

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021

Nr. 50

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 februari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 15 september 2020 inzake fiscale moties en toezeggingenbrief Prinsjesdag Tweede Kamer; bijlage SEO-rapport «Effecten van een vliegbelasting voor luchtvrachtsector» (Kamerstuk 35 570 A, nr. 5).

De Minister van Financiën heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 februari 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Wat voor economisch effect heeft de stapeling van vijf systemen voor de Nederlandse luchtvaartsector, te weten het VN-systeem voor CO₂-reductie (vanaf 2021), het EU-systeem voor CO₂-reductie (reeds bestaand), de nationale geluidsheffing (sinds 2019), de nationale vliegbelasting (het voorliggende wetsvoorstel) en een bijmengverplichting voor duurzame brandstof vanaf 2023?

Antwoord 1

De vijf genoemde systemen hebben ieder hun eigen doel, en daarom kan ook niet op voorhand gesproken worden van stapeling. Wel is het zo dat zowel het VN-systeem (CORSIA) als het EU-systeem (EU ETS) als doel hebben CO₂ te reduceren. De Commissie heeft aangegeven dit jaar in het kader van de Green Deal te kijken naar de interactie tussen EU ETS en CORSIA en hoe deze naast elkaar zullen, of kunnen bestaan. Hier hoeft dus niet per se een stapeling op te treden.

Vraag 2

Worden de hulpgoederen, die vaak worden vervoerd middels passagiersvliegtuigen, straks ook belast middels de vliegtaks?

Antwoord 2

De vliegbelasting zoals aangenomen door de Eerste Kamer op 15 december 2020 is een belasting per vertrekkende passagier. De heffing op vrachtvliegtuigen, zoals eerder voorgesteld door het kabinet, maakt geen onderdeel meer uit van de Wet vliegbelasting. De luchthavens zullen de belasting per passagier naar verwachting doorberekenen aan de luchtvaartmaatschappijen. Of en op welke wijze de luchtvaartmaatschappijen de vliegbelasting zullen doorberekenen, is hun eigen keuze.

Vraag 3

Kunt u aangeven of het maximale startgewicht (MTOW) en Effective Perceived Noise decibel (EPNdB) juiste indicatoren zijn voor een grondslag die de milieu-impact van een vrachttoestel bepaalt?

Antwoord 3

Het doel van een vliegbelasting is de maatschappelijke kosten van het luchtvervoer beter tot uitdrukking te laten komen in de prijs van dat vervoer. Aangezien geluidsoverlast en gewicht van het vliegtuig hiervoor mede bepalend zijn, zijn beide criteria een goed aanknopingspunt voor een belasting per vrachtvliegtuig.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe vaak het voorkomt dat een vrachttoestel volledig beladen is tot het MTOW?

Antwoord 4

Hoe vaak het voorkomt dat een vrachttoestel volledig beladen is tot het MTOW is mij niet bekend.

Vraag 5

Kan een toestel ook volledig beladen zijn en niet de MTOW bereiken?

Antwoord 5

Ja, dit is mogelijk. Bijvoorbeeld wanneer een toestel volledig beladen is met lading «volumelading», i.e. veel volume en weinig gewicht – zoals bijvoorbeeld bloemen.

Vraag 6

Klopt het dat het meest gebruikte vrachttoestel (777–200F) een korting van 17% op de luchthavengelden van Schiphol krijgt, maar bij deze heffing wordt toegerekend aan de zwaardere geluidscategorie? Wordt daarmee het progressieve beleid van Schiphol met betrekking tot luchthavengelden voor stillere en schonere vliegtuigen niet doorkruist?

Antwoord 6

Schiphol hanteert een andere differentiatie in geluidscategorieën dan was voorgesteld bij de belasting per vrachtvliegtuig. De start en landingsgelden van Schiphol kennen 7 geluidscategorieën. Geluidscategorie S3 (passagierstoestel start/landing overdag) geldt als basis. In geluidscategorie S1 en S2 wordt een toeslag berekend en in geluidscategorie S4 t/m S7 een korting ten opzichte van S3. De grens tussen geluidscategorie S4 en S5 ligt op -20 EPNdB. Waar voor de vliegbelasting een toestel met < -20 EPNdB dus het hogere tarief betaald zou moeten worden, kan het zijn dat het op Schiphol in de categorie S4 valt (grofweg tussen EPNdB -17 en EPNdB -20), die korting krijgt t.o.v. S3. Een vrachttoestel in categorie S3 (valt ook de B777–200 onder) betaalt voor een start/landing overdag 52%, een landing 's-Nachts 66% en een start 's-Nachts 78% t.o.v. een passagierstoestel in S3 (start/landing overdag). Deze verhoudingen zijn voor 2019, 2020 en 2021 gelijk. Aangezien het voorstel voor een belasting per vrachtvliegtuig uit de wet vliegbelasting is geschrapt, is het mogelijk doorkruisen van de differentiatie van Schiphol niet aan de orde.

Vraag 7

Kunt u aangeven welke andere onderzochte luchthavens een vergelijkbare progressieve systematiek van luchthavengelden hebben als Schiphol, waarbij meer vervuilende en oudere vliegtuigen meer betalen dan schonere en zuinigere vliegtuigen?

Antwoord 7

Uit de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2019 (SEO, 2020) blijkt dat er op een aantal van de luchthavens die in deze benchmark vergeleken worden ook meer aan luchthavengelden betaald moet worden voor vliegtuigen die meer geluid produceren. De geluidsproductie speelt een rol in de landingsgelden op Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow, Brussel, München en Madrid en daarnaast in separate geluidsgelden op Frankfurt, Londen Gatwick, München en Zurich.

Vraag 8

Kunt u aangeven waarom de heffing is onderverdeeld in twee categorieën en niet is afgestemd op de systematiek van de luchthavengelden op Schiphol?

Antwoord 8

Voor de vormgeving van de belasting per vrachtvliegtuig is oorspronkelijk gekozen voor een indeling in twee geluidsklassen. Voorgesteld was een tarief van € 1,925 per ton MTOW voor de minst lawaaige vrachtvliegtuigen in de laagste geluidsklassen (bij een Δ EPNdB gelijk aan of lager dan -20) en een tarief van € 3,850 per ton MTOW voor alle overige vrachtvliegtuigen. Het merendeel van de vrachtvliegtuigen (circa 85%) viel toen in de hoge tariefklasse. Deze heffing van een vliegbelasting per ton MTOW sloot aan bij de administratieve systemen van de luchthavengelden.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoeveel procent CO₂-besparing de heffing op vrachtvluchten bijdraagt aan de totale besparing op emissies van de luchtvaart in Nederland? Hoeveel draagt de heffing relatief bij aan de CO₂-besparing van de gehele Wet Vliegbelasting?

Antwoord 9

Volgens het SEO-rapport¹ zou het eerste orde effect van de belasting per vrachtvliegtuig leiden tot een daling van de CO₂-uitstoot op Nederlandse luchthavens met maximaal 20 kiloton. Indien de tweede orde effecten zich voordoen, zou er sprake kunnen zijn van een daling van 1,1 megaton.

Vraag 10

Waarom kan het wegvallen van de capaciteit van vrachtvluchten niet volledig worden opgevangen door de zogenaamde bellycapaciteit? Welke productgroepen kunnen of mogen niet vervoerd worden in bellyvracht?

Antwoord 10

Dit komt doordat veel producten niet in passagiersvluchten vervoerd mogen worden (gevaarlijke stoffen), niet in bellies passen vanwege hun afmetingen (bijvoorbeeld grote machines of machineonderdelen), niet naar bestemmingen vervoerd moeten worden waar voldoende passagiersvluchten heen gaan of zich niet kunnen committeren aan tijden wanneer er gevlogen wordt met een passagierstoestel. Overigens is het voorstel van de belasting per vrachtvliegtuig inmiddels uit de wet vliegbelasting geschrapt. Daarom zal geen sprake meer zijn van het wegvallen van capaciteit van vrachtvluchten.

Vraag 11

Kunt u aangeven welke specifieke banen voor laagopgeleiden die moeilijk aan ander werk kunnen komen worden geraakt?

Antwoord 11

Van de Schiphol gerelateerde werkgelegenheid in de horeca en detailhandel, opslag en transport is het aandeel laag opgeleiden relatief hoog.² De sector opslag en transport is het meest relevant voor de vrachtsector. Aangezien het voorstel voor een belasting per vrachtvliegtuig uit de wet vliegbelasting is geschrapt, wordt geen banenverlies in de luchtvrachtsector als gevolg van de vliegbelasting verwacht.

¹ Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector. Eindrapport – update november 2020, SEO/Districon 2020, Bijlage bij *Kamerstuk* 35 570 IX, nr. 34 (hierna: SEO 2020), p. i.

² Decisio, Actualisatie economische betekenis Schiphol, 2019.

Vraag 12

Kunt u aangeven of bij de doorberekening bij Maastricht Aachen Airport (MAA) gebruik is gemaakt van gegevens voor of na intrekking van het volledige baangebruik, aangezien dit gevolgen heeft voor de beladingsgraad van vrachttoestellen? Indien gebruik is gemaakt van de gegevens voor het intrekken van het volledige baangebruik, kunt u deze berekening voor MAA actualiseren?

Antwoord 12

SEO heeft in zijn onderzoek rekening gehouden met het feit dat op MAA niet de volledige baan gebruikt kan worden.

Vraag 13

Kunt u aangeven wat het effect is op de bedrijfsvoering van MAA, indien de volledige vrachtoperatie verdwijnt?

Antwoord 13

In het SEO-rapport wordt aangegeven dat in 2019 bijna de helft van aantal vluchten op MAA vrachtluchten zijn en de helft van de totale opbrengsten van € 21 miljoen is gerelateerd aan de vrachtoperatie. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat de effecten op de bedrijfsvoering naar verwachting groot zouden zijn. Het risico dat de volledige vrachtoperatie op MAA verdwijnt is echter ondervangen door het schrappen van de belasting per vrachtvliegtuig.

Vraag 14

Kan verondersteld worden dat bij de invoering van een heffing op vrachtluchten de opbrengst van MAA nul is, aangezien er geen vrachtoperatie meer aanwezig is?

Antwoord 14

SEO schatte de opbrengsten op de korte termijn in op tussen de € 1,3 en € 1,4 miljoen. Het SEO-rapport geeft verder aan dat er een risico bestond dat MAA verdwijnt door een combinatie van factoren, waarbij de belasting op vrachtvliegtuigen één factor kon zijn.

Vraag 15

Kunt u aangeven hoeveel procent van het aantal vluchten op London Heathrow vrachtluchten zijn, welke uitwijkmogelijkheden er zijn in het Verenigd Koninkrijk en hoe de tarieven zich met die luchthavens verhouden?

Antwoord 15

Uit data van de Civil Aviation Authority van het Verenigd Koninkrijk³ is op te maken dat in 2019 2.728 van de 479.811 vluchten op Londen Heathrow vrachtluchten waren. Dat is dus 0,6%. Details over uitwijkmogelijkheden in het Verenigd Koninkrijk en hoe de tarieven zich met die luchthavens verhouden zijn mij niet bekend. Overigens kent het Verenigd Koninkrijk ook alleen een belasting per passagier en niet op vracht.

³ <https://www.caa.co.uk/Data-and-analysis/UK-aviation-market/Airports/Datasets/UK-Airport-data/Airport-data-2019-01/>

Vraag 16

Hoeveel bedraagt het marketingbudget van de luchthaven van Luik waarmee kortingen op de luchthavengelden voor vrachtvliegtuigen worden gegeven? Welke andere incentives worden toegepast?

Antwoord 16

Over de hoogte van het marketingbudget van de luchthaven van Luik en welke andere incentives toegepast worden, heb ik geen informatie.

Vraag 17

Kunt u aangeven welke hubs in Europa geen marktplaats meer zijn voor luchtvracht? Verdwijnt met de marktplaats voor vracht ook niet de hubambitie voor Schiphol?

Antwoord 17

Het voorstel van de belasting per vrachtvliegtuig is inmiddels uit de wet vliegbelasting geschrapt. De marktpositie van Schiphol op vrachtgebied zal dus niet worden beïnvloed. Verder is er zover mij bekend op alle Europese hubs sprake van luchtvrachtvervoer, zowel bellyvracht als vracht per vrachtvliegtuig.

Vraag 18

Hoeveel voorbereidingstijd heeft Schiphol, verantwoordelijk voor de inning, nodig om tot een juiste uitvoering van de wet te komen?

Vraag 19

Welke middelen heeft Schiphol om te garanderen dat de voor de inning noodzakelijke informatie van derden op relatief korte termijn beschikbaar komt?

Antwoord 18 en 19

Voor de vliegbelasting per passagier wordt nauw aangesloten bij de bestaande systemen van de luchthavens. De exploitant van de luchthaven kan op basis van de gegevens die de luchtvaartmaatschappijen toch al moeten verstrekken ook aangifte doen voor de vliegbelasting. Het gaat dan om met een burgervliegtuig vertrokken passagiers van 2 jaar en ouder, niet zijnde transferpassagiers. De exploitant van de luchthaven heeft dus geen extra informatie van derden nodig in verband met de invoering van de vliegbelasting voor passagiers.

Vraag 20

In hoeverre is de Belastingdienst voorbereid en gereed om de eerste aangiften vliegbelasting te verwerken?

Antwoord 20

De voorbereidingen bij de Belastingdienst zullen tijdig gereed zijn. De vliegbelasting is bij koninklijk besluit per 1 januari 2021 ingevoerd. Het eerste belastingtijdvak is verlengd en vastgesteld op negen maanden. Dit betekent dat de exploitanten van de betrokken luchthavens de vliegbelasting die is verschuldigd over de periode van januari tot en met september 2021 op één aangifte voldoen. Aangifte en betaling moeten

plaatsvinden binnen een maand na afloop van dat tijdvak, dus uiterlijk op 31 oktober 2021. Dit geeft de Belastingdienst de tijd om de noodzakelijke aanpassingen te doen in de geautomatiseerde systemen. Na dit eerste verlengde tijdvak geldt vervolgens het normale tijdvak van één kalenderkwartaal.

Vraag 21

Zijn in Nederland, gelet op de herkomst en/of bestemming van de goederen binnen Nederland, wel twee luchthavens nodig waar luchtvracht afgehandeld kan worden?

Antwoord 21

Schiphol en MAA zijn luchthavens die elkaar zowel qua aanbod als vraag naar luchtvracht voor de Nederlandse markt goed kunnen aanvullen.

Vraag 22

Waarom zijn de havengelden en de brandstofkosten op MAA hoger dan op Schiphol? Kunnen deze hogere belastingen de vliegbelasting niet absorberen of opvangen?

Antwoord 22

De hoogte van de havengelden worden door de luchthavens zelf bepaald na consultatie van gebruikers. De tarieven verschillen per luchthaven omdat ze kostengeoriënteerd zijn.

Zoals in het SEO-rapport is aangegeven zijn brandstofkosten gekoppeld aan de olieprijs, maar verschillen op luchthavens doordat er bepaalde kosten worden gerekend voor het leveren van brandstof. Op Schiphol zijn deze kosten relatief laag, dankzij de aanwezigheid van een leidingensysteem onder de luchthaven. Op MAA is dat niet het geval, waardoor de kosten hoger liggen. Ook kan er op sommige luchthavens concurrentie zijn tussen verschillende leveranciers van brandstof, terwijl er op andere luchthavens – waaronder MAA – sprake is van slechts één aanbieder. Net als voor afhandeling kunnen luchtvaartmaatschappijen ook voor brandstofafhandeling contracten overeenkomen met de leverancier. Havengelden en brandstofkosten staan overigens los van de vliegbelasting.

Vraag 23

Kan de vliegbelasting (meer) gedifferentieerd worden ten faveure van zuinigere/stillere vliegtuigen?

Vraag 25

Kan een grotere differentiatie in geluidsklassen een groter effect hebben op de geluidsbelasting?

Antwoord 23 en 25

Een differentiatie ten faveure van zuinigere/stillere vliegtuigen bij de belasting per passagier leidt tot extra complexiteit in de wetgeving en de uitvoering. Daar is om die reden niet voor gekozen. Een differentiatie in de geluidsklassen bij een heffing op passagiers is niet doorgerekend door CE Delft. Het is daarom niet bekend welk effect dit zou hebben op de geluidsbelasting.

Vraag 24

Zijn de concurrerende luchthavens voor Maastricht (Keulen, Brussel en Luik) wél in staat om te groeien en zo de klanten van MAA over te nemen? Of zitten die vol?

Antwoord 24

In principe is er op genoemde drie luchthavens in de komende jaren voldoende capaciteit om te groeien. Het SEO heeft in het onderzoek geen gedetailleerde analyse gedaan van de capaciteit op deze luchthavens.

Vraag 26

Hoeveel luchtvracht zal bij invoering van de vliegbelasting overgeheveld worden van «full freighters» naar «belly freighters»?

Antwoord 26

Exacte tonnages van vracht die wordt overgeheveld zijn niet berekend door SEO.

Vraag 27

Wat zijn de effecten (kostenverhoging, vrachtafhandeling, CO₂-uitstoot) als de vliegbelasting niet alleen in Nederland, maar in de gehele EU wordt ingevoerd?

Antwoord 27

Een deel van het risico op weglekeffecten naar buitenlandse luchthavens zou daarmee worden gemitigeerd. CE Delft heeft daarnaast eerder onderzoek gedaan naar de effecten van een ticketbelasting als deze door alle EER-lidstaten ingevoerd worden.⁴ Het laat zien dat wanneer alle EER-landen een heffing invoeren het kan leiden tot een afname van de wereldwijde emissies van 1,5 tot 4 Mton CO₂ per jaar, afhankelijk van de variant die ingevoerd zou worden. Hier is echter niet de toename van CO₂-emissies per auto/trein in meegenomen en het effect is alleen voor de routes die relevant zijn voor Nederlandse luchthavens. Verder laat het onderzoek zien dat, afhankelijk van de WLO-scenario, een Europese heffing ervoor kan zorgen dat het aantal passagiersvluchten (op Schiphol) afneemt, waardoor vrachtluchten die initieel niet geacommodeerd konden worden, toch kunnen worden uitgevoerd.

Vraag 28

Is bij het geraamde tweede-ordeverlies aan arbeidsplaatsen sprake van een brutoeffect of een netto-effect voor de gehele Nederlandse arbeidsmarkt? Als het alleen brutoeffecten zijn, hoe groot zijn de netto-effecten? Wat zegt SEO daarover?

Antwoord 28

Het gaat om het bruto (= kortetermijn)-effect op de Nederlandse arbeidsmarkt. De netto (= langetermijn)-effecten zijn niet berekend door SEO.

⁴ Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting, CE Delft juni 2018, *Kamerstuk* 32 140, nr. 47

Vraag 29

Als het eerste-orde-effect beperkt is (0,3–0,4% minder afhandeling van luchtvracht in Nederland) en gelet op de differentiatiemogelijkheden van de luchtvaartmaatschappijen, de afspraken die de grote netwerkmaatschappijen met de luchtvaartmaatschappijen kunnen maken en de beperkte variatie in vrachttarieven tussen de luchthavens in Noordwest-Europa (ondanks de belastingverschillen tussen de diverse luchthavens), waarom zouden dan luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk hun operaties naar het buitenland verplaatsen?

Antwoord 29

In het rapport van SEO wordt aangegeven dat het verplaatsen van operaties naar het buitenland al was ingezet, met name als gevolg van de capaciteitsbeperkingen op Schiphol.⁵ Een vliegbelasting op vrachtvluchten zet de positie van full freighters op Schiphol verder onder druk. Hierdoor bestaat het risico dat de verplaatsing van vrachtvluchten en daaraan gerelateerde vrachtstromen versneld zal optreden. Luchtvaartmaatschappijen (met name bepaalde maatschappijen die erg footloose zijn) zijn sterk kostengedreven en hebben dunne marges. Als deze luchthavens geen sterke binding hebben met een bepaalde luchthaven (AMS en MAA in dit geval) kunnen deze maatschappijen eenvoudig uitwijken. MAA is onderhevig aan stevige concurrentie en heeft te maken met een aantal operationele uitdagingen. Om luchtvaartmaatschappijen te behouden moet MAA zich daarom onderscheiden door een hoge kwaliteit van de dienstverlening gecombineerd met een concurrerend kosten-niveau. Een vliegbelasting maakt vooral dat laatste moeilijker.⁶ Aangezien de belasting per vrachtvliegtuig uit de wet vliegbelasting geschrapt is, wordt voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen om deze reden hun operaties naar het buitenland verplaatsen.

Vraag 30

Gelet op de raming in het rapport welk deel van de operaties van de luchtvaartmaatschappijen footloose is (alle operatie op Maastricht, 25% op Schiphol) en daarmee «gevoelig» voor de vliegbelasting en gelet op de constatering in het rapport dat deze operaties beïnvloed worden (SEO/Districton p.x) door een combinatie van factoren, waarin de vliegbelasting één van de factoren kan zijn – wat zijn die andere factoren en hoe groot is het aandeel van de vliegbelasting daarin?

Antwoord 30

Er kunnen verschillende andere factoren zijn die mede van invloed zijn op de keuzes van luchtvaartmaatschappijen om hun operaties te verplaatsen. In het rapport van SEO worden in dit verband bijvoorbeeld de slotschaarste op Schiphol en de concurrentiepositie ten opzichte van andere (vracht)luchthavens genoemd.⁷ De andere factoren die een rol spelen zijn de kwaliteit van de dienstverlening, het totale kostenniveau, investeringen op buitenlandse luchthavens, en op MAA de operationele beperkingen zoals een korte landingsbaan en nachtsluiting. De vliegbelasting beïnvloedt het kosten-niveau. Ten opzichte van de totale visit costs had de Nederlandse vliegbelasting op vrachtvliegtuigen (zoals aanvankelijk voorgesteld) tot

⁵ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. ix.

⁶ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. viii.

⁷ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. 51.

een stijging van 6,4% op MAA kunnen leiden.⁸ Het is niet mogelijk om aan te geven hoe groot het aandeel van de vliegbelasting, ook na het schrappen van de belasting per vrachtvliegtuig, in het totaal van factoren is. De verschillende factoren kunnen elkaar versterken.

Vraag 31

Hoe kan het dat de modelberekeningen als eerste-orde-effect bescheiden zijn en het tweede-orde-effect en zeker het derde-orde-effect fors tot speculatief («zouden kunnen») zijn, als Schiphol qua prijsstelling na invoering van de taks nog altijd niet afwijkt van de bandbreedte? De tweede-orde- en derde-orde-effecten zijn uitspraken, maar wat is de verklaring voor dit grote verschil?

Antwoord 31

De tweede- en derde-orde effecten laten mogelijke ontwikkelingen zien en zijn geen voorspelling. Deze zijn met meer onzekerheid omgeven dan de eerste-orde-effecten. De tweede-orde effecten zijn berekend op basis van een inschatting over het deel van de vrachtluchten die footloose zijn en dus makkelijk naar buitenlandse luchthavens verplaatst kunnen worden. De keuze om al dan niet vanaf een Nederlandse luchthaven te vliegen is vaak een strategische/bedrijfseconomische keuze. Ook het signaal van een vliegbelasting specifiek op vrachtluchten, die er in andere landen niet is, kan ertoe leiden dat bedrijven zonder sterke binding met Nederlandse luchthavens uitwijken. De onderzoekers schrijven hierover verder:

«De becijfering van de tweede orde effecten is een beschouwing van de risico's die mogelijkerwijs optreden wanneer vrachtluchten op Nederlandse luchthavens verder onder druk komen te staan. Zulke gedragsreacties worden veroorzaakt door een combinatie van factoren, waarin de vliegbelasting één van de factoren kan zijn.»⁹

Derde-orde effecten zijn niet meegenomen in het onderzoek.

Vraag 32

Hoe groot is het surplus voor de gebruikers van luchtvracht (consumentensurplus) en in welke mate kan dat afgeroomd worden door een vrachttaks?

Antwoord 32

Van het afromen van het consumentensurplus door een vrachttaks is niet langer sprake, omdat de belasting per vrachtvliegtuig geschrapt is uit het wetsvoorstel.

Vraag 33

Waarom wordt de hoge waarde die luchtvracht voor gebruikers heeft niet afgeroomd?

Antwoord 33

Luchtvracht wordt vaak gebruikt voor hoogwaardige producten, waarbij veel verladers een hoge betalingsbereidheid hebben voor luchtvracht – daar waar in de keten die winsten terecht komen. De hele keten is vrij concurrerend, waarbij airlines in een normale situatie doorgaans veel capaciteit aanbieden (overcapaciteit), en dus weinig winst kunnen maken.

⁸ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. iv.

⁹ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. x.

Vraag 34

Hoe absorberen de aanbieders (c.q. vliegtuigmaatschappijen) de vrachttaks? In welke mate wentelen zij deze af op de gebruikers en/of de eigen winst?

Vraag 35

Waarom zou doorberekenen een probleem zijn voor een efficiënte luchtvrachtmaatschappij?

Antwoord 34 en 35

Aangenomen werd dat de belasting per vrachtvliegtuig door de luchthavens zou worden betaald, die deze belasting door zouden kunnen rekenen aan de luchtvaartmaatschappijen, die de belasting weer door zouden kunnen rekenen aan de verladers.

De mate van doorrekening was onzeker. SEO schrijft hierover: «*Lieshout en Koopmans (2016) laten zien dat kostenverhogingen in de gehele sector over het algemeen volledig worden doorbelast, terwijl kostenverhogingen voor één bedrijf niet (geheel) worden doorbelast. Voor luchtvracht zal de mate van doorbelasting in de praktijk verschillen tussen verschillende routes, producten of periodes. Indien er sprake is van voldoende capaciteit, en concurrentie van buitenlandse luchthavens waar de belasting niet van kracht is, zullen maatschappijen de kosten niet door kunnen belasten. Op routes met minder concurrentie, of met een sterke lokale vraag, zullen de kosten wel in het vrachttarief kunnen worden doorberekend.*»¹⁰

Bij de berekening van de eerste orde effecten is aangenomen dat de kostenverhoging volledig zou worden doorbelast aan de verlader. Hierbij is er tijdens interviews aangegeven dat doorbelasting niet altijd mogelijk is. Onder de aanname van volledige doorbelasting vormde de inschatting van de eerste orde vraageffecten voor verladers daarom een bovengrens. Als de belasting niet zou worden doorbelast, zouden de kosten voor verladers gelijk blijven, maar zou de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen afnemen.

Vraag 36

Waarom zouden bedrijven en expediteurs Schiphol verlaten als het kostenniveau, inclusief vrachttaks, nog altijd in lijn is met de andere luchthavens in Noordwest-Europa en Schiphol juist een meerwaarde heeft voor vrachtafhandeling (namelijk: keuze tussen «belly» en «full freight»)? lenW

Antwoord 36

Schiphol heeft een aantal voordelen voor bepaalde partijen, waaronder ook de combinatie belly en full freight. Andere luchthavens bieden dit ook, bijvoorbeeld Frankfurt. Sommige maatschappijen zullen er door deze overwegingen voor kiezen op Schiphol te blijven, maar voor andere maatschappijen – waarvoor deze voordelen mogelijk minder zwaar wegen – kan een belasting per vrachtvliegtuig ertoe bijdragen andere keuzes te maken. Hierbij speelt ook het investeringsklimaat een rol voor bedrijven: hoeveel ruimte en potentie is er om strategische plannen te ontwikkelen op Schiphol, of kan er beter elders worden geïnvesteerd? Deze keuzes worden uiteindelijk door bedrijven en expediteurs gemaakt op basis van hun eigen commerciële afwegingen.

¹⁰ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. 28.

Vraag 37

Heeft Schiphol een meerwaarde voor vrachtafhandeling? Zo ja, waarom dan de terughoudendheid om hier realistische prijzen voor te vragen, inclusief een vrachttaks?

Antwoord 37

Dit is afhankelijk van de productgroep. Voor sommige producten heeft Schiphol een meerwaarde, andere kunnen evengoed via een andere luchthaven worden vervoerd. Door een combinatie van factoren is Schiphol een belangrijk logistiek knooppunt. Deze activiteiten zijn echter niet aan landsgrenzen verbonden en logistieke bedrijven kunnen het zwaartepunt vrij eenvoudig naar andere luchthavens verleggen.

Vraag 38

Waarom heeft de vrachtafhandeling op Schiphol voor de coronacrisis te maken gekregen met onzekerheid over de beschikbaarheid van slots als vrachtafhandeling zo belangrijk is?

Antwoord 38

Omdat er voor de coronacrisis op Schiphol sprake was van meer vraag naar slots door luchtvaartmaatschappijen (zowel in het passagiers- als vrachtsegment) dan er slots beschikbaar waren.

Dit leidde er toe dat een groot aantal slotaanvragen op de wachtlijst van de slotcoördinator (ACNL) terechtkwamen. Pas als er slots teruggegeven worden aan de slotcoördinator door luchtvaartmaatschappijen komen de luchtvaartmaatschappijen met slotaanvragen op de wachtlijst in aanmerking voor slots.

Voor de coronacrisis heeft de sector een «lokaal richtsnoer vracht» opgesteld dat door mij is goedgekeurd waardoor luchtvrachtmaatschappijen sneller aan slots kunnen komen die door luchtvaartmaatschappijen teruggegeven worden aan de slotcoördinator. Dat lokaal richtsnoer bleek vanwege de enorme marktterugval ten gevolge van de Coronacrisis niet meer nodig en is toen tijdelijk op verzoek van de sector door de slotcoördinator buiten werking gesteld.

Vraag 39

Wat is de meerwaarde van MAA voor de Nederlandse economie als daar geen keuze is tussen «belly» en «full freighter» en de luchthavenexploitant structureel verlies maakt?

Antwoord 39

MAA heeft een economische meerwaarde voor Nederland omdat het naast Schiphol ook mogelijkheden biedt om vrachtvervoer (en passagiersvervoer) te accommoderen dat van economisch belang is voor regio MAA en voor Nederland. Daarbij kunnen luchtvrachtmaatschappijen die op Schiphol geen slots kunnen verkrijgen ook opteren om via MAA te opereren.

Vraag 40

Hoe kan het dat de cijfers van de Erasmus Universiteit Rotterdam (*Luchtvrachtmonitor 2018*) over de werkgelegenheid op MAA zelf zoveel hoger zijn dan de provinciale Etil (*Provincie Limburg. Groot project*

Antwoord 40

Gebleken is dat de analyse met betrekking tot de werkgelegenheid op MAA in de luchtvrachtmonitor van het Erasmus UPT onvoldoende zorgvuldig is uitgevoerd. De werkgelegenheidscijfers van de luchtvrachtmonitor zijn daarom in oktober aangepast door het Erasmus UPT. De totale werkgelegenheid wordt nu geschat op 1740 werkzame personen in plaats van 2835. Daarmee zijn de verschillen veel kleiner geworden. In de zesde voortgangsrapportage wordt een werkgelegenheid van 1492 genoemd in 2018. Het resterende verschil wordt verklaard doordat de gehanteerde methodiek van het Erasmus UPT net anders is dan die van de zesde voortgangsrapportage. Deze methodiek wordt gebruikt, zodat deze vergelijkbaar zijn met de cijfers van Schiphol.

Overigens is het SEO-rapport, dat gebaseerd is op de cijfers uit de luchtvrachtmonitor van het Erasmus UPT, aangepast naar aanleiding van de revisie van de luchtvrachtmonitor door het Erasmus UPT. Ik heb uw Kamer op 23 november 2020 een geactualiseerde versie gestuurd.¹¹

Vraag 41

Hoe groot is de werkgelegenheid per ton vracht op MAA versus Schiphol? Indien er een groot verschil is, hoe komt dat dan?

Antwoord 41

	Schiphol	MAA
Directe werkgelegenheid 2018	14.885	1.114
Indirecte werkgelegenheid 2018	10.949	627
Totale werkgelegenheid (direct + indirect)	25.834	1.740
Ton vracht 2018	1,716 miljoen	125.000 ton vracht
Werkgelegenheid per ton vracht	0,015	0,014

De directe en indirecte werkgelegenheid (aantal werkzame personen) is gegeven op basis van de cijfers van de luchtvrachtmonitor van het Erasmus UPT van oktober 2020 (dus inclusief de revisie van oktober). Het vrachtvolume is gegeven op basis van de cijfers in het rapport van SEO met de effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector. De gemiddelde werkgelegenheid per ton vracht is op basis van deze gegevens ongeveer 0,015 per ton vracht op Schiphol en 0,014 op MAA.

Vraag 42

Waarom zouden intercontinentale vluchten op Schiphol geen stops meer maken om wat vracht op te pikken (zodat ze rendabeler kunnen vliegen) als Schiphol na invoering van de vrachttaks niet duurder is geworden dan alternatieve luchthavens?

Antwoord 42

Intercontinentale vrachtvluchten kunnen ook na invoering van de belasting per vrachtvliegtuig tussenstops maken op Schiphol om vracht te laden en te lossen, mits zij daarvoor de benodigde verkeersrechten en slots hebben. Invoering van een belasting per vrachtvliegtuig doet aan die mogelijkheid inderdaad niet af.

¹¹ Kamerstuk 35 570 IX, nr. 34.

Vraag 43

Wat zijn naast de footloose maatschappijen de «andere factoren» die vracht «gevoelig» maken en hoe groot is het aandeel van de vliegbelasting daarin?

Antwoord 43

Een van de factoren die onzekerheid met zich meebrengt voor vrachtmaatschappijen die via EU slotgecoördineerde luchthavens als Schiphol opereren, is dat zij gelet op de aard van hun operaties vaak niet in aanmerking komen voor historische slots.

Hoe groot het aandeel van een belasting per vrachtvliegtuig hierin zou zijn, is niet bekend.

Vraag 44

Wat zijn de indirecte effecten op de economie, als het aantal vrachtvluchten in Nederland afneemt? Hoe pakt dit uit voor bedrijven in het gebied rondom Schiphol en het gebied rondom MAA in andere sectoren dan de transportsector?

Antwoord 44

Indirecte effecten hebben voornamelijk betrekking op de transportbedrijven en logistieke dienstverlening. Hogere orde effecten, zoals het vertrek van distributiecentra of verladers als gevolg van afnemende aantallen vrachtvluchten, zijn in het onderzoek niet gekwantificeerd.

Vraag 45

Welke effecten zijn te verwachten voor bedrijven die nu gebruik maken van MAA als vervoerder, indien MAA verdwijnt? Wat is het bestaansrecht of de noodzaak van MAA, gezien er in Keulen en Luik – dus op enkele kilometers afstand – betere vrachtluchthavens zijn?

Antwoord 45

Het staat vrachtmaatschappijen vrij om op basis van hun eigen commerciële afwegingen te kiezen voor operaties via bepaalde luchthavens. Als operaties via MAA om bepaalde redenen niet meer mogelijk voor hen zouden zullen zijn, zullen zij naar verwachting uitwijken naar andere luchthavens in de omgeving waar die operaties nog wel mogelijk zijn. Verder verwijs ik naar het antwoord op vraag 39.

Vraag 46

Wat is de toegevoegde economische waarde van een vrachtvlucht ten opzichte van een andere vlucht op hetzelfde slot dan wel een andere economische activiteit met eenzelfde milieu-impact?

Antwoord 46

De welvaartsbijdrage van een vrachtvlucht is ongeveer € 27.000, ten opzichte van € 7.200–€ 16.000 per passagiersvlucht¹². De externe effecten (o.a. milieueffecten) zijn hierin niet meegenomen.

¹² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/welvaartsbijdrage-van-vrachtvluchten-op-schiphol>

Vraag 47

Wat zal een tariefverdubbeling betekenen voor het volume en het aantal vluchten?

Antwoord 47

Op basis van het model Aeolus is door CE Delft bij een tarief van € 3,85 (stillere vliegtuigen) en € 7,70 (lawaaigere vliegtuigen) per ton MTOW voor de belasting per vrachtvliegtuig ingeschat, dat er in 2030 op Schiphol en MAA samen ruim 2.200 ton vracht vervoerd zou worden en tussen de 15 duizend en 21 duizend vrachtluchten zouden plaatsvinden, afhankelijk van het scenario.¹³

Vraag 48

Als MAA met de luchtvrachttaks nog steeds goedkoper zal zijn dan haar twee grootste concurrenten, waarom zou dat dan moeten leiden tot het faillissement van MAA? Als Brussel Zaventem, Keulen en Luik op andere elementen dan prijs beter scoren van MAA, is dát dan niet het grote probleem van MAA? Is de prijs dan wel het issue?

Antwoord 48

In het onderzoek van SEO wordt aangegeven dat de belasting per vrachtvliegtuig, in combinatie met de effecten van de coronacrisis, beperkte lengte van de landingsbaan, restricties voor nachtluchten (nachtsluiting) en toenemende investeringen van concurrerende luchthavens ervoor zorgt dat de vrachtactiviteiten op MAA mogelijk niet meer rendabel zijn.¹⁴ De concurrentiepositie van MAA is reeds lastig. De belasting per vrachtvliegtuig zou deze positie verder verslechteren waardoor het voor MAA de «druppel» kan zijn. Daarbij bieden met name Keulen en Luik hoge kortingen en andere (financiële) voordelen.

Vraag 49

Hoe zal deze of een andere luchtvrachttaks uitwerken op de hoeveelheid «transfervracht» (vracht die niet Nederland als einddoel heeft, maar hier wel wordt overgeslagen)? Zal een Nederlandse luchtvrachttaks of een toename van vergelijkbare belastingen in Europa, kunnen leiden tot meer directe vrachtluchten en minder transfervracht?

Antwoord 49

Transfervracht die van vliegtuig naar vliegtuig wordt overgeslagen is op Schiphol vrij beperkt. Er is wel een groot deel van de vracht die vanuit andere luchthavens in andere landen per truck van/naar Schiphol wordt vervoerd en overgeladen op een vliegtuig. Het aandeel vracht uit het buitenland zal harder worden geraakt dan de lokale Nederlandse vracht, omdat het voordeel van Nederlandse luchthavens voor de lokale vracht relatief groter is. Verder zijn er elders in Europa ook geen plannen bekend voor de invoer van een belasting per vrachtvliegtuig.

¹³ Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten, CE Delft april 2019, *Kamerstuk* 35 205, nr. 3, bijlage 882682, variant 4a, bijlage C.

¹⁴ Bijlage bij *Kamersuk* 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. 52.

Vraag 50

Welk aandeel in de maatschappelijke kosten en milieukosten draagt de sector door invoering van de luchtvrachttaks?

Antwoord 50

Het aandeel van de sector in de maatschappelijke kosten en milieukosten door de intussen geschrapte belasting per vrachtvliegtuig is niet bekend.

Vraag 51

Tot hoeveel modal shift naar spoor en water kan de luchtvrachttaks leiden?

Antwoord 51

Het is niet bekend tot hoeveel modal shift naar spoor en water de belasting per vrachtvliegtuig had kunnen leiden.

Vraag 52

Welke uitwijkeffecten zijn te verwachten als Frankrijk en Duitsland hun plannen voor verhoging van de vliegtaks effectueren? Lopen wij dan het risico op meer vrachtluchten?

Antwoord 52

De geplande verhoging van de vliegbelasting in Frankrijk gaat vooralsnog niet door. Duitsland heeft daarentegen zijn vliegbelasting per 1 augustus 2020 bijna verdubbeld in het kader van het Klimaschutzprogramm. Aangezien het in beide gevallen om een belasting per passagier gaat, ligt het niet voor de hand dat het aantal vrachtluchten in Nederland gaat stijgen.

Vraag 53

Kunt u inzicht geven in andere (ook buitenlandse) luchthavens waar een vrachttaks is ingevoerd en wat daarvan de effecten zijn geweest op vrachtvolume, concurrentiepositie en werkgelegenheid?

Antwoord 53

Voor zover bekend is er geen land in Europa dat een belasting per vrachtvliegtuig heeft ingevoerd. Maar Frankrijk heeft een belasting per ton vervoerde vracht. De effecten van deze belasting zijn mij niet bekend.

Vraag 54

Zijn er Europese luchthavens te noemen die in de afgelopen tien jaar hun vrachtdivisie (grotendeels) zijn kwijtgeraakt? Wat heeft dat voor effect op die luchthaven(s) gehad?

Antwoord 54

Ik heb geen informatie over Europese luchthavens die in de afgelopen tien jaar hun vrachtdivisie zijn kwijtgeraakt.

Vraag 55

Hoeveel en welke vliegvelden in het buitenland profiteren van het feit dat de concurrentiepositie van Schiphol en MAA slechter wordt ten opzichte van buitenlandse concurrenten?

Antwoord 55

Aangezien het wetsvoorstel voor de belasting per vrachtvliegtuig geen doorgang vindt, zal de concurrentiepositie van het vrachtsegment van Schiphol en MAA niet om deze reden verslechteren.

Vraag 56

Wordt hetzelfde belastingtarief toegepast op de vliegvelden waar de meeste concurrentie van te duchten is? Zo nee, wat is het verschil?

Antwoord 56

Nederland zou in Europa uniek zijn geweest met een belasting per vrachtvliegtuig. Andere Europese landen met een vliegbelasting hanteren allemaal een belasting per passagier en, in het geval van Frankrijk, per ton vracht.

Vraag 57

Welke kortingen en andere voordelen worden er door de luchthaven van Luik gegeven aan vrachtvliegtuigen?

Antwoord 57

De luchthaven van Luik kan kortingen geven op landingsgelden, voordelig gebruik van loodsruimte/goedkope grond en/of korting op afhandeling.

Vraag 58

Waarom wordt vracht die vervoerd wordt in passagiersvliegtuigen (belly) niet belast? Wat is de aard en de omvang van vracht? Hanteren concurrerende vliegvelden ook dit beleid? Is het te verwachten dat de belasting op die manier ontweken gaat worden?

Antwoord 58

Nederland zou met een belasting per vrachtvliegtuig de enige lidstaat met een dergelijke belasting zijn geweest. Frankrijk belast per ton vracht. Aangezien de belasting per vrachtvliegtuig in Nederland geen doorgang vindt, hoeft deze belasting niet te worden ontlopen.

Vraag 59

Is de kans reëel dat men op Schiphol meer vracht in passagiersvliegtuigen (belly) gaat vervoeren? Is dat bij de berekening van de daling van het vrachtvolume met 12% meegenomen?

Antwoord 59

De afgelopen jaren zijn op Schiphol de tonnen vracht die met full freighters vervoerd werden afgenomen ten gunste van het vervoer van vracht in de bellies van passagiersvliegtuigen. Mogelijk zet deze trend na

de Coronacrisis door, maar dat is nog onzeker. SEO heeft in zijn berekeningen geen rekening gehouden met een eventueel doorzetten van deze trend

Vraag 60

De berekende vraagdaling is 0,3–0,4% op Nederlandse luchthavens. Wat is daarvan het effect per luchthaven?

Antwoord 60

De effecten van de intussen geschrapte belasting per vrachtvliegtuig zijn per luchthaven opgenomen in figuur S.5 van het rapport van SEO. Hieruit volgt dat het vrachtvolume in 2021 op Schiphol met 0,4% zou dalen en op MAA met 0,8%. In 2030 was de verwachte daling op Schiphol tussen 0,3% en 0,4% en op MAA 0,8%.

Vraag 61

Bij MAA liggen de gemiddelde kosten per kilogram hoger dan op Schiphol, omdat de gemiddelde belading op MAA lager is. Is dat de enige oorzaak of zijn er meer oorzaken voor dit prijsverschil?

Antwoord 61

De gemiddeld hogere kosten per kilogram op MAA waar SEO naar verwijst (bijvoorbeeld op p.ii) resulteert uit het delen van de belasting per vrachtvliegtuig door de totale vervoerde ingaande en uitgaande vracht. Een hoger gemiddelde kan dan veroorzaakt worden door een lagere gemiddelde belading, maar ook het type vliegtuig kan van invloed zijn.

Vraag 62

Kunt u aangeven wat bedoeld wordt met de stelling dat de gemiddelde vrachttarieven stijgen, afhankelijk van de markt van herkomst/bestemming?

Antwoord 62

SEO heeft de relatieve kostenstijgingen door de vliegbelasting op vrachtluchten per afzonderlijke herkomst/bestemmingsregio bepaald, omdat de vrachttarieven sterk verschillen per regio.

Vraag 63

Kunt u aangeven welke werkgelegenheid er precies verdwijnt bij de eerste-orde- en tweede-orde-effecten?

Antwoord 63

In het SEO-rapport is niet onderzocht welke werkgelegenheid bij de eerste en tweede orde effecten zou gaan verdwijnen.

Vraag 64

Kunt u aangeven hoe reëel het is dat werknemers die hun baan verliezen bij de eerste- respectievelijk tweede-orde-effecten onder de huidige omstandigheden op korte termijn een nieuwe baan vinden?

Antwoord 64

SEO schrijft hierover het volgende: «Op de langere termijn zal een groot deel van de werknemers elders een baan vinden, waardoor de werkgelegenheidseffecten kleiner worden en zelfs helemaal kunnen verdwijnen. In de luchtvrachtsector gaat het daarentegen om veel arbeidsplaatsen voor laagopgeleiden, waarvoor het vaak moeilijker is om elders aan het werk te komen. Bovendien zijn we door de coronacrisis in een stevige recessie gekomen, waardoor er naar verwachting voor langere tijd nog minder sprake is van een perfect functionerende arbeidsmarkt, en het nog lastiger zal zijn om een andere baan te vinden.»¹⁵

Vraag 65

Kunt u aangeven wat de effecten zijn van de omvangrijke berekende toename van de visit costs (kostenstijging van 28–57%) op Schiphol en op MAA?

Antwoord 65

SEO schrijft hierover het volgende:

«Door een vliegbelasting op vrachtluchten stijgen de kosten voor luchtvaartmaatschappijen om vanaf de Nederlandse luchthavens te opereren (zie hoofdstuk 3.2). Daardoor verslechtert de concurrentiepositie van de Nederlandse luchthavens ten opzichte van buitenlandse concurrenten. Luchtvaartmaatschappijen wegen bij de keuze voor een luchthaven de visit costs van een luchthaven mee – waar de luchthavengelden en overige heffingen een onderdeel van zijn. Deze gelden stijgen door de invoering van de vliegbelasting op Schiphol tussen de 28 en 57%. Door deze stijging wordt Schiphol ingehaald door Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt, maar blijven Luik, Köln/Bonn en Londen Heathrow duurder. De hogere kosten kunnen ertoe leiden dat maatschappijen hun vrachtluchten versneld verplaatsen naar buitenlandse luchthavens. Expediteurs – die nu vaak vastzitten aan langdurige vastgoedcontracten op Schiphol – kunnen er op termijn bovendien voor kiezen hun vracht te consolideren op andere luchthavens. Veel van de grote expediteurs op Schiphol zijn reeds actief op meerdere concurrerende vrachtluchthavens. Dat betekent dat zij relatief eenvoudig (een deel van van) hun vrachtstromen naar het buitenland kunnen verleggen.»¹⁶

Vraag 66

Hoe groot is het risico bij Schiphol ten opzichte van MAA dat door de invoering van de vliegbelasting deze vluchten uitwijken? Waar wijkt men dan naar uit?

Antwoord 66

Het SEO-rapport geeft aan dat er een risico was dat vrachtluchten door de belasting per vrachtvliegtuig naar omliggende vliegvelden zouden uitwijken. Hoe groot het risico was, kon niet becijferd worden. Door het schrappen van de belasting per vrachtvliegtuig is dit potentiële effect ondervangen.

¹⁵ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. vii-viii.

¹⁶ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. 42–43.

Vraag 67

Welke luchtvaartstatistieken hebben bijgedragen aan de berekening van het percentage footloose vluchten op Schiphol en MAA?

Antwoord 67

Hiervoor zijn luchtvrachtstatistieken van Schiphol en van Cargonaut gebruikt.

Vraag 68

Kunt u over de maanden februari tot en met nu weergeven wat de omzet is geweest van de Nederlandse luchtvrachtsector?

Antwoord 68

Ik heb geen informatie over de omzet van de Nederlandse luchtvrachtsector.

Vraag 69

Kunt u aangeven wat de luchtvrachttarieven vóór de coronacrisis waren, wat ze in april, mei en juni van 2020 waren, en wat ze nu zijn? Hoeveel kost bijvoorbeeld een retourvrachtvlucht naar China, zoals in het voorjaar voor onder meer mondkapjes vaak gebeurde?

Antwoord 69

Er is geen informatie bekend over de luchtvrachttarieven vóór de coronacrisis en van de andere desbetreffende maanden.

Vraag 70

Is de aanname dat MAA door de invoering van de vliegtaks zou kunnen verdwijnen, mede gebaseerd op interviews die voornamelijk (op twee stuks na) zijn gevoerd met directe belanghebbenden, waaronder de vrachtsector en de luchthaven zelf?

Antwoord 70

Volgens SEO bestaat een risico dat de gedragseffecten leiden tot het verdwijnen van een groot aantal werkplekken. Maar voor deze gedragseffecten geldt dat niet duidelijk is hoe groot de kans is dat deze gaan optreden. Deze gedragseffecten zijn mede gebaseerd op een reeks interviews. Naast experts uit de private sector zijn daarbij ook twee onafhankelijke wetenschappers geïnterviewd. Het feit dat sommige experts een bepaald belang dienen is in de conclusies van de onderzoekers meegenomen.

Vraag 71

Klopt het dat Schiphol om nog veel meer redenen interessant is voor vrachtvluchten dan een scherpe prijs? Klopt het dat deze luchthaven nog steeds de goedkoopste is ondanks de invoering van de vliegbelasting?

Antwoord 71

Het klopt dat Schiphol om meer redenen interessant is. SEO schrijft hierover het volgende: «*Schiphol is een belangrijke marktplaats voor*

vracht. Veel netwerkexpediteurs hebben op Schiphol een hub, waar zij vracht vanuit heel Europa consolideren. De aanwezigheid van deze expediteurs maakt Schiphol een aantrekkelijke luchthaven voor vrachtmataatschappijen. Het uitgebreide bestemmingennetwerk dat de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol aanbieden, maakt de luchthaven op zijn beurt weer aantrekkelijk voor expediteurs. Door dit samenspel is er in de loop der jaren een logistiek cluster c.q. marktplaats rondom Schiphol ontstaan.»¹⁷

Schiphol is echter niet de goedkoopste luchthaven, met of zonder belasting per vrachtvliegtuig, zoals uit figuur 3.3 van het SEO-rapport blijkt.¹⁸

Vraag 72

Klopt het dat het aantal directe banen in de luchtvaart op MAA neerkomt op 23 banen? Als dit klopt, hoeveel procent van de 1.873 overige banen, waarvan veel in het wegtransport, zijn locatiegebonden?

Antwoord 72

Het klopt dat het aantal directe banen in de luchtvaart op MAA neerkomt op 23 banen. De directe werkgelegenheid op MAA is in de revisie bijgesteld naar 1114 werkzame personen. Het aantal werkzame personen in de andere sectoren wordt in onderstaande tabel gegeven. Hierbij zijn locatie gebonden en niet locatie activiteiten samen genomen.

	WP
<i>Wegvervoer</i>	452
<i>Luchtvaart</i>	23
<i>Opslag en dienstverlening voor transport</i>	486
<i>Post en koeriersbedrijven</i>	114
<i>Overheidsinstellingen en -diensten</i>	38
<i>Totaal</i>	1.114

Vraag 73

Hoeveel van de niet-locatiegebonden banen gaan naar verwachting ook daadwerkelijk verloren in Nederland als MAA zou verdwijnen door de invoering van de vliegtaks? Waarop is deze verwachting gebaseerd?

Antwoord 73

De door Erasmus gedefinieerde niet-locatie gebonden banen zijn banen die gerelateerd zijn aan de vrachtoperatie op MAA. Daarom gaan ook deze niet-locatie gebonden banen verloren op korte termijn.

Vraag 74

Hoe verwacht u dat de trend van sterke groei van het aantal vrachtvluchten ten opzichte van 2019 zich verder zal ontwikkelen?

Antwoord 74

De verwachting van SEO is dat wanneer de (intercontinentale) passagiersvraag weer herstelt naar het niveau van vóór de coronacrisis, het aantal

¹⁷ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. viii-ix.

¹⁸ Bijlage bij Kamersuk 35 570 IX, nr. 34 SEO 2020, p. 34.

vrachtluchten weer zal afnemen naar het niveau van 2019. Dit omdat er dan ook weer voldoende belly-capaciteit beschikbaar komt.

Vraag 75

Klopt het dat – met uitzondering van Brussel Zaventem, Luik en Keulen – alle luchthavens waarvan in dit onderzoek de concurrentiepositie onderzocht is, slotgecoördineerde luchthavens zijn met een beperkte capaciteit?

Antwoord 75

In het rapport worden de volgende luchthavens genoemd: Schiphol, MAA, Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle, Brussel Zaventem, Luxemburg, London Heathrow, Köln/Bonn en Luik. Brussel Zaventem, Luik en Keulen zijn inderdaad geen gecoördineerde luchthavens. Voor de volledigheid dient daar ook de luchthaven MAA aan toegevoegd te worden omdat deze luchthaven ook niet gecoördineerd is. De overige luchthavens zijn gecoördineerd.

Vraag 76

Klopt het dat zowel MAA als Schiphol na de invoering van de vliegtaks in totaal (dus inclusief andere belastingen en kosten) niet duurder zullen zijn voor luchtvaartmaatschappijen dan de luchthavens in Luik of Keulen/Bonn?

Antwoord 76

Ja dit volgt inderdaad uit figuur 3.3 en figuur 3.4 van het rapport van SEO. Hierbij zijn zogenaamde incentives echter buiten beschouwing gelaten. Dit zijn kortingen op luchthavengelden die op Luik en Keulen/Bonn van kracht zijn.

Vraag 77

Kunt u duiden welke uitspraken uit welk interview voortkwamen? Klopt het dat de uitspraak «de impact valt wel mee» een reactie was van een van de twee onafhankelijke luchtvaartexperts die zijn geïnterviewd?

Antwoord 77

Uit het rapport valt niet af te leiden wie welke uitspraak heeft gedaan. Hier is overigens bewust voor gekozen, in het kader van privacy.

Vraag 78

Klopt het dat in het optimistische scenario, waarin ook de meeste banen zouden verdwijnen, de aanname is gedaan dat de luchtvaartsector hersteld is van de coronacrisis? Zo ja, wat doet dat met de kans dat de mensen die hun banen verliezen met het verdwijnen van MAA structureel zonder werk komen te zitten?

Antwoord 78

In het optimistische scenario veronderstelt SEO dat het vrachtvolume in 2022 weer op het niveau van 2019 ligt. De kans op langdurige werkloosheid is dan kleiner dan in het pessimistische scenario. Overigens is het risico op banenverlies op MAA door de belasting per vrachtvliegtuig

intussen weggenomen, doordat deze belasting uit de wet vliegbelasting geschrapt is.

Vraag 79

Klopt het dat het verdwijnen van MAA minder waarschijnlijk wordt als slotschaarste, net als in de jaren voor de coronacrisis, een probleem blijft voor bijvoorbeeld Schiphol?

Antwoord 79

Wanneer er weer slotschaarste op Schiphol zou ontstaan betekent dat in ieder geval dat MAA een goed alternatief kan zijn. Daarbij is wel van belang op te merken dat de gebruiksmogelijkheden van MAA beperkter zijn dan die van Schiphol vanwege de nachtsluiting en de beperkte baanlengte (2.500 meter).

Vraag 80

Hoeveel van de indirecte banen op MAA zitten bij Nederlandse werkgevers en dragen daarmee ook belasting in Nederland af?

Antwoord 80

Dit is door SEO niet onderzocht.

Vraag 81

Hoe groot acht u de kans dat met de verplaatsing van de vrachtluchten naar luchthavens 50 km verderop alle indirecte banen die met deze vrachtluchten gemoeid gaan ook uit Nederland zelf verdwijnen?

Antwoord 81

Dit is door SEO niet onderzocht.