals, ik vind het helemaal niet raar dat u pleit voor het eerlijk belasten van de luchtvaart en dat u een einde wilt maken aan de belastingvrijstelling, maar als u uw hele verhaal ophangt aan de schande van duurdere vliegtickets, dan snap ik het oprecht niet meer. De verrassing zit niet in het feit dat u wilt belasten. De verrassing zat vooral in uw kritiek op het kabinetsvoorstel die ik had begrepen als u de maatvoering niet goed vond, maar die u helemaal ophing aan het feit dat vliegen duurder werd om daarna met een stalen gezicht — het is helemaal aan u wat u voorstelt — duurdere vliegtickets voor te stellen.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, ik zal er nogmaals op reageren. Ik heb gezegd: deze vliegbelasting haalt 200 miljoen op, maar levert niks. Levert niks! Dat is letterlijk wat ik heb gezegd. Ik heb schande gesproken van het groene imago dat dit kabinet voor zichzelf ophangt en niet van het duurder of eerlijker beprijzen van de luchtvaart. Nogmaals, als ... De heer Van Weyenberg praat gewoon door in zijn stoel, maar dat kan ik niet verstaan. Ik heb altijd gezegd dat we de luchtvaart eerlijker moeten beprijzen en daar heb je verschillende instrumenten voor. Ik heb dat ook in mijn inbreng voor dit debat gezegd. De SP kiest niet voor een vlaktaks, de SP kiest ervoor om btw op tickets in te voeren en accijns op kerosine. We hebben dat al vaker gedaan, want daardoor krijg je een eerlijker prijs voor het vliegen. Dat is wat wij bepleiten.

De heer Snels (GroenLinks):

Ik probeer het ook te begrijpen. Over de effecten zijn we het met elkaar eens, maar volgens mij heeft dat iets te maken met de maatvoering. Als je de vliegbelasting verhoogt, heeft dat meer effect, ook op de milieubelasting.

Ik probeer even in mijn hoofd heel snel sommetjes te maken, bijvoorbeeld over een vliegticket naar een van de Spaanse stranden. Ik denk dat je al heel snel €20 of €25 extra kwijt bent voor zo'n heel goedkoop ticket als je daar btw op hebt. Dat is gewoon een vlaktaks, toch? Maar daar bent u wel voor. Dus u bent wel voor €20 of €25 extra om naar Spanje te vliegen voor een vakantie, want dat vindt u eerlijk, maar €7 vliegbelasting vindt u niet eerlijk. Ik snap het verschil niet.

De heer Laçin (SP):

Het verschil zit 'm in het instrument, zeg ik nogmaals. Een vliegbelasting van €7 is wat ons betreft geen eerlijk instrument. Wij kiezen voor de weg van btw en accijns, want dat trekt het gelijk met de treintickets en de benzine die getankt wordt voor auto's. Dat maakt het eerlijk en de prijsstelling is dan een tweede.

De heer Snels (GroenLinks):

Ik begrijp het nog steeds niet. De btw is een percentage en dit is een bedrag. Maar als je het btw-percentage rekent, kom je gewoon op een hoger bedrag uit dan €7. Bij accijns is het, denk ik, nog erger. Daar zijn ook sommetjes over gemaakt. Als je de accijns op vliegverkeer ongeveer vergelijkbaar zou willen maken met het autoverkeer, kom je ongeveer uit op een bedrag van €100, maar dat is blijkbaar wel de stelling van de SP. Waar zit dan het verschil? Wat is er wel en wat is er niet eerlijk tussen btw en accijns op vliegverkeer en gewoon een vliegbelasting? Ik begrijp het gewoon oprecht niet.

De heer Laçin (SP):

Ik zal het eerste deel van mijn antwoord, dat ik nu al een paar keer heb gegeven, niet herhalen. Het draait uiteindelijk om wat het oplevert voor klimaat en milieu. Deze belasting doet niks, zeg ik nogmaals. Als je vliegen duurder maakt en mensen vliegen daardoor minder en maken andere keuzes, dan levert het ook iets op voor klimaat en milieu. Dat is de afweging die wij maken en dat is waarom wij niet voor deze vliegbelasting kiezen, maar wel voor een andere weg. En dat is de weg die ik voorstel in mijn motie.

De voorzitter:

Afrondend.

De heer Snels (GroenLinks):

Maar nu begrijp ik het. De vliegbelasting is gewoon te laag! Dat is wat de SP zegt. Als die hoger is, dan is het in het verhaal van de SP eerlijk, want dan heeft het klimaat- en milieueffecten. Maar omdat die te laag is, vindt de SP 'm niet eerlijk. Ik blijf het een merkwaardige kronkel vinden.

De heer Laçin (SP):

Ik kan weer gaan herhalen wat ik net heb gezegd, maar het instrument is wat ons betreft... Het doel, een eerlijke prijs met gevolgen, is belangrijk. Dit voorstel heeft beide niet en daarom zijn wij niet voor een vlakke vliegbelasting.

De voorzitter:

Op het gevaar af dat het echt een herhaling van zetten wordt, wil ik de heer Slootweg wel weer het woord geven. Maar u bent, meneer Slootweg, wel begonnen met interrumperen op dit punt. Ik sta u nog één interruptie toe.

De heer Slootweg (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Naar Valencia vliegen kost nu €140. Door het voorstel van dit kabinet wordt dat €147. Als ik de SP begrijp, komt er in hun voorstel op z'n minst €30 bij. Je gaat dan dus voor €170 vliegen. Dat is het verschil! De SP

zegt "op z'n minst €170" en het kabinet stelt €147 voor. Nou, dan weet ik wel waar je beter uit bent.

De heer Laçin (SP):

In ieder geval niet bij dit kabinet, want dit kabinet geeft ook allerlei cadeautjes aan het grootkapitaal. De heer Van Weyenberg roept van alles, maar volgens mij ga ik nog steeds over mijn eigen antwoord. Ik hoop dat hij dat goed vindt, want dit is wel het kabinetsbeleid. De heer Van Weyenberg kan daar gaan zitten lachen, maar als hij samen met zijn coalitiegenoten de accijns op diesel verhoogt, omdat mensen een Tesla niet kunnen betalen, ... Als hij de btw op het openbaar vervoer verhoogt, als hij de energieprijzen omhoog gooit ... En dat plus deze verhoging, dan is dat toch zijn beleid. Het is niet mijn beleid.

De heer Slootweg (CDA):

Voorzitter, even een punt van orde. Ik stel een vraag en dat gaat ook de heer Van Weyenberg doen.

De voorzitter:

Precies, daar heeft u gelijk in.

De heer Slootweg (CDA):

Het punt is dat iemand met een jaarinkomen van €22.000 met dit kabinet voor €147 vliegt en dat hij bij de SP gewoon €170 kwijt is. Erken dat dan gewoon!

De heer Laçin (SP):

Ik heb het hier niet over bedragen. In mijn inbreng heb ik het ook gehad over de samenhang van maatregelen. Het treft altijd dezelfde groep. Ik begrijp best dat de coalitie hier één punt uitlicht, maar als je naar de samenhang van alle maatregelen kijkt, dan pakt dit kabinet altijd dezelfde mensen en blijft het cadeautjes geven aan het grootkapitaal en aan multinationals.

Mevrouw Lodders (VVD):

Waarschijnlijk ten overvloede, maar ik ga het toch ook nog even proberen. Ik had net met de heer Laçin een interruptiedebatje waarin hij mij aansprak op met name die mensen — ik denk dat wij dezelfde groep mensen bedoelen — die het hele jaar hard werken, die toe zijn aan vakantie en het vliegtuig willen nemen om een of twee weken per jaar op vakantie te gaan. De heer Laçin gaf aan dat dit kabinet juist die groep mensen raakt. Nu zijn er verschillende rekensommetjes gemaakt, maar het is juist het gezin dat de heer Laçin bedoelt, dat er in zijn voorstel stevig op achteruitgaat. Met het voorstel dat we vandaag met elkaar bespreken zorgt het kabinet er ook nog eens voor dat met de opbrengst een verlaging van de inkomstenbelasting, zeker voor de middenklasse, wordt gerealiseerd. En dat is nu juist de klasse waar we beiden voor strijden.

De heer Laçin (SP):

Zeker. Ik blijf me verbazen — ik heb dat ook in het interruptiedebatje andersom gezegd — dat de VVD hier zegt op te komen voor de middenklasse, voor de mensen die geen grote beurs hebben, na alle maatregelen die de VVD heeft

genomen om die mensen keihard te raken en het grootkapitaal te blijven paaien met belastingdeals, cadeautjes en subsidies. Ik vind het dus heel moeilijk te plaatsen. Ik begrijp best — dat heb ik net ook gezegd — dat de VVD hier alleen dit punt uitlicht, maar wij kijken altijd naar de samenhang van alle maatregelen die getroffen worden. Dat doen we ook als het gaat om belastingmaatregelen. En dan komt die middenstander heel slecht uit bij de VVD. Volgens mij kunnen we heel veel voorbeelden aanhalen om dat te bewijzen. Dat heb ik net ook gedaan en dat ga ik niet nog een keer herhalen.

De voorzitter:

Mevrouw Lodders, tot slot.

Mevrouw Lodders (VVD):

Tot slot, en dan stop ik ermee. Mijn conclusie is dat als het aan de SP-fractie ligt, zij met voorstellen komt om zowel belasting op kerosine als belasting op de ticket te introduceren. Dan is de heer Laçin tevreden. Echt waar, de middenklasse is veel beter af met dit voorstel, waarin we met elkaar praten over €7 op een ticket en waarbij we de opbrengst van 200 miljoen ook nog een keer terugsluizen naar de middenklasse. Dat is het verhaal. De heer Laçin kan er allerlei andere zaken bij gaan halen. Prima om daar volgend jaar bij het Belastingplan met u of uw collega van gedachten over te wisselen, maar vandaag hebben we het over de feiten. En de feiten zijn echt anders.

De heer Laçin (SP):

De feiten heb ik zelf ook genoemd: een samenhang van alle belastingmaatregelen die onder leiding van de VVD worden genomen. Je ziet dan dat de middenstander keer op keer keihard wordt geraakt en er niet op vooruitgaat bij de VVD. Dat is een ding dat we met zekerheid kunnen stellen.

De voorzitter:

Meneer Van Weyenberg, als ik u nu het woord geef, geef ik u een beloning voor het feit dat u uit de zaal wat roept en waarop de heer Laçin dan weer reageert. Dat ga ik dus niet doen. Als u daar nog wat over wilt zeggen, doet u dat in uw eigen tweede termijn. Ik vraag de heer Laçin om zijn tweede termijn af te maken.

De heer Laçin (SP):

Ja, voorzitter. Ik heb nog één motie, die ik eigenlijk niet wilde indienen, maar die ik toch indien omdat de staatssecretaris in zijn tweede termijn nog terugkomt op de vraag die ik stelde.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet met de invoering van de vliegbelasting ook vrachtluchten wil belasten;

overwegende dat vrachtluchten met ongeveer 3% van de vluchten op Schiphol zorgen voor 20% tot 25% van de werkgelegenheid op de luchthaven;

overwegende dat de positie van de luchtvrachtsector onzeker is door de beperkte aanspraak die hij maakt op slots op Schiphol;

overwegende dat de luchtvrachttaks deze onzekerheid verhoogt en de wegleffecten van vracht naar het buitenland, bijvoorbeeld bij Maastricht Aachen Airport, of naar passagiersvluchten onvoldoende zijn onderzocht;

verzoekt de regering nader onderzoek te doen naar gevolgen van de invoering van de luchtvrachttaks voor de luchtvrachtsector, en de Kamer hierover uiterlijk voor Prinsjesdag 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Moorlag en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (35205).

De voorzitter:

Een vraag van de heer Slootweg.

De heer Slootweg (CDA):

Volgens mij hebben wij hier echt uitgebreid over gesproken. Ik vind dat de staatssecretaris hierover een hele heldere toezegging heeft gegeven. Het is natuurlijk uw goed recht om dit nog in een motie te verwoorden, maar wat is dan nog het belang van een toezegging?

De heer Laçin (SP):

Ik vind het een flauwe interruptie. Ik ben bewust naar de interruptiemicrofoon gelopen om aan de staatssecretaris te vragen of de effecten op Schiphol voldoende worden meegenomen. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij daar in zijn tweede termijn op terugkomt. Ik heb ook gezegd dat ik de motie aanhoud of intrek zodra ik dat antwoord heb gekregen. Het gaat mij niet om het indienen van een motie. Die toezegging is er en ik probeerde het alleen iets scherper te stellen. Na de reactie van de staatssecretaris zal ik kijken wat ik met de motie doe.

De voorzitter:

Prima.

De heer Laçin (SP):

Een laatste vraag, als het nog mag, voorzitter?

De voorzitter:

Ja, dat mag nog.

De heer Laçin (SP):

Die gaat over het feit dat de staatssecretaris zegt geen taks te heffen op transferpassagiers omdat andere landen dat ook niet doen. Wat mij dan wel opvalt, is dat dat ook voor vrachtluchten geldt. Heel veel andere landen die een vliegbelasting hebben, doen dat niet voor vrachtluchten. Waarom kiest de staatssecretaris ervoor om bij transferpassagiers te kijken naar wat andere landen doen en bij vrachtluchten niet, om vervolgens daarvoor wel een belasting voor te stellen?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Moorlag namens de Partij van de Arbeid.

□

De heer Moorlag (PvdA):

Voorzitter. Allereerst dank aan de staatssecretaris voor zijn beantwoording. Het zijn faire en correcte antwoorden. Het zijn ook realistische antwoorden. Hij draait er niet omheen. Hij verdedigt dit wetsvoorstel. Ik heb niet de indruk gekregen dat dit vanuit volledige innerlijke overtuiging ging, maar er was wel de volledige innerlijke overtuiging dat wat in het regeerakkoord staat, uitgevoerd moet worden. Dat is rolvast opereren.

Voorzitter. Ik ben ook realpolitiker. Ik heb gezegd dat hier alles vastligt in coalitiebeton, dus ik kom niet met moties. Eerder heb ik ook geen amendementen ingediend. Ik heb gezegd dat de PvdA voor dit wetsvoorstel zal stemmen, omdat het alternatief is dat er helemaal niets gaat gebeuren.

Ik wil de staatssecretaris toch de boodschap meegeven dat er ook een weging plaatsvindt in wat wij hier "aan de overkant" noemen. Die weging is vaak anders. Er wordt namelijk gekeken naar doelmatigheid en effectiviteit en de heer Snels heeft al het nodige gezegd over de Comptabiliteitswet. De Eerste Kamer heeft daarin een eigenstandige rol te vervullen. En in de Eerste Kamer hebben we nog een andere situatie, want daar zitten fracties van de politieke stromingen die hier de coalitie vormen, die niet aan het regeerakkoord gebonden zijn. Mijn advies aan de staatssecretaris is om toch maar eens in verschillende scenario's te gaan denken. Ik vraag hem of hij daartoe bereid is. Ik kan me voorstellen dat in de Eerste Kamer toch een meerderheid gezocht moet worden om een wet die ik als suboptimaal heb betiteld, naast een nog wat minder vleiende kwalificatie, wat te gaan optimaliseren. Volgens mij zijn daar ook mogelijkheden voor. Met substitutie kun je al iets doen. Het gaat er niet om dat je de lasten voor de burger gaat verhogen. Wat je hier wat meer doet, kun je op een andere plek wat minder doen. Daarbij kan ook de effectiviteit toenemen. Ik hoop dat ik de staatssecretaris wat stof tot nadenken meegeef en ik wens ons een succesvolle behandeling toe in de Eerste Kamer.

De voorzitter:

Dank. Dan nu het woord aan de heer Van Weyenberg namens D66.



De heer **Van Weyenberg** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. We hebben een heel debat gevoerd en uiteindelijk zou ik in deze termijn graag willen terugkeren naar waar ik mee begon, de woorden van Hans van Mierlo en het feit dat we gelukkig niet op de wereldregering hoeven te wachten noch op Europese consensus om hier vandaag een stap te zetten met de invoering van een vliegbelasting. Het is er eentje die je uiteindelijk heel graag inruilt voor een internationale; mevrouw Lodders zal daar zo nog een motie over indienen die ik meeonderteken. Eén internationale, die natuurlijk minstens zo effectief moet zijn als wat we hier vandaag doen, daarom sta ik ook onder de motie van collega Van Raan.

Ik begrijp dat je kunt discussiëren over de maatvoering en ik zie voor de toekomst echt dat er ruimte is om dit nog uit te breiden. Maar ik vind het echt een hele mooie eerste stap. "Ready for take-off", zou ik bijna zeggen. Hoewel ik begrijp wat de heer Moorlag zojuist zei, heb ik ook de constructieve grondtoon van een aantal collega's gehoord, waardoor ik toch het gevoel heb, zeg ik optimistisch — en optimisme is een morele plicht — dat ik nog wel wat landingsrechten voor dit voorstel zie in beide Kamers.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de heer Slootweg namens het CDA.



De heer **Slootweg** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beginnen met gewoon mijn excuses aan te bieden aan de heer Laçin. Hij heeft inderdaad een duidelijk ander punt neergezet op het punt van Schiphol. Dat was een andere toevoeging.

Ik wil de staatssecretaris bedanken dat hij op het punt van Maastricht Airport echt de zorgen van de Kamer gehoord heeft. Ik ben daarom ook blij met zijn toezegging rondom een grenseffecttoets. Ik hoop dat het echt lukt om een en ander voor Prinsjesdag naar de Kamer te sturen. Mocht dat niet lukken, hoop ik dat het toch mogelijk is dat de Kamer op tijd wordt geïnformeerd. Dit is natuurlijk een momentopname. Ik vind het van belang dat we ook gaan kijken naar de gedragseffecten op langere termijn. Mevrouw Lodders zal daar zo meteen een motie over indienen die ik graag mee heb ondertekend.

Dan het belang van Europa. Ik vind dat de staatssecretaris heel helder heeft gemaakt: als je echt naar ons kijkt, zouden wij veel liever een Europees, een internationale regeling op dit terrein hebben. Dat we dit toch nog steeds het beste in Europa kunnen regelen, hebben we geprobeerd te doen in het regeerakkoord. Ik zie ook dat de staatssecretaris in die zin in de voetsporen treedt van zijn voorganger om te kijken wat we daar nog op kunnen bereiken. Dat erken ik. In die lijn van "hoe kunnen we in Europa nog meer dingen doen" heb ik ook de tweede motie van mevrouw Lodders medeondertekend, die aan dat punt raakt.

Voorzitter. Er is nog wel een punt dat ik eigenlijk niet goed begrijp. Dat is de kwestie hoe wenselijk het is dat een luchtvaartmaatschappij zelf mag bepalen of zij de belasting teruggeeft op het moment dat een reis wordt geannuleerd. Op mij komt dat toch over als een luchtvaartmaatschappij die winst gaat maken op een belasting die niet afgedragen wordt aan de fiscus. En mijns inziens zijn belastingen bedoeld voor de schatkist en niet voor de luchtvaartmaatschappijen. Als je een product retourneert of een dienst annuleert, krijg je ook je btw terug. Ik zie eigenlijk geen reden dat de overheid niet zou kunnen bepalen dat een vliegtuigbelasting ook teruggegeven moet worden op het moment dat men de reis annuleert. Ik zou willen vragen of er toch mogelijkheden zijn om na te gaan of de overheid dat zou kunnen afdwingen.

Dat is mijn laatste vraag, voorzitter. Ik wil u danken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Lodders namens de VVD.



Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ook ik wil de staatssecretaris hartelijk bedanken voor de beantwoording van de gestelde vragen. In mijn inbreng heb ik aangegeven waarom deze wet op onze steun kan rekenen. Dat is niet alleen omdat we het hebben afgesproken in het regeerakkoord, zeg ik hier nog maar eens, want ook in ons verkiezingsprogramma hebben wij opgenomen dat wij vinden dat de luchtvaart moet bijdragen aan de verduurzaming en vergroening. Daarvan is dit een uitwerking. Het leek me goed om ook dat hier nog een keer te adresseren.

Voorzitter. Ik heb een amendement ingediend met een horizonbepaling. Ik heb goed naar de staatssecretaris geluisterd en ik vat dat amendement nu dan ook samen in een motie om dubbeling van nationale en internationale heffing te voorkomen en om bij een eventuele implementatiewet dus een bepaling op te nemen die de huidige nationale heffing gelijktijdig intrekt — uitgaande van een gelijke opbrengst, want anders zou het een ongedekte motie zijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ook de luchtvaart op een rechtvaardige wijze moet bijdragen aan de rijksfinanciën en de verduurzaming;

overwegende dat Europese afspraken omtrent belasting op luchtvaart vanwege concurrentieoverwegingen de voorkeur hebben boven enkel een nationale heffing;

overwegende dat een dubbeling tussen een gezamenlijke en een nationale heffing moet worden voorkomen;

draagt de regering op om in een eventuele implementatiewet voor een Europese vliegbelasting een bepaling op te nemen die de huidige nationale heffing gelijktijdig intrekt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Lodders, Van Weyenberg en Sloopweg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (35205).

Voordat ik een interruptie toesta, wil ik u nog even vragen of dit betekent dat u het amendement op stuk nr. 8 intrekt.

Mevrouw Lodders (VVD):

Dat betekent dat ik dat amendement intrek.

De voorzitter:

Dan is dat nu formeel vastgelegd.

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik ga er althans van uit dat u het goede nummer noemt.

De voorzitter:

Ja, dat is zeker het goede nummer!

Het amendement-Lodders (stuk nr. 8) is ingetrokken.

Het woord is aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Het doet mij wel goed om te horen dat ook de VVD in haar verkiezingsprogramma had staan dat er belasting op vliegen moet komen, maar ik hoorde net van de staatssecretaris dat het amendement van GroenLinks en de SGP samen het niet gaat halen omdat hij de partijen daar niet achter krijgt. Stond er bij de VVD dan €7 in, of is voor de VVD die €15 ook niet het probleem? Als €15 namelijk niet het probleem is en er stond €7 in het verkiezingsprogramma, dan ben ik benieuwd welke partij níet voor die verhoging naar €15 is. Misschien kan mevrouw Lodders mij daar antwoord op geven.

Mevrouw Lodders (VVD):

In ons verkiezingsprogramma staat dat wij vinden dat de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan de vergroening, aan de verduurzaming. Daar staat bij dat we dat graag internationaal willen doen. Af en toe wordt mij weleens gevraagd of het niet gek is dat ik hier deze wet sta te verdedigen, maar dit is ook gewoon een ambitie van de VVD. Dat staat in ons verkiezingsprogramma. Ik ben in de eerste termijn wat specifiek ingegaan op de tarieven en de wijze van belasting, ook richting de vrachtluchten. Ik heb toen aangegeven dat wij vinden dat daarin een goede balans is gevonden.

De heer Stoffer (SGP):

Maar dan toch even de hamvraag: meer dan €7 was voor de VVD dus niet bespreekbaar? Dat is eigenlijk mijn echte vraag.

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik heb in eerste termijn — en zojuist ook, in de richting van de heer Stoffer — aangegeven dat er met dit voorstel een goede balans is gevonden. Ik begrijp de ambitie van een aantal sprekers. Ik kijk daarbij niet alleen naar de heer Stoffer, want ik heb ook van anderen de ambitie van hogere tarieven gehoord. Ik zou zeggen: koester de stap die dit kabinet nu zet met de introductie van deze nationale belasting. Nogmaals, wij hebben liever internationale afspraken omdat je daarmee het tweesporenbeleid op een betere manier invult door zowel bij te dragen aan de verduurzaming als te zorgen dat de concurrentiepositie niet in het geding komt. Daarin is een balans gevonden. Ik heb de staatssecretaris zojuist ook een aantal overwegingen horen noemen waarom het niet verstandig zou zijn. Maar misschien moet u iets blijer kijken met dit wetsvoorstel. Ik zou zeggen: koester de gedachte dat we vandaag deze wet bespreken!

De voorzitter:

Afrondend, meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Helemaal een antwoord heb ik niet, want ik ben eigenlijk gewoon benieuwd welke partij dan niet voor die €15 zou zijn. Dat is maar iets meer dan €7. Maar die partij is dus misschien wel, misschien niet de VVD. Ik zou eigenlijk gewoon willen weten of het ja of nee is. Ik koester namelijk ieder stapje dat we zetten. Ik vind dit wel een mooie stap, maar ik kijk pas vrolijk aan het eind, als een wet het haalt. Maar ik word nog vrolijker als ons amendement het haalt!

Mevrouw Lodders (VVD):

Ik dacht dat ik de heer Stoffer al iets enthousiaster zag kijken. Ik heb gezegd wat ik heb gezegd.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben benieuwd of de heer Stoffer onze prijs van €90 gaat steunen. De VVD zegt bij monde van mevrouw Lodders: we zijn voor duurzaamheid. Ik ben even benieuwd wat de VVD onder duurzaamheid verstaat. Een van de criteria voor duurzaamheid is CO₂-uitstoot. Ik denk dat we het daarover eens kunnen zijn, dat dat een van de criteria is. Ik zal proberen om het zo duidelijk mogelijk te maken.

De voorzitter:

Als het maar kort is.

De heer Van Raan (PvdD):

Is voor de VVD duurzaamheid dat de luchtvaart minder CO₂ gaat uitstoten, in totaal, of is het dat de totale hoeveelheid CO₂ wel mag stijgen, maar minder dan als je bijvoorbeeld niet zou innoveren? Gaat het om een absolute vermindering van de CO₂-uitstoot bij de VVD als het gaat om verduurzaming of een relatieve? Dat is nogal van belang.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Dat is een vrij technische vraag. Ik had hem overigens in eerste termijn eigenlijk al verwacht, dus ik had ook keurig opgeschreven wat de heer Van Raan eronder verstaat. Als hij het heeft over verduurzaming, heeft hij het over de zorg voor klimaat, leefomgeving en veiligheid. Dat zijn nou juist ook de begrippen die voor ons als VVD heel erg belangrijk zijn. Dat is ook de reden waarom we met elkaar vrij uitvoerig gesproken hebben in dit huis over het Klimaatakkoord en de Klimaatwet die er ligt. Er zit alleen één verschil tussen de Partij voor de Dieren en de VVD, denk ik. Nou, ik durf te stellen dat het er wel meer zijn. Wij vinden wel dat het behapbaar moet zijn en betaalbaar moet zijn. Dat zijn voor ons belangrijke ingrediënten. Daar zullen wij alle voorstellen op toetsen. Op die manier hebben we ook naar dit wetsvoorstel gekeken. Ik denk dat de balans hierin is gevonden.

De voorzitter:

Afrondend, meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat was de vraag natuurlijk niet. Dat is eigenlijk niet het antwoord. De vraag gaat over de component duurzaamheid. Ik ben heel blij dat de VVD ook die trits herkent van duurzaamheid, leefomgeving en veiligheid. In die trits hebben we het over duurzaamheid. Daarbinnen is CO₂ eigenlijk de maatstaf, of CO₂-equivalenten. Is het dan een absolute vermindering die de VVD voorstaat, net als de Partij voor de Dieren, of is dat een relatieve vermindering? Kan de CO₂-uitstoot nog steeds stijgen in de ogen van de VVD of moet die absoluut dalen?

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Deze discussie hebben we natuurlijk uitvoerig gevoerd rondom het Klimaatakkoord. In de verschillende debatten rondom klimaat wordt ook hierover gesproken. Ik zie de heer Van Raan nee schudden, maar dit is echt altijd de inbreng die ik ook uit zijn eigen mond hoor. Die wordt dus wel degelijk gevoerd, deze discussie. Wat we zien — dan ga ik even heel inhoudelijk kijken naar de luchtvaart — is een toename van de CO₂-uitstoot. Wat wij willen, is daar op een betaalbare en behapbare manier, niet alleen specifiek kijkend naar de luchtvaart, iets aan doen. Alle maatregelen, ruim 60 alleen al uit het Klimaatakkoord, zijn erop gericht om te zorgen dat we ook die CO₂-uitstoot laten afnemen, maar wel op een manier waarop het betaalbaar en behapbaar is en we niet allerlei sectoren de nek omdraaien. Daar lopen de meningen en in ieder geval de route hoe we dat zouden moeten doen, tussen de Partij voor de Dieren en de VVD stevig uiteen. En we komen niet dichterbij denk ik.

De voorzitter:

Dat is echt de allerlaatste voor vanavond, meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

We komen wel heel dichtbij. Over die route en de hoeveelheid zijn we het inderdaad niet eens, maar we zijn het wel eens — dat hoor ik mevrouw Lodder nu zeggen en dat is

fijn — dat de absolute CO₂-uitstoot van de luchtvaart naar beneden moet. Het is fijn dat we het daarover eens zijn. Over de hoeveelheid zijn we het inderdaad niet eens, maar de absolute hoeveelheid moet naar beneden en dat is fijn.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter, volgens mij heb ik die term niet gebruikt. Wat ik heb gezegd, is dat alle maatregelen die wij nemen erop gericht zijn om te zorgen dat we die CO₂-uitstoot niet alleen in de luchtvaart, maar overal naar beneden brengen. Maar wel op een betaalbare en een behapbare wijze. En wij vinden het ook wel belangrijk dat mensen nog een klein beetje plezier hebben in het leven en dat ze ook die vakantie kunnen hebben.

De voorzitter:

Mevrouw Lodders vervolgt haar tweede termijn.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Ja, voorzitter. Volgens mij kom ik dan nu bij een tweede motie die ik zou willen indienen, met een kleine introductie. De staatssecretaris onderschrijft de zorgen uit de regio, van mijn fractie en van andere sprekers vanavond over de gevolgen van de vliegtaks voor de vracht en Maastricht Aachen Airport. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris dat hij met een onderzoek komt en met een grenseffectentoets, zoals ook de heer Slootweg vroeg. Ik hoop dat we die tijdig tegemoet kunnen zien.

Ik heb toch een motie omdat, als we overgaan tot de introductie van de vliegtaks voor de vrachten, het belangrijk is dat dit gemonitord wordt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een vliegtaks wordt ingevoerd;

overwegende dat verschillende regionale luchthavens, zoals Maastricht Aachen Airport (MAA), last hebben van internationale concurrentie;

overwegende dat de overheid minder informatie heeft over het effect van de vliegtaks op regionale vliegvelden;

verzoekt de regering de effecten van de vliegtaks op regionale vliegvelden zoals Maastricht Aachen Airport (MAA) te monitoren en indien noodzakelijk maatregelen te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Lodders, Slootweg en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (35205).

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter, ik zie dat ik door mijn tijd heen ben, dus ik zou het hier graag bij willen laten. Ik dank u hartelijk.

De **voorzitter**:

Ik u ook. Dan gaan we naar de heer Snels namens GroenLinks.



De heer **Snels** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Al was dit een voorstel dat in beton gegoten was en volgde uit het regeerakkoord, was het wel een mooi debat en ook een belangrijk debat. Ik dank ook de staatssecretaris voor de antwoorden.

Het is ook een debat dat nog niet voorbij is. Dat gaf de staatssecretaris zelf aan. Het Europese debat gaat verder. Wat is er mogelijk op Europees niveau? Het debat gaat verder met de kopgroep van landen. Als het in de Europese Unie niet lukt, wat kan er dan wel met de kopgroep van landen? Wat mij betreft, en daar zit nog toch enig verschil van opvatting, denk ik, gaat ook het Nederlandse debat verder. Ik ben ervan overtuigd dat we ook in Nederland deze vliegbelasting, het beprijzen van externe kosten van vliegen, nog wat slimmer en wellicht in tarieven wat hoger, kunnen aanzetten. In dat kader krijg ik nog het beloofde antwoord van de staatssecretaris over de uitvoering van de businessclass. Dat is een van de onderwerpen waarvan ik denk dat die terugkomen in het volgende regeerakkoord. Dat antwoord mag van mij ook schriftelijk, als het wat ingewikkelder is, maar ik zou er graag wat meer van willen weten.

Ik had in eerste termijn al een halve toezegging van de staatssecretaris over eigenlijk hetzelfde. Ik vraag niet om een hele verkenning, maar geef nou eens een beeld van de vliegbelastingen in allerlei vormen van ons omringende landen. Die hebben we nu ongeveer, maar hoe zit het met het treinverkeer? Volgens mij is het zo dat de btw op treinverkeer in Nederland hoger is dan in ons omringende landen, maar hoe zit het nou met die belastingen op treinreizen in ons omringende landen? Dat is een mogelijkheid om in een volgende stap, een volgend kabinet wellicht, toch nog wat te draaien aan de knoppen en het instrument effectiever te maken, wat we volgens mij allemaal willen.

In dat kader heb ik ook de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op dit moment het vliegverkeer is vrijgesteld van btw en accijnzen;

overwegende dat daardoor slechts een klein deel van de externe kosten gedekt worden door belastingen en heffingen en men kan spreken van belastingparadijs Schiphol;

overwegende dat dit ten koste gaat van de concurrentie met andere vormen van mobiliteit die wel belast zijn, zoals het internationale treinverkeer;

overwegende dat dit ten koste gaat van de economische ontwikkeling van ons land en negatieve milieu-, klimaat- en overlastkosten heeft;

overwegende dat de vliegbelasting in het huidige voorstel slechts een beperkte invloed heeft op het beprijzen van externe kosten;

verzoekt het kabinet om nadere stappen te verkennen om een einde te maken aan belastingparadijs Schiphol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Snels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (35205).

De heer **Snels** (GroenLinks):

De motie vraagt niet meer dan verkennen, al wil ik nog wel verder gaan. Mag ik de staatssecretaris het volgende in overweging geven? Ongeveer een jaar of zeven geleden is in deze Kamer een motie ingediend die ging over Nederland belastingparadijs. Daar ontstond heel veel commotie over, maar het heeft de ambtsvoorganger van deze staatssecretaris, de heer Snel, zeer geholpen om effectieve maatregelen te nemen om belastingontwijking in Nederland aan te pakken. Soms moet je ook een beetje een provocerende motie maken en doet framing ertoe in de politiek om dat mogelijk te maken. "Belastingparadijs Schiphol" — de staatssecretaris heeft daar in eerste termijn geen antwoord op gegeven — past wel bij de visie van deze staatssecretaris dat we nu het vliegverkeer aan het subsidiëren zijn en dat we dat uiteindelijk niet zouden moeten willen.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ik gun de heer Snels zijn provocerende motie. Ik begrijp alleen eerlijk gezegd gewoon oprecht even niet waarom hier "Schiphol" en niet "de luchtvaart" staat. Of vindt hij het alleen maar gelden bij Schiphol en niet bij de andere luchtvaart in Nederland? Want dan ben ik echt nieuwsgierig naar de argumentatie. Ik probeer het even te begrijpen.

De heer **Snels** (GroenLinks):

In zijn algemeenheid heeft de heer Van Weyenberg gelijk, maar ik denk dat het vooral op Schiphol betrekking heeft. Want denk niet alleen maar aan btw en accijnzen, maar bijvoorbeeld ook aan de landingsrechten, die ook vrij laag zijn in relatie tot allerlei andere landen in onze omgeving. Dan kun je nog steeds zeggen dat Schiphol gesubsidieerd wordt door alle andere belastingbetalende Nederlanders.

De **voorzitter**:

De heer Kops is de volgende spreker. Hij heeft geen behoefte aan een tweede termijn. Dan kijk ik naar de heer Stoffer. Ja, die wil dat nog wel.



De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vele vragen. Ik vind het mooi om te zien dat de staatssecretaris bepaalde gedachten in zijn hoofd wil toelaten. We kennen elkaar natuurlijk niet zo lang, dus het is maar de vraag of gedachten lang blijven hangen. Bij mij vervluchtigen die weleens. Dus ik dacht: laat ik die gedachte dan vastleggen in een motie. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er vanaf 2021 een vliegbelasting wordt geheven;

constaterende dat de tarieven van de belasting op vliegtickets in Duitsland binnenkort zullen stijgen;

constaterende dat in Duitsland de btw op treintickets recent verlaagd is, waardoor reizen per trein gestimuleerd wordt;

overwegende dat hiermee in Duitsland een situatie ontstaat waarin reizen per vliegtuig ontmoedigd en reizen per trein gestimuleerd wordt;

overwegende dat hiermee verduurzaming van het vervoer gestimuleerd wordt;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe het gebruik van internationaal treinverkeer gestimuleerd kan worden, bijvoorbeeld door de btw op treintickets te verlagen, en de Kamer hierover voor het Belastingplan 2021 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer, Snels en Moorlag. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (35205).

De heer **Stoffer** (SGP):
Dat was het. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot van de zijde van de Kamer de heer Bruins. Nee, hij heeft daar ook geen behoefte aan. Dan zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De staatssecretaris wil een paar minuten. Dan schors ik tot 23.00 uur.

De vergadering wordt van 22.55 uur tot 23.00 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn toe aan de tweede termijn van de zijde van de regering. De staatssecretaris geeft ook zijn oordeel over elf ingediende moties.



Vijlbrief:

Voorzitter, dank u wel. Ik ben in mijn beginnersmentaliteit vergeten om de Kamerleden in mijn eerste termijn te bedanken voor hun inbreng. Dat doe ik nu heel graag, want het was een fijn debat.

Tegen de heer Slootweg zeg ik dat ik te dom ben om het punt van die annulering in één keer te begrijpen. Ik ga u hierover dus een briefje sturen, als u dat niet erg vindt.

Dan de heer Laçin. Volgens mij moeten we dat onderzoek doen. U vraagt wat dit nou betekent voor de vrachtsector op Schiphol. Dat was uw vraag, toch? De heer Laçin vroeg aan mij: wat betekent dit nou voor de vrachtsector op Schiphol? Toen gaf ik het antwoord waarvan ik intuïtief vermoedde dat het zo was, en dat blijkt nu ook zo te zijn: het vrachtverkeer in Nederland wordt ongeveer verdeeld tussen Schiphol en Maastricht Aachen Airport. Ik weet dat ik een onderzoek heb toegezegd om goed te kijken naar Maastricht Aachen. Dat betekent dat ik dan natuurlijk impliciet ook kijk naar de vrachtsector op Schiphol. Volgens mij voldoe ik daarmee aan de vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, en met de toezegging dat wij die informatie dan voor Prinsjesdag krijgen trek ik mijn motie op dit punt in. Dat was mijn derde motie.

De voorzitter:

Even kijken. Dat is de motie op stuk nr. 22.

Aangezien de motie-Laçin c.s. (35205, nr. 22) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Vijlbrief:

Dan de vraag van de heer Kops van de PVV wat de belasting doet voor het klimaat. De luchtvaart is verantwoordelijk voor ongeveer 2,5% van de wereldwijde CO₂-uitstoot. Nou is het natuurlijk de vraag wat deze specifieke luchtvaartticketbelasting daar nou aan bijdraagt. Dat is totaal afhankelijk — maar die discussie hebben we eerder gehad; ik kan daarbij geen getallen geven — van de elasticiteit, dus van wat er gebeurt met de prijs. Als de heer Kops verder geïnteresseerd is, verwijs ik hem door naar het rapport van CE Delft, waarin dit heel uitgebreid wordt behandeld.

De heer Snels kwam nog een keer terug op de uitvoerbaarheid van tariefdifferentiatie tussen businessclass en economyclass. Misschien mag ik op dat punt het volgende toezeggen. Dan pak ik gelijk een andere vraag van de heer Snels mee. Hij vroeg: zou de staatssecretaris toch nog even zijn hoofd willen openzetten voor de vraag hoe het zit met de vliegbelasting in andere landen, ook met het oog op de toekomst? Zo begrijp ik het dan vooral. Als ik dat nou samenpak, kan ik misschien kijken naar de vliegbelasting in andere landen. Die hebben soms dat onderscheid tussen businessclass en economyclass. Dan pak ik ook gelijk die uitvoerbaarheid mee. Dat zou mijn toezegging zijn aan de heer Snels.

De vrachtluchten heb ik net behandeld. Daarmee kom ik bij de moties.

De voorzitter:

Er is toch nog een vraag hierover. Ik zie ook de heer Van Raan staan, maar het ging over een vraag van de heer Snels, dus die geef ik als eerste het woord.

De heer Snels (GroenLinks):

Misschien kan het in diezelfde brief, want de andere vraag was hoe het zit met belastingen op het treinverkeer in de omringende landen. Dat is toch een schuif die we idealiter zouden willen maken, met de btw op de treinen. Dat hoeft ook geen uitgebreide verkenning te zijn, maar ik vraag de staatssecretaris om er ook eens een beeld van te schetsen hoe dat nou in de omringende landen is.

Vijlbrief:

De heer Stoffer heeft een motie ingediend over btw op treintickets. Die wou ik sowieso oordeel Kamer geven, maar nu heb ik het alweer verklapt. Dan komt dat dus ook wel aan de orde, volgens mij.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 26 heeft al oordeel Kamer.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb eigenlijk drie punten; sorry dat ik het zeg. Ik had toch nog twee vragen liggen. De ene ging over die maas in de wet bij vrachtvliegtuigen.

Vijlbrief:

Ja, dat klopt.

De heer Van Raan (PvdD):

We hadden ook nog een vraag over het verkennen van de ICAO-route, en als laatste het amendement op stuk nr. 13 van de Partij voor de Dieren. Dat maakt ook een onderscheid tussen economy- en businessclass, maar maakt ook nog een derde onderscheid, namelijk met betrekking tot privéjets. Misschien is het voor de staatssecretaris een kleine moeite om die dan ook even mee te nemen als hij toch al die brief over economy- en businessclass schrijft.

Vijlbrief:

Ik heb in mijn eerste termijn gezegd dat privéjets vallen onder de vliegticketbelasting. Er is alleen een minimumstartgewicht vanwege de uitvoerbaarheid. Ik geloof dat dit geen antwoord op de vraag is.

De voorzitter:

De staatssecretaris zei daarbij dat dat startgewicht zo laag is dat alle privéjets daar volgens hem onder vallen.

Vijlbrief:

Ja.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is niet voor niks dat er in Engeland een apart onderscheid gemaakt is. Dat gaat vanaf twintig ton.

Vijlbrief:

Ik wil er nog wel een keer naar kijken. Het risico van drie vragen in één keer is dat ik nu de eerste twee ben vergeten.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat kan ik me voorstellen. Dat ging over de mazen in de wet met betrekking tot het vrachtvliegtuig. En we zeggen nu steeds dat Europa het probleem is en dat we dit Europees willen regelen, maar dit komt doordat daarboven de ICAO in VN-verband de zaken regelt. Er is dus ook nog een route om direct in VN-verband actief te zijn.

Vijlbrief:

Op het punt van de tweede vraag wil ik de heer Van Raan graag toezeggen dat ik daarnaar wil kijken, naar het grote overkoepelende ding. We hebben even heel snel gekeken naar het plaatsen van stoelen in vrachtvliegtuigen. Dat kan niet zomaar, want er zijn gewoon speciale vergunningen. Je moet voor een vrachtvliegtuig een andere vergunning hebben. De boel op deze manier oplichten lijkt mij dus niet heel eenvoudig. Ik zeg het maar even huiselijk.

Mag ik naar de moties?

De voorzitter:

Graag.

Vijlbrief:

Mijn oordeel over de motie op stuk nr. 16 van de heer Van Raan is: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 17 gaat over het plaatsen van die stoelen. Daarom had ik u geen antwoord gegeven: u heeft een motie ingediend.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat zit natuurlijk anders, want ik had ook gezegd: ik dien de motie in en dan wacht ik het antwoord even af. We hebben het antwoord nu gekregen. Het antwoord luidt eigenlijk: dat kan niet zomaar, want dan moet je de zaak een beetje flessen.

Vijlbrief:

Ja.

De heer Van Raan (PvdD):

Maar dat antwoord is eigenlijk te simpel, want het is heel gebruikelijk dat vrachtvliegtuigen ook passagiersstoelen hebben. Dat kan gewoon per vergunning geregeld worden. Het is dus heel goed mogelijk om dat te doen.

Vijlbrief:

Ik zie mijn ambtenaren hier echt hun hoofd schudden om aan te geven dat dat niet zo is. Ik vrees dat we hier vanavond niet uit deze technische kwestie komen. Aanhouden zou kunnen; daar gaat u zelf over.

De voorzitter:

Het oordeel is: ontraden.

Vijlbrief:

Het oordeel is: ontraden.

De voorzitter:

Van de motie op stuk nr. 17.

Vijlbrief:

Zo is het. De motie op stuk nr. 18 gaat over de grenswaarden. Ik zou deze motie willen ontraden. Zij bevindt zich ook totaal niet meer in mijn domein. Dit begint echt ver boven de kennis en kunde van de staatssecretaris van Financiën uit te gaan. Het ontwikkelen van grenswaarden voor al deze dingen is echt ... Deze motie zou ik dus willen ontraden.

De voorzitter:

Mag ik u nog even onderbreken? De heer Van Raan wil de motie op stuk nr. 17 toch graag aanhouden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (35205, nr. 17) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 18 is ontraden. We gaan verder met de motie op stuk nr. 19.

Vijlbrief:

De motie op stuk nr. 19 ontraad ik, maar dat zal duidelijk zijn, want dat is een andere vormgeving. De heer Van Raan wordt wel een beetje bediend met wat ik net heb toegezegd aan de heer Snels. En ik kom straks nog terug op de befaamde motie op stuk nr. 26.

Dan hebben we de motie op stuk nr. 20 over het investeren van de vliegtaks in duurzame alternatieven. Op dit onderwerp ben ik in het debat heel ruim ingegaan. Deze motie ontraad ik.

Ook de motie op stuk nr. 21 van het lid Laçin over accijns op kerosine ontraad ik. Ik zeg hem wel toe dat wij dat EU-traject dus gaan doorlopen en dat we ook naar koplopersgroepen op dit terrein gaan kijken. Maar dat betekent niet

dat ik deze motie oordeel Kamer kan geven, want deze motie is beperkender. De regering gaat iets anders doen. Deze motie ontraad ik dus.

De motie op stuk nr. 22 gaat over nader onderzoek naar de effecten van de luchtvrachttaks. Dat is de motie die u net bedoelde.

De motie op stuk nr. 23 is van mevrouw Ladders. Ik ben nu even de weg kwijt.

De voorzitter:

Voor wie dat nog niet had meegekregen: de motie op stuk nr. 22 is ingetrokken.

Vijlbrief:

De motie op stuk nr. 23 is van mevrouw Ladders en gaat over de substitutie op het punt van nationale belasting en Europese belasting. Oordeel Kamer. Dat had ik ook in het debat al aangegeven. We hebben een evaluatie na twee jaar, althans als het amendement van mevrouw Ladders wordt aangenomen. Dan kunnen we tot aan die evaluatie monitoren hoe het gaat met de regionale luchthavens, vooral Maastricht Aachen Airport, zoals ze het in de motie aangeeft. Als ik de motie op stuk nr. 24 zo mag begrijpen, dan is het oordeel Kamer.

Mevrouw **Ladders** (VVD):

Ja, dat denk ik wel. Dan wordt in ieder geval de eerste twee jaar gemonitord. Maar het zou wel fijn zijn als de staatssecretaris tussentijds een keer een rapportage doet, na het eerste halfjaar en na het tweede halfjaar, zodat we vooral aan het begin even kunnen zien wat er gebeurt.

Vijlbrief:

Zou ik het zo mogen lezen dat we een tussenrapportage na één jaar doen? En als de monitoring echt iets oplevert wat tot brandeffecten leidt, dan laat ik u dat weten.

Mevrouw **Ladders** (VVD):

Voor nu: akkoord. Maar ik stel het ook afhankelijk van het onderzoek dat we nog krijgen over Maastricht Airport. Dat wordt hopelijk voor Prinsjesdag afgerond. Als daar nou echt iets heel anders uit komt, dan kan het best zo zijn dat ik er nog even op terugkom.

Vijlbrief:

De motie op stuk nr. 25 van de heer Snels moet ik ontraden. Ik heb wel zijn opmerking over paradijzen in mijn oren geknoopt.

Ten slotte.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Nog even het argument. Ik vraag om een verkenning. Eigenlijk heeft de staatssecretaris gezegd dat hij heel veel gaat verkennen. Gaat het dan alleen om de kwalificatie "belastingparadijs Schiphol"? Dat zou ik jammer vinden. Ik

ben benieuwd naar de kwalificatie daarvan van de staatssecretaris.

Vijlbrief:

Volgens mij heb ik net aan de heer Snels ongeveer toegezegd dat ik op een aantal punten hem nog wat ga leveren. Maar deze motie is volgens mij zo opgesteld, zo bedoeld dat ze me een beetje moet prikkelen. Dat heeft geleid tot een toezegging, maar dat wil nog niet zeggen dat ik de motie niet ontraad. Wat betreft de motie op stuk nr. 26 had ik al een kleine tip van de sluier opgelicht. Ik wil oordeel Kamer geven op deze motie van de heer Stoffer over de btw op treintickets; zo lees ik die maar even.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt evenals uw staf en de leden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We gaan dinsdag 17 maart stemmen over de ingediende amendementen. Dat zijn er nog zes. Ook stemmen we over de ingediende moties. Dat zijn er negen, want er is er één aangehouden en één ingetrokken. De heer Slootweg heeft toch nog een vraag.

De heer Slootweg (CDA):

Ik zal het gemist hebben, maar ik kon het amendement op stuk nr. 15 niet zo snel terugvinden in mijn ...

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 15 is een technische aanpassing op het amendement op stuk nr. 14. In de toelichting is er niets veranderd, dus daar is geen nieuw oordeel op nodig. Het oordeel was ontraden.

Heel goed. Ik sluit de vergadering. Veel dank.