

Klink

beeld vandaan komt. Twee jaar geleden is het hogere aantal donoren en transplantaties dat de Belgen gemeten naar het bevolkingsaantal hebben, gecorrigeerd voor de verkeersslachtoffers. Met deze correctie deed Nederland het beter dan België. Daarna kwam er een onderzoek dat deze conclusie weer relativerde. Ik zei zojuist al dat om die reden de coördinatiegroep opnieuw onderzoek heeft laten doen. Daaruit komt naar voren dat er geen harde conclusies te trekken zijn uit de vergelijking van de Belgische en de Nederlandse beslistsystemen, behalve dat ze nauwelijks verschil maken. Sterker nog, voor zover men geïsoleerd naar het Belgische systeem gekeken heeft, zou het betekenen dat wij in Nederland minder donoren en minder transplantaties krijgen.

U kunt wel nee schudden, mevrouw Halsema, maar het antwoord luidt "ja". Ik kan verwijzen naar de pagina waarop het objectieve onderzoek vermeld staat. Het Belgische systeem, toegepast in Nederland, zal leiden tot minder transplantaties. Ik zeg dit omdat aan het Belgische systeem verwachtingen ontleend worden die niet kunnen worden waargemaakt.

De **voorzitter**: Ik vraag de Kamerleden korte vragen te stellen. Anders moet ik misschien het tweede deel van het vragenuur verplaatsen naar vanavond kwart voor negen.

Mevrouw **Gill'ard** (PvdA): Ik constateer dat in de brief die naar de Kamer is gestuurd een aanvulling te detecteren is ten opzichte van de brief die is uitgelekt. Deze is dat de minister openstaat voor elke andere suggestie. Dit vind ik zeer hoopgevend. De minister wil in ieder geval het debat met de Kamer aangaan over het ingenomen standpunt.

Zojuist kwam de allocatie van organen aan de orde. U zegt dat daarnaar een onderzoek wordt gedaan. Ik denk dat juist Eurotransplant een belangrijke rol kan spelen in die allocatie, omdat het tekort aan organen een wereldwijd probleem is. U noemde zojuist al de situatie in Pakistan. Kan de Kamer de resultaten van het onderzoek toegestuurd krijgen? Zullen deze resultaten ook ingezet worden in het debat? Hoe gaan wij verder om deze situatie op te lossen?

Minister **Klink**: Ik zei zojuist al tegen mevrouw Van Miltenburg dat ik de Kamer schriftelijk zal melden hoe de wachtlijsten in het buitenland en de allocatie van beschikbare organen zich tot elkaar verhouden. Uw eerste opmerking neem ik graag over. Als ik de feiten preciezer rondom de systemen, doe ik dit niet om vervolgens te zeggen dat het kabinetsbesluit een dictaat als een blok beton is, waaraan de Nederlandse samenleving maar tegemoet moet komen. Een open mind in de discussie betekent dat wij de feiten moeten laten spreken en niet over het Belgisch systeem verwachtingen moeten wekken die wij wellicht niet kunnen waarmaken.

Vragen van het lid Madlener aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de minister van Financiën over **de brandbrief die de KLM naar de Kamer heeft gestuurd**.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Door de vlieg-

belasting en de milieubelastingen van dit kabinet gaat onze luchtvaart naar de knoppen. De Nederlandse reiziger is tot honderden euro's goedkoper uit als hij de Nederlandse luchthavens vermijdt. Reisbureaus adverteren inmiddels met goedkoper vliegen via Düsseldorf of Belgische luchthavens. Op deze manier worden Nederlandse reizigers de grens overgejaagd, om in het buitenland te vliegen, daar inkopen te doen en daar werkgelegenheid te scheppen. Weet u hoe dit komt? Dit komt door het rampzalige kabinetsbeleid. De invoering van de vliegtaks en de invoering van het rampzalige emissiehandelssysteem maken onze economie kapot en maken het voor onze burgers vreselijk duur. Onze welvaart die door hardwerkende Nederlanders is opgebouwd, wordt door het kabinet in de komende vier jaar weer afgebroken.

De KLM heeft nu een brandbrief gestuurd, die er niet om liegt. Onze koninklijke luchtvaartmaatschappij spreekt van een verdrievoudiging van de kosten en het over de grens verdwijnen en zelfs dooddrukken van een van de belangrijkste sectoren van onze economie: Schiphol is goed voor maar liefst 2% van ons bruto nationaal product en ruim 130.000 gezinnen verdienen er hun brood.

Het kabinet beweert dat het om milieubeleid gaat. Het milieu is er daarentegen helemaal niet bij gebaat als mensen eerst naar het buitenland reizen om daar vervolgens het vliegtuig te pakken. Deze maatregelen zijn juist slecht voor het milieu. Het kabinet wil dus alleen maar de schatkist spekken. Kan de minister van Financiën de Kamer informeren hoeveel miljarden de emissiehandel en de ticketbelasting de komende tien jaar opleveren? Hoeveel miljarden gaan de Nederlanders dus meer betalen voor hun vakantie? Waarom bedenkt de minister van VROM zulke onnodige en domme belastingen? Als mensen meer kilometers moeten reizen om op vakantie te kunnen gaan, is dat natuurlijk juist slecht voor het milieu.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, uw tijd is nu echt om.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik heb nog twee vragen. Ik rond af.

De **voorzitter**: U hebt nog een tweede minuut.

De heer **Madlener** (PVV): Hoeveel banen jaagt het kabinet van de PvdA de grens over? Is het kabinet bereid om de vliegtaks te heroverwegen en niet over te gaan tot het veilen van emissierechten voor de luchtvaart?

De **voorzitter**: Ik geef nu eerst het woord aan de minister van VROM. Ik stel vast dat de minister van Financiën hier is in plaats van de staatssecretaris van Financiën.

Minister **Cramer**: Voorzitter. De heer Madlener stelt vragen aan de heer Bos en aan mij. Ik zal eerst antwoorden en de heer Bos vult daarna aan.

Hetgeen KLM doet in het kader van het klimaatbeleid en van duurzaamheid in het algemeen is zeer te waarderen. KLM neemt allerlei maatregelen op het gebied van technologische innovatie, zoals vlootvernieuwing, en op operationeel terrein, zoals verkorte

Cramer

routes en aanpassing van vliegsnelheid. Met al deze maatregelen draagt de KLM ook echt bij aan een verbetering van de klimaatdoelstellingen.

De heer Madlener vroeg wat er aan de hand is. Teneinde daadwerkelijk hard te trekken aan het klimaatbeleid, nemen, gelukkig, alle sectoren maatregelen. Het kabinet stelt zich op het standpunt dat naast ETS, het emissiehandelssysteem, ook andere economische instrumenten in onder andere de luchtvaartsector toepasbaar zijn. De vliegbelasting is daar een van. Vooral nog is geen sprake van een stapeling van heffingen of belastingen, zoals de heer Madlener enigszins suggereert. De vliegbelasting gaat in op 1 juli 2008 en de aansluiting van de luchtvaartsector bij het Europese emissiehandelssysteem vindt pas omstreeks 2012 plaats. De staatssecretaris van Financiën heeft de Kamer al laten weten dat ETS en vliegbelasting natuurlijk op elkaar afgestemd worden en dat wij dat in 2012 ook daadwerkelijk zullen bezien. Hij gaf daarbij al aan dat de vliegbelasting structureel zo'n 350 mln. zal opbrengen en dat dit voor hem zwaar weegt. Minister Bos gaat verder in op dat punt.

ETS is voor dit kabinet puur een CO₂-maatregel. In Europees verband is afgesproken om alleen voor het jaar 2012 10% te veilen. Het Europees Parlement vindt dit percentage te laag; daarover vindt dus nog discussie plaats. Naar verwachting zal dat percentage als gevolg van deze discussie wat hoger komen te liggen. Verder is er voor de periode na 2012 nog niets vastgelegd en dat gebeurt op zijn vroegst pas in 2009 in het kader van de ETS review. De heer Hartman is in zijn brief dus op dat punt een beetje voorbarig. Er vinden namelijk nog allerlei onderhandelingen plaats. Het kabinet heeft zijn inzet ten aanzien van het percentage en de stijging daarvan voor de periode na 2012 tot 2020 nog niet bepaald.

□

Minister **Bos**: Voorzitter. In aanvulling hierop stelde de heer Madlener mij slechts twee vragen, namelijk over de opbrengsten. De opbrengst van ETS is nog niet bekend. Dat heeft te maken met het precieze percentage waarvoor de emissierechten uiteindelijk geveild zullen worden. De opbrengst van de ticketbelasting is al eerder gedeeld met de Kamer, namelijk toen de wet werd aangenomen. Die opbrengst is 350 mln. Dat geld belandt niet in de schatkist, maar wordt aan de Nederlandse burger teruggegeven door voor precies hetzelfde bedrag andere belastingen te verlagen.

De heer **Madlener** (PVV): Mijn belangrijkste vraag was hoeveel banen dit gaat kosten. Hoeveel banen gaat de Partij van de Arbeid over de grens jagen? Ik heb daar geen antwoord op gekregen.

Daarbij, de KLM heeft een brandbrief gestuurd. Dat doet de KLM niet gauw. De KLM houdt zich meestal vrij gedeisd, maar heeft nu toch gemeend, gelet op alle milieumaatregelen die het kabinet neemt, die wij allemaal in onze portemonnee voelen, deze brandbrief te moeten sturen en te waarschuwen voor de gevolgen. Ik merk dat beide bewindslieden absoluut niet luisteren naar signalen van de KLM, signalen van andere bedrijven en signalen van alle burgers. Wij hebben pijn in onze portemonnee door al die milieumaatregelen, die – laten wij dat niet vergeten – bovenop de nu al zeer hoge olieprijs komen. Het kabinet heeft dit bedacht in een tijd

dat de olieprijs nog geen 50 dollar per vat was. Inmiddels is het al 300% daarvan.

Minister **Cramer**: De hogere olieprijs geldt natuurlijk voor alle sectoren. Wij zijn voorts niet de enigen in Europa die een vliegbelasting introduceren. Het emissiehandelssysteem is een Europees systeem.

Ik ben gewend onmiddellijk te reageren als ik brandbrieven krijg. Ik heb meteen de telefoon gepakt en de heer Hartman gebeld. Ik heb hem gezegd dat er nog geen kabinetsstandpunt over emissiehandel na 2012 is. Over de vliegtaks hebben de minister en de staatssecretaris van Financiën al eerder van gedachten gewisseld met de heer Hartman.

Minister **Bos**: Voorzitter. Zowel over de werkgelegenheids- als de milieueffecten van de ticketbelasting is uitgebreid met de Kamer gediscussieerd toen het wetsontwerp werd behandeld. Ondanks deze belasting zal de luchtvaartsector gewoon doorgroeien. Van jaar op jaar zullen er banen bijkomen in de luchtvaartsector.

De heer **Jansen** (SP): In de brief van de KLM wordt eigenlijk de suggestie gedaan dat er sprake is van concurrentievervalsing als Nederland de maatregelen doorvoert en andere landen niet. Gaat het systeem van emissiehandel uit van gelijke monniken gelijke kappen? Zullen Nederlandse, Engelse, Duitse of Amerikaanse bedrijven die straks op Europese routes vliegen onder precies hetzelfde regime voor de CO₂-taks vallen?

Minister **Cramer**: De emissiehandel is natuurlijk een Europees systeem, met gelijke monniken gelijke kappen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een automobilist die gaat tanken, draagt meteen flink bij aan de schatkist: accijns en btw. Wie gaat vliegen, betaalt dat niet. Zouden wij voor het vliegen een met de belasting voor het autorijden vergelijkbare belasting invoeren, dan haalde de minister van Financiën volgens mijn rekensom een slordige 2 mld. extra op. Met andere woorden, dat is op dit moment een fiscale subsidie aan de luchtvaart. Reken je dat om naar het aantal banen, dan heb je een enorme loonkostensubsidie te pakken. Kan de minister van Financiën deze rekensom bevestigen?

Minister **Bos**: Ik kan dat in zoverre doen, dat het naar mijn berekening zou gaan om ongeveer 1,5 mld. per jaar. Dat is een heel stevig bedrag. De staatssecretaris van Financiën heeft een week of twee geleden een brief aan de Kamer gestuurd waarin stond welke andere fiscale vergroeningsvoorstellen hij nog in petto heeft. Dit voorstel staat daar niet bij, ook omdat het onderwerp van gesprek is in Europees verband. Het lijkt mij dat wij op dit moment genoeg op ons bordje hebben. Laten wij zorgen dat dit eerst op zijn pootjes terecht komt.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. De VVD begrijpt best dat het vliegen wat energiezuiniger moet worden, met minder CO₂-uitstoot. Wel vinden wij het vreemd dat als er gewerkt gaat worden aan een veiligheidsysteem, een ETS-systeem, Europa wel gaat veilen, maar andere werelddelen dat niet doen.

Mijn eerste vraag aan de minister van VROM is of in zo'n systeem gekeken wordt wat iemand doet, als een

Bos

soort van benchmark. Is een maatschappij die zich erg inspant, beter af dan een die zich niet zo veel inspant? Anders gaat een goede maatschappij gewoon naar de knoppen.

Mijn tweede vraag stel ik naar aanleiding van de opmerking van de minister van Financiën dat wij niet gaan stapelen. Ik begrijp dat toch gewoon bekeken gaat worden, als het ETS er komt, of de verpakkingenbelasting kan verdwijnen. Dat zou voor ons een goede uitkomst zijn.

Minister **Cramer**: De vraag van mevrouw Neppéus is eigenlijk in hoeverre het emissiehandelsysteem inderdaad leidt tot een CO₂-reductie en ook gedifferentieerd. Het is wel een CO₂-reductie, maar niet gedifferentieerd. Het punt dat zij ten principale ter discussie stelde is dat wij in een Europees emissiehandelsysteem zitten en niet in een internationaal systeem. Dat geldt ook voor de andere sectoren. Wij zijn hard bezig om in het kader van het emissiehandelsysteem onderscheid te maken tussen verschillende typen sectoren en de mate waarin zij in hun internationale concurrentiepositie worden aangetast, als zij alleen in een Europees emissiehandelsysteem zitten terwijl zij internationaal concurreren. Voor de ene sector is het meer dan de andere. Wij gaan ook een benchmark introduceren om ervoor te zorgen dat de daadwerkelijke bijdrage aan de emissiehandel rechtvaardig wordt verdeeld over de sectoren.

Minister **Bos**: Mevrouw Neppéus sprak over de stapeling van ETS en de verpakkingenbelasting. Ik ben mij er niet van bewust dat vliegtuigen in cadeaupapier rondvliegen. Ik neem dus aan dat het een verspreking is en dat het gaat over stapeling van ETS en vliegbelasting. Op dat punt herhaal ik wat minister Cramer zei en wat eerder de staatssecretaris van Financiën al heeft gezegd. Als ETS in 2012 van kracht wordt, zullen wij kijken naar de samenhang tussen deze twee maatregelen. Ik wil graag bij die formulering blijven.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is goed wanneer een minister direct contact opneemt met een bedrijf als er zo'n brandbrief uit gaat. Mijn complimenten daarvoor. Wij hebben eerder gesproken over een initiatief vanuit de sector. De minister spreekt hier lovende woorden. Kan zij ook concreet aangeven wat het kabinet heeft gedaan om het initiatief vanuit de sector te ondersteunen?

Minister **Cramer**: In het kader van het programma Schoon en zuinig maken wij met alle sectoren afspraken over hun bijdrage aan het klimaatbeleid. Dat is ook gebeurd met de luchtvaartsector. In dat kader hebben wij ook overlegd over alle maatregelen die zojuist heb genoemd.

Vragen van het lid Ulenbelt aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over **uitlatingen van Rotterdamse wethouders en de aanstaande "Polentop"**.

De heer **Ulenbelt** (SP): Mevrouw de voorzitter. De wethouders Sociale Zaken en Wonen van Rotterdam luiden de noodklok. Zij hebben te maken met een heel

grote instroom van arbeiders uit de Oost-Europese landen en zij geven aan dat zij de problemen niet aan kunnen. Het zijn problemen van te veel mensen in een woning, problemen van uitbuiting, problemen van malafide uitzendbureaus en deze wethouders doen een beroep op de minister. Dat beroep op de minister is om de grenzen voor Roemenië en Bulgarije per 1 januari 2009 niet verder open te stellen. Anders, zo zeggen zij, is het voor hen dweilen met de kraan open. Ook de Nederlandse Vereniging van Uitzendbedrijven zegt dat een grote stroom Roemenen en Bulgaren deze kant op zal komen, als de grenzen per 1 januari 2009 verder worden geopend. De wethouders verwachten dat de problemen alleen nog maar groter zullen worden.

Mijn eerste vraag is aan de Partij van de Arbeid. Steunt zij de beide PvdA-wethouders in de oproep aan de minister om de grenzen per 1 januari niet verder open te stellen?

Mijn tweede vraag is gericht aan de minister. Zal hij op de aanstaande Polentop tegen de wethouders zeggen dat hij de grenzen per 1 januari 2009 niet verder opent zodat zij niet met een open kraan behoeven te dweilen?

Minister **Donner**: Voorzitter. Ook ik heb kennisgenomen van het bericht. Ik moet in alle eerlijkheid zeggen dat dit bericht mij in aanzienlijke mate heeft verbaasd omdat er in het afgelopen jaar nauw is samengewerkt met de grote steden en de verschillende wethouders. De conclusie is ook dat die samenwerking geheel bevredigend was en dat op alle punten voldaan kon worden aan de wensen die vanuit de gemeenten geformuleerd werden. Het is ook niet waar dat er sprake is van een grote toestroom. Er wordt juist vastgesteld dat de toestroom uit Midden- en Oost-Europa aan het afnemen is. Ik begrijp dat er wordt gezinspeeld op een standpunt van het kabinet over het openen van de grenzen. Ik heb de Kamer gisteren de evaluatie van het flankerend beleid inzake immigratie van Oost-Europeanen doen toekomen. Daarin heb ik aangegeven dat de discussie in het kader van het toetredingsverdrag over de vraag wat wij als volgende stap moeten doen met betrekking tot het openen van de grenzen, op z'n vroegst in november van dit jaar plaats zal kunnen vinden. Ik zal mij niet vermeten om op een Polentop of welke top dan ook standpunten in te nemen voordat ik daarover met deze Kamer heb gesproken.

De heer **Ulenbelt** (SP): Voorzitter. Ik heb ook nog een vraag gesteld aan de PvdA-fractie.

De **voorzitter**: Is de PvdA-fractie bereid die vraag te beantwoorden? Ik zie dat zij daar geen behoefte aan heeft. Ja, mijnheer Ulenbelt, u heeft het recht op inlichtingen van de regering, maar niet op inlichtingen onderling.

De heer **Ulenbelt** (SP): Dan is mijn eerste vaststelling dat de PvdA-fractie hier haar wethouders in Rotterdam dumpst, laat liggen en kennelijk niet serieus neemt. Dat is heel teleurstellend.

En tegen de minister wil ik zeggen: u moet beter luisteren naar die wethouders. Zij vertolken namelijk wat de bewoners in die wijken in Rotterdam maar ook op het platteland van Noord-Limburg en West-Brabant zeggen.