
Vragen van het lid Madlener aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken over **het bericht dat Ryanair Maastricht verlaat vanwege de vliegtaks.**

De **voorzitter**: Excuus voor het feit dat ik zojuist afgeleid was. Ik werd afgeleid, omdat ik begrepen heb dat de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nog niet in staat is, hier te zijn. Daar zijn heel goede redenen voor. Ik stel daarom voor dat wij beginnen met het stellen van vragen aan de minister van Economische Zaken.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De luchtvaartsector heeft het moeilijk. Dit komt deels door de financiële crisis, maar vooral ook door dit kabinet. Het heeft vorig jaar een vliegtaks ingevoerd. Daarmee is Nederland het enige land ter wereld dat zo'n vliegtaks heeft.

De PVV-fractie is hier altijd fel tegenstander van geweest. Alle Nederlanders zijn nu tientallen tot honderden euro's meer kwijt aan hun vliegvakantie. Dit is als milieubeleid verkocht, maar het was een groene leugen. De regering wil met deze vakantiebelasting alleen maar geld uit de zakken van de burgers kloppen. De vliegtaks is juist slecht voor het milieu, want heel veel Nederlanders rijden nu de grens over om daar het vliegtuig te pakken. Hierdoor zijn wij niet alleen meer geld kwijt van ons zuurverdiende vakantiegeld, ook kost het duizenden banen.

Alle vliegvelden hebben flink last van dit kabinet en zijn vliegtaks, vooral de vliegvelden in de grensstreek. Schiphol, de KLM en alle andere bedrijven in de reisbranche lopen hierdoor ernstige schade op. Afgelopen donderdag heeft Ryanair aangekondigd, Maastricht Airport de rug toe te keren en zijn vluchten naar België te verplaatsen.

De regering heeft altijd volgehouden dat ook België de vliegtaks in zou voeren, zodat onze luchtvaartsector niet zou leiden onder deze vakantiebelasting. De Belgen blijken echter veel slimmer te zijn dan onze regering. België heeft zojuist besloten de vliegtaks niet in te voeren. De Belgen zien daarvan af, omdat zij terecht vrezen voor het verlies van duizenden banen in de reissector en de luchtvaartbranche.

Ik vraag deze minister en de regering met klem nog voor de jaarwisseling met een voorstel te komen om de vliegtaks af te schaffen. Ik verzoek de minister voorts om meteen met Ryanair in overleg te treden en te proberen deze vliegmaatschappij voor Nederland te behouden en daarmee de banen voor Maastricht.

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. Ik kan de vragen heel kort beantwoorden. Op de vraag of de regering een voorstel gaat indienen om de vliegtaks af te schaffen vóór 1 januari 2009 antwoord ik: nee. Vervolgens heeft de heer Madlener gevraagd of ik in overleg wil treden met Ryanair om dit bedrijf in Nederland te houden. Bij deze vraag zal ik iets langer stilstaan. Ryanair wil met zeven vluchten stoppen vanaf vliegveld Beek. Daar gaat het om. De vliegbelasting wordt als oorzaak genoemd. Tegelijkertijd wordt gezegd dat Ryanair mogelijk na de

wintermaanden terugkeert, omdat de kosten over meer passagiers kunnen worden omgeslagen vanwege de hogere bezetting in de zomermaanden. Het gaat hierbij over vluchten naar Barcelona en Alicante.

Een vliegmaatschappij maakt uiteraard een eigen bedrijfseconomische afweging. Het kan daarbij gaan over die vliegbelasting, maar het gaat ook over personeelskosten, luchthavenheffingen en brandstofkosten. De uiteindelijke bedrijfseconomische afweging en de wijze van kostendoorberekening zijn voor elke vliegtuigmaatschappij en voor elk marktsegment anders. Ryanair zit zoals bekend in het marktsegment van de prijsvechters. De vliegbelasting past in de vergroening van het belastingstelsel. Ik weet dat de heer Madlener dat niks vindt, maar volgens het kabinet past deze belasting in de vergroening van het belastingstelsel. In dat stelsel verschuift de belasting op inkomsten uit arbeid en winst naar belasting op milieuvervuilende activiteiten.

Wij kijken uiteraard naar knelpunten. Staatssecretaris De Jager heeft toegezegd dat de vliegbelasting in 2011 geëvalueerd wordt. De minister-president heeft aangegeven dat het niet de bedoeling is dat er een onnodige stapeling van kosten komt bij de invoering van het Emission Trading Scheme. Het Emission Trading Scheme mag per saldo niet leiden tot een stapeling van kosten en nationale belastingen voor de luchtvaart die niet in verhouding staan tot ons omringende landen. Ik zie dus geen reden om in overleg te treden met Ryanair om dit bedrijf te bewegen om zeven vluchten naar vakantiebestemmingen als Alicante en Barcelona vanaf vliegveld Beek in de wintermaanden te behouden.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik geloof dat de minister van Economische Zaken het niet helemaal begrijpt. Er is op dit moment een financiële crisis aan de gang. Het gaat niet alleen om zeven vluchten. Zij doet het voorkomen alsof er niets op het spel staat. Ik weet dat er duizenden vluchten worden verplaatst naar het buitenland en de minister weet dat ook. Ik vraag de minister om niet net te doen alsof wij geen probleem hebben. Wij hebben een ernstig probleem. Er gaan duizenden banen verloren. De minister heeft altijd gezegd dat België deze belasting ook gaat invoeren. België doet dat niet. De minister is niet ingegaan op dat argument. Zij heeft het over vergroening van het belastingstelsel. De minister weet toch ook dat omrijden om in het buitenland het vliegtuig te nemen geen vergroening is? Dit is juist slechter voor het milieu. Met alle respect zeg ik dat de vergroening van de minister helemaal nergens op slaat.

Ik concludeer dat de regering de hele financiële crisis en het belang om banen te behouden aan haar laars lapt. Ik vind het economisch beleid van niks. Het helpt niet voor het milieu. België is blij met die banen. Dat zeggen de Belgen zelf ook: wij doen het niet, laat hen maar naar ons toe komen. Dat gebeurt ook. De minister onderschat volledig dat er in de luchtvaartbranche een heel moeilijke tijd is aangebroken. Ik vind het in deze tijd van financiële crisis echt schokkend om te horen dat onze minister van Economische Zaken dit zo bagatelliseert.

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. De heer Madlener zegt opnieuw dat de vraag of België de vliegtaks invoert een voorwaarde zou zijn geweest om deze vliegtaks in te voeren. Dat is natuurlijk niet het geval. Dat is geen voorwaarde geweest. Er is wel aangegeven dat wij

Van der Hoeven

uiteraard kijken naar wat in het buitenland gebeurt. Om die reden hebben wij afgesproken dat de vliegtaks in 2011 zal worden geëvalueerd. Er is inderdaad sprake van een financiële crisis. Ook moeten wij een onnodige stapeling van kosten tegengaan. Dat is precies de reden dat ik net de woorden van de minister-president heb herhaald. Bij invoering van het Europese Emission Trading Scheme zal dit worden bekeken, zodat deze invoering niet leidt tot een stapeling van kosten en nationale belastingen voor de luchtvaart, die niet in verhouding staan tot de belasting in de ons omringende landen. Wij kijken dus naar de samenhang met de belasting in andere landen. Ik kan het niet mooier maken dan het is. Het krantenbericht waarop de heer Madlener zich beroept, gaat over zeven vluchten. Ik heb ze zojuist genoemd.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter. Ik spreek deze minister aan als minister van economische groei. Wat zegt zij tegen de mensen in Limburg, wetende dat daar arbeidsplaatsen verloren gaan? Wat zegt zij tegen die mensen, die de folder in huis hebben gekregen van Weeze, waarin mensen worden uitgenodigd om vanaf dat vliegveld te vliegen?

Is de heer Madlener het niet met mij eens dat wij deze kwestie vanmiddag nog kunnen regelen, namelijk door gewoon voor het gewijzigd amendement-Remkes op het Belastingplan 2009 (31704, nr. 43) te stemmen?

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef eerst het woord aan de minister en daarna aan de heer Madlener.

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. Op de laatste vraag van de heer Remkes ga ik niet in, want de Kamer voert het debat over het Belastingplan met de staatssecretaris van Financiën. Deze vraag is dus niet aan mij gesteld.

Op de eerste vraag van de heer Remkes kan ik het volgende antwoorden. Op dit moment zijn twee zaken aan de orde. Er is een stevige concurrentiestrijd voor vliegbestemmingen of vluchthavens van waaruit gevlogen kan worden. Dat weet de heer Remkes net zo goed als ik. Daarbij gaat het niet alleen om Weeze, maar ook over Charleroi, Eindhoven, Zaventem, Düsseldorf, noem maar op. Het gaat me dus te ver om die hele discussie nu op te hangen aan het geval van zeven vluchten die Ryanair in de winterperiode schrapt.

Het is nu juist de bedoeling dat het pakket aan noodmaatregelen dat het kabinet afgelopen vrijdag heeft gepresenteerd, het hoofd biedt aan andere problemen die samenhangen met de economische situatie en met mogelijke ontslagen in andere sectoren. Dat gaat echter verder dan hier nu aan de orde is.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Mijn fractie vindt dat het voorstel van de VVD-fractie een ondeugdelijke dekking bevat. Wij hebben dit gebruikt als belastingteruggave, dus wij willen de belastingen verlagen met de dekking van de VVD-fractie.

Mijn fractie zal echter met een eigen voorstel komen om de vliegtaks af te schaffen als de regering dat niet doet. Wij rekenen daarbij dan op steun van de VVD-fractie. Desnoods zullen wij met de VVD-fractie overleggen hoe wij tot een gezamenlijke dekking kunnen komen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Aan het einde

van de zomervakantie heeft de D66-fractie de regering gevraagd om na de zomer, toen de vliegtaks voor het eerst werd gebruikt, met de branche – Schiphol en de andere luchthavens – in gesprek te treden, om te overleggen hoe die vliegtaks is bevalen, welke effecten zijn opgetreden en hoe wellicht aanpassingen het hoofd zouden kunnen bieden aan een aantal bezwaren. Overigens steunt de D66-fractie op hoofdlijnen de vliegtaks.

De regering heeft toen gezegd dat nu niet te doen, maar pas over een paar jaar. Dat lijkt mij echter niet verstandig. Juist om dit soort onvrede weg te nemen, is het van belang dat de regering voortdurend in gesprek is met de sector. Ik roep dus de regering op, met name de minister van Economische Zaken, om dat gesprek aan te gaan en om ervoor te zorgen dat de onzin van de zin wordt gescheiden en dat de echt grote problemen worden opgelost, zodat wij vervolgens die vliegtaks gewoon kunnen handhaven.

Minister **Van der Hoeven**: Er is afgesproken dat in 2011 wordt geëvalueerd. Ik zal uw verzoek met mijn collega's bespreken. Uiteraard zijn wij ook op dit moment in gesprek met de luchtvaartsector, niet alleen over dit soort zaken maar over alles wat er speelt, met name bij de invoering van het emissiehandelssysteem.

Nogmaals, wij mogen niet in de problemen komen door de stapeling. Dat punt wordt in ieder geval meegenomen, maar het duurt iets langer dan één vliegseizoen om dat op te lossen. Het wordt echter zeer zeker in de gaten gehouden. Niemand zit te wachten op een situatie die in Nederland eigenlijk anders is dan in de ons omringende landen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De Nederlandse luchtvaartsector geniet een belastingvrijstelling die in de miljarden loopt. Volgens opgave van de huidige minister van Financiën zou het gaan om 1,5 tot 2 mld. die andere sectoren wel betalen – accijnzen op benzine, btw – maar de luchtvaartsector niet. Wij spreken nu dus over een vliegtaks van € 11 per passagier, die Ryanair zou weigeren te betalen. Voor deze maatschappij zou die vliegtaks aanleiding zijn om Maastricht voor enkele maanden te verlaten.

Is de minister ten eerste bereid hier uit te spreken dat de vliegtaks van € 11 een heel klein eerste beginnetje is op weg naar een normale fiscale belasting van een sector als de luchtvaart, gelijk aan alle andere sectoren in Nederland? Iedereen moet toch belasting betalen?

Is zij ten tweede bereid hier een oproep te doen aan de Nederlandse luchtvaartsector, inclusief Ryanair, om gewoon een keer te gaan meebetalen aan de collectieve pot in plaats van belastingvrijstellingen tot in het oneindige te willen blijven bevechten?

Minister **Van der Hoeven**: Ik vind het wel spannend. De heer Madlener zit aan het ene eind van het spectrum – hij vindt dat welke belasting dan ook gewoon moet verdwijnen – en de heer Vendrik zit helemaal aan het andere eind van het spectrum. Ik zit op mijn eigen plek in het spectrum. Wij hebben de vliegtaks van € 11 ingevoerd in het kader van de vergroening. De invoering had brede steun van het parlement. Daar wil ik het graag bij houden. Wij evalueren deze vliegbelasting in relatie tot andere belastingen uiteraard in 2011. De oproep die de heer Vendrik van mij verwacht, staat haaks op de

Van der Hoeven

keuze die wij gemaakt hebben. Die keuze betekent dat de luchtvaartsector op een aantal punten voordelen heeft. Ik ben dat met hem eens. Op een aantal andere punten wordt betaald en dat is de vliegtaks. Zo simpel is het. Verder wil ik niet gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): In België is geen coalitie-akkoord. In Nederland is dat er wel en daar staan wij voor. Dat neemt niet weg dat de minister-president tijdens het Schipholdiner duidelijke woorden heeft gesproken over onnodige stapeling. Ik wil van de minister van VROM weten of zij die woorden onderschrijft. Misschien kan zij ook aangeven wat zij onder onnodige stapeling verstaat.

Ik vraag de minister van Economische Zaken om inzichtelijk te maken wat de totale kosten zijn voor de Nederlandse consument op de regionale vliegvelden in Nederland ten opzichte van de regionale vliegvelden in het buitenland. Wij praten nu namelijk over een taks, maar het gaat ook om parkeerkosten, reiskosten et cetera.

Aan de minister van VROM vraag ik bovendien inzichtelijk te maken wat de effecten van deze regeling zijn voor het milieu.

De **voorzitter**: De minister van Economische Zaken antwoordt eerst, gevolgd door de minister van VROM.

Minister **Van der Hoeven**: De heer De Rouwe stelt een heleboel vragen. Ik heb aangegeven dat ik de woorden die de minister-president namens de regering heeft gesproken, uiteraard ondersteun. Het gaat daarbij om de relatie tussen enerzijds de invoering van een emissiehandelssysteem in Europa en anderzijds de kosten. Het kan niet zo zijn dat wij te maken krijgen met onnodige stapeling van kosten, dat wil niemand. Er wordt op dat punt overleg gevoerd met de luchtvaartsector en met anderen.

Wat betreft bedrijfseconomische afwegingen kan ik het volgende antwoorden. Wij treden niet in de afwegingen van een bedrijf, of dat nu Ryanair is of Air Berlin of welk bedrijf dan ook, dat besluit te gaan vliegen vanaf een bepaald vliegveld. De heer De Rouwe kan ook niet verwachten dat wij treden in de beslissing van burgers om te kiezen voor Charleroi, Le Bourget of Luik. Dat is een afweging die consumenten zelf maken. Het is niet aan de regering om die keuzevrijheid te gaan beknotten.

Minister **Cramer**: Voorzitter. De heer De Rouwe vroeg naar ETS en de samenhang met onnodige stapeling van kosten. Ik kan daar heel kort over zijn. Het kabinet heeft gesteld dat bij de introductie van het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart in 2012 de samenhang met de vliegbelasting bezien wordt, dat onnodige stapeling van kosten bij de invoering van ETS niet de bedoeling kan zijn en dat de invoering van ETS per saldo niet mag leiden tot een stapeling van kosten en nationale belastingen die niet in verhouding staan tot de belastingen in de ons omringende landen. Dit is het kabinetsstandpunt. Ik sta daar, vanzelfsprekend, helemaal achter. U kunt ervan uitgaan dat wij nader zullen bezien wat nu precies onnodige stapeling is.

De heer De Rouwe vroeg ook naar de milieueffecten. De vliegbelasting is in de eerste plaats een rijksbelasting,

bestemd voor de algemene middelen, ter financiering van de staatsuitgaven. Zij past daarnaast in vergroening van het belastingstelsel, vooral vanuit de filosofie dat belastingheffing verschuift van inkomsten uit arbeid en winst naar milieuvervuilende activiteiten.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter. De minister van Economische Zaken noemt de vliegtaks een groene belasting, maar in mijn ogen is het gewoon een rode belasting, want die is er bij de coalitieonderhandelingen door de PvdA doorgedrukt. Hier staat dan een CDA-minister zonder enige overtuiging de vliegtaks te verdedigen, terwijl zij heel goed weet: wie eenmaal weg is, zal niet zo snel meer terugkomen en misschien wel helemaal niet meer terugkomen. Is de minister van Economische Zaken het met mij eens dat wij met deze vliegtaks in Europa wederom het braafste jongetje van de klas willen zijn?

Minister **Van der Hoeven**: Nee, dat ben ik niet met u eens.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter. Een korte toelichting zou op haar plaats zijn.

Minister **Van der Hoeven**: U vroeg of ik het met u eens was. Ik ben het niet met u eens. Ik meen dat wij gedaan hebben wat wij moesten doen en wat ook in het coalitieakkoord stond. Dat u het daar niet mee eens bent, weet ik, maar daar kan ik niets aan doen. Wij hebben aangegeven dat in 2011 de evaluatie moet worden uitgevoerd. Dan gaan wij na hoe de maatregel uitpakt. Uw collega van D66 had liever gezien dat wij eerder actie namen, maar dat is door deze Kamer afgewezen. De datum van 2011 is geaccepteerd. Uiteraard gaan wij in de tussentijd na hoe al die belastingen en al die kosten die het vliegverkeer moet dragen, zich ontwikkelen. Daarbij denk ik aan de relatie met het emissiehandelssysteem en aan hetgeen in de ons omringende landen gebeurt. Meer kan ik niet aan mijn vorige antwoord toevoegen.

De **voorzitter**: Ik dank de minister van Economische Zaken.

Vragen van het lid Neppérus aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **het bericht "Wel verpakkingstaks, maar geen inzameling plastic afval"**.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. De aparte inzameling van plastic, het gescheiden inzamelen komt niet van de grond: aldus de Volkskrant van afgelopen zaterdag. De gemeenten dralen nog en vragen zich af wat zij moeten doen. Sommige doen het; een aantal is nog bezig met het proces van besluitvorming, maar de doelen worden niet gehaald. Daarom heeft volgens dezelfde krant de minister van VROM besloten om haar doelen bij te stellen. Dat is wel opvallend als je in aanmerking neemt dat de verpakkingbelasting inmiddels allang is ingevoerd. Elke dag, elke week en elke maand wordt belasting afgedragen. Meer dan 365