

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

2005

Vragen van de leden **Lodders**, **Nijkerken-de Haan** en **Remco Dijkstra** (allen VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Limburg vreest verlies duizenden banen door luchtvrachttaks»* (ingezonden 30 januari 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Vijlbrief** (Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 10 maart 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Limburg vreest verlies duizenden banen door luchtvrachttaks»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u ingaan op de effecten van de vliegbelasting op Maastricht Aachen Airport? Hoeveel vluchten van Maastricht Aachen Airport zullen zich verplaatsen naar omliggende vliegvelden en wat is het (internationale) per saldo milieueffect hiervan?

Antwoord 2

Ten behoeve van het wetsvoorstel vliegbelasting is in 2019 door onderzoeksbureau Significance een doorrekening gemaakt van de effecten van verschillende varianten in het zogenoemde Aeolus-model. De uitkomsten van deze doorrekening op nationaal niveau zijn verwerkt in een eindrapportage van CE Delft.² Uit het rapport blijkt dat in de gekozen variant in 2021 het aantal passagiersvluchten van en naar Nederland met 0,1 tot 0,6 procent daalt en het aantal vrachtluchten met 3 tot 4 procent, afhankelijk van het economische scenario. Het aantal vluchten dat zich verplaatst naar buitenlandse vliegvelden is niet bekend. Wel blijkt uit het rapport dat van de circa 30 miljoen Nederlandse passagiers op Nederlandse luchthavens, ongeveer 0,7

¹ Telegraaf van 24 januari 2020; <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1778424530/limburg-vreest-verlies-duizenden-banen-door-luchtvrachttaks>

² Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten, CE Delft, april 2019, Kamerstukken II 2018/19, 35205, nr. 3, bijlage 882682 (hierna: CE Delft, april 2019).

procent besluit om via buitenlandse luchthavens te vliegen.³ Wat betreft milieueffecten geldt op nationaal niveau dat in de meeste scenario's per saldo een (beperkte) daling van schadelijke emissies plaatsvindt als gevolg van de vliegbelasting, ook wanneer rekening wordt gehouden met verschuiving van vluchten naar buitenlandse luchthavens.⁴ In de doorrekening zijn de gedragsreacties van passagiers en vrachtkoeriers niet per luchthaven bepaald. De effecten op Maastricht Aachen Airport kunnen dus afwijken van de nationale effecten.

Vraag 3

Kunt u de berichten staven dat de vliegbelasting slecht kan uitpakken voor de 3.300 medewerkers van dit vliegveld? Zo ja, want bent u van plan hier aan te doen? Zo nee, waarom niet? Kunt u precies aangeven waarom u het niet eens bent met de berekeningen van de provincie?

Antwoord 3

Ik heb geen cijfermatige informatie over de lange termijneffecten van de vliegbelasting op de werkgelegenheid op vliegveld Maastricht Aachen Airport. In het deelonderzoek naar de luchtvracht, onderdeel van het rapport van CE Delft⁵, is aangegeven dat er effecten op de werkgelegenheid kunnen zijn, maar deze zijn niet gekwantificeerd. In algemene zin wordt in het rapport van CE Delft⁶ aangegeven dat de vliegbelasting niet leidt tot een verandering van het arbeidsaanbod, en alleen op korte termijn werkgelegenheidseffecten heeft. Voor de korte termijn spelen meerdere effecten een rol, namelijk: vermindering van het aantal vluchten en daardoor afname werkgelegenheid in de luchtvaartsector zelf; als gevolg daarvan afname werkgelegenheid in toeleverende sectoren; Lagere koopkracht door de belasting en daardoor afname werkgelegenheid in overige sectoren; hogere koopkracht door teruggaaf belasting in algemene lastenverlichting en daardoor toename werkgelegenheid in overige sectoren; Nederlanders die niet meer reizen en hun geld elders in Nederland uitgeven en daardoor toename werkgelegenheid in overige sectoren; buitenlanders die niet meer naar Nederland reizen en daardoor afname werkgelegenheid in overige sectoren. Het saldo van deze effecten op de korte termijn ligt tussen een afname van 100 fte en een toename van 200 fte voor heel Nederland. Deze effecten zijn niet uitgesplitst naar luchthaven.

Vraag 4

Is in de voorbereidende fase van het wetsvoorstel specifiek onderzoek gedaan naar de positie van Maastricht Aachen Airport? Zo ja, wat waren de conclusies hiervan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven, zijn de effecten van de nationale vliegbelasting in termen van het aantal vluchten en aantal tonnen vracht door CE Delft in kaart gebracht. Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar de positie van Maastricht Aachen Airport.

Vraag 5

Erkent u dat deze luchthaven vanwege zijn geografische positie relatief veel last heeft van prijsschommelingen? Kunt u specifiek ingaan op de door het kabinet voorspelde afname van het aantal vrachtvluchten in relatie tot Maastricht Aachen Airport?

Antwoord 5

Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven, is in het rapport van CE Delft geen specifieke berekening per luchthaven gemaakt. Voor luchtvracht in algemene zin blijkt uit het onderzoeksrapport van CE Delft dat de kosten per

³ CE Delft, april 2019, p. 33–34.

⁴ CE Delft, april 2019, p. 18, 20, 74–81.

⁵ CE Delft, april 2019, p. 107.

⁶ CE Delft, april 2019, p. 68–72.

ton luchtvracht door de vliegbelasting toenemen met 6 tot 15 euro. Het effect van deze kostenverhoging kan per luchthaven verschillen. Hierbij kunnen onder meer de geografische ligging en capaciteitsrestricties (die met name drukken op Schiphol) een rol spelen.

Vraag 6

Welk overleg heeft er plaatsgevonden met de Provincie Limburg of het vliegveld zelf om de negatieve effecten, zoals banenverlies, te beperken?

Antwoord 6

Maastricht Aachen Airport was uitgenodigd voor de informatiebijeenkomsten die in maart, april en juni 2018 voor stakeholders georganiseerd zijn. Daarnaast hadden alle stakeholders de mogelijkheid om in het kader van de internetconsultatie hun zienswijze in te dienen. De provincie Limburg en Maastricht Aachen Airport hebben hier geen gebruik van gemaakt.

Vraag 7

Bent u het eens met de Provincie Limburg dat de studie naar de effecten op de luchtvracht, bijvoorbeeld in de studie van CE Delft⁷ beperkt is? Waarom is Maastricht Aachen Airport niet betrokken bij het onderzoek van CE Delft?

Antwoord 7

Het is waar dat Maastricht Aachen Airport niet zelf is betrokken bij de interviews in het kader van het onderzoek van CE Delft naar de luchtvracht. Evenwel hebben interviews plaatsgevonden met sectorpartijen die ook op deze luchthaven actief zijn. Verder was Maastricht Aachen Airport uitgenodigd voor de gehouden informatiebijeenkomsten, zoals in het antwoord op vraag 6 is aangegeven.

Vraag 8

Bent u bereid om aanvullend onderzoek te doen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Kunnen de relatieve kosten van luchtvracht ten opzichte van andere vormen van goederenvervoer gegeven worden? Wat is de rol van luchtvracht voor ons vestigingsklimaat?

Antwoorden 8 en 9

Op de rol van luchtvracht voor het vestigingsklimaat, de economische betekenis ervan en werkgelegenheid die hiermee is verbonden, wordt ingegaan in de twee studies over luchtvracht die in opdracht van IenW zijn uitgevoerd en die in november 2019 aan uw Kamer zijn gestuurd.⁸ Dit betreft een studie van Decisio naar de economische betekenis van luchtvracht op Schiphol en een studie van SEO naar de welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol. In deze studies is echter geen informatie over de economische waarde van luchtvracht op de regionale luchthavens opgenomen. De genoemde studies geven evenwel een indruk van het belang van luchtvracht in het algemeen.

De totale werkgelegenheid van alle luchtvrachtactiviteiten op Schiphol (directe bijdrage) en de toeleveranciers van die activiteiten in de omgeving van Schiphol (indirecte achterwaartse bijdrage) bedraagt op dit moment zo'n 30.000 werkzame personen. De toegevoegde waarde komt uit op 2,7 miljard euro. In deze cijfers is de indirecte bijdrage aan het vestigingsklimaat (indirecte voorwaartse bijdrage) niet meegenomen. Decisio geeft aan dat de effecten op het vestigingsklimaat zich lastig laten uitdrukken in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Duidelijk is dat een goed transportnetwerk een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor internationaal opererende bedrijven is, naast uiteraard opleidingsniveau, talenkennis, arbeidsmarkt, leefklimaat, belastingklimaat, etc. Het belang van de luchtvracht als vesti-

⁷ CE Delft (2019) Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten.

⁸ Kamerstukken II 2019/20, 31 936, nr. 701, bijlage 911740 en 911741.

gingsplaatsfactor laat zich niet isoleren. Er is geen informatie beschikbaar met een vergelijking van kosten tussen luchtvracht en andere vervoersmodaliteiten.⁹

Vraag 10

Wat is de economische waarde van de luchtvracht voor Nederland en specifieke regio's zoals Limburg? Kan in worden gegaan op de hoeveelheid banen die te danken zijn aan de luchtvracht? Kan hierbij ook ingegaan worden op de indirecte en keteneffecten van de luchtvracht?

Antwoord 10

Het kabinet heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) vanaf februari 2018 gevraagd het initiatief te nemen om te komen tot voorstellen op het gebied van het belasten van luchtvaart. Om de gedachtenvorming van andere EU-lidstaten te stimuleren, heeft Nederland in juni 2019 een high level conferentie georganiseerd over vliegbelasting en CO₂-beprijzing in dat kader. De uitkomsten van deze conferentie zijn met uw Kamer gedeeld.¹⁰ In november 2019 is een gezamenlijke verklaring¹¹ aan de nieuwe Eurocommissaris Timmermans overhandigd waarin werd gesteld dat de CO₂-uitstoot van vliegen momenteel niet voldoende wordt doorberekend in de prijs van een vliegticket. Nederland werd daarbij gesteund door acht andere lidstaten, Duitsland, Frankrijk, Zweden, Denemarken, Italië, België, Luxemburg en Bulgarije.

De Commissie heeft nog geen voorstel gedaan voor een Europese vliegbelasting. Wel is in de EU Green Deal mededeling¹² van december 2019 opgenomen dat de Commissie zich in het kader van de herziening van Richtlijn Energiebelastingen¹³ zal buigen over de huidige belastingvrijstellingen, waaronder die voor brandstof voor de luchtvaart. Een voorstel voor de herziening van de Richtlijn Energiebelastingen zal waarschijnlijk medio 2021 volgen. Het is lastig in te schatten of en op welke termijn hierover overeenstemming wordt bereikt en per wanneer dan geïmplementeerd kan worden. Verder stelt de Commissie in de Green Deal mededeling voor om de gratis ETS-rechten voor luchtvaart af te bouwen. Het is op dit moment moeilijk in te schatten of en zo ja, op welke termijn er een Europese vliegbelasting zal komen.

Vraag 11

Hoe staan de gesprekken over een Europese vliegbelasting, zoals afgesproken in het regeerakkoord, ervoor? Ziet het er naar uit dat een Europese vliegbelasting de voorgestelde nationale vliegbelasting spoedig kan vervangen, en daarmee het gelijk speelveld kan bevorderen?

Antwoord 11

Ja.

⁹ De Kamer is bij brief van 18 november 2019 (Kamerstuk 31 936 nr. 702) geïnformeerd over het rapport «De prijs van een vliegreis» van CE Delft in opdracht van lenW met onder meer een vergelijking tussen de kosten van luchtvaart in vergelijking met andere modaliteiten. Dit betreft alleen reizigersvervoer. Verder levert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in april een onderzoek op waarin kostengetallen voor het goederenvervoer worden gepresenteerd voor de vervoerwijzen weg, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart. Het achtergrondrapport zal op de website van het KiM (www.kimnet.nl) worden gepubliceerd.

¹⁰ Kamerstuk 35 205, nr. 6, p. 2, 3, 10, 18, 19, 21 & 36.

¹¹ Kamerstuk 21 501-07, AY bijlage 910209.

¹² https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF

¹³ Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.