

Van Bijsterveldt-Vliegenthart

tegen zelfbestuur en dingen die daarbij kwamen kijken. Het is er niet meer. Verder gaat het bij dit wetsvoorstel om de raad van toezicht en dat is wat anders.

Ik heb al gezegd dat ik mij nader zal verdiepen in de mogelijkheden met betrekking tot het enquêterecht. Tot mijn grote genoegen zijn mevrouw Dezentjé en ik het vandaag van harte met elkaar eens. Dat is niet altijd het geval, dus het is wel heel leuk dat dit nu het geval is. Dat houdt het spannend. Ik dank haar voor haar steun. Ik heb getracht om zo duidelijk mogelijk aan te geven hoe ik tegen de diverse amendementen en moties aankijk.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De heer **Depla** (PvdA): Normaal gesproken zouden wij dinsdag stemmen. Gezien ons debatje over mijn amendement wil ik vragen of wij dit een week later kunnen doen. Dan heb ik de tijd om eventueel mijn amendement aan te passen. Wellicht kunnen wij daarover nog een kort debat hebben. Wat mij betreft, stemmen wij dus nog niet dinsdag, maar de week daarna.

De **voorzitter**: Dan zullen wij bekijken wanneer wij kunnen stemmen. Als dit verder geen probleem oplevert, lijkt het mij dat dit verzoek gehonoreerd kan worden.

Ik lees één toezegging voor: de Kamer wordt door de staatssecretaris geïnformeerd over de betrokkenheid van partijen bij de governance code bve. Kunt u dat nog voor de stemmingen doen, mevrouw de staatssecretaris? Dit is wellicht van invloed op de mate van steun voor de motie van mevrouw De Rooij.

De vergadering wordt van 17.36 uur tot 19.30 uur geschorst.

Aan de orde is het **speddebat** over **banenverlies bij Schiphol**.

De **voorzitter**: De leden hebben drie minuten spreektijd per fractie. Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën van harte welkom.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij houden hier een speddebat over de vliegticketbelasting. Dat is een belangrijk onderwerp, want die belasting is een van de grote fouten van dit kabinet. In eerste instantie was zij bedoeld om iets voor het milieu te doen. Het idee was om de belastingen te verhogen, zodat mensen minder met vakantie kunnen of voor de trein of de auto kiezen. Maar al snel bleek dat ook de lange vluchten zwaar belast gaan worden: voor een gezin van vier personen € 180 boete. Juist voor die lange vluchten bestaan geen alternatieven; je kunt niet met de auto of de trein naar bijvoorbeeld Florida. Het is het kabinet dus om het geld te doen. Dit kabinet heeft geld nodig voor linkse plannetjes en dacht het wel even uit de zakken van de vakantiegangers te kloppen; snel 350 mln. verdiend.

Dit blijkt een grote denkfout te zijn. De Kamer van Koophandel heeft becijferd dat vanwege de slechter wordende concurrentiepositie van onze nationale luchthaven Schiphol er maar liefst 12.000 banen zullen verdwijnen: 12.000 mensen zonder werk, 12.000

uitkeringen, 12.000 mensen en evenzoveel gezinnen gedupeerd. Moeten wij dit onder de VOC-mentaliteit van de heer Balkenende verstaan? Is dat het sociale gezicht van de PvdA?

De heer **Tang** (PvdA): Ik weet niet waar ik moet beginnen met dit verhaal. Er zijn vele mogelijkheden om op dit verhaal te schieten. Laat ik maar even beginnen bij de aanleiding van dit debat. Het aantal van 12.000 wordt geroepen door een woordvoerder van Schiphol. U neemt dat klakkeloos over. Hebt u ook nagezocht waar dat aantal vandaan komt? Bent u ervan overtuigd dat het klopt? Ik herinner u eraan dat het Centraal Planbureau vorig jaar al in een second opinion heeft vastgesteld dat de vliegtaks tot gevolg zal hebben dat er 5000 tot 10.000 banen zullen verdwijnen en dat dat uiteindelijk niet zal leiden tot grote effecten op de werkgelegenheid voor de economie als geheel, zeker niet bij een gespannen arbeidsmarkt. Dat aantal van 12.000 komt dus uit de lucht vallen en heeft eigenlijk ook niet veel betekenis. Kunt u dat begrijpen en kunt u dan ook uitleggen waarom wij dit debat eigenlijk voeren?

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind dit een heel jammerlijke poging van uw fractie om het nu op dat aantal van 12.000 of 5000 of 10.000 vast te pinnen. Ach, wat maakt het uit? Mijnheer Tang van de PvdA-fractie, het zijn heel veel mensen! Ik heb mijn huiswerk gedaan. Het aantal van 12.000 komt uit het SEO-onderzoek dat in opdracht van dit kabinet is uitgevoerd. Daaraan staat dat er in 2011 met vliegticketbelasting 8% tot 10% minder passagiers zal zijn dan zonder die belasting.

De heer **Tang** (PvdA): Het staat dus niet in het SEO-rapport. Dat is juist het verwijt van het CPB: het SEO had wat specifiekere mogingen zijn. Het punt is dat dus alle directe en indirecte werkgelegenheidseffecten in dit rapport zijn meegenomen. Onderzoeksrapporten vanuit de lobbygroepen laten altijd hoge indirecte effecten zien. Alle indirecte effecten tellen op tot vier tot vijf keer de omvang van de Nederlandse economie. Dat zijn de cijfers waarmee op dit moment gesmeten wordt en u loopt klakkeloos achter de lobbygroep aan. Wij voeren hier vanavond een debat, omdat u klakkeloos achter een lobbygroep aanloopt! Daaraan wil ik nog toevoegen dat het in dit geval om een lobbygroep gaat die in dienst is van de overheid, want de Luchthaven Schiphol is een publieke onderneming.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zal u nog eens wat ergers vertellen: dit debat gaat alleen nog maar over Schiphol. Beseft u dat er nog meer luchthavens zijn waar mensen werken? Beseft u dat in Maastricht de gevolgen misschien nog wel erger zijn? Misschien is het aantal van 12.000 wel een te lage schatting. Het gaat echter niet om een aantal van 5000 of 10.000 of 20.000. Het gaat erom dat de vliegticketbelasting een slechte maatregel is; ik zal later in mijn betoog aangeven dat ze ook voor het milieu niets oplevert. Het kost wel veel geld voor de burger, maar het levert niets op. Dat is dus de reden voor dit debat. Het is jammer dat u daar de importantie niet van inziet.

Er hebben al luchtvaartmaatschappijen aangekondigd naar buitenlandse luchthavens te vertrekken. Düsseldorf, Weeze en Charleroi doen allemaal goede zaken door ons slechte kabinet. Daardoor vliegen de belasting-

Madlener

opbrengsten regelrecht Nederland uit. Waar Duitsland inzet op een stevige groei van de luchthavens, jaagt de Nederlandse regering de toerismesector de grens over. De geraamde kosten van 350 mln. verbleken snel bij de geraamde economische schade van maar liefst 1 mld. Daar gaan je belastingopbrengsten! Kunt u, staatssecretaris De Jager, nog eens becijferen welke schade de overheid zal lijden? Kunt u de gedeelde inkomsten van de Belastingdienst becijferen? Wat denkt u van al die reizigers die nu via het buitenland gaan vliegen en eerst met de auto naar een luchthaven over de grens rijden? Hoezo wordt er milieuwinst geboekt? De grootste drogreden van allemaal is nog wel dat er steeds maar gezegd wordt dat het zo eerlijk is en dat de luchtvaartsector momenteel niets betaalt. Ik zal eens een vergelijking maken met het vervoer over het spoor. Schiphol betaalt voor de eigen infrastructuur, de Spoorwegen niet. Schiphol betaalt voor eigen beveiliging, de Spoorwegen niet. De luchtvaartsector betaalt voor het eigen onderhoud, de Spoorwegen niet. En ten slotte de luchtvaartreizigers: zij betalen door middel van hun vliegticket voor alle kosten van het vliegen, inclusief geluidwerende maatregelen rondom Schiphol à 500 mln. De treinreizigers hebben hier geen last van: ieder treinkaartje wordt zwaar gesubsidieerd met belastinggeld, want anders zou niemand meer met de trein kunnen reizen. Dat zijn de feiten.

En nu u, minister Eurlings. U hebt het belang te verdedigen van Schiphol en van alle mensen die er hun brood verdienen. Waar bent u? Kiest u voor 12.000 banen en betaalbaar vakantieplezier of kiest u voor de valse voorwendselen van de milieulobby en voor de geldhonger van minister Bos?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Heeft de heer Madlener het zesuurjournaal gezien?

De heer **Madlener** (PVV): Nee.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Heeft hij gezien wat er met de Zuidpool gebeurde? Er is een enorme schots ijs afgebroken vanwege de klimaatverandering. Weet de heer Madlener voor welk percentage het vliegverkeer vanuit Nederland verantwoordelijk is voor het klimaat-effect?

De heer **Madlener** (PVV): Ik weet wel dat het deze Pasen ontzettend koud was. Ik weet dat u mensen angst probeert aan te praten met dat hele verhaal over die ijsschots. Er zijn echter evenveel wetenschappers die het betwisten. IJsschotsen breken al jaren af. Ik zie niet zo'n zwarte toekomst als u.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het vliegverkeer vanuit Nederland is voor 10% verantwoordelijk voor de totale Nederlandse uitstoot van CO₂. Die 10% wordt veroorzaakt door slechts een heel kleine groep mensen die vliegt. Is het dan niet heel redelijk dat je ook die mensen iets laat meebetalen voor deze enorme effecten, mijnheer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV): Ook die redenering waag ik te betwijfelen. Als die mensen nu eerst naar België of Duitsland rijden en daar het vliegtuig pakken, levert het per saldo helemaal niets op.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U gelooft heilig in marktwerking. U gelooft dat prijzen ervoor zorgen dat de vraag wat minder wordt en omgekeerd. Zou dat nu helemaal niet het geval zijn? Zou men nu alles blijven doen en er zelfs verder voor reizen? Gelooft u helemaal niet dat het effect is dat er minder vraag komt doordat de prijs stijgt?

De heer **Madlener** (PVV): Ik geloof dat als burgers € 180 belastinggeld kunnen besparen door een ritje over de grens te maken, zij dat zullen doen. Dat blijkt ook uit de feiten. Ik zie de milieuwinst dus nog niet.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Uit onderzoek blijkt dat niet iedereen uit gaat wijken naar de ons omliggende landen. Heel veel mensen zeggen dat zij juist door deze maatregel voor een andere vorm van vervoer kiezen, bijvoorbeeld voor de trein. Dat is toch winst.

De heer **Madlener** (PVV): Ik moet de eerste trein nog zien die mij naar Florida, Indonesië of weet ik waar brengt. Juist die lange reizen gaat uw regering belasten met de hoogste prijs, € 45 per ticket. Dat is toch een onzinredenering? Je kunt toch geen alternatief hebben voor die lange vluchten? Waarom zou je dan juist die lange vluchten zo zwaar belasten? Dat is wat uw regering doet.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Hiervoor geldt dus puur het principe dat de vervuiler betaalt. Dat principe is ontzettend mooi toe te passen en in te voeren in het belastingstelsel.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb zojuist al betoogd dat deze redenering niet klopt. Mensen die met de trein reizen, zijn ook vervuilers, maar worden zwaar gesubsidieerd. Als u uw redenering door wilt voeren, mevrouw Wiegman, moet u uw eigen betoog nog eens goed doorlezen. Het klopt gewoonweg niet. U ziet de luchtvaartreiziger als een vervuiler. Ik zie hem als een hardwerkende burger die na harde arbeid op vakantie gaat met zijn gezin. Is dat nu "de vervuiler"? Is dat nu uw schrikbeeld? Het is gewoon een hardwerkende burger die via zijn ticket alle kosten betaalt die met luchtvaart te maken hebben.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Uit het onderzoek blijkt dat die hardwerkende burger met zijn gezin, over wie u spreekt, gewoon iemand is zoals u: een welgesteld persoon van middelbare leeftijd. Ach, wat jammer dat zulke mensen wat meer voor hun vliegreis moeten gaan betalen.

De heer **Madlener** (PVV): Als het aan u ligt, kunnen zij niet meer met het vliegtuig op vakantie. Dat was uw redenering. Dat is niet de keuze van de Partij voor de Vrijheid. Wij vinden vakantie iets dat je zelf verdient. Wij vinden dat de milieuwinst te betwijfelen is en dat de opbrengst voor de fiscus te betwijfelen is. De burger wordt op kosten gejaagd. Dat is slecht beleid. Het is jammer dat u dat niet wilt toegeven.

De heer **Tang** (PvdA): Is de heer Madlener tegen het principe dat de vervuiler betaalt? Als hij dat principe wel aanhangt, is het dan niet logisch dat mensen die verder

Madlener

vliegen, wat meer uitstoot met zich brengt, meer betalen?

De heer **Madlener** (PVV): Het principe "de vervuiler betaalt" is niet iets om blind te volgen, zoals u graag doet. Het is leuk te verkopen en klinkt zo logisch, maar dat is het helemaal niet. Iedere mens vervuult; ook u vervuult. Als u met uw commissie voor een snoepreisje naar Indonesië gaat, vervuult u ook. U kunt het betalen, maar die keuze hebben mensen met een kleinere beurs niet. Daarom is het principe dat de vervuiler betaalt niet sociaal en niet eerlijk. Ik dacht dat uw partij van het sociale was.

□

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. De vliegbelasting doet nog steeds veel stof opwaaien in het land. Zij zou een straf op vakantie zijn. Zij zou niet bijdragen aan de milieudoelstellingen. En nu is er commotie ontstaan over mogelijk banenverlies.

De ChristenUnie is altijd groot voorstander geweest van een vliegbelasting. Ik maak van de gelegenheid gebruik om er de nadruk op te leggen dat wij die nooit primair als een milieumaatregel hebben beschouwd, maar als een goede maatregel voor de vergroening van het belastingstelsel. Met de belasting op vliegen wordt er eindelijk een einde gemaakt aan een onrechtvaardige situatie, namelijk dat burgers, in de woorden van staatssecretaris De Jager, meer belasting betalen voor een pakje boter dan voor een vliegticket. Ook wordt de belastinggrondslag verbreedt, met het principe "de vervuiler betaalt".

Wij zijn er niet rouwig om als de belasting tegelijk leidt tot een heroverweging van de keuze van het vervoermiddel door de consument. Uit onderzoek blijkt dat de vliegbelasting ook bijdraagt aan enige vermindering van de CO₂-uitstoot en dat is pure winst.

Eerlijk gezegd verbaas ik mij er een beetje over dat de kwestie van het banenverlies nu weer opspeelt. Eind vorig jaar heeft het CPB een onderzoek verricht naar de effecten van de vliegbelasting. De voorspelling was dat die zo'n 5000 tot 10.000 banen zou kosten. Die informatie kenden wij bij de behandeling van het Belastingplan. Wij hebben er toen nog over gesproken. En nu zou het opeens nieuwe informatie zijn?

Bovendien is de grote vraag waar het aantal van 12.000 op gebaseerd is. Ik heb alleen krantenberichten, maar geen gedegen onderbouwing van dit aantal gezien. Misschien heb ik wat gemist, maar dat hoor ik dan natuurlijk graag. Dat wij hier vanavond weer over spreken is dat wij mondiaal, maar zeker ook op Europees niveau, tot afstemming van de vliegbelasting moeten komen. Dat kan in de vorm van een ticketbelasting, maar ook in de vorm van een belasting op kerosine. Samen met andere collega's heb ik hier al eerder voor gepleit, ook met collega's uit andere landen. Gaat de minister zich maximaal inspanssen om op Europees niveau tot gezamenlijke afspraken te komen over een vorm van vliegbelasting?

De heer **Nicolai** (VVD): Het verhaal van mevrouw Wiegman nam een interessante wending, naar een Europese aanpak. Dat is precies wat de VVD steeds heeft bepleit. Er liggen mooie plannen. Over een paar jaar

voeren wij de emissiehandel in. Is het dan niet averechts om iets te doen dat er haaks op staat? Moeten wij niet juist daarop vooruitlopen?

Is mevrouw Wiegman het er voorts mee eens dat op het moment dat op Europees niveau een heffing wordt ingevoerd wij de boel in Europa zouden moeten regelen en daar niet een Nederlandse heffing bovenop moeten doen?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik vind het ontzettend goed om op Europees niveau tot afstemming te komen. De ChristenUnie pleit ervoor om het vliegverkeer onder het systeem van CO₂-emissiehandel te brengen. Wij hebben echter niet zoveel zin om daar op te wachten. Wij vinden het een goed idee om, ook vanuit het idee van vergroening van het belastingstelsel, de vliegbelasting in te voeren. Het is natuurlijk prachtig als je intussen meer landen achter dit idee weet te krijgen. Er zijn meer landen die het willen, maar wat ons betreft komen er nog meer bij.

De heer **Nicolai** (VVD): Dat zijn maar heel weinig andere landen. Als Nederland gidsland moet zijn – daar kan ik mij nog iets bij voorstellen vanuit de ideeën van de ChristenUnie – moeten wij toch vooruitlopen op een systeem dat wij Europees willen introduceren? Dit staat er haaks op.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Nee, niet haaks. Wij nemen deze maatregel en hiermee laten wij voor onszelf, nationaal, zien waarvoor wij staan, namelijk vergroening van het belastingstelsel en meer rechtvaardigheid daarin door eindelijk ook het vliegverkeer onder de werking ervan te brengen. En intussen is er contact met collega-kamerleden uit België, Duitsland, Engeland en Frankrijk om op deze weg verder te gaan. Dit is al een mooie groep van landen, en ook nog in onze directe omgeving, om hiermee in Europees verband verder te gaan.

De heer **Madlener** (PVV): De regering, waarin uw partij deelneemt, wil een Europees emissiehandelssysteem. Ik neem aan dat de ticketbelasting, mocht dit systeem worden ingevoerd, wat ik overigens niet hoop, onmiddellijk zal worden afgeschaft.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Wij moeten eerst maar afwachten of het vliegverkeer ook werkelijk onder zo'n systeem gebracht zal worden en wat dit voor de prijs van het vliegen zal betekenen, maar dit neemt niet weg dat wij nationaal zelf zeggenschap hebben over de inrichting van ons belastingstelsel. En ik ben er voor de volle honderd procent van overtuigd dat het goed is om nationaal het principe "de vervuiler betaalt" in het belastingstelsel toe te passen. Ik zou het ontzettend mooi vinden om hierop belasting te heffen en dan bijvoorbeeld de belasting op arbeid te verlichten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil een iets duidelijker antwoord. Als er een Europees emissiehandelssysteem wordt ingevoerd, moet de ticketbelasting dan worden afgeschaft of bent u voor een dubbele heffing?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Je zult dan eerst heel goed moeten

Wiegman-van Meppelen Scheppink

bezien hoe een en ander uitpakt, maar intussen blijf ik voor de volle honderd procent achter hantering van het principe "de vervuiler betaalt" in het belastingstelsel staan. Wij moeten vooral doorgaan met Europese maatregelen tegen klimaatverandering, maar laten wij deze trajecten zeker voorlopig nog gescheiden houden.

□

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Wat onze fractie betreft is dit debat enigszins ontijdig. De rechter heeft een duidelijke uitspraak gedaan over de tickettaks: die is juridisch houdbaar. Een paar dagen later bracht de grootste luchthaven van Nederland nieuwe berekeningen naar voren, zonder onderbouwing. Er is in de afgelopen jaar een zorgvuldig politiek proces geweest, wij hebben echt vijftientig keer gewikt en gewogen over de juiste vorm voor een ticketbelasting. Mede naar aanleiding van een motie-Haverkamp/Nicolaï was er een zorgvuldig rapport samengesteld en is er een zorgvuldige afweging gemaakt. Wij zouden dan ook graag eerst willen zien hoe de tickettaks uitpakt.

Overigens zijn wij benieuwd naar de verwachting van de regering over de gevolgen van de tickettaks en wij willen graag weten hoeveel grondpersoneel Schiphol op dit moment heeft, als men stelt dat er 12.000 banen verloren zullen gaan.

De heer **Nicolaï** (VVD): U zei – en het klonk heel verheugd – dat de rechter de kant van het kabinet heeft gekozen door de uitspraak te doen dat de ticketbelasting houdbaar is. Nu heb ik die uitspraak gelezen – u misschien ook – en ik heb gezien dat er staat dat die belasting vooralsnog niet onhoudbaar is. Het ging om een kort geding en de rechter heeft uitgesproken dat hij op dit moment niet kan constateren dat de maatregel zozeer in strijd is met Europese luchtvaartverdragen en Europees recht dat hij niet genomen zou mogen worden. Dit lijkt mij toch een heel andere conclusie dan wat u nu formuleert.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik neem aan dat u het ermee eens bent dat een maatregel kan doorgaan als de rechter niet zegt dat het niet mag. Daarmee is de tickettaks gewoon door de rechter goedgekeurd. De rechter spreekt altijd van niet schuldig in plaats van onschuldig, dus dit is een woordenspel. Natuurlijk is de rechter eraan gehouden dat de maatregel op enig moment nog nader getoetst zal worden, maar hij heeft nu helder uitgesproken dat de tickettaks ingevoerd kan worden.

De heer **Nicolaï** (VVD): De rechter doet een juridische uitspraak en u klampt u daar nu politiek aan vast. De rechter zegt alleen maar dat hij op dit moment, in dit kort geding vooralsnog onvoldoende grond ziet om deze maatregel te verbieden. Dat is natuurlijk een heel andere conclusie dan wat u er nu van probeert te maken.

De heer **Omtzigt** (CDA): Mijnheer Nicolaï, als u naar de rechter stapt en op grond van bezwaar A vraagt dat de tickettaks niet doorgaat, toetst de rechter op grond van dat bezwaar. De lobby heeft van alles gedaan om het grootste bezwaar bij de rechter te berde te brengen. Op grond van dat bezwaar heeft de rechter geoordeeld dat de tickettaks niet verboden wordt.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik gun de heer Omtzigt deze strohalm.

De heer **Omtzigt** (CDA): Naar aanleiding van uw motie, mijnheer Nicolaï, heeft de tickettaks de huidige vorm gekregen. Als u als ex-minister een rechterlijke uitspraak als een strohalm ziet, ben ik benieuwd op welke rechtsstatelijke manier volgens u met de rechtspraak moet worden omgegaan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind dat het CDA probeert zich te verschuilen achter de rechter. Er is sprake van een politieke beslissing om deze belasting in te voeren. Dat is gebeurd met steun van het CDA. Het is uw regering, mijnheer Omtzigt. Dat moet u klip-en-klaar zeggen en de mensen geen zand in de ogen strooien en doen alsof de rechter daarover gaat. Het is uw regering en niemand anders die hierover gaat.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik zei zojuist dat wij voor deze tickettaks hebben gestemd. Ik maakte een totaal andere opmerking. Als een rechter het beroep van een lobby verwerpt en die lobby komt twee dagen later met een ongefundeerde uitspraak waarover u hier een speeddebat wilt houden en de hele Kamer voor bij elkaar roept, mijnheer Madlener, terwijl er geen enkel nieuw feit op tafel ligt behalve een krantenartikel, vraag ik mij af waarom wij hier staan. Dat was mijn opmerking. Ik sta voor die tickettaks en ik sta voor het Belastingplan.

De rechter heeft dus geoordeeld dat het juridisch houdbaar is. Ik merk dat bij een aantal partijen in deze Kamer de rechter geen enkele achtung meer heeft.

Wij hebben nog een aantal vragen over de tickettaks. Er is bij het Belastingplan gesproken over de vraag wat wij doen met de Canarische eilanden die binnen de EU liggen maar buiten de zone van het lage tarief, wat wij doen met Turkije dat doormidden gesneden wordt en of het uitmaakt of iemand vanaf Eindhoven of Groningen naar bepaalde bestemmingen vliegt, zo groot is Nederland immers ook niet. Is het wel handig dat er gedifferentieerd wordt? Zijn de bewindslieden bereid om tot een aanpassing te komen?

Ik sluit mij volledig aan bij de opmerking van mevrouw Wiegman dat het idealiter Europees geregeld wordt. Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk hebben al een vorm van tickettaks ingevoerd. Wij willen dat zowel de emissiehandel als de manier van belasting Europees geregeld wordt. Dat hebben wij ook afgesproken bij de behandeling van het Belastingplan. Hoe staat het met die afspraken en hoeveel vorderingen heeft de regering gemaakt sinds de Kamer voor het Belastingplan heeft gestemd?

De heer **Tang** (PvdA): De vervuiling door de luchtvaart beperkt zich niet tot de uitstoot van broeikasgas. Het gaat ook om fijnstof, NO_x, maar ook om de productie van stank en lawaai. Dat kan ook een reden zijn om belasting te heffen. Bent u dat met mij eens, mijnheer Omtzigt? U maakt nu heel snel de stap dat de vliegtaks Europees moet worden geregeld, maar ook lokale problemen kunnen om een heffing vragen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Er zijn in Nederland allerlei lokale heffingen op vliegtickets. Daaraan is in dit debat al gerefereerd. Lawaai bijvoorbeeld wordt feitelijk omgeslagen via de landingsrechten van Schiphol. Wij zitten

Omtzigt

echter niet te wachten op 25 nieuwe belastingvormen. Laat ik daarover klip-en-klaar zijn. Wij horen graag van de regering wat zij van plan is met de tickettaks op het moment dat die Europees geregeld wordt. Misschien kunnen de bewindslieden dit toelichten? Gaan die zaken elkaar vervangen? En zorgt de regering ervoor dat er een redelijke druk blijft bestaan?

Voorzitter. Wij hadden wat minder tijd nodig omdat wij dit debat enigszins ontijdig vinden.

□

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben dit debat inderdaad in oktober vorig jaar al lang en breed gevoerd. Voor de heer Madlener gaan wij nu op herhaling.

Het uitgangspunt van de vliegtaks is dat er tegenover elke reis een eerlijke prijs staat. Er zijn immers kosten verbonden aan de luchtvaart, het milieu en de leef-omgeving. Zojuist heb ik de uitstoot van broeikasgassen als CO₂ genoemd. Het gaat tevens om emissies zoals fijnstof, alsmede om de productie van stank en lawaai. Het is bekend dat het laatste op Schiphol een groot probleem oplevert. De tickettaks brengt de externe effecten van het vliegverkeer tot uitdrukking. Als wij verschillende transportmiddelen met elkaar vergelijken, zal duidelijk blijken dat het vliegverkeer behoorlijk veel meer schade aanricht dan andere vormen van transport. De uitstoot van CO₂ is, kijkend naar het aantal gram per kilometer, anderhalf keer hoger dan bij de auto. In vergelijking met de trein is die drie keer hoger. Daarbij komt dat de uitstoot van broeikasgassen in de lucht schadelijker is dan op de grond. Dat is een bevinding van het wetenschappelijke panel van de VN met de naam IPCC. Kan het kabinet dat bevestigen? Zo ja, dient daarmee rekening te worden gehouden bij het vaststellen van het belastingstelsel voor de luchtvaartsector?

De heer **Nicolai** (VVD): Ik ben blij dat de heer Tang dit niet als een stelling poneert. Ik heb namelijk begrepen dat het wat de vluchten betreft 2% à 3% van de CO₂-uitstoot betreft. Als twee mensen met de auto naar een bestemming gaan, is er volgens mijn informatie sprake van meer uitstoot dan in het geval van een vlucht. Mocht dat juist zijn, dan geeft dat een heel ander beeld.

De heer **Tang** (PvdA): Ik weet het niet. Gisteren heb ik nog verschillende rapporten doorgekeken. In het SEO-rapport staat een tabel waarin een vergelijking wordt gemaakt tussen vliegen en het gebruik van de auto of trein. Daarbij is echter geen rekening gehouden met het feit dat IPCC vaststelt dat de uitstoot in de lucht schadelijker is dan die op de grond. Ik hoop dat de heer Nicolai mij niet naar de technische achtergrond vraagt, al heb ik daarbij wel een vermoeden. Hopelijk aanvaardt hij het gewoon.

De heer **Nicolai** (VVD): Ik zal het niet direct gewoon aanvaarden. Laten wij afwachten wat het kabinet zegt en nagaan wat uit de rapporten blijkt. Graag zet ik echter het beeld recht dat het minder vervuilend is om met twee personen met de auto te gaan dan met het vliegtuig. Ik heb begrepen dat het eerste meer vervuilend is. Als het in totaliteit om 2% à 3% gaat, is dat percentage van een andere orde in vergelijking met dat van andere vervuilers.

De heer **Tang** (PvdA): Als de heer Nicolai de tabel in de bijlage van het SEO-rapport bestudeert, ziet hij dat er rekening wordt gehouden met de bezettingsgraad van het vliegtuig en die van de auto. Het zijn vergelijkingen die grofweg zijn gedaan en daarop wordt de factor x 1,5 losgelaten. Als wordt gesproken over 50% meer uitstoot in geval van een vliegreis van 700 kilometer, is het volgens mij mogelijk dat men er één persoon of twee personen naast zit.

De heer **Madlener** (PVV): De PvdA-fractie probeert nu goed te praten dat mensen minder vaak met vakantie mogen. Toch blijft het een zwak debat. Zij is toch de partij van de kolencentrales, of vergis ik mij nu? Ik vind dat een relevante vraag. De PvdA-fractie kiest volgens mij voor kolencentrales, terwijl wij op kernenergie willen inzetten. Nu probeert zij te zeggen dat mensen vanwege milieuredenen minder vaak met vakantie mogen. Dat zal niet werken, maar goed. Waarom is de PvdA-fractie van plan om zoveel kolencentrales te bouwen?

De heer **Tang** (PvdA): Ik weet niet welke informatie de heer Madlener heeft. Volgens mij komen die kolencentrales er niet. Er is alleen gesproken over de vraag of er een vergunning kan worden afgegeven. Dat mag, maar wel onder de voorwaarde dat het schone centrales zijn. Wij moeten zien of dat haalbaar is, dus of die kolencentrales dan nog rendabel zijn. De overheid probeert immers de randvoorwaarden vast te stellen waarbinnen producenten kunnen kiezen om al dan niet hun producten aan te bieden.

Uitgangspunt voor het werken met de vliegtaks is dus dat de vervuiler betaalt. Ik meen dat de PVV de enige partij is die dat principe niet onderschrijft. Wij vinden echter dat dat principe zich in het belastingstelsel behoort te nestelen. Het wordt ook breed gesteund, maar de sector, die zegt het maatschappelijk verantwoord ondernemen hoog in het vaandel te hebben, keert zich juist steeds tegen het werken met een vliegtaks. Het is van tweeën één: of ze willen groen opereren en dan accepteren ze de vliegtaks of ze laten de pretentie van maatschappelijke verantwoord ondernemen vallen. Als ze voor het laatste kiezen, kunnen ze zich met een gerust hart uitspreken tegen het werken met een vliegtaks, maar ze kunnen niet voor beide kiezen. Ik vraag aan het kabinet hoe het denkt over de rol van Schiphol. Schiphol is een publieke onderneming, dus ons eigendom, maar het voert keer op keer een proces tegen de Staat. Ik vind dat het zou passen bij de publieke doelstelling van Schiphol om verder te kijken dan de neus lang is en om niet protest aan te tekenen tegen het werken met de vliegtaks.

De heer **Nicolai** (VVD): U doet het toch weer voorkomen dat dit voorstel reuze goed zou zijn voor het milieu. Het Natuur- en Milieuplanbureau zegt echter dat het nauwelijks helpt. In Europa wordt gedacht aan een ander systeem, namelijk aan dat van handel in emissies. Wij weten van de industrie dat dat systeem echt helpt. Bent u het met mij eens dat als wij voor dat systeem zouden kiezen en niet doorgaan met wat u wilt, wij veel meer voor het milieu zouden doen?

De heer **Tang** (PvdA): Ik meen dat het een niet een substituuft voor het ander kan zijn. Overigens, het NMP zegt niet dat de vliegtaks niet goed is voor het milieu.

Tang

Het zorgt zelfs voor een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 1,2 megaton. Eigenlijk is het invoeren van de vliegtaks de meest effectieve maatregel die dit kabinet heeft genomen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Alleen, de treurigheid is dat deze maatregel niet bijdraagt aan het halen van de Kyoto-doelstelling, maar wij moeten niet doen alsof deze maatregel geen effect zou hebben. Dat is niet zo.

Kunnen de emissiehandel en de vliegtaks elkaars substituut zijn of zijn het elkaars complement? Volgens de Partij van de Arbeid is er wel degelijk reden om te werken met de vliegtaks, ook als voor de CO₂ een Europees handelssysteem zal gelden. Terecht wees de woordvoerder van de ChristenUnie erop dat het succes van dat systeem sterk afhankelijk is van de vraag hoe het wordt ingericht. Het is nog niet duidelijk in hoeverre men met het nieuwe Europese emissiehandelssysteem rekening houdt met het feit dat in de lucht de uitstoot van broeikasgassen schadelijker is dan op de grond.

De heer **Nicolai** (VVD): Mijn vraag is simpel, namelijk of het systeem van emissiehandel dat wij wel kennen in de industrie en niet in de luchtvaart veel effectiever zal zijn om te komen tot reductie van de CO₂-uitstoot dan wat u voorstelt.

De heer **Tang** (PvdA): Misschien zal dat systeem effectiever zijn voor reductie van de CO₂-uitstoot, maar dat is vooral afhankelijk van de vorm die het zal krijgen. In principe kan het effectiever zijn, maar nogmaals, dat is sterk afhankelijk van de vorm die het krijgt. Verder wijs ik erop dat er ook veel lokale milieuproblemen zijn. Daarom zie ik het emissiehandelssysteem eerder als een complement dan als een substituut van de vliegtaks.

Het doorvoeren van het principe "de vervuiler betaalt" betekent natuurlijk verandering van leefpatroon: verandering van consumptie en verandering van werkgelegenheid in bepaalde sectoren, niet in de gehele economie. Het CPB schrijft dat mensen elders emplooi kunnen vinden. Het doorvoeren van het principe betekent ook een grote verandering voor Schiphol: niet langer zal elk vliegtuig welkom zijn en geen ongebreidelde groei. Bij dit idee past het werken met de vliegtaks uitstekend.

Het werken met de vliegtaks behoort ook bij de vergroening van het belastingstelsel. Er is hierbij sprake van twee typen: enerzijds hogere lasten op milieuvervuilende activiteiten en anderzijds lagere lasten op arbeid. Dat is heel moeilijk zichtbaar te maken. Daarom is de PvdA er ook voorstander van om het regulerende karakter van deze heffingen wat meer duidelijk te maken. Wij hebben daartoe bij de behandeling van het Belastingplan een motie ingediend. Daarmee vragen wij om te werken met differentiatie naar kenmerken van vliegtuigen, zodat luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om te kiezen voor het schoonste en zuinigste vliegtuigtype: meer groen voor hetzelfde geld.

De differentiatie naar afstand en vliegtuigtype, maar met name de differentiatie naar afstand, hebben het grote voordeel dat bepaalde verschillen in behandeling verleden tijd zijn. Hierbij denk ik aan het rare idee dat landen als Turkije als het ware doorsneden worden en aan de verschillende behandeling van Spanje en de Canarische eilanden. Dat is een bijkomend voordeel. Ik hoor graag van het kabinet hoe zij het probleem van het "doorsnijden" van Turkije denken aan te pakken.

□

De heer **Nicolai** (VVD): Voorzitter. De vliegtaks is een onding. De VVD heeft dat het eerst, het hardst en in ieder geval het vaakst geroepen en wij krijgen meer gelijk dan ons lief is.

Wij wisten al dat het weinig hielp voor het milieu. Het kabinet erkent dat ook. Het heeft ingeslikt dat het een ecotaks is en noemt het nu een vliegtaks.

Wij wisten al dat het een heel lelijke maatregel was voor de hardwerkende burger die nu juist eens met vakantie moet kunnen gaan naar de Canarische eilanden met kerst en die nu opeens voor zijn gezin zo'n € 200 extra moet betalen.

Wij wisten ook al dat het kabinet krampachtig vasthield aan het regeerakkoord, maar dan slechts voor een deel, want in datzelfde regeerakkoord stond ook de mooie zin dat heffingen alleen maar mochten als er alternatieven waren. Nou, wij kunnen niet met de auto naar de Canarische eilanden.

Wij wisten ook al dat het tot banenverlies zou leiden. Wij hebben nu in het nieuws de 12.000 van Schiphol gezien. Ik vind dat een ernstige zaak, ook gezien de aard van de banen. Het gaat natuurlijk wel net om de onderkant van de arbeidsmarkt. Ik heb mij vandaag bijna de hele dag in een hoorzitting met de re-integratie mogen bezighouden om mensen weer aan het werk te krijgen. Wij praten over 2 mld. om dat mogelijk te maken. Nu probeert het kabinet op een gewrongen manier 350 mln. binnen te halen, waardoor minder mensen aan de slag komen. Is dat niet "penny wise, pound foolish"? Misschien mag ik het kabinet een nieuw motto meegeven: liever tien mensen werkloos dan één in de lucht.

Ik vind het goed dat wij op dit moment dit debat hebben, omdat er los van de getallen over banenverlies bij Schiphol ondertussen een paar nieuwe en verontrustende ontwikkelingen te constateren zijn. Wij hebben gezien dat Ryan Air bezig was met plannen om van Eindhoven de thuisbasis te maken en dat het dat nu vanwege de vliegtaks niet meer wil doen, zoals men heeft aangekondigd. Wij zien een reeks van luchtvaartmaatschappijen die concreet aankondigen, heel kort geleden, dat zij weggaan van de Nederlandse luchthavens, vaak luchthavens buiten Schiphol in de regio's van Nederland, naar luchthavens over de grens: Sky Airlines, Corendon en Volareweb.com. Wij hebben ondertussen gezien dat Schiphol heeft aangekondigd, als gevolg van deze vliegtaks een nulgroei te verwachten. Dat is nogal wat. Vandaag heb ik geïnformeerd en gehoord dat luchthaven Maastricht nota bene vanwege de vliegtaks een negatieve groei verwacht. Dat klinkt al niet eufemistisch, maar daar gaat het dus achteruit. Daar krimpt het vanwege de vliegtaks van dit kabinet, dat zo nu en dan zelfs redelijk hartstochtelijk wordt verdedigd door de coalitiegenoten in de Kamer.

Wij zien ondertussen dat de luchthavens over de grens hier al heel effectief op inspelen. Zij adverteren met "vliegtaksvrije luchthaven" en de stroom begint nu al toe te nemen naar die luchthavens vlak over de grens in Duitsland en België. Dat is ernstig. Dit holt werkelijk de regionale economieën daar uit. Het is vaak een vliegwieltje voor andere dingen, maar het wordt nu uitgehold en draait de verkeerde kant op. Het holt ook werkelijk onze kenniseconomie uit, gezien de functie die Schiphol

Nicolaï

daarin vervult. Daarom heb ik de volgende vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

U bent toch verantwoordelijk voor de luchtvaartsector, voor de ontwikkeling en ook voor de concurrentiepositie daarvan? Kijkt u nu eens wat er in Duitsland gebeurt, waar een collega van deze minister zorgt voor een verlaging van de kosten voor het luchtvaartverkeer met 20%. Is dit ook niet penny wise, pound foolish? Deelt deze minister mijn zorg en zo ja, wat gaat hij daaraan doen?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie): Ik stoor mij toch een beetje aan het beeld dat nu wordt geschetst van aantasting van de kennis-economie en van de hardwerkende burgers die niet meer op vakantie kunnen. Laten wij ons wel bij de cijfers houden die bekend zijn en die onder andere zijn gegeven door het CPB. Een onderzoek door de hogeschool voor toerisme heeft bijvoorbeeld aangetoond dat de vliegbelasting vooral een belasting is voor de hogere inkomensgroepen, omdat de helft van de Nederlanders nooit of hooguit een keer per drie jaar vliegt. Dus laten wij wel de dingen juist benoemen.

Met de keuze van dit kabinet om innovatie en duurzaamheid voorop te stellen, worden innovatie en duurzaamheid op andere terreinen bevorderd. Voor de langere termijn is dat veel duurzamer en winstgevender. "Winstgevender" bedoel ik dan in de breedste zin van het woord.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik vind dit eerlijk gezegd nogal ernstig. Grote groepen van de bevolking vliegen maar één keer in de drie jaar. Mevrouw Wiegman zegt: wat zou het als deze mensen dat niet meer kunnen doen? Het gaat juist om de mensen voor wie wij ons hier sterk maken. Het zijn mensen die zoeken naar de aller-goedkoopste prijsvechter. € 200 extra voor je gezin is precies die drempel om niet meer te gaan of maar één keer in de zes jaar.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie): Hoor ik u nu zeggen dat vliegen een soort recht is waar mensen aanspraak op kunnen maken?

De heer **Nicolaï** (VVD): Het is omgekeerd. Ik heb het gevoel dat dit kabinet en misschien ook wel de Christen-Unie de mensen het liefst thuis houdt. De files helpen daar ook al reuze aan mee, dus dat schiet ook niet op. Het lijkt erop dat vliegen als een soort genot wordt gezien dat eigenlijk een beetje beteugeld zou moeten worden. Ik vind dat heel slecht. Ik vind dat mensen het recht hebben om de vakantie te hebben die zij verdienen. En dat kan wel degelijk ook een vliegvakantie zijn. Naar de Canarische Eilanden kun je niet anders.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie): Een fijne vakantie hangt niet af van een vliegreis. Wij moeten elkaar kunnen aanspreken op het feit dat aan mobiliteit een prijskaartje hangt. Autoverkeer wordt al jarenlang belast. Het is net zo gewoon om vliegverkeer te belasten.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik ben niet principieel tegen extra belastingen. Ik ben ervoor dat de vervuiler op een effectieve manier betaalt. Ik ben ervoor dat wij dit Europees aanpakken. Met de mond beled mevrouw Wiegman dat

ook, maar ondertussen doen wij hier iets wat daar haaks op staat. Het systeem dat wij in Nederland introduceren, is helemaal geen goede voorloper van het systeem waarover wij in Europa spreken. Dát systeem heeft zijn effectiviteit op zich bewezen. Het heeft laten zien dat het in de industriesectoren inderdaad leidt tot een aanzienlijke reductie van CO₂. Het voor Nederland voorgestelde systeem leidt niet tot een noemenswaardige reductie van CO₂. Er is dus een enorm verschil. Ik ben niet tegen belastingen, maar het moet wel op een eerlijke manier die helpt voor het milieu en die niet en passant Nederland uit de markt priјst.

De heer **Tang** (PvdA): Ik probeer de woorden van de heer Nicolaï te begrijpen. Hij is voorstander van het principe "de vervuiler betaalt"; ik ben blij dat te horen. Uit eerdere debatten over Schiphol weet ik dat hij ook niet voor een ongebreidelde groei van de luchthaven is. Er kleven wel degelijk nadelen aan luchtverkeer, bijvoorbeeld de overlast voor de omgeving. Als een vliegtaks op CO₂-beperking is gericht, doet de heer Nicolaï het liever Europees. Als het gericht is op geluid of het terugdringen van NO_x of fijnstof, zodat de kwaliteit van de leef-omgeving van Schiphol beter wordt, dan is er dus met de VVD over te spreken.

De heer **Nicolaï** (VVD): Nee, wij zullen nooit voor een Alleingang van Nederland zijn die ons uit de markt priјst. Wij hebben bijvoorbeeld in de sfeer van landingsrechten al allerlei manieren om de lasten voor de omgeving te verdisconteren. Ik ben er in alle gevallen tegen dat wij in Nederland iets doen alsof wij een eiland zijn. Het Verenigd Koninkrijk kan dat nog wel eens doen, omdat het letterlijk een eiland is. Daar rijdt men wat minder makkelijk de grens over naar een andere luchthaven. Ik ben tegen alle vormen waarmee wij ons uit de markt priјzen. Ik ben voorstander van alle vormen die werkelijk helpen voor het milieu en waar Europees afspraken over kunnen worden gemaakt, zodat wij geen concurrentieprobleem hebben.

De heer **Tang** (PvdA): De reden waarom u niet voor een ongebreidelde groei van Schiphol bent, schuilt dan toch ook in die lokale problemen? Wat u nu zegt, is dat wij de lokale problemen maar niet moeten aanpakken vanwege de internationale concurrentie. Wij moeten ons maar geen zorgen maken over lawaai, wij moeten maar niet kijken naar de gezondheid van mensen in Zwanenburg. Dat laat u nu gewoon liggen omdat wij anders niet internationaal kunnen concurreren. Volgens mij gaat er iets fout in uw redenering. Wilt u echt die lokale milieuproblemen laten liggen? Of bent u toch bereid die problemen aan te pakken, hetzij door regulering, hetzij door belasting?

De heer **Nicolaï** (VVD): Lokale problemen kun je over het algemeen het beste lokaal aanpakken. In Maastricht en Eindhoven rijdt men nu, vervuilend en wel, 30 kilometer verder om vanaf daar te vliegen, terwijl CO₂ zich niets aantrekt van landsgrenzen. Dan schieten wij dus helemaal niets mee op. Wat je lokaal kunt aanpakken, moet je lokaal aanpakken. De heer Tang weet hoe groot voorstander ik ben van een goede ruimte, van een goede verantwoordelijkheid voor het geheel. Met de omgeving moet worden bekeken en besproken wat de beste manier is voor een verdere groei van Schiphol.

Nicolaï

De heer **Tang** (PvdA): U bent dus wel voor een vliegbelasting op basis van geluid of NO_x. Dat kan uw goedkeuring wegdragen omdat daarmee lokale problemen rondom Schiphol, die soms ernstige gevolgen voor de gezondheid hebben, kunnen worden aangepakt.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik val in herhaling. Ik ben voor geen enkele toeslag die onze concurrentiepositie in het geding brengt. De meeste vormen van vervuiling en overlast houden zich niet aan landsgrenzen. De geluidsproblematiek is natuurlijk het eerste onderwerp dat overal op creatieve manieren wordt bijgehaald.

Ik richt mijn volgende vraag specifiek aan de staatssecretaris van Financiën. De staatssecretaris probeert met deze onderneming 350 mln. binnen te halen. Wij hebben gezien dat hij er daar waarschijnlijk maar 100 mln. van overhoudt, omdat het tot zoveel minder bedrijvigheid zal leiden, dat er minder inkomsten voor de schatkist overblijven. De woordvoerders hebben in de interrupties al gesteld dat het een aantoonbare en aanzienlijke aantasting is van onze internationale concurrentiepositie. Is dat nu ook niet bij uitstek "penny wise, pound foolish"?

Tot slot, nog een ander motto: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Ik roep het kabinet op om alsnog dit onding in te trekken en zich vooral aan te sluiten bij wat er op Europees niveau gebeurt. Dat komt het milieu ten goede en heeft geen nadelen voor de Nederlandse concurrentiepositie. Ik doel op de emissiehandelssystematiek.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Toen ik hoorde dat dit debat over banenverlies bij Schiphol zou gaan, had ik er eerst wel zin in. Ik dacht dat wij zouden spreken over het besluit van de provincie Noord-Holland om de tweede Kaagbaan te schrappen. Dat zou goed nieuws zijn: minder start- en landingsbanen voor Schiphol. Daar bleek het debat dat de heer Madlener aangevraagd heeft, niet over te gaan; het ging over minder arbeidsplaatsen als gevolg van de nieuwe tickettaks, zoals het nu blijktbaar heet. Zo'n debat schenkt mij minder plezier, vooral omdat het gefundeerd is op zulke boterzachte beweringen en redeneringen. Ik zou zelf liever hier over een jaar met de Kamer bezien hoe de werkelijkheid zich ontwikkeld heeft. Nu spreken wij over een getal van 12.000, dat de luchtvaartlobby al gebruikte bij de start van de petitieactie zes maanden geleden. Wij voeren nu een debat over een boterzacht getal, dat alleen maar is bedoeld als stemmingmakerij.

Ik weet niet of het de heer Madlener en anderen ontgaan is, maar toen de KLM een week geleden haar nieuwe vluchtschema's bekend maakte, bleek zij een hele serie nieuwe bestemmingen te introduceren. De KLM gaat meer vliegen vanaf Schiphol en 80% van de nieuwe bestemmingen zijn ook nog intercontinentaal, dus voor € 45 extra. Waar de KLM zo'n lawaai heeft gemaakt dat het allemaal zou instorten, gaat zij zelf gewoon meer vliegen. Het aantal vluchten vanaf Schiphol groeit. Ik zeg tegen al die mensen die zo enorm onrustig zijn: rustig, rustig! Wacht even! Kijk even wat er precies gebeurt en laten wij over een jaar de balans nog maar eens opmaken.

Voorzitter. Het is soms prettig om oppositie te voeren voor dit kabinet. Het is namelijk heel goed en terecht dat de milieuvervuiling van het vliegverkeer enigszins wordt aangepakt. Het is natuurlijk hoog tijd dat het vliegverkeer een vorm van belasting gaat betalen. Dit is nog maar een fractie van de belasting die het vliegverkeer naar de overtuiging van de fractie van GroenLinks uiteindelijk zou moeten betalen. In het interruptiedebatje met de heer Madlener zei ik al dat het vliegverkeer verantwoordelijk is voor 10% van de Nederlandse CO₂-uitstoot. Dat is niet terug te zien in grafieken omdat het volgens het Kyoto-protocol niet meetelt. Ik ben er lichtelijk verbijsterd over dat de heer Nicolaï blijkbaar niet lijkt te weten dat het vliegverkeer op 10 km. hoogte driemaal meer bijdraagt aan de klimaatverandering dan de CO₂-uitstoot op de grond. Dat komt door het NO_x-effect; de Nederlander Paul Crutzen heeft de Nobelprijs gewonnen mede dankzij het feit dat hij dat kon bewijzen. Ik wil dat wel rustig uitleggen, maar ik zie dat het lampje voor mij al begint te knipperen. Op 10 km. hoogte vormt de uitstoot een driemaal hogere bijdrage aan de klimaatverandering dan de uitstoot op de grond. De 3% van de heer Nicolaï klopt niet; dat is een percentage van de luchtvaartlobby die niet wil erkennen dat vliegen zoveel vuiler is dan het lijkt. Op die manier ontstaat die 10% bijdrage.

Klimaatverandering wordt alleen serieus genomen als de groei van het vliegverkeer wereldwijd wordt afgeremd. De groei moet fors worden afgeremd want anders smelten de ijsbergen nog veel sneller. Tegen het invoeren van heffingen ontstaan onvermijdelijk maatschappelijke weerstanden. Die worden nog groter dan de heren Madlener en Nicolaï verwoorden. Dat is het moment om de rug recht te houden. Overigens maakt dit kabinet zich kwetsbaarder dan nodig is met de manier waarop het de heffing introduceert.

Ik merk ten slotte nog drie punten op. Het kabinet heeft geen groen economisch plan. Het heeft geen visie op de ontwikkeling van een groene economie. Het doet bijna niets aan duurzame energie. Er is geen sprake van zonne-energieproducenten die massaal aan het werk kunnen gaan of opbouw van een windmolenindustrie. Dat zijn gemiste kansen. Het kabinet biedt daarmee geen perspectief. De vliegtaks is ingevoerd op een manier die niet leidt tot maximaal milieueffect. Het was beter geweest om een NO_x-heffing in te voeren, zoals in Zwitserland en de Scandinavische landen gebeurt. Met een NO_x-heffing kunnen de klimaateffecten van het vliegverkeer veel beter worden bestreden. Verder is het idioot dat overstappers niet worden belast. Waarom worden alleen de mensen belast die in Nederland opstappen? Waarom wordt de overstappers geen heffing opgelegd?

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Laat ik duidelijk zijn: deze vliegtaks is niet de mijne. Dat maakte ik al bekend bij vorige debatten. Een begrotingsmaatregel die ten onrechte als milieumaatregel wordt gepresenteerd, ondermijnt het draagvlak voor echte milieumaatregelen. Ik heb al eerder gezegd dat een tweetrapsstelsel, waarbij iemand die zijn familie in Casablanca bezoekt net zoveel betaalt als iemand die op weg is naar Sydney, niet uit te leggen is. De Kamer was het hierover in grote lijnen eens. De staatssecretaris heeft zelfs beterschap beloofd. Mijn eerste, logische vraag is daarom: hoe staat het met

Roemer

de voorstellen om verder te differentiëren naar afstand en uitstoot? Gaat het er nu spoedig van komen? Worden wij deze zomer voor de laatste keer opgescheept met deze vliegtaks? Wij hebben eerder gepleit voor differentiatie; ook de vrachtvliegtuigen en de overstappers moeten bij deze belastingheffing worden betrokken. Hoe staat het daarmee? Ik hoor ook graag een reactie op de door de Kamer aangenomen motie waarin het kabinet wordt opgedragen om zich hard te maken voor een kerosineaccijns. Dat is natuurlijk nog steeds de beste optie. Hoe staat het ermee? Wat is er al bereikt? Is er snel uitzicht op een kopgroep van vijf landen?

Ik heb nogal wat moeite met de informatie over de 12.000 banen. Toen de tickettaks vorig jaar op de agenda stond, kregen wij rapporten waarin alleen een afname van de groei werd voorspeld, geen krimp. Dat kreeg ik ook te horen van de mensen van Schiphol toen ik daar op werkbezoek was. Van wat er nu allemaal in de kranten staat, geloof ik dus niet zo veel, maar dat is niet echt het probleem. Het dilemma is als volgt: of het ministerie heeft ons slechte rapporten over de gevolgen voorgelegd, of de luchthaven Schiphol belazert de kluit met onzinnige doemscenario's, of de kabinetsplannen zijn inderdaad desastreus voor de werkgelegenheid. De vraag is natuurlijk welke stelling waar is. Dat is de tweede vraag die ik vanavond toch echt beantwoord wil hebben. Ik wil gewoon een goed en helder zicht hebben op de effecten en ik wil weten welke informatie betrouwbaar is voor ons. Als dat onduidelijk blijft, sluit ik niet uit dat wij zullen voorstellen om een nieuw onderzoek te doen. Dit werkt zo niet.

De heer **Tang** (PvdA): Ik raak enigszins in verwarring, want ik dacht dat de heer Roemer al duidelijkheid had over de effecten op de werkgelegenheid. Hij pleitte namelijk al voor uitbreiding van de tickettaks – die dan overigens geen tickettaks mag heten maar een vliegtaks – naar de vracht en naar de transferpassagiers. Het onderzoek heeft nu net laten zien dat dit heel forse effecten zal hebben op de luchthaven Schiphol. De effecten op de werkgelegenheid zullen dan vele malen groter zijn. Ik kan deze twee posities niet rijmen. Enerzijds wil de heer Roemer de taks uitbreiden; anderzijds maakt hij zich toch zorgen over de effecten en het onderzoek daarnaar. Kan hij mij dat uitleggen?

De heer **Roemer** (SP): Ja, dat kan ik gemakkelijk uitleggen. Ik maak mij zorgen over de informatie die wij krijgen. Daar ging het mij om. Daarnaast, en misschien heb ik dat wat onduidelijk gezegd, vind ik het van de zotte dat een luchthaven die van de overheid is, zich vervolgens zo keert tegen een bij meerderheid genomen besluit hier in de Kamer. Ik wil uiteraard de informatie hebben die er is. Als het werkgelegenheid kost, wil ik dat gewoon weten. Ik wil ook weten waar dat dan op gestoeld is en wat de effecten zijn. Ik wil die afweging zelf kunnen maken. Op de andere vraag van de heer Tang zeg ik: ja, ik ga ervoor om de vliegtaks uit te breiden, want ik vind het oneerlijk en onterecht dat wij maar één doelgroep hebben gepakt en niet de gehele luchtvaart. Dat zou een heel terechte maatregel zijn.

De heer **Tang** (PvdA): Stel dat uit nieuwe informatie zou blijken dat er forse werkgelegenheidseffecten zijn. Herziet de heer Roemer dan zijn standpunt dat de maatregel moet worden uitgebreid tot transferpassagiers en vracht?

Dat heeft zeker grote effecten; dat weten wij, want dat deel van het vliegverkeer heeft namelijk wel alternatieven. Nederlandse passagiers die op Schiphol opstappen, hebben dat veel minder.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben en blijf daarvan een voorstander.

De heer **Nicolai** (VVD): Ik spring de heer Tang even bij. Volgens mij kreeg hij geen antwoord op zijn vraag of er ruimte is bij de SP-fractie als zou blijken dat het tegenvalt, als bijvoorbeeld het verlies van 12.000 banen inderdaad aan de orde zou zijn. Niet voor niets is iedereen, tot en met de FNV, vanwege dit soort dingen een groot tegenstander van de vliegtaks. Staat de heer Roemer er dan voor open om terug te keren op zijn schreden en andere consequenties of maatregelen te overwegen? Waarom gaan wij het anders onderzoeken?

De heer **Roemer** (SP): Ik wil het onderzoeken omdat ik er niet van houd als wij, zoals in het verleden al vaker is gebeurd, van lobbygroepen vreselijke doemscenario's voorgeschoteld krijgen die in de praktijk gewoon niet waar blijken te zijn. Daar heb ik moeite mee. De informatie van het kabinet levert heel andere cijfers op. Ik heb het kabinet gevraagd of die informatie nog steeds betrouwbaar is en of de cijfers voldoende zijn onderzocht. Ik wil gewoon de juiste feiten weten. Daarnaast vind ik het van ontzettend groot belang dat wij paal en perk stellen aan de ongebreidelde groei van de luchtvaart. Een goede milieutaks of vliegtaks vind ik absoluut op zijn plek. Ik heb daar steeds voor gepleit, hoewel niet voor de vorm waarin het nu is gegoten, want nu is het wat ons betreft veel te weinig gedifferentieerd. Ik heb er steeds voor gepleit. Ik hoor een meerderheid in de Kamer er continu voor pleiten. Dat doe ik nu ook.

De heer **Nicolai** (VVD): Dan interpreteer ik het toch een klein beetje hoopvol. Als het aan de SP-fractie ligt, wordt er opnieuw onderzoek gedaan naar de consequenties voor bijvoorbeeld de arbeidsmarkt en het banenverlies. Op dat moment gaan wij kijken welke consequenties dat elders zou kunnen hebben.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb dit eerder ingebracht, maar ik zal het nog eens duidelijk zeggen. Als wij van ons bedrijf Schiphol informatie krijgen die nergens op is gestoeld en alleen is bedoeld voor een lobby voor de eigen zaak, dan moet het kabinet daar iets aan doen. Onze eigen bedrijven mogen ons niet lastig vallen met lobbycijfers die voor geen meter deugen.

De heer **Nicolai** (VVD): En als die cijfers wel kloppen, dan moeten wij als Kamer misschien iets doen.

De heer **Roemer** (SP): Met als-danvragen kunnen wij vanavond nog heel lang doorgaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben op zoek naar de positie van de heer Roemer. Aan de ene kant vindt hij dat de vervuiler moet betalen op basis van een eerlijk systeem, zodat ook overstappers en vrachtovervoerders betalen; daarin kunnen wij elkaar helemaal vinden. Aan de andere kant wil hij wel de uitkomsten van die onderzoeken kennen. Kunnen die uitkomsten hem afbrengen van het principe dat de vervuiler betaalt?

Roemer

De heer **Roemer** (SP): Nee.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Waarom zijn die onderzoeksresultaten dan nodig?

De heer **Roemer** (SP): Dat heb ik net al gezegd. Ik vind het niet kunnen dat ons eigen staatsbedrijf Schiphol zo omgaat met kabinetsinformatie en in meerderheid genomen besluiten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Roemer wil dus – dat vind ik overigens interessant – die “objectieve” gegevens leggen naast de lobbycijfers van Schiphol, om dan de heer Cerfontaine in zijn nadagen misschien nog een reprimande te kunnen geven.

De heer **Roemer** (SP): En als de cijfers van de heer Cerfontaine in zijn nadagen kloppen, gaat die reprimande misschien wel naar de minister en de staatssecretaris. In dat geval hebben zij ons een rapport overhandigd met onjuiste cijfers en dan is er een heel ander probleem. Het kan toch niet zo zijn dat vanuit de overheid, van het kabinet en van een overheidsbedrijf, zo verschillende informatie komt dat ik niet weet wat ik ermee moet?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan zijn wij het volgens mij behoorlijk eens. Ik denk alleen dat de heer Roemer iets guller kan zeggen dat Schiphol zich met die cijfers op wel erg glas ijs begeeft.

De heer **Roemer** (SP): Dat heb ik ook gedaan. Ik heb letterlijk gezegd dat ik de gemeente geloof.

□

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Het is een duidelijke zaak, waarvoor wij niet lang hoeven te schorsen. Dit debat hebben wij in het najaar namelijk al zeer uitvoerig gevoerd.

Het verdwijnen van 12.000 banen, zoals genoemd door een woordvoerder van de vliegindustrie, vormde de aanleiding voor dit spoeddebat. Eén keer eerder hebben wij met de Kamer gesproken over 12.000 banen. Dit getal is afkomstig uit een brief van de Kamer van Koophandel van Amsterdam, gedateerd op 5 september 2007, aan het kabinet, cc aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Bij de behandeling van het Belastingplan hebben wij al over die 12.000 banen gesproken, ook in relatie tot de andere onderzoeken. Naar aanleiding van de rapportage van Significance en SEO Economisch Onderzoek hebben wij goed in kaart laten brengen wat de economische effecten van de vliegbelasting zijn op vliegbewegingen, passagiers en het aantal banen. Het CPB heeft vervolgens een second opinion gegeven. Daaruit bleek dat er in 2011 5000 tot 10.000 minder banen zouden zijn ten opzichte van de geprognosticeerde endogene groei. Het gaat dus niet om minder banen ten opzichte van nu maar om een virtueel lagere groei in 2011. Inmiddels heeft het CPB die aanname van 5000 tot 10.000 naar beneden bijgesteld richting de ondergrens. Dit is gebeurd vanwege onze beslissing om tarieven van € 11,25 en € 45 vast te stellen in plaats van het gemiddelde tarief van € 25.

Ik zal dit aan de hand van een grafiek iets duidelijker maken. Dit is de grafiek op basis van cijfers van het CBS, SEO Economisch Onderzoek en Significance en de

second opinion van het CPB. De zwarte lijn is de daadwerkelijke groei volgens gegevens van het CBS.

De **voorzitter**: Als u met z'n allen voor de door de staatssecretaris getoonde grafiek gaat staan, dan zien de collega's in de zaal deze natuurlijk niet. Als u een beetje aan de kant blijft, kunnen wij het allemaal zien.

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

Staatssecretaris **De Jager**: In rood zien wij het scenario zonder een vliegheffing. Wij zien overigens dat het daadwerkelijke CBS-cijfer zelfs iets boven het scenario zonder vliegheffing zit. Laten wij echter even uitgaan van het berekende scenario zonder vliegheffing.

Het scenario met vliegheffing ligt hier net een klein beetje onder, maar vertoont met de jaren nog steeds een groei die gelijk opgaat met het aantal vliegbewegingen. Daaruit kan dus absoluut niet de conclusie worden getrokken dat er banen verloren gaan. Het CPB heeft alleen gezegd dat in 2011 deze grens iets lager is dan hij had kunnen zijn zonder vliegbelasting. Dan zou het vliegverkeer nog meer zijn toegenomen en dan zouden er wellicht meer banen op Schiphol zijn geweest. Interessant is de opmerking die het CPB daaraan heeft toegevoegd: het banenverlies betreft mensen die op de huidige arbeidsmarkt zeer gemakkelijk emploi vinden in andere sectoren. Sterker nog, het CPB zegt letterlijk dat het effect voor heel Nederland nauwelijks waarneembaar zal zijn.

Het debat hierover hebben wij naar aanleiding van de cijfers uitgebreid gevoerd bij de behandeling van het Belastingplan 2008. Over dit Belastingplan hebben wij met de Kamer 31 uur – een record – gesproken. Deze cijfers zijn de actuele cijfers en zijn op geen enkele manier ingehaald, afgezien van de ene opmerking van een woordvoerder over 12.000 banen. Deze cijfers zijn nog steeds de beste cijfers die wij hebben. Sterker, gezien de aannames in het wetsvoorstel, verwacht het CPB zelfs dat het aantal arbeidsplaatsen eerder aan de onderkant van zijn bandbreedte zal liggen dan aan de bovenkant.

De heer **Madlener** (PVV): Al die plaatjes zijn prachtig. Je kunt natuurlijk goochelen tot je een ons weegt. Of wij het nu over 5000, 10.000 of 12.000 banen hebben, het gaat in ieder geval om heel veel banen. Dat feit blijft staan. Wat de staatssecretaris niet bij de plaatjes vertelt, is dat deze uitgaan van gelijk blijvende omstandigheden. Het is maar zeer de vraag of de omstandigheden gelijk zullen blijven. De olieprijs en de koopkracht laten een heel andere ontwikkeling zien dan de plaatjes van de staatssecretaris. Hij moet dus wel volledig zijn en erbij zeggen: dit plaatje geldt bij gelijk blijvende omstandigheden en het is maar zeer de vraag of de omstandigheden ook gelijk zullen blijven. In mijn optiek is dat in ieder geval niet zo. Wij lopen gewoon banen mis.

Staatssecretaris **De Jager**: De hele ontwikkeling van economie voor de komende jaren voorspellen, is natuurlijk heel erg lastig. Laten wij de discussie over het koopkrachtbeeld niet nu voeren. Zelfs bij het scenario

De Jager

met vliegheffing, waarvan de prognose voor een deel al voorzichtig is gemaakt en een klein beetje onder de ons bekende daadwerkelijke cijfers over de jaren uitkomt, is nog steeds een behoorlijke groei van het vliegverkeer in Nederland te zien. Uiteraard zal in 2011 moeten blijken wat dan de werkelijkheid precies is. Tot nu toe is de groei van het vliegverkeer behoorlijk fors geweest en eerder hoger dan de ramingen dan lager.

Ik heb bovendien goed nieuws voor de PVV-fractie. Ongeveer de helft van de belastingen slaat neer bij buitenlanders op hun terugreis naar het buitenland. Dat komt niet vaak voor bij belastingen die geïnd worden door de Nederlandse Belastingdienst. Wat betreft het koopkrachteffect en het inflatiecijfer, is de vliegbelasting dus de kostprijsverhogende belasting die van alle kostprijsverhogende belastingen zo'n beetje het minst drukt op de inflatie. Bijvoorbeeld de btw slaat één-op-één neer in het inflatiecijfer. Bij de vliegbelasting is dat slechts voor een deel het geval, omdat die in het inflatiecijfer weglekt naar het buitenland. Daarvan hebben wij dus niet zo veel last. Het moet de PVV zeker aanspreken dat zo veel andere mensen daaraan meebetalen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp het verhaal even niet. Ik sta echt te denken: wat bedoelt hij nou? Ik kom er niet achter, geloof ik. Misschien kan de staatssecretaris nog een poging wagen. Alle gekheid op een stokje: of het nu om 5000, 10.000 of 12.000 banen gaat, het gaat om heel veel banen. Het gaat om werkgelegenheid die er zonder de vliegtaks gekomen zou zijn. De staatssecretaris moet gewoon klip-en-klaar zijn: deze vliegtaks kost heel veel banen. Hij moet niet doen alsof er niets aan de hand is. Er is heel wat aan de hand.

Staatssecretaris **De Jager**: Ter verduidelijking: de vliegbelasting is eigenlijk een luchthavenvertrekbelasting. De passagiers op ieder vertrekkend vliegtuig, ook degenen die naar Nederland zijn gevlogen en daarna terugkeren naar hun land, betalen die belasting. Anders dan bij andere belastingen het geval is, wordt daardoor ongeveer de helft van deze belasting door niet-Nederlanders opgebracht. Dit is heel gunstig voor ons inflatiecijfer, dat uiteraard altijd een zorg is van een kabinet.

Ik heb over de banen gezegd wat ik wilde zeggen. Volgens mij ben ik daar heel helder en klip-en-klaar over geweest. Er is een groei voorzien, ook bij vliegheffing. Ten opzichte van het scenario zonder vliegheffing heeft Schiphol minder banen. Ik zou bijna zeggen dat dit vanzelf spreekt. De vliegheffing heeft namelijk milieu-effecten. Er zijn 7% tot 8% minder vliegbewegingen op Schiphol. Mondiaal resulteert deze vliegbelasting in een CO₂-reductie van 1,5 miljoen ton. Dit is hetzelfde gewicht als wat 500.000 auto's in een heel jaar uitstoten. De heffing heeft dus wel degelijk effecten, op het milieu, maar uiteraard ook op het aantal vliegbewegingen. Nog steeds echter zal het vliegverkeer volgens de prognoses groeien. Wij verwachten dus niet dat er ten opzichte van de huidige situatie banen verloren gaan.

De heer **Tang** (PvdA): De staatssecretaris vertelt een helder verhaal. Wel roept dit de vraag op wat de informatie van de lobby dan betekent. Is dit niet een campagne van desinformatie door de lobby? Ook hoor ik graag het oordeel van de staatssecretaris over de rol die

een publiek bedrijf als Schiphol in de lobby speelt. Is het niet op zijn minst vreemd te noemen dat deze publieke onderneming deze discussie op basis van verkeerde informatie probeert op te rakelen?

Staatssecretaris **De Jager**: Het is lastig voor mij om te reageren. Het is eigenlijk een soort krantenbericht geworden op basis van een uitspraak in een televisie-uitzending die ik niet heb gezien. Ik vermoed eerlijk gezegd ook niet dat er bewuste desinformatie achter zit. Het is natuurlijk wel bekend dat de vliegbranche over het algemeen niet blij is met een vliegbelasting. In de woordvoering zijn misschien iets te gemakkelijk cijfers gebruikt. Op basis van het bekende rapport van Significance en SEO Economisch Onderzoek zou je inderdaad andere conclusies moeten trekken.

De heer **Tang** (PvdA): Wat vindt de staatssecretaris dan van de rol van het publieke bedrijf Schiphol hierin?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik denk dat Schiphol zich in ieder geval tot nu toe constructief heeft opgesteld bij de totstandkoming van de vliegbelasting. Ondanks dat Schiphol partij was in de zaak tegen het Rijk over de komst van de vliegbelasting, verwacht ik dat de opstelling van Schiphol ook bij verdere mogelijke aanpassingen van de vliegbelasting en bij de inning van de vliegbelasting absoluut constructief zal zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil de staatssecretaris best even wat helpen. Hij heeft het beeld over de rol van Schiphol bij de hetze rond de 12.000 zogenaamde arbeidsplaatsen blijkbaar niet helemaal helder. Ik herinner mij namelijk heel goed dat ik op de avond voor Goede Vrijdag werd gebeld door BNR Nieuwsradio. De redactie vertelde mij dat Schiphol in de pers het bericht naar buiten had gebracht dat er 12.000 banen verloren gaan. Mij werd gevraagd om op de radio even te reageren. Ik vroeg of de redactie niet beter een minister kon bellen of een woordvoerder van een coalitiepartij. Men wilde echter mij hebben. Ik zegde toe en vroeg wie nog meer in de uitzending zou komen. Dit was Schiphol. En inderdaad zat een woordvoerder van Schiphol vóór mij in de radio-uitzending. Deze zei glashard dat 12.000 banen verloren zouden gaan en dat dit ernstige effecten op de economie enzovoort zou hebben. Schiphol heeft dus een grote rol gespeeld in het verspreiden van dit verhaal. Wil de staatssecretaris Cerfontaine niet op het matje roepen om hem te vertellen dat men zo niet met elkaar omgaat, dat dit geen behartiging van het milieu is en dat Schiphol een staatsbedrijf is?

Ik zie dat de staatssecretaris eerst wil overleggen met de minister? Dat is prima.

Staatssecretaris **De Jager**: Wij overlegden alleen over de taakverdeling. Wij hadden namelijk min of meer afgesproken dat specifieke vragen over Schiphol door de minister van Verkeer en Waterstaat worden beantwoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mag ik de staatssecretaris ook daarbij helpen? Het ministerie van Financiën is in de rol van aandeelhouder het eerste aanspreekpunt. De staatssecretaris zal deze vraag dus moeten beantwoorden. Het spijt mij.

Staatssecretaris **De Jager**: De heer Duyvendak spreekt

De Jager

mij dus aan in mijn hoedanigheid als waarnemend minister van Financiën? Dit onderwerp zit wel in de portefeuille van de minister van Financiën. Nogmaals, ik heb zelf de uitspraken niet gehoord of gezien. Mij is het dus niet eens bekend dat het hierbij gaat om Schiphol. Ik had gehoord dat het een luchtvaartmaatschappij betrof. Kennelijk is het echter Schiphol. Ik zal in een brief aan Schiphol duidelijk maken dat wij over andere cijfers beschikken. Indien Schiphol echter aanleiding heeft om te twijfelen aan de cijfers die wij hebben laten onderzoeken en bekend hebben laten maken in de Kamer, moet Schiphol zich bij ons vervoegen, in plaats van dit eerst in de pers te doen belanden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Kunnen wij dit opvatten als een reprimande?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik heb op dit punt gezegd wat ik heb willen zeggen. Ik heb het woord "reprimande" niet in de mond genomen, maar ik zeg wel deze brief toe.

De heer **Roemer** (SP): Daar gaat het nu precies om. Ik denk dat alleen een brief weinig effect zal hebben. Een brief in de trant van "sorry, geachte mensen van Schiphol, u hebt verkeerde cijfers gebruikt en ik stuur u ter informatie nog even een beter rapport toe" vind ik van een andere orde dan het actief gebruikmaken van het aandeelhouderschap. Dat aandeelhouderschap kan op een passieve maar ook op een actieve manier worden uitgeoefend. De Kamer heeft in het verleden al eens met het kabinet over dat onderwerp gedebatteerd; toen gaf het kabinet aan indien nodig daarin ook een actievere rol te willen nemen. Me dunkt dat bij de huidige situatie die actievere rol genomen moet worden. Ik denk dat wat een staatsbedrijf in dit geval u als kabinet en als aandeelhouder heeft aangedaan, gewoon niet kan. Ik vind dus dat er meer moet gebeuren dan het simpelweg zenden van een brief met een verzoek om betere informatie.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik denk dat een brief met daarin het verzoek om informatie en om zich voortaan, als men over andere informatie beschikt dan wij, eerst bij ons te vervoegen in plaats van die informatie in de media te doen belanden, voldoende is.

De heer **Roemer** (SP): Kunt u dan bevestigen dat de eerstvolgende keer dat Schiphol zich naar buiten toe, in de richting van de pers of van de Kamer, beklaagt, de Kamer er dus van mag uitgaan dat dit met uw toestemming gebeurt?

Staatssecretaris **De Jager**: Die conclusie neem ik niet voor mijn rekening.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik dank u voor uw toezegging om een brief aan Schiphol te sturen. Kunt u tevens toezeggen die brief in kopie aan de Kamer te zenden en Schiphol uit te nodigen om binnen twee weken te antwoorden?

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Als de Kamer daar nu echt in brede zin zeer aan hecht...

De **voorzitter**: Ik vrees van wel.

Staatssecretaris **De Jager**: In dat geval kan ik staatsrech-

telijk gezien niets anders dan tegemoetkomen aan dat verzoek van de Kamer.

De heer **Omtzigt** (CDA): En nodigt u Schiphol er ook toe uit om een antwoord te sturen?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik zal Schiphol inderdaad verzoeken om te antwoorden. Meer dan dat kan ik ook niet doen.

De heer **Nicolai** (VVD): Dit is een interessant precedent. Gaat de regering ook om opheldering vragen wanneer door de regering gesubsidieerde milieuorganisaties met informatie komen, op de wijze waarop Schiphol dat nu doet?

Staatssecretaris **De Jager**: Wij spreken vaak met milieuorganisaties. Ook als zij over kennelijk verkeerde gegevens beschikken of over goede gegevens die anders luiden dan onze gegevens, dan vind ik het interessant om die gegevens te vergelijken en met elkaar te bekijken hoe zij en wij aan gegevens komen en welke conclusies daar gezamenlijk uit getrokken moeten worden. Dat is ook wat ik in het geval van Schiphol heb gezegd.

De heer **Nicolai** (VVD): Dat is helder. In het vervolg kan de Kamer dus elke keer een soortgelijke brief van het kabinet verwachten als nu aan Schiphol wordt gestuurd, als milieuorganisaties met informatie komen waarvan de Kamer zich afvraagt hoe zo'n gesubsidieerde instelling daaraan komt, of de informatie misschien wel helemaal niet klopt of dat het desinformatie is.

Staatssecretaris **De Jager**: Nogmaals, er worden iets te gemakkelijk conclusies getrokken uit iets wat ik heb gezegd. Het kan zijn dat in een bepaald geval de Kamer er zeer veel belangstelling voor heeft, zoals bij dit debat. Wij gaan echter niet iedere keer iedere organisatie achter de voddens zitten als die andere cijfers noemt. Maar nu heeft de Kamer heel specifiek een spoeddebat bij elkaar geroepen; sterker nog, ik heb begrepen dat de heer Nicolai een van de initiatiefnemers daartoe is. Kennelijk is het voor de Kamer een zeer belangrijk punt, want ik neem aan dat zij niet over iets heel onbelangrijks een spoeddebat organiseert. De Kamer heeft het aantal van 12.000 als aanleiding voor dit debat genomen. Als dat aanleiding is om twee leden van het kabinet hier 's avonds naar toe te roepen, dan kan ik mij in zo'n situatie voorstellen dat het kabinet tegemoetkomt aan het verzoek van de Kamer om een keer een brief te vragen. Maar ik hoop, net zoals bij spoeddebatten, dat de Kamer dergelijke verzoeken sporadisch doet.

De heer **Nicolai** (VVD): Ik ben blij met uw bevestiging dat er niet met twee maten gemeten wordt.

Ik heb nog een vraag over een ander punt van uw verdediging. Ik begrijp niet uw opmerking dat het maar virtuele banen zijn. Om mijn vraag nog even toe te lichten: banen zijn banen. U weet hoe hard uw collega's in het kabinet bezig zijn om met heel veel geld en moeite mensen aan het werk te krijgen, dat er nog een miljoen mensen aan de kant staan en dat met heel veel geld wordt geprobeerd om nog 250.000 bijstandtrekkers – het is überhaupt de vraag of dat gaat lukken – aan het werk te krijgen. Dan gaat het hier dus gewoon om banen die

De Jager

vervolgens gaten slaan voor mensen die niet aan het werk komen.

Staatssecretaris **De Jager**: Het zijn niet zozeer de banen die virtueel zijn. Iedere baan extra is er één; dat vind ik heel erg belangrijk. Het verlies is niet zozeer een verlies van banen maar een lagere groei. Daarin zit het virtuele karakter. Er is een verlies van banen, ten opzichte van een groeiscenario. Er komen naar verwachting ten opzichte van de huidige situatie nog steeds banen bij. Het lijkt dus ook onwaarschijnlijk dat er door de maatregel banen gaan verdwijnen in vergelijking met de huidige situatie. In die zin is het verlies dus een virtueel verschil dat zich niet echt voordoet, maar dat zich zou voordoen ten opzichte van een situatie zonder vliegbelasting. Die laatste situatie zal zich echter over vier jaar niet voordoen.

De heer **Nicolai** (VVD): Het is in ieder geval wel een verlies ten opzichte van de participatiedoelstelling die dit kabinet voor 2011 heeft.

Staatssecretaris **De Jager**: Ook op dit punt maak ik de heer Nicolai attent op de opmerking die het Centraal Planbureau over dat punt heeft gemaakt, namelijk dat de mensen om wie het hier gaat vrij makkelijk elders emplooi zullen vinden en dat er slechts zeer geringe effecten voor Nederland als geheel zijn te verwachten.

Ik heb al iets gezegd over de milieueffecten. Soms bestaat daar ook een misverstand over. Op mondiaal niveau is wel degelijk sprake van een fors milieueffect. Ik heb al het getal van 1,5 miljoen ton CO₂ genoemd. Ook de reducties in NO_x, geluid en fijnstof spelen allemaal mee in de doelstelling van het kabinet om de milieukosten meer te internaliseren in de prijs van de tickets. De woordvoerder van de fractie van de ChristenUnie gaf al aan dat het vreemd is dat tot op heden, tot zelfs 1 juli aanstaande, een vliegticket totaal niet belast is. Er drukt geen enkele vorm van accijns of btw op een vliegticket. Het kabinet heeft met de vliegbelasting in elk geval deze situatie enigszins hersteld en iets beter de milieukosten geïnternaliseerd in de prijs van een ticket.

Daarmee heeft het kabinet overigens ook de koek van de andere belastingen kleiner gemaakt. Het kabinet heeft bij zijn aantreden één totaal lastenplafond gemaakt, conform de begrotingsregels die hiervoor in de vorige kabinetten ook golden. Binnen dat totale lastenplafond is de vliegbelasting gepositioneerd. Dat betekent dus dat andere belastingen lager zijn ten opzichte van de situatie zonder vliegbelasting. Dat is de reden dat wij heel veel belastingen verlagen, onder andere via arbeidskortingen en andere belastingmaatregelen. Die mogelijkheid tot verlaging komt mede dankzij de opbrengst van de vliegbelasting.

Er is door de woordvoerders van de PVV- en VVD-fractie gevraagd of de opbrengst van die vliegbelasting 350 mln. is. Dat is inderdaad het geval. Het kabinet rekent zich niet rijk. Wij gaan echt uit van een belastingopbrengst van 350 mln. Ik heb op dit moment geen enkele reden om aan te nemen dat die belastingopbrengst lager zal uitpakken dan de raming. De raming is heel degelijk opgezet.

Mijn volgende punt betreft de invoering van het Emissions Trading System, het ETS. Uiteraard zullen wij bij de invoering van een ETS nog eens heel grondig naar de samenhang met de vliegbelasting kijken. Wij zullen

met het ETS niet over één nacht ijs gaan. Wij doen het in Europees verband. Wij weten nog niet eens hoe het ETS precies vorm zal krijgen. Uiteraard zullen wij als het zover is de totale samenhang nog eens bekijken. Ik zeg er wel bij dat de vliegbelasting een structurele opbrengst heeft. Dat aspect weegt er heel sterk in mee. Desalniettemin ben ik gaarne bereid om tegen die tijd met de sector de samenhang met de invoering van het ETS grondig te bekijken.

Dan kom ik op het geval van de grenzen, een punt dat zijdelings aan bod is gekomen. Het gaat dan bijvoorbeeld over het doorsnijden van Turkije en het buiten de grens houden van de Canarische Eilanden. De Canarische Eilanden zijn ultraperifeer gebied van de Europese Unie, terwijl bijvoorbeeld Cyprus een lidstaat is van de Europese Unie. Dat is de reden dat in de wet is opgenomen dat Cyprus binnen het tarief van de € 11,25 valt maar de Canarische Eilanden er buiten vallen. Ik zie natuurlijk wel dat het goed is om hier nogmaals naar te kijken. Ik heb de wens van de Kamer op dit punt goed verstaan. De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waarin werd gevraagd te bekijken of het mogelijk is een milieudifferentiatie aan te brengen in de vliegbelasting. De opbrengst van die milieudifferentiatie kan misschien worden ingezet voor het verzachten van de overgang van de grenzen, bijvoorbeeld voor Turkije, ofwel door een meer glijdende schaal aan te brengen ofwel door de grens van 2500 kilometer wat op te trekken, zodat bestemmingen waar veel op gevlogen wordt in een wat lager tarief komen. Ik ben gaarne bereid om daar in samenhang met de opbrengst van een eventuele milieudifferentiatie nog eens naar te kijken. Ik zal daaraan aandacht besteden in de meibrief.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor deze toezegging.

Ik dank hem ook voor zijn toezegging zich in Europees verband in te spannen voor een ETS. Op dat moment zal hij moeten bekijken wat hij met de vliegbelasting doet. Kan hij de Kamer voor 1 oktober een brief sturen, waarin hij aangeeft welke stappen hij op het Europese vlak heeft ondernomen, wat het resultaat is, of er overeenstemming wordt bereikt, of stapeling wordt voorkomen en wat hij precies van plan is te doen met de vliegtaks bij de invoering van het ETS? Wat is hij voorts van plan als de vliegtaks geharmoniseerd wordt?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik kan deels tegemoetkomen aan deze wens, door aan te geven welke stappen wij hebben ondernomen, door met collega's te spreken. Over het ETS zal nog wel enige tijd worden gesproken. Op dit moment hebben wij daar niets concreets over te melden en vermoedelijk is dat evenmin het geval in oktober. De invoering ervan is pas voor over een aantal jaren voorzien. Nu is nog volstrekt onduidelijk hoeveel procent er geveild wordt en op welke manier het ETS vorm zal krijgen. Pas te zijner tijd is er meer over te zeggen. Wel kan ik in het najaar mede namens de collega van Verkeer en Waterstaat een brief sturen over de stappen die wij bij onze collega's hebben gezet. Wij zullen onze collega's dan aangesproken hebben over de vliegbelasting. Wij weten dan ook hoe er bijvoorbeeld in de Ecofinraad en de Transportraad op wordt gereageerd.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor dat deel van de toezegging, maar er was nog een tweede

De Jager

deel. Ik begrijp dat er in oktober geen blauwdruk voor een ETS, die 26 landen dan moeten tekenen, ligt. Wij zouden echter graag de inzet van de regering zien, ook als de tickettaks wordt ingevoerd. Hoe ziet de regering dat dan voor zich? Ik vraag nog niet om een wetstekst.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik zal het verzoek met betrekking tot het ETS doorgeleiden naar collega Maria van der Hoeven, die over het ETS gaat. Pas tegen de tijd dat het ETS er is kunnen wij de samenhang met de vliegbelasting bezien.

Ik kan nu al wel zeggen dat de vliegbelasting een opbrengst heeft, maar dat is niet het geval bij het ETS. Die geeft geen opbrengst binnen het inkomstenkader. Qua begrotingsregels is er sowieso al weinig samenhang. Eerder heb ik al in de Kamer aangegeven dat de komst van het ETS geen aanleiding is om te zeggen dat de vliegbelasting dan niet nodig is of minder kan zijn. Wel heb ik toegezegd dat tegen de tijd dat duidelijk is hoe het ETS-systeem voor de luchtvaart er uitziet ik de samenhang met de vliegbelasting nog eens grondig zal bezien, samen met de collega die over het ETS gaat.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik snap dat er onzekerheden zijn, maar ik vraag toch om samen met de collega van Economische Zaken in de brief, die voor oktober komt, aan te geven hoe de stand van zaken op dat moment is. Wij verwachten geen volledig antwoord op elke deelvraag, maar wel een aanwijzing van de richting die het op gaat.

Staatssecretaris **De Jager**: Voor zover dat op dat moment bekend is, kan ik daar samen met mijn collega aandacht aan besteden in de brief.

De **voorzitter**: Mijnheer Tang, dit is interruptie nr. 7, dus houdt u het een beetje compact?

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb namens de PvdA een motie ingediend voor verdere differentiatie van de vliegtaks. Die was inderdaad mede bedoeld om het probleem van de doorsnijding van Turkije weg te nemen, want dat is een ongelukkig effect van de huidige vliegtaks. Ik ben blij met de toezegging. Op welke termijn kunnen wij dan een gedifferentieerde vliegtaks tegemoet zien, zodat bijvoorbeeld het probleem van de doorsnijding van Turkije uit de wereld is?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik kan in ieder geval een indicatie geven. Wij zijn op dit moment heel druk in gesprek met de sector en gegevens zoals die van de geluidsproductie en de uitstoot van NO_x zijn bekend. De cijfers voor de uitstoot van CO₂ zullen waarschijnlijk per luchtvaart opgesteld moeten worden, maar als de sector in staat is om de gegevens voor NO_x en geluid te leveren, maar niet, in mindere mate of op eenvoudiger wijze die voor CO₂, om samen met de Belastingdienst per 1 januari aanstaande een milieudifferentiatie te kunnen toepassen, dan zou ik in mei in een brief kunnen bekendmaken in welke richting ik wil gaan. Na een overleg hierover met de Kamer zou ik, als er een meerderheid voor een bepaald voorstel te vinden zou zijn, dat in het Belastingplan 2009 kunnen opnemen, zodat de maatregel op z'n vroegst per 1 januari 2009 zou kunnen ingaan.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij dat er in mei een brief komt met een uitleg over de mogelijke vormgeving van die differentiatie. Naast differentiatie ging het om doorsnijding van grenzen, maar ik had ook nog een voorbeeld gegeven van differentiatie naar afstand: voor een reis naar Sydney ben je evenveel kwijt als voor een reis naar Casablanca. Bent u bereid om te bekijken of er überhaupt mogelijkheden zijn voor differentiatie naar afstand?

Staatssecretaris **De Jager**: Voor zover ik weet, valt Casablanca nog net binnen de grens van 2500 km, zodat het tarief € 11,25 is, terwijl het voor Sydney € 45 is. Andere Marokkaanse bestemmingen liggen wel net iets verder dan 2500 km van Schiphol.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil het wel aanpassen, maar u snapt wat ik met mijn voorbeeld bedoel.

Staatssecretaris **De Jager**: Zeker. Wel, wij zijn dit aan het bekijken, maar differentiatie moet wel zinvol zijn. Wij zijn nog steeds de mogelijkheden van een tussencategorie aan het bekijken, maar het blijkt dat daarin met name de Sahara en de oceaan zouden vallen, met bijzonder weinig vliegbewegingen. Als wij de grens een beetje optrekken en naar milieuaspecten differentiëren, is er ook al een differentiatie mogelijk zonder het probleem dat bestemmingen in Marokko en Turkije ineens in het hoge tarief terecht zouden komen. De zone zou kunnen worden opgerekt tot aan de Sahara, dat is ook denkbaar. Wij sluiten op dit moment niets uit en ik hoop er in mei meer over te kunnen zeggen. In ieder geval zou het doorsnijdingsprobleem hiermee veel minder groot worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben blij dat de staatssecretaris zegt dat de gegevens voor NO_x bekend zijn, en ik zou eigenlijk een klemmend beroep op hem willen doen om de uitstoot van deze stof maatgevend te laten zijn voor een vliegtaks met een differentiatie op basis van milieuaspecten. Ik gaf daarstraks al aan dat de uitstoot van NO_x hét grote klimaateffect van het vliegverkeer is, maar het is toevallig ook het belangrijkste regionale milieuverontreinigingseffect. NO_x is dus een geweldige maatstaf; grijp die aan!

Staatssecretaris **De Jager**: Inderdaad wordt volgens de Kyotonormen de uitstoot van CO₂ mondiaal grotendeels meegerekend, maar niet in Nederland, omdat alleen de uitstoot boven Nederland meetelt. De nadelige milieueffecten van NO_x en geluid treden juist lokaal op, dus het is zeker denkbaar om NO_x als maatstaf te nemen, maar ik wil niet vooruitlopen op het debat dat wij hierover in mei zullen voeren. Ik ben zeer benieuwd naar uw opstelling en die van de andere fracties in dat debat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt het nu niet helemaal correct, want NO_x is ook mondiaal van grote betekenis, niet alleen lokaal. Juist daarom zou het zo'n mooie maatstaf zijn. Maar goed, daar komen wij nog wel op terug.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun bijdrage in eerste termijn. Na de uitvoerige beantwoording van de staatssecretaris van Financiën kan ik relatief kort zijn.

De staatssecretaris is in zijn beantwoording ingegaan op de beweegredenen en de doelstellingen van invoering van de tickettaks overeenkomstig het coalitieakkoord. Dat heeft hij ook in vele andere debatten gedaan.

Om de mainportfunctie van Schiphol overeind te houden, is het van belang transferpassagiers niet te belasten. Engeland heeft ook een tickettaks en doet dat dus ook niet. Frankrijk heeft een taxe de solidarité en belast transferpassagiers dus evenmin. Uit elk model blijkt dat er, als dat wel wordt gedaan, veel minder overstappers zijn en dus veel minder rechtstreekse verbindingen van Schiphol naar de rest van de wereld. Het is immers niet mogelijk om de toestellen vol te krijgen met Nederlandse passagiers. Het heugelijke nieuws dat de KLM er weer vijf internationale bestemmingen bij heeft, is het gevolg van het feit dat Schiphol zijn mainportfunctie ook in de toekomst kan waarmaken. Dat is dus een bewuste keuze. De staatssecretaris heeft gezegd dat daar tegenover staat dat wij ervoor gekozen hebben om de tarieven binnen de 2500 kilometer niet op € 25 vast te stellen, maar op € 11,25. Voor veel maatschappijen die binnen Europa niet meer dan 2500 kilometer vliegen, moet dat een meevaller zijn geweest. Dat neemt niet weg dat het pijn doet als bestemmingen iets verder weg liggen dan 2500 kilometer. Dat raakt dit soort verbindingen in het algemeen maar dat kan luchthavens die het juist van dit soort verbindingen moeten hebben, in het bijzonder raken. Ik noem de luchthaven van Maastricht als voorbeeld, evenals die van Twente. De heer Omtzigt, de heer Haverkamp en anderen hebben zich enorm ingespannen om die luchthaven voor burgers beschikbaar te krijgen. Dat heeft dus ook onze aandacht.

Ik hoop dat een verfijning van de tickettaks in de toekomst ervoor kan zorgen dat het grenseffect – de plotselinge stijging van € 11,25 naar meer dan € 40 – wordt verzacht. Ik hoop en vind het belangrijk dat dat ook voor de genoemde luchthavens soelaas biedt. Dat houd ik dus in de gaten.

De staatssecretaris heeft in algemene zin duidelijk gemaakt wat onze toekomstverwachtingen van de Nederlandse luchtvaart zijn. Die zijn gefundeerd op onderzoek. Dat neemt niet weg dat wij ook wat dat betreft de vinger aan de pols houden. Wij willen immers weten hoe het in de praktijk gaat.

Ik ben aangesproken op het Europese aspect. Eerder heb ik gezegd dat het voor de korte termijn goed zou zijn als deze taks niet alleen in Nederland, Engeland en Frankrijk gold maar in meer landen in Europa. Als ik dat kan bevorderen, zal ik dat doen. Dat zal er namelijk toe bijdragen dat onze sector en onze luchthavens minder concurrentienadeel ondervinden van de Nederlandse taks.

Het ETS is heel belangrijk voor de toekomst. Wij zullen daarvoor ons best moeten doen. De vraag is niet of het ETS er komt, maar wel hoe dat gebeurt. Ik vind het van groot belang dat wij er ons uiterste best voor doen dat, rekeninghoudend met onder andere de belangen van onze sector en onze banen, het ETS zoveel mogelijk geldt voor maatschappijen buiten de Europese Unie. Het is

belangrijk dat landen buiten de Europese Unie op de een of andere manier meedoen om te voorkomen dat een Nederlandse luchtvaartmaatschappij als de KLM veel voor dat systeem moet betalen en dat een maatschappij die vanuit China invliegt daar niet onder valt. Dat zou een geweldig concurrentienadeel zijn. Wij kijken daarop scherp toe en daarom proberen wij landen buiten de EU mee te krijgen. Wij hopen dat dit lukt. Wij gaan er echt voor. Mocht dat niet lukken, dan moeten wij ons afvragen hoe zwaar wij de luchtvaart met het ETS moeten belasten. Je kunt dat dan veel minder doen dan wanneer de rest van de wereld wel meedoet. Dat ligt nu voor ons. Als duidelijk is hoe het ETS zich ontwikkelt, of het ETS duur wordt als de rest van de wereld meedoet of goedkoop. Wij moeten grondig bekijken hoe het ETS zich verhoudt tot de tickettaks. Wij zitten nu pas aan het begin van het proces van het ETS en laten wij hopen dat wij de rest van de wereld daarin meekrijgen; niet alleen vanwege concurrentieverlies voor de Nederlandse en Europese sector, maar ook vanwege het milieu. Milieu speelt wereldwijd; je wint pas echt als ook de rest van de wereld stappen in de goede richting gaat zetten.

De heer **Nicolaï** (VVD): Voordat de minister over het ETS begon, sprak hij over de Nederlandse vliegtaks die dan ook in Europa ingang zou moeten vinden. Dat verraste mij. Wij weten dat het Verenigd Koninkrijk een vliegtaks heeft, maar daar heeft men niet het probleem dat men anders naar een luchthaven over de grens rijdt. Frankrijk is vervolgens de uitzondering op de regel die dit koppelt aan ontwikkelingssamenwerking. Is er enige kans dat andere landen dit onding overnemen? Is de minister daar werkelijk mee bezig?

Minister **Eurlings**: Ik werd gevraagd naar de Europese dimensie van dit verhaal. De Kamer heeft ons 's avonds hier geroepen omdat zij zich zorgen maakt over de Nederlandse banen. Die zorgen zitten met name in de veronderstelling dat heel veel Nederlanders richting Brussel gaan rijden om daar een vliegtuig te nemen. Dat effect wordt voorkomen als meer landen deze beweging zouden maken. Dan zou bijvoorbeeld het weglekken van vluchten van Maastricht niet meer aan de orde zijn en zou het weglekken van banen van Schiphol niet meer of minder aan de orde zijn. Ik zeg samen met de staatssecretaris dat wij het hebben over een iets mindere groei. Er komen nog steeds banen bij. De luchtvaart zal ook de komende jaren groeien.

De hoofddiscussie in de toekomst wordt gevormd door het ETS. Laten wij nu alstublieft zorgen dat meer landen dan alleen de EU meedoen, anders maak ik mij wel zorgen. Dan zou je namelijk Europese maatschappijen heel veel gaan belasten, terwijl niet-Europese maatschappijen die hier vliegen en dezelfde verbindingen onderhouden bijvoorbeeld naar Singapore en verder, daar dan niet onder vallen. Dan maak ik mij erg veel zorgen over de concurrentiepositie. Als dat niet lukt, kun je slechts een beperkter ETS invoeren. Dat betekent dan financieel ook veel minder en dan is er sprake van een andere positie van ETS ten opzichte van tickettaks dan wanneer het ETS heel veel kan worden toegepast. In dat stadium zitten wij nu precies.

Om een lang verhaal kort te maken. U vroeg mij of ik over de grenzen heen kijk, mijnheer Nicolaï. Mijn antwoord is: jazeker, ik ben een Europeaan in hart en

Eurlings

nieren, zeker bij dit soort dingen. Linksom of rechtsom zullen wij proberen gezamenlijk op te trekken.

De heer **Nicolaï** (VVD): Dat is een mooi slot, maar mijn vraag was eenvoudiger. Is er enig zicht op of andere landen in Europa de vliegtaks zoals wij die in Nederland kennen, gaan overnemen? Is er enig zicht dat Duitsland dat nu juist de kosten aan het verlagen is, een tegenovergestelde beweging zou willen maken omdat Nederland dat vraagt?

De **voorzitter**: De staatssecretaris, excuus de minister.

Minister **Eurlings**: Het was niet zozeer dat ik het een negatieve kwalificatie vond dat u mij staatssecretaris noemde, mevrouw de voorzitter, maar ik dacht even: Zou mijn collega nu moeten antwoorden?

Ik heb goede contacten met de Duitse minister Wolfgang Tiefensee. Hij heeft mij nooit gezegd dat hij de kosten zo dramatisch wil verlagen als de heer Nicolaï zojuist zei. Ik ga dat graag na.

De discussie over milieu wordt overal in Europa gevoerd, ook heel nadrukkelijk in Duitsland. Ik acht niet uitgesloten dat andere Europese landen ook op dit idee kunnen komen. Als u mij vraagt of ik het probeer tegen te houden of juist aan te moedigen, dan doe ik het dat laatste, want dan wordt het huidige concurrentienadeel veel minder of zelfs helemaal nihil. Dat vind ik een verbetering ten opzichte van nu.

De heer **Nicolaï** (VVD): Ik constateer dat er nu geen concrete aanwijzingen zijn. Het antwoord van de minister is niet helemaal wat ik vroeg. Ik heb gevraagd of hij daarmee de boer op gaat en dat heb ik hem niet horen zeggen.

Minister **Eurlings**: Nu zegt u twee dingen. U zegt dat de minister het niet kan garanderen. U weet misschien wel beter dan wie ook hier hoe Europa werk. Iets garanderen in Europa is een heel ruige uitspraak. U vroeg of ik in Europa de boer op wil gaan. Als voor u "de boer op gaan" hetzelfde is als bevorderen, wil ik dat doen. Voor zover dat kan, wil ik samen met andere landen optrekken. Ik blijf er echter bij dat ETS heel belangrijk wordt. Dat systeem zal sowieso in heel Europa gelden. Het is wel zeer belangrijk dat ook landen buiten de Europese Unie participeren. Dat is belangrijk voor het milieu, belangrijk ter voorkoming van concurrentievervalsing en dus belangrijk ter voorkoming van banenverlies in Nederland.

De heer **Roemer** (SP): Geruime tijd geleden is een motie ingediend waarmee het kabinet ook de boer werd opgestuurd. Het werd daarmee gevraagd om zich hard te maken voor accijns op kerosine. Hierover hebben wij al een paar keer gesproken. Hoe ver bent u met de uitvoering van de motie? Is er zicht op het ontstaan van een kopgroep van vijf landen?

Minister **Eurlings**: Volgens mijn laatste informatie is op dat laatste nog geen zicht. U weet dat op grond van nagenoeg alle bilaterale luchtvaartverdragen vliegtuigbrandstof vrijgesteld is van accijns. Dat is zij ook op grond van EU-regelgeving. Nederland heeft – dat is ook mijn positie, mijn opvatting – diverse malen in internationale kaders gepleit voor de opheffing van die algehele

vrijstelling. Echter, hiervoor is internationaal erg weinig steun. Ook in de EU is hiervoor erg weinig animo. Bij het binnenlands vervoer geldt overigens wel een belasting op vliegtuigbrandstof.

Misschien heeft de heer Roemer dat niet zelf gedaan, maar zijn collega's in de Kamer hebben gesproken over het voorkomen van stapeling van kosten. Ik had mij kunnen voorstellen dat alle landen in Europa zouden kiezen voor accijns op kerosine, maar daar is geen steun voor. Accijns op kerosine zou dan een gemakkelijke maatregel zijn, een maatregel zonder concurrentievervalsing. Ik kan er mij dan ook heel wat bij voorstellen. Echter, nu hebben wij een tickettaks en dan vind ik dat je moet oppassen. Je moet niet kosten op kosten stapelen. Ik heb ook oog voor de industrie en zeg dan: ik wil niet het beeld doen ontstaan dat wij die stapeling willen. Wij hebben nu de tickettaks. Mocht ooit in de verre, verre toekomst accijns op kerosine een beter alternatief lijken en wel te realiseren zijn, dan zouden wij die mogelijkheid in aanmerking kunnen nemen. Dan is echter – en nu gebruik ik de woorden van de voorzitter – het woord aan de staatssecretaris. Dan is de minister van Verkeer en Waterstaat minder in beeld.

De heer **Roemer** (SP): Ik meen toch mijn woorden zorgvuldig te hebben gekozen. Ik heb het niet gehad over stapeling. Ik heb gezegd dat deze vliegtaks niet de mijne is en dat ik voor een andere versie kies. De Kamer heeft echter bij motie het kabinet gevraagd om zich in Europees verband sterk te maken voor accijns op kerosine. U zou iedere aangelegenheid kunnen aangrijpen om tot deze accijns te komen. Daarom is de vraag zeer logisch hoe het staat met de uitvoering van de motie. Weet u welke landen daarover positief denken? Als dat er nog geen vijf zijn, hoor ik graag hoeveel dat er wel zijn. Welke landen zouden zich in dit idee kunnen vinden?

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist gezegd wat mijn persoonlijke positie is. Daarmee heb ik geprobeerd duidelijk te zijn. Ik heb gezegd dat wij proberen in Europa tot een accijns op kerosine te komen, maar dat er tot nu toe heel weinig animo voor is. Ik vind zelf ook dat als je tot die accijns komt, die het beste in heel Europa kan gelden. Echter, er is nu heel weinig zicht op steun bij andere landen. Dat is jammer. Misschien was dat instrument een alternatief geweest. Ik blijf deze mogelijkheid in aanmerking nemen. Ik zal andere landen dan ook blijven vragen of zij hun positie zullen veranderen. Ik zeg er wel bij dat wij niet moeten gaan stapelen en dat wij dus niet moeten komen tot een tickettaks, accijnzen enzovoort. Ik hoor dat u dat ook niet wilt en ik vind dat goed om te horen, want dat zou te gek zijn. Voor een dergelijke belasting wil ik de industrie behoeden. Dan zouden wij doen aan een mission impossible. Ik vind het dus prima dat u ook niet wilt dat wij dat doen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dank voor de heldere toezegging wat het voorkomen van stapeling betreft en het geven van ruimte aan de luchthaven. Wilt u een bijdrage leveren aan de brief die de staatssecretaris ons voor 1 oktober zal sturen? Wilt u daarbij aangeven op welke manier u stapeling gaat voorkomen? Wilt u daarbij dus uw mening geven over de accijns op kerosine, de

Eurlings

vliegbelasting en ETS? Wilt u dus voor 1 oktober schetsen welke kant u precies op wilt?

Minister **Eurlings**: Wij hebben het niet gehad over een brief voor oktober, maar ik kan mij voorstellen dat er een brief komt waaronder ook de paraaf staat van de minister van Verkeer en Waterstaat. De verhoudingen zijn goed.

Staatssecretaris **De Jager**: Die brief komt van het kabinet.

Minister **Eurlings**: Die brief komt sowieso van het kabinet en zij wordt door de betrokken bewindspersonen intensief besproken.

De heer **Omtzigt** (CDA): Als deze drie onderwerpen maar expliciet in de brief aan de orde komen. Dan kunnen wij daarover later verder spreken.

Minister **Eurlings**: Waarvan acte. Wij hebben zeer goed nota genomen van uw belangrijke opmerkingen.

Ik wil vervolgens nog wat zeggen over de vliegtuig-industrie in Nederland en daarbij enkele waarderende opmerkingen maken. Die industrie doet de laatste tijd het nodige om te komen tot verbetering van de milieuprestatie. Sowieso is iedere nieuwe generatie vliegtuigen heel veel efficiënter. Dat is niet zozeer een pro-milieuverhaal – het helpt qua milieu gigantisch – maar vooral ook een centenverhaal. In de luchtvaart voel je meer dan waar ook de prijs van het gewicht: hoe meer kilo's je de lucht in moet stuwen, hoe meer brandstof, energie en dus geld het kost. Daarbij komt dat op dit moment de luchthaven en de partners daar zich meer dan ooit inspannen om met tal van innovaties de overlast voor de omgeving te verminderen.

Last but not least geef ik heel hoog op van de Alderstafel, want die brengt echt de luchtvaartsector en de omwonenden samen en probeert tot overlastbeperking te komen. Ik zeg dat in dit debat, omdat een van de maatregelen waarvoor is gekozen juist een sterke differentiatie in tarieven is. Wij zijn begonnen de vliegtuigen meer en meer uit de nacht te duwen. Dat kan ook zomaar voor een gedeelte ervoor hebben gezorgd dat wij andere cijfers over vliegbewegingen hebben dan sommigen zouden hebben verwacht. Het is een bewuste keuze van de luchtvaartindustrie, de luchthaven Schiphol, de vliegtuigmaatschappijen en de omwonenden om de overlast te beperken. Ik ben daar erg voor. Ik vind dat het de geloofwaardigheid van de luchtvaartsector ten goede komt dat men zo actief meewerkt. Ik vind het ook goed van een maatschappij zoals KLM dat men zo vooroploopt in het compenseren van CO₂ van iedere nieuwe vlucht. Daarmee zijn wij er niet, maar ik vind dat wij ook wel eens een bemoedigend woord of een woord van positivisme mogen uitspreken, wanneer wij initiatieven tot stand zien komen die er in het verleden niet zijn geweest.

De heer **Tang** (PvdA): Het is goed om af en toe een positief woord uit te spreken; dat ben ik met de minister eens. Ik deel ook zijn optimisme over de Alderstafel; dat weet hij ook. Toch heb ik een vraag. Wij hebben het net gehad over de rol van het publieke bedrijf Schiphol en ook over de rol van de sector hierin. Op zichzelf is het moeilijk vol te houden dat zij kiezen voor maatschappelijke

lijkwantwoord ondernemen. Zij zeggen dat zij bezig zijn met het ontzien van het milieu en de leefomgeving, maar stellen zich tegelijkertijd tweemaal tegen de doorvoering van het principe "de vervuiler betaalt" en stappen naar de rechter om te proberen de vliegtaks tegen te houden. U zult toch op zijn minst moeten erkennen dat dit een tegenstrijdigheid is.

Minister **Eurlings**: Dat ligt er maar aan. Ik vind dat iedere commerciële partij in dit land het recht heeft om, als men twijfels heeft of een taks kan worden ingevoerd, er bij de rechter duidelijkheid over te vragen. Ik heb een CEO van een buitenlandse vliegtuigmaatschappij heel ruige woorden horen gebruiken zoals "bullshit", toe maar; ieder vogeltje zingt zoals het gebekt is. Maar ik heb heel wat maatschappijen gezien die zeer gedempt en rustig hebben gezegd: wij voeren dat loyaal uit en wij zien ook bepaalde voordelen, maar wij hebben wel een aantal vragen. Ik heb dat zelf niet als negatief ervaren. Ik vind het wel goed dat er op dat punt duidelijkheid komt. Je kunt beter duidelijkheid hebben – kan het, past het bij het recht? – dan dat die duidelijkheid er niet is en je misschien over een paar maanden op de blaren zit. Dat heb ik niet als storend ervaren. Je zult dit soort discussies in alle landen zien opkomen waar de discussie over de vliegtaks is gevoerd. Ik denk aan Engeland, waar de vliegtaks is ingevoerd, aan Frankrijk met de taxe de solidarité en aan België, waar de vliegtaks zoals België hem wilde niet is goedgekeurd door de rechter. Ik vind het gezond dat men die juridische toets vraagt. Ik vind ook dat veel Nederlandse maatschappijen zich uitermate rustig hebben opgesteld.

De heer **Tang** (PvdA): Ik vind dat u het wel wat klein maakt. In mijn beleving is de gang naar de rechter een manier geweest om de vliegtaks tegen te houden. Bovendien is er daarvoor ook een actie gevoerd via websites om de vliegtaks tegen te houden. Er is wel degelijk grote weerstand van de sector geweest. Ik vind: put your money where your mouth is. Of de sector houdt zich bezig met maatschappelijk verantwoord ondernemen en omarmt het principe "de vervuiler betaalt" of men doet dat niet, maar dan moet men ook niet de schijn ophouden dat de sector begaan is met het milieu en de leefomgeving.

Minister **Eurlings**: Coalitieakkoord is coalitieakkoord. Wij denken dat de gekozen weg een goede weg is, maar dat wil niet zeggen dat commerciële partijen niet kunnen vinden dat een andere weg beter zou zijn. De heer Cerfontaine heeft op een gegeven moment samen met KLM tal van voorstellen gedaan hoe hij een milieu-investering zag. Ieder kan er zijn mening en opvatting over hebben welke weg het snelst naar Rome leidt, maar dat wil nog niet zeggen dat je de goede initiatieven die wel degelijk uit de sector komen niet positief zou bejegenen. Nogmaals, ik heb bij de meeste mensen in de sector onderkoelde, rustige reacties gezien. Ik heb de Ierse CEO van Ryanair aangehaald, die wél heel ruige woorden gebruikte. Maar goed, dat was niet het eerste interview waarin hij ruige woorden gebruikte. Misschien hadden wij ons écht zorgen moeten maken als hij eens een keer onderkoelde woorden had gebruikt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is greenwashing wat wij bij de sector zien. Als het op harde maatregelen

Eurlings

aankomt, zoals de vliegtaks of de geluidsgrenzen, dan komen de mensen naar de minister om minder te betalen of de geluidsgrenzen op te rekken.

De staatssecretaris had een mooi stukje huisvlijt meegenomen. Als ik het zo bekeek, had hij de grafiek zelf getekend.

Staatssecretaris **De Jager**: Bijna.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb er snel naar gekeken, maar volgens mij voorzag hij voor 2011 een groei tot 48 à 50 miljoen passagiers. Past dat wel binnen de geluidsgrenzen?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik weet niet tot hoe laat u dit debat gepland had... De discussie over de geluidsgrenzen lijkt mij wat buiten de orde van dit spoeddebat te liggen. De heer Duyvendak weet dat hier gewoon wetgeving voor geldt. De geluidsgrenzen worden gewoon gehandhaafd. Schiphol krijgt geen ongebreidelde, maar wel een duurzame groei. De luchtvaart blijft nog een stuk groeien. Wij hebben het gehad over uitplaatsing naar Lelystad, Eindhoven en andere luchthavens. Ik kijk even naar de heer Omtzigt en denk dan ook aan Twente. Maastricht kan ik ook nog noemen. Het gaat erom dat de sector wel degelijk zijn best doet om de overlast te beperken. De KLM-piloten vliegen in de benadering van Schiphol nu een heel strakke bocht. Zij zijn er niet alleen tevreden, maar zelfs enthousiast over. De overlast voor omwonenden wordt er sterk door verminderd. Met de heer Tang zeg ik dat het goed is om ook af en toe de positieve aspecten van de sector te belichten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De geluidsgrenzen zullen eerder een rem op de groei van Schiphol zetten dan de vliegtaks.

Minister **Eurlings**: De minister van Verkeer en Waterstaat zal, zolang hij hier van u mag staan, alles doen om ervoor te zorgen dat wij een gezonde groei van de luchtvaart kunnen accommoderen binnen de milieugrenzen. De sector moet verder verschonen. Er moet met nieuwe toestellen en niet met oude kisten worden gevlogen. Alle initiatieven die de overlast kunnen beperken, zoals preciezer vliegen en minder nachtvluchten, zullen wij sterk stimuleren. Wij moeten de luchtvaart duurzaam en niet ongebreideld laten groeien. Wij moeten de wens van onze burgers om meer te vliegen, accommoderen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): De discussie draait sterk om het vliegverkeer, de internationale en intercontinentale effecten. De vliegtaks kan echter heel positieve effecten hebben op de keuze van consumenten voor andere vormen van vervoer. Ik zou daarover van de minister graag nog wat horen.

Minister **Eurlings**: Dat kan voor een deel zeker gebeuren. Als Nederland dadelijk aangekoppeld zal zijn aan het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen, verwacht ik dat een behoorlijk aantal extra mensen de supersnelle trein naar de rest van Europa gaat nemen. Zoals de leden weten, heb ik een tijd in Brussel mogen wonen. De hogesnelheidstrein tussen Brussel en Parijs heeft het

nodige betekend. Intussen reizen meer mensen tussen beide steden per trein dan per auto. Air France heeft de lijn Brussel-Parijs zelfs uit de dienstregeling gehaald. Mensen die een vliegticket tussen Brussel en Parijs boeken, gaan met de trein. Ik verwacht dus veel van de hogesnelheidstrein. Het zit dus niet alleen in de tickettaks, het zit ook in de combinatie met een beter alternatief, namelijk die supersnelle trein. Met de totstandkoming van de aansluiting op het hsl-netwerk zullen meer mensen de supersnelle trein gaan gebruiken voor reizen in Europa.

De heer **Madlener** (PVV): U zegt dat de vervuiler betaalt. Nu is het reizen per supersnelle trein niet zo schoon; dat verbruikt veel energie. Toch stopt de overheid daar miljarden subsidie in. De vervuiler betaalt in dit geval niet, maar krijgt geld van de overheid. Vindt u het nou te verdedigen dat de vervuiler betaalt of zegt u: eigenlijk klopt dat gewoon niet en laten wij daarover maar gewoon eerlijk zijn?

Minister **Eurlings**: Laat eens op u inwerken hoeveel mensen vervoerd worden met de hsl en hoezeer dat de wegen ontlast, waarop continu heel milieuvriendelijke files staan. Telt u daar de negatieve effecten van te veel luchtverkeer bij op. Dat geeft veel overlast, niet alleen wat CO₂ en NO_x betreft, maar ook qua geluid. Vanuit dat oogpunt is aansluiting op het Europese hogesnelheidsnetwerk niet alleen een vervoersinvestering, maar ook een milieu-investering. Wij kunnen discussiëren over hoe wij dat alles tegenover elkaar zetten, maar een en ander hangt natuurlijk ook af van de bezettingsgraad van een trein. Daarover spraken wij zojuist. Als er maar één persoon in een trein zit, dan is die trein supermilieu-onvriendelijk. Als wij met een goed aanbod zorgen dat die trein tjokvol zit, dan is het per reiziger een heel milieuvriendelijk alternatief. Een goed gevulde trein levert per stoel natuurlijk veel minder milieuvervuiling op dan een gemiddelde vliegtuigstoel.

Ik ben aan het einde van mijn beantwoording gekomen. Als er nog vragen zijn, hoor ik dat graag.

De heer **Nicolai** (VVD): Had de minister verwacht dat door de vliegtaks vier, vijf luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten zouden verplaatsen en dat er een nultgroei bij Schiphol en een negatieve groei bij regionale luchthavens zou ontstaan?

Minister **Eurlings**: Een bepaald effect was te verwachten. Ik geloof dat de staatssecretaris van Financiën daarover in verschillende debatten heeft gesproken. Uit de cijfers waarover de staatssecretaris zojuist sprak, blijkt dat de luchtvaart de komende jaren ook in Nederland blijft groeien. Ik ben ervan overtuigd dat niet alleen voor Schiphol, maar ook voor de regionale luchthavens een gezonde toekomst is weggelegd. Ik heb zojuist gezegd dat luchthavens als Maastricht en Twente er baat bij kunnen hebben als het ons lukt, de harde grens van 2500 km te verzachten. In dat geval komen de maatschappijen die naar Antalya en de rest van Turkije vliegen er beter vanaf, want dat zijn voor dit soort luchthavens belangrijke verbindingen. Ik heb ook begrepen dat regio's, bijvoorbeeld Limburg, zelf initiatieven nemen. Zo is de gouverneur van Limburg in gesprek met KLM over de vraag of KLM meer verbindingen kan overnemen. Ik heb er vertrouwen in dat voor de luchtvaart in Nederland een

Eurlings

gezonde toekomst is weggelegd. Dat zal een wat groenere toekomst zijn, maar wel een toekomst waarin het aantal vluchten niet daalt, maar ook in deze kabinetsperiode verder stijgt. Dat is van belang, want de luchtvaart is niet alleen belangrijk voor mensen die op vakantie gaan, zoals vanavond vaak is gezegd. De functie van luchthavens als mainport is ook heel erg van belang voor onze nationale economie.

De heer **Nicolai** (VVD): Ik blijf benieuwd naar het antwoord op mijn vraag. Had u verwacht dat dit zou gebeuren? Valt dit nou tegen of had u ingecalculeerd dat die luchtvaartmaatschappijen zouden vertrekken en dat er negatieve groei zou ontstaan?

Minister **Eurlings**: Het is van belang om af te wachten wat er gebeurt als de tickettaks wordt ingevoerd. Die is er namelijk nog niet eens. Laten wij kijken wat er gebeurt als die er straks is. U bent woordvoerder op het gebied van luchtvaart maar ik weet niet of u gedachten heeft gehad, maanden voordat een taks mogelijk wordt ingevoerd, over wat maatschappij a, b of c op luchthaven 1, 2 of 3 precies gaat doen. Ik ga in elk geval niet zo ver in mijn gedachtevorming. Ik heb vertrouwen in de cijfers die de staatssecretaris van Financiën heeft laten zien, waaruit blijkt dat de luchtvaart in ons land in deze kabinetsperiode behoorlijk blijft groeien. Het kabinet houdt de vinger aan de pols wat de ontwikkeling in de praktijk betreft. Als het beeld heel anders wordt, dan komt het kabinet bij de Kamer terug om te spreken over de oorzaken en consequenties daarvan. Ik heb geen enkele reden om te twijfelen aan de cijfers waaruit blijkt dat ook met een vliegheffing het aantal vliegtuigen niet afneemt maar toeneemt in deze kabinetsperiode.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb een vraag gesteld die nog niet is beantwoord.

De **voorzitter**: U kunt die ook in tweede termijn herhalen. U bent kampioen interrumpen vanavond.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb de vraag gesteld en ik verzoek de minister om die nu al te beantwoorden. De aanleiding van dit debat is ook de desinformatie van de lobby. Het ontbreekt in dit debat aan cijfers over in hoeverre transportmodaliteiten leiden tot externe effecten op bijvoorbeeld milieu en leefomgeving, en aan informatie over in hoeverre die externe effecten door het belastingstelsel in rekening worden gebracht bij de gebruiker. De minister spreekt over het stapelen van kosten, maar ik heb het idee dat de sector weinig betaalt en veel vervuiling veroorzaakt. Het debat wordt verstoord door de verschillende inschattingen van wat de kosten zijn van de luchtvaart en de verschillende transportmodaliteiten in het algemeen. Kan de minister die in kaart brengen? Kan hij de Kamer een overzicht sturen van de externe effecten en de mate waarin die bij de gebruiker in rekening worden gebracht?

Minister **Eurlings**: Ik vind dat een interessante vraag. Ik ben bereid om na te gaan of daarvan cijfers beschikbaar zijn. Ik vind echter ook dat de vraag buiten de scope van dit debat valt. Wij zijn naar de Kamer geroepen vanwege de vraag naar het aantal banen dat verdwijnt met de invoering van de tickettaks. Ik was niet aanwezig bij de debatten die eerder zijn gevoerd over de tickettaks maar

ik kan mij voorstellen dat dit soort vragen daarin aan de orde is geweest. Als daarvan cijfers beschikbaar zijn, dan kunnen die naar de Kamer worden gestuurd. Mijn reactie in de richting van de heer Roemer was dat op het punt van accijnzen Europa een rol moet spelen. Dat is wettelijk zo geregeld maar dat is ook van belang in het kader van de concurrentiepositie van Nederland. In het algemeen merkte ik daarbij op dat voorkomen moet worden dat alles op elkaar wordt gestapeld. Als de accijnzen gemakkelijk geregeld konden worden, dan was er misschien niet gekozen voor een nationale tickettaks. Dan was er misschien gekozen voor een accijnzen over heel Europa. Die discussie is echter momenteel weinig interessant omdat Europa er niet in meegaat.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Dit debat heeft helaas niet veel opgeleverd. Schiphol en de Kamer van Koophandel waarschuwen voor de gevolgen – verlies van 10.000 tot 12.000 banen – en het kabinet reageert met een reprimande. Ik vind dat een ongelukkige uitkomst. Het kabinet moet de waarschuwing op zijn minst serieus nemen en nog eens goed overleggen over de onderbouwing. Misschien zijn zaken veranderd, misschien zijn de olieprijsen verder gestegen, misschien raakt Amerika in een recessie. Wie zal het zeggen? Er kan van alles veranderen waardoor alle mooie plaatjes en grafiekjes onzin blijken te zijn. Het kabinet houdt zich vast aan een schijnwerkelijkheid. Een reprimande is voor Schiphol zeker niet op zijn plaats; overleg en bijsturen lijkt mij beter.

Het kabinet, met name staatssecretaris De Jager, doet heel schamper over die banen. Ik vind dat schokkend. Het kabinet geeft miljarden uit om banen te creëren – wat net zo goed fictieve banen zijn want zij bestaan nog niet – maar schampert over een banenverlies van 10.000 of 12.000 dat het maar fictieve banen zijn. Het kabinet geeft daarmee een schijnredenatie. Eigenlijk houdt het de Kamer daarmee voor de gek. Een baan in de toekomst is een baan, of die nu door het kabinet wordt gecreëerd dan wel ontstaat door economische groei; die zijn evenveel waard. De staatssecretaris kan niet zeggen: die banen bestaan nog niet, dus ze zijn niet belangrijk.

Een ander effect dat de bewindslieden onderschatten, is de maatschappelijke weerstand. De staatssecretaris zegt: als wij deze belasting niet hadden verhoogd, hadden wij andere moeten verhogen of niet kunnen verlagen. Ik en met mij vele burgers merken er niets van. Onze loonstrookjes zijn netto niet omhooggegaan maar de vakantiekosten worden wel hoger. Het is jammer dat de bewindslieden niet willen luisteren naar geluiden uit de samenleving.

Ik heb grote bedenkingen bij de krampachtige wijze waarop de bewindslieden Turkije en Marokko onder het lage tarief willen brengen. Er zijn ook andere landen op de wereld. Ik begrijp niet waarom zij constant deze landen willen bevoordelen.

Omdat ik niet overtuigd ben van het nut van deze vliegticketbelasting – zij levert te weinig op, is te duur en gaat ten koste van de welvaart – dien ik de volgende motie in.

Madlener

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de vliegticketbelasting veel meer banenverlies gaat opleveren dan verwacht;

overwegende dat de vliegticketbelasting de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens fors ondermijnt;

overwegende dat vanwege het uitwijkgedrag van toeristen de milieuwinst zwaar tegenvalt;

overwegende dat de economische schade door de vliegticketbelasting zeer hoog uitpakt, de burgers op kosten worden gejaagd en de belastinginkomsten voor de overheid dientengevolge omlaag zullen worden gebracht;

verzoekt de regering, de vliegticketbelasting alsnog te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 1 (31396).

De heer **Roemer** (SP): Ik snapte even niet wat de heer Madlener bedoelde met zijn opmerkingen over Marokko en Turkije. Hij is er blijkbaar niet voor dat de belasting voor deze landen wordt verlaagd. Wil hij voor die twee landen het hoge tarief hanteren?

In zijn motie zet de heer Madlener een aantal zaken neer als feiten, terwijl ik van het kabinet heel duidelijk heb gehoord dat deze volledig onderuit zijn gehaald.

De heer **Madlener** (PVV): Feiten aangaande de toekomst bestaan niet. Dat geldt voor zowel mijn toekomstverwachtingen als die van staatssecretaris De Jager. Het zijn verwachtingen. De verwachtingen van Schiphol zijn een stuk negatiever dan die van het kabinet. Laten wij hopen dat het allemaal minder slecht uitpakt, maar ik heb ik daar zorgen over. Dit heb ik in mijn motie trachten te verwoorden.

Marokko en Turkije worden hier telkenmale genoemd als landen die niet onder het lage tarief vallen. Ik hoor de regering niet over Finland, Rusland of andere landen die net niet binnen de afstand vallen. Kortom, het is op zijn minst bedenkelijk dat juist weer voor Marokko en Turkije een uitzondering moet worden gemaakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap hier werkelijk helemaal niets meer van. De heer Madlener moet zich wel een beetje fatsoenlijk verdiepen in de stukken als hij over Finland begint. Het is echt een heel kwalijke zaak dat hij uitgerekend Marokko en Turkije onder het hoge tarief wil laten vallen. Verder gaat hij wel degelijk uit van feiten, want in zijn motie spreekt hij niet over verwachtingen. Blijkbaar heeft hij helemaal niet geluisterd naar argumenten die over en weer zijn gegeven. Het is hartstikke mooi dat de heer Madlener hier een praatje

houdt, maar laat hij dat dan wel baseren op de feiten en de gegeven argumenten. Wat hij roept is een beetje schone schijn; ik kan er echt niks mee.

De heer **Madlener** (PVV): Jammer dat de SP-fractie zo bezig gaat. Er is een lijn getrokken van 2500 km rond Nederland. Het blijkt dat Turkije en Marokko doorsneden worden. Slechts een klein stukje van Marokko en een deel van Turkije vallen binnen die lijn. Ook andere landen, misschien Rusland, worden doorsneden. Dit is slechts een voorbeeld; ik weet niet precies hoe die lijn loopt. De regering noemt in ieder geval deze twee landen: daarvoor moet een uitzondering worden gemaakt. De cirkel moet dus niet rond zijn maar om Turkije en Marokko lopen heen. Dat is een bedenkelijke gang van zaken.

De heer **Tang** (PvdA): Ik probeer nog altijd het wereldbeeld van de PVV te achterhalen. Ik ben er nog niet helemaal achter, maar ik doe weer een poging. Bij een interruptie van Wijnand Duyvendak deed de heer Madlener verhalen over het smelten van de ijskappen af als doemdenken, verhalen die angst aanjagen. Op het moment dat Schiphol waarschuwt – dit bleek ten onrechte – dat deze belasting heel veel banen kan gaan kosten, neemt hij dat pessimisme wel over. Waarom is het ene wel en het andere geen angst aanjagen? Ik kan er geen chocola van maken.

De heer **Madlener** (PVV): Dat kan ik heel makkelijk uitleggen en iedereen kan het begrijpen. Aan de banen op Schiphol kunnen wij namelijk iets doen en aan het eventuele smelten van de ijskappen niet. Als wij de ticketbelasting invoeren, zal dat niets veranderen aan ons klimaat. Als dat effect wil hebben, dan moet de hele wereld daartoe overgaan. De Nederlandse alleengang heeft geen enkele zin. Dat is precies het onderscheid tussen de twee voorbeelden.

De heer **Tang** (PvdA): De heer Madlener zou enige consistentie binnen één debat kunnen betrachten. Eerst zette hij de bezorgdheid om het klimaat weg als doemdenken en onnodig angst aanjagen en nu zegt hij dat wij niets aan het klimaatprobleem kunnen doen, wat toch een ander argument is. Is enige consistentie misschien mogelijk?

De heer **Madlener** (PVV): Het getuigt van enig realisme, lijkt mij. Ik zeg toch duidelijk dat deze ticketbelasting niets aan het wereldklimaat zal veranderen? Dat weet de heer Tang net zo goed als ik. Als hij beweert dat het klimaat de reden is om dit te doen, dan liegt hij. Dan houdt hij mensen voor de gek. Als het al waar zou zijn dat er sprake is van opwarming van het klimaat – ik heb daar deze paasdagen weinig van gemerkt – dan moet de hele wereld maatregelen nemen. Een Nederlandse alleengang heeft alleen economische schade tot gevolg en levert absoluut geen zinvolle bijdrage voor het klimaat.

De **voorzitter**: Mevrouw Wiegman en de heer Duyvendak laten zich excuseren. Zij zullen dan ook niet in tweede termijn het woord voeren.

□

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor een paar heldere antwoorden en toezeggingen. Dit debat heeft voor de CDA-fractie meer opgeleverd dan zij in het begin had kunnen denken. De heer Duyvendak heeft toegegeven dat hij tegen de stemmingmakerij is door alle organisaties die met de overheid gelieerd zijn en financiële banden met de overheid hebben. Dat nemen wij voor kennisgeving aan voor een volgende keer. De heer Madlener geeft toe dat er geen banen verdwijnen en dat er geen ontslagen vallen. Het is erg prettig, mijnheer Madlener, dat u dat in een interruptie gezegd hebt, want daarmee hebt u de bodem onder uw betoog vandaan gehaald.

De staatssecretaris van Financiën schrijft een interessante brief aan Schiphol. Wij zullen deze brief en het antwoord waartoe de staatssecretaris uitnodigt, graag in deze Kamer ontvangen. In mei zal de staatssecretaris een brief schrijven waarin hij vertelt wat wij gaan doen met de Azoren, de Canarische Eilanden, Turkije en Marokko en waarin hij zal ingaan op de differentiatie die optreedt tussen bijvoorbeeld Maastricht Airport en Groningen Airport voor bepaalde bestemmingen. Mijn oplossing voor het doorsnijdingsprobleem zou zijn: pak gewoon 2500 kilometer vanaf de grens van Nederland; dan ben je in ieder geval van het probleem tussen Groningen en Maastricht af. Tel een land dat daar gedeeltelijk binnen valt helemaal mee. De staatssecretaris kan er ook iets anders op verzinnen, maar laat hij in ieder geval met een oplossing komen.

In oktober verwachten wij een mooie brief van de staatssecretaris van Financiën, de minister van EZ, de minister van V&W en wie er allemaal nog meer wil tekenen, over het ETS en stapelingeffecten en over de stand van zaken rond de EU-onderhandelingen. Ik herhaal het: ook de CDA-fractie is voor een breed gedragen klimaatbeleid. Dat eindigt niet bij de Nederlandse grens; daar smelten de poolkappen namelijk niet. Zulk beleid gaat verder. Daarom zien wij graag dat met grote voortvarendheid gestalte wordt gegeven aan de internationale samenwerking.

Verder hebben wij met grote belangstelling kennisgenomen van de warme steun van de minister van V&W voor regionale luchthavens in Maastricht en Twente. Ook dat wekt verwachtingen voor de toekomst. Zijn antwoorden over stapeling van accijnzen, het ETS en de tickettaks waren voor ons volstrekt helder. Wij hopen eenzelfde helderheid in de brief te zullen zien.

□

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik heb mij gestoord aan de desinformatie van lobbygroepen die dit debat verstoort. Voor de goede verstaander heeft de staatssecretaris laten doorschemeren dat het kabinet het publieke bedrijf Schiphol een standje zal geven. Dat lijkt mij in dit geval terecht. Dat is de winst van dit debat. Men kan niet ongestraft zomaar ongestaafde beweringen rondstrooien. En de heer Madlener, ach ja.

De heer **Madlener** (PVV): Ach ja, waarom zou je nog in debat gaan met mijnheer Madlener? Stel je voor! Ik stel de heer Tang toch een vraag. Het kabinet gaat uit van een verlies van 10.000 banen. Schiphol en de Kamer van Koophandel houden het op een banenverlies van 12.000.

Ik vind het verschil tussen 10.000 en 12.000 nu niet zo wereldgroot dat ik moet concluderen dat die lobbygroepen maar een beetje retorisch bezig zijn. De heer Tang overdrijft dat een beetje. Het verschil tussen 10.000 en 12.000 is toch niet zo groot?

De heer **Tang** (PvdA): Als ik het debat goed beluisterd heb, ging het om 5000 tot 10.000 banen. Ik heb de staatssecretaris ook horen zeggen dat dit waarschijnlijk nog een overschatting is van de effecten. Bovendien vergeet de heer Madlener één brokje informatie. Wij wisten al een tijd dat de heffing uiteindelijk geen effect zal hebben op de Nederlandse arbeidsmarkt. Onze werkloosheid wordt uiteindelijk niet bepaald door dergelijke belastingen, maar hangt zeer sterk af van onze arbeidsmarktinstellingen. Dat zijn de wetten in de economie, waarop ook het Centraal Planbureau gewezen heeft. Dit kan de heer Madlener gewoon nalezen in de "second opinion" die het CPB al in september vorig jaar naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Wij zien uit naar de brief in mei over differentiatie. De PvdA is blij dat dit aangegrepen wordt om de problemen met doorsnijdingen van verschillende landen te bekijken. Inderdaad gaat het hierbij onder andere om Turkije. Zo komt er voor sommige landen, waarin de heffing rare effecten heeft, één tarief. Wij wachten dit af en dringen aan op een snelle oplossing van de problemen die hiermee gemoeid zijn.

Tot slot vraag ik het kabinet om een overzicht te maken van de mate waarin het principe van "de vervuiler betaalt" al is doorgevoerd. Ik vind het prima om te spreken over een stapeling van kosten, maar deze discussie kan alleen goed gevoerd worden als duidelijk is waarin het principe van "de vervuiler betaalt" al is doorgevoerd. Mijn inschatting is dat het beeld bij de luchtvaart nog niet heel gunstig is, gegeven dat er nog geen kerosineaccijns is en gegeven dat er nog geen btw op tickets wordt geheven. Wij kunnen hierover debatteren, maar ik heb liever de feiten op tafel en vraag aan het kabinet om met een overzicht te komen.

□

De heer **Nicolai** (VVD): Voorzitter. Ik bedank de bewindspersonen, in de eerste plaats natuurlijk omdat zij de moeite hebben willen nemen om op verzoek van de Kamer deze avond aanwezig te zijn en in de tweede plaats voor hun beantwoording. Het is wel jammer dat de indruk wordt gewekt dat naarmate de negatieve gevolgen duidelijker worden, het kabinet overtuigender raakt van deze averechtse maatregel. Dit is een reden te meer om te hopen dat de negatieve gevolgen niet nog verder toenemen.

De staatssecretaris van Financiën stelt het duidelijkst dat er eigenlijk niets nieuws onder de zon is. Deze beantwoording schiet echter tekort. Er is niet echt gereageerd op mijn zorgen over het verplaatsen van activiteiten van een groot aantal luchtvaartmaatschappijen en over het gebrek aan groei van meerdere luchthavens. Dit zijn wel degelijk nieuwe feiten en ontwikkelingen. De filosofie van het kabinet zal zijn: geen gat in de begroting, dan maar een gat in de economie.

Ik constateer dat mijn zorgen over de economische aspecten en over de mogelijkheid om op vakantie te gaan niet worden gedeeld. Toch kan ik op een positieve manier eindigen. Er is namelijk wel een winstpunt. Wij

Nicolaï

zijn vanavond dus niet allemaal voor niets gekomen. Er is gloedvol en terecht betoogd dat de aanpak vooral Europees en internationaal moet zijn en dat vooral aansluiting moet worden gezocht bij de CO₂-emissiehandel, die wij Europees bespreken. De mooiste winst van vanavond is dat wij in oktober een brief zullen krijgen waarin de samenhang van die verschillende dingen wordt uitgelegd, om te voorkomen dat het een stapeling wordt van verschillende maatregelen.

Dit brengt mij tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat invoering van de vliegticketbelasting leidt tot banenverlies en het uitwijken van luchtvaartmaatschappijen naar net over de grens gelegen luchthavens;

overwegende dat dit schadelijk is voor regionale economieën en de nationale kenniseconomie;

overwegende dat de invoering van de vliegticketbelasting nauwelijks bijdraagt aan het milieu;

verzoekt de regering, de invoering van de vliegticketbelasting te heroverwegen en aansluiting te zoeken bij het Europese Emissiehandelsstelsel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Nicolaï. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 2 (31396).

Staatssecretaris **De Jager**: Ik denk dat de beantwoording vrij snel kan gebeuren. Ik zal proberen herhalingen te vermijden. Op een aantal punten zijn wij in de eerste termijn al ingegaan. En natuurlijk hebben wij tijdens het debat over het Belastingplan 2008 al uitgebreid over de gevolgen van de invoering van de vliegbelasting gesproken. Ook toen had dit al de aandacht van de Kamer. In de richting van de heer Madlener zeg ik overigens dat ik het absoluut niet over fictieve banen wilde hebben. Ik heb gezegd dat als er gesproken wordt over een verlies er een fictief verlies bedoeld wordt, omdat het een lagere groei betekent. Er is dus wel sprake van banengroei, maar van minder banengroei dan anders. Ik wil niet spreken over fictieve banen, want dat suggereert alsof ik welke banen dan ook niet belangrijk zou vinden; dat beeld wil ik hier echt bestrijden. Voor dit kabinet is arbeidsparticipatie inderdaad ontzettend belangrijk. Deze vliegbelasting is economisch juist veel minder schadelijk dan andere belastingvormen, zoals belasting op arbeid; het Centraal Planbureau geeft dat ook in veel studies aan. Het valt mij op dat de Kamer van die belasting op arbeid geen groot punt van maakt, terwijl daar het marginale tarief tot 52% doorloopt voor de hardwerkende burgers over wie werd gesproken. Dan

kun je je afvragen wat nu economisch schadelijker is: belasting op arbeid of op vliegen?

Ik dank de Kamer voor de steun die een meerderheid van de leden heeft uitgesproken voor de vliegbelasting. Ik zal in de brief inderdaad ook aandacht schenken aan doorsnijdingen. In de richting van de heer Madlener zeg ik overigens ook dat ik het niet alleen over Turkije en Marokko heb gehad, maar ook over de Canarische Eilanden – dat zal, gelet op zijn achterban, wellicht meer aanspreken – alsmede over bijvoorbeeld de Azoren. Het gaat dus niet alleen om Turkije en Marokko, maar om een concrete grens. Ik heb ergens een kilometergrens; ik ga niet zeggen dat bepaalde landen onder een lager tarief vallen. Uiteraard doen wij dat niet. Het zou ook lastig zijn om de suggestie over te nemen om bij een doorsnijding maar een heel land te nemen; voor Rusland zou je dan tot aan bijvoorbeeld Vladivostok voor het belastingtarief van € 11,25 kunnen vliegen. Dat zou ook een beetje vreemd zijn. Bovendien betekenen meer differentiatie en meer schijven in kilometerdifferentiatie ook weer meer doorsnijdingen. Wij staan voor een dilemma en wij hebben wel een aantal oplossingsrichtingen. Ik ben in ieder geval benieuwd naar de reactie van de Kamer op mijn mening daarover in de brief die ik in mei aan de Kamer zal sturen; daarin zal ik proberen aan de verschillende geluiden hier op dit punt aandacht te besteden.

De heer **Madlener** (PVV): Wij zullen er de Handelingen op na moeten lezen, maar u hebt niet gezegd dat voor de Canarische Eilanden een uitzondering zou moeten worden gemaakt, want die behoren niet tot het Europese weet-ik-veel-wat. Volgens mij hebt u daarentegen gezegd dat alleen een uitzondering moet worden gemaakt voor Marokko en Turkije; dat zou u gaan bestuderen. Volgens mij hebt u het zo gezegd, maar wij kunnen het nalezen in de Handelingen. Ik vind het op zijn minst een bedenkelijke redenatie.

Staatssecretaris **De Jager**: Het is ook niet mijn redenatie. Turkije en Marokko worden doorsneden; dat levert een doorsnijdingsprobleem op. Voor de rest zijn er heel weinig landen waar dat ook voor geldt. Voor de gehele EU geldt het tarief van € 11,25. Er zijn dus voor de rest niet veel landen die worden doorsneden, want vaak ligt die grens dan net in een EU-land of in zee. Als je de grens zou optrekken zodat Turkije en Marokko in het geheel onder de middenschijf of de eerste schijf zouden vallen, dan zou je ook het punt van de Canarische Eilanden en de Azoren kunnen meenemen, afhankelijk van de vraag welke kilometergrens je neemt. Ik heb alleen aangegeven waarom de Canarische Eilanden bij de huidige vliegbelasting logischerwijs onder het hogere tarief vallen; het is namelijk veel verder vliegen dan 2500 kilometer. Als je gaat optrekken, dan is het denkbaar dat bij zowel de Canarische Eilanden als de Azoren als Turkije als Marokko een aantal problemen in één klap worden opgelost. Nogmaals, ik doe hier op dit punt geen toezegging, want het hangt ook samen met de opbrengsten die wij kunnen genereren met een eventuele milieudifferentiatie. Ik zeg wel toe dat ik in de brief van mei aanstaande aandacht besteed aan deze problematiek.

Ik kan de heer Madlener blij maken met het feit dat Finland lid is van de Europese Unie en dat Moskou ruim

De Jager

onder de grens van 2500 kilometer valt. Beide vallen op dit moment in het lage tarief van € 11,25.

De heer **Madlener** (PVV): Dan wordt Rusland dus ook doorsneden?

Staatssecretaris **De Jager**: Dat is correct; Rusland wordt inderdaad ook doorsneden. Maar Rusland wordt voorbij Moskou doorsneden en daar zitten net niet heel veel van die plaatsen. Als je naar een andere plaats wilt, moet je echt weer een heel eind verder in Rusland. Sint-Petersburg en Moskou vallen dus volgens mij beide binnen de grens van 2500 kilometer.

Ik zal het verzoek van de heer Tang over het principe van "de vervuiler betaalt" doorgeleiden naar de minister van VROM, opdat zij daarover een nadere analyse opstelt en naar de Kamer stuurt.

De **voorzitter**: De minister van Verkeer en Waterstaat heeft te kennen gegeven dat hij niet meer zal spreken. Er liggen echter nog wel twee moties. Kan de staatssecretaris daarop ingaan?

Staatssecretaris **De Jager**: Gelet op de discussie, zal het zal de Kamer niet verbazen dat ik aanneming van beide moties ontraad.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een kort verzoek. Wij gaan het principe "de vervuiler betaalt" nog eens aan een nadere studie onderwerpen. Ik zou daarbij graag het spoor en het openbaar vervoer betrekken, alsmede de vraag of iedere vervuiler evenveel betaalt. Over dit punt is namelijk geen geheel consequente redenatie gevolgd.

Staatssecretaris **De Jager**: Ook dit verzoek zal ik doorgeleiden naar de minister van VROM zodat deze aandacht kan besteden aan de verschillende vervoersmodaliteiten. Tot slot zal ik de afbeelding die ik u hier laat zien op kleiner formaat aan de Kamer doen toekomen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik noem de toezeggingen op.

1. De staatssecretaris van Financiën zal een brief naar Schiphol sturen over het verschil inzicht in de cijfers met betrekking tot het banenverlies. De Kamer zal een afschrift van deze brief ontvangen.

2. In de brief van mei zal de staatssecretaris van Financiën terugkomen op de differentiatie van de vliegtaks, ook in samenhang met de doorsnijdingen van bepaalde bestemmingen.

3. De regering zal voor 1 oktober 2008 met een brief komen over de stand van zaken bij de invoering van een Europees emissiehandelssysteem voor de luchtvaart, ook in samenhang met de eventuele gevolgen daarvan voor de vliegtaks en voor het voorkomen van stapeling van kosten.

4. De regering zal uitzoeken of er gegevens zijn over de externe kosten van verschillende transportmodaliteiten en de mate waarin die kosten zijn verdisconteerd in belastingen. De regering zal de Kamer informeren over de uitkomst van dit onderzoek.

Ik dank de Kamerleden voor hun bijdrage aan het spoeddebat. Ik dank de beide bewindslieden voor hun komst.

Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.04 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:

twee, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, inzake de uitvoering van een aantal ingediende moties (31200-IV, nr. 32);

een, over de resultaten werkbezoek aan de Nederlandse Antillen en Aruba (31200-IV, nr. 33);

een, van de ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van aanbidding beleidsprogramma "Biodiversiteit werkt: voor mensen, voor altijd" (26407, nr. 28);

een, van de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake evaluatie van artikel 72a WW (30370, nr. 31);

een, van de Algemene Rekenkamer, ten geleide van "Studierapport signaleren van fraude" (31388).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van de staatssecretaris van Justitie, inzake minderjarigen in vreemdelingenbewaring;

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, inzake afschrift van brief van mevrouw Defesche inzake onderwijshuisvesting;

een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, over kilometerfraude.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken.