

52ste vergadering

Dinsdag 10 februari 2009

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Verbeet

Tegenwoordig zijn 143 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Agema, Anker, Aptroot, Arib, Atsma, Azough, Van Baalen, Bashir, Van Beek, Besselink, Bilder, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Blom, Van Bochove, Boekestijn, Boelhouwer, Van Bommel, Bosma, Bouchibti, Bouwmeester, Brinkman, Ten Broeke, Van der Burg, Van de Camp, Çörüz, Cramer, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Dibi, Tony van Dijck, Jasper van Dijk, Jan Jacob van Dijk, Van Dijken, Dijsselbloem, Elias, Ferrier, Fritsma, Van Geel, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gesthuizen, Gill'ard, Graus, Griffith, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heerts, Heijnen, Hessels, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jager, Jansen, Joldersma, Jonker, Kalma, Kant, Karabulut, Knops, Koopmans, Koppejan, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Kuiken, Langkamp, Leerdam, Van Leeuwen, Leijten, Lempens, Luijben, Madlener, Marijnissen, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Nicolai, Omtzigt, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Pechtold, Peters, Poppe, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Roon, De Roos-Consemulder, De Rouwe, Rutte, Sap, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spekman, Spies, Sterk, Tang, Teeven, Thieme, Tichelaar, Timmer, Van Toorenburg, Uitslag, Ulenbelt, Van der Veen, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Vietsch, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Donner, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de heer Klink, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de heer De Jager, staatssecretaris van Financiën, en mevrouw Bussemaker, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Vendrik aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën over **het bericht dat de vliegtaks mogelijk wordt afgeschaft**.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Sinds jaar en dag kent de Nederlandse luchtvaartsector een belangrijk privilege: er wordt geen accijns en btw geheven over kerosine, terwijl wij wel gewoon belasting en btw moeten betalen als wij tanken langs de weg, met de auto. Zoals de minister van Verkeer en Waterstaat weet, kost deze fiscale vrijstelling de schatkist per jaar 2 mld. Dat is dus een subsidie voor de Nederlandse luchtvaart, jaar in, jaar uit. Gelukkig heeft dit kabinet twee jaar geleden een eerste stapje gezet om die fiscale subsidie te verminderen. Die heel bescheiden eerste stap is de vliegtaks, ruim een tientje wanneer je in Europa vliegt en ongeveer vier tientjes als je buiten Europa vliegt. Dat moet de schatkist ongeveer 350 mln. opleveren. Dat is nog geen 2 mld., maar het is een eerste stap.

Nu weet iedereen dat het niet goed gaat met de luchtvaart in Nederland. Dat is echter geen nieuws, want het gaat met de hele Nederlandse economie slecht. Ook Schiphol plukt daar helaas de wrange vruchten van. Sinds vorige week woensdag en donderdag lijkt het er ineens op dat de minister van Verkeer en Waterstaat eigenlijk bezig is om Schiphol uit de brand te helpen. Hij suggereerde voor het NOS Journaal dat de vliegtaks er dus maar af moet, zodat Schiphol weer vooruit kan in de vaart der volkeren.

Mijn vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat is simpel: staat de vliegtaks nu ter discussie of niet? Gaan wij weer terug naar de fiscale subsidie van 2 mld. of gaat de minister iets beters verzinnen om Schiphol te helpen? Mijn vraag aan de staatssecretaris van Financiën, die belast is met fiscale zaken, is of hij blij was met de uitspraken van zijn collega van Verkeer en Waterstaat dat de vliegtaks ter discussie staat. Stond hij te juichen? Vond hij het ook een fijn bericht, net als al die andere CDA'ers? Of handhaaft deze staatssecretaris van Financiën, net als de minister van Financiën, het regeerakkoord? De vliegtaks staat namelijk in het regeerakkoord. Staatssecretaris, wat gaat u doen met

Vendrik

deze ontboezeming van de minister van Verkeer en Waterstaat?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de heer Vendrik voor zijn vragen. Het is een beetje vragen naar de bekende weg, want wij hebben afgelopen week precies op dit punt met uw Kamer zo'n vier uur lang gesproken. Ik heb tijdens dat debat met uw Kamer mijn zorgen geuit over de grote daling van het aantal passagiers op Schiphol, een daling die sneller gaat dan in omliggende landen. Wij hebben ook in dat debat uitgebreid over de belangrijke positie van Schiphol gesproken. De luchtvaart is zwaar getroffen door de economische crisis. Ook onze mainport Schiphol en de "home carrier" KLM hebben daar sterk onder te lijden.

Uit het benchmarkonderzoek van 2008 blijkt dat Schiphol intussen de op een na duurste grote Europese luchthaven is, na London Heathrow, als wij ten minste naar het totale verkeer kijken. Kijken wij alleen naar de passagiers die aankomen op Schiphol, daar vandaan vliegen en weer terugkomen en dan met de auto of trein naar huis gaan, dan is Schiphol zelfs de allerduurste luchthaven van heel Europa. De gevolgen van het feit dat Schiphol relatief duur is, zijn groot, maar ook structureel. Als ik naar de cijfers ten aanzien van Schiphol kijk, dan is de daling ongeveer in de zomer 2008 ingezet. Wat de regering zorgen baart, is het feit dat die daling in de laatste maanden steeds sneller is gegaan. Zo daalde in januari 2009 het totale passagiersvervoer met 9,4%. Als ik het uitsplits daalde, alleen al in januari 2009, het percentage Nederlandse reizigers dat zich via Schiphol aan de balie meldt, vliegt, terugvliegt en dan weer naar huis gaat met 17,7%. Je ziet ook de gevolgen voor de kosten, want voor de overstappende passagiers op Schiphol – diegenen die geen tickettaks betalen maar ook qua security minder kosten – steeg dit nog met 0,2%. Je ziet dat de kosten voor de aankomende en vertrekkende passagiers zeer doorslaan. De KLM heeft te maken met sterk teruglopende inkomsten, met lage bezettingsgraden, schrappt vluchtfrequenties en ook bestemmingen, zoals bijvoorbeeld Aruba.

Wij mogen de mainportpositie en internationale bereikbaarheid niet verliezen in de huidige economische crisis: de gevolgen zijn niet alleen groot, zij dreigen ook structureel te zijn. In de luchtvaartsector vindt consolidatie plaats, er blijven een paar grote luchthavens over die er toe doen. Als men zich nu uit de markt prijst en die grote verbindingen verliest, is de kans niet erg groot dat die na de crisis weer snel worden opgebouwd. Het risico is dan groot dat Nederland qua vestigingsklimaat een definitief probleem heeft.

Wat heb ik daarom aangekondigd in het eerder genoemde debat? Ik heb aangekondigd dat er een interdepartementale werkgroep bestaat vanuit verschillende ministeries die kijkt naar mogelijkheden om de kosten te drukken om Schiphol weer concurrerend te maken met vergelijkbare luchthavens. De kosten betreffen bijvoorbeeld luchthavengelden, dat is het grootste segment, securityheffingen, geluidsheffingen, heffingen van verkeersleiding en taksen zoals de tickettaks. Dat is een heel pakket van kosten dat het totaal opbouwt.

Wij hebben gezegd dat wij ernaar gaan kijken met als doel Schiphol weer concurrerend te maken. Uiterlijk bij

de publicatie van de Luchtvaartnota zullen wij de Kamer over de conclusies van het onderzoek, dus wat de regering gaat doen, inlichten. Dat kan ik erover zeggen op dit moment. Het doel is dus Schiphol weer concurrerend maken. Het zou penny wise, pound foolish zijn als wij in deze tijd van crisis, omdat Schiphol te duur is, heel veel verbindingen kapot laten gaan en daarmee onze economie structureel een extra probleem bezorgen.

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Ik denk dat er niets op tegen is om alle kosten in kaart te brengen. Er is ook niets op tegen om Schiphol concurrerend te houden, er zijn hoge bijkomende kosten op Schiphol. Overigens heeft het grootste deel van daarvan niets met de vliegbelasting te maken. Er is helemaal niets op tegen om eens goed naar de gevolgen te kijken.

De **voorzitter**: Uw vervolgvraag, mijnheer Vendrik. Ik geef u eerst geluid, dat helpt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zeker voorzitter, want wat hier gebeurt helpt in ieder geval niet. Zou de staatssecretaris misschien nog even een paar vragen willen beantwoorden? Ik vrees dat ik het vandaag van hem moet hebben. Staat de tickettaks nu ter discussie of niet? Wordt de taks nu door de interdepartementale werkgroep tegen het licht gehouden? Geeft het kabinet mandaat aan de betreffende ambtenaren om voor te stellen de taks weer af te schaffen? Of zegt het kabinet: nee, het staat in het regeerakkoord: handhaven die tickettaks?

De **voorzitter**: Dit was uw aanvullende vraag mijnheer Vendrik?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Anders stel ik de vraag toch maar aan de heer Tang, misschien moet ik het vandaag van hem hebben. De heer Tang zei vorige week nog dat milieu niet het ondergeschoven kindje mag worden en dat de kosten voor het milieu en het klimaat door de reiziger moeten worden betaald. Heel goed mijnheer Tang, zou u zo vriendelijk zijn om hier in de microfoon te bevestigen dat u dit hebt gezegd? Klopt het inderdaad dat ik daaraan de conclusie mag verbinden dat als het aan de Partij van de Arbeid ligt, de tickettaks niet ter discussie staat?

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. De heer Vendrik heeft gelijk, de vliegbelasting staat in het regeerakkoord. Overigens is het kabinet niet voornemens om de vliegbelasting af te schaffen. Wij hebben er niets op tegen om alle kosten gewoon eens op een rijtje te zetten en met gezond verstand te kijken naar wat de gevolgen voor de positie van Schiphol ervan zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Tang, bent u bereid de vraag van de heer Vendrik te beantwoorden?

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij hoor ik de staatssecretaris zeggen dat de vliegtaks niet wordt afgeschaft en dat lijkt mij ook het meest voor de hand liggen. De taks is ingevoerd om de kosten voor de leefomgeving in de vorm van geluid en stank in rekening te brengen bij de reiziger. Dat past bij de vergoeding van het belastingstelsel. Ik ken de staatssecretaris als een

De Jager

warme voorstander daarvan en ik reken dan ook op zijn steun in dit debat.

Staatssecretaris **De Jager**: Dat gaat wel heel ver, voorzitter. Ik ben in het algemeen geen warm voorstander van belastingen, maar ze zijn soms noodzakelijk.

De heer **Madlener** (PVV): En de heer Tang noemt zich de partij van de ARBEID! Dat is het wrange hiervan, want het kost heel veel banen. Kijk toch naar de gevolgen, mijnheer Tang!

De PVV is hierover altijd duidelijk geweest. De vliegtaks had er nooit mogen komen. Deze kost veel banen, maar lost helemaal niets op. Nu zitten wij met de gebakken peren. Het kabinetsbeleid wordt gekraakt door de minister. Hij is eerlijk, want hij stelt dat de vliegtaks mislukt is. Eerst zijn de kosten daardoor opgevoerd, nog geen twee jaar geleden, maar nu moet de vliegtaks alweer worden afgeschaft. De PVV vindt dat prima. De minister moet zijn rug recht houden. Ik vraag hem de vliegtaks af te schaffen en met zijn collega in conclaaf te gaan. Weg met die vliegtaks. Is de minister bereid om zijn belofte waar te maken?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb vorige week tegen de Kamer gezegd dat wij linksom of rechtsom de concurrentiepositie van Schiphol als het gaat om de kosten weer concurrerend willen maken. Dat is ook van belang met het oog op het coalitieakkoord. Zowel in het beleidsprogramma als in het programma Randstad Urgent staat het belang van de mainports nadrukkelijk vermeld. In het regeerakkoord staat voorts dat allerlei heffingen in het oog moeten worden gehouden vanwege de concurrentiepositie van ons land. Die heffingen mogen niet te veel schade aanbrengen. Binnen die lijnen zijn wij aan het kijken naar de kosten. Ik heb de Kamer ook gezegd dat wij geen enkele maatregel uitsluiten. De luchthaven Schiphol kijkt momenteel zelf wat er aan de luchthavengelden kan worden gedaan. Wij denken niet in de eerste plaats aan de vliegtaks. Wij hoeven die ook niet af te schaffen. Een aanpassing ervan zou ons al weer concurrerend kunnen maken, maar wij lopen daar niet op vooruit. Wij kijken in den brede hoe wij de kosten weer concurrerend kunnen maken, met het oog op onze concurrentiepositie en het brede belang van de economie en de luchthaven Schiphol.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Mijn fractie heeft de vliegtaks als idee gesteund, maar daarbij aangegeven dat dit op slimme manier moest gebeuren. De vliegtaks is voor de zomervakantie ingevoerd. Aan het eind van de vakantie hebben wij tegen de minister gezegd dat hij met Schiphol en de regionale vliegvelden om de tafel moest gaan zitten om te bezien of wellicht aanpassingen nodig waren, zodat een en ander niet uit de hand zou lopen, ook gelet op de werkgelegenheid en dat soort zaken. Het kabinet vond dat niet nodig en gaf aan dat pas over twee jaar te zullen doen. Nu hebben wij echter een groot probleem met de vliegvelden. De regering gaat kijken hoe zij daar een mouw aan kan passen, maar waarom is niet direct na de zomer, toen er al ervaring was opgedaan met de vliegtaks, overleg gevoerd met de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen over het voorkomen van dit probleem? Waarom heeft dat zo lang geduurd?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Wij sluiten onze ogen niet voor wat er gebeurt. Er is sprake van een cumulatie van omstandigheden. Eerst was er nog een booming business in de luchtvaart. De luchtvaart kon eerst best een stootje hebben, maar nu hebben wij te maken met een tijd van crisis waarin harde klappen vallen. Mede namens de staatssecretaris zeg ik tegen de Kamer dat wij ons daar zorgen over maken. De heer Van der Ham heeft gelijk als hij zegt dat altijd moet worden bekeken hoe bepaalde maatregelen in de praktijk uitwerken. Het was uiteraard nooit onze bedoeling om Schiphol kapot te maken. Integendeel, in het coalitieakkoord wordt het belang van Schiphol als mainport voor de Randstad en de bredere economie van Nederland heel erg benadrukt. Wij hadden het een paar maanden eerder kunnen doen, maar laten wij nu snel bezien hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de positie van Schiphol qua kosten weer concurrerend wordt, ook met het oog op het milieu-belang. Schiphol loopt qua milieu namelijk voorop, ook al kan het altijd beter. Ook de KLM heeft zich samen met het Wereldnatuurfonds wel degelijk tot duurzaamheid bekend.

De heer **Nicolai** (VVD): Voorzitter. Het kabinet had dit niet een paar maanden eerder, maar twee jaar eerder moeten bedenken. Ik heb gesproken over krokodillentranen van de minister van Verkeer en Waterstaat toen hij zijn zorgen uitsprak, omdat dit deels precies het gevolg is van datgene waar mijn fractie altijd voor heeft gewaarschuwd. Nu gebeurt het, maar het komt deels direct door maatregelen van dit kabinet, vooral als het gaat om de vliegbelasting.

Ik ben blij met de constatering dat de vliegtaks ter discussie staat. Ik heb een vraag aan de staatssecretaris. Het gaat hier toch niet om het redden van een bedrijf, zoals andere woordvoerders aangeven, maar om het redden van infrastructuur die van cruciaal belang is voor onze economische ontwikkeling? Een en ander staat geheel los van de milieudiscussie, want daar hielp dit geen fluit voor. Iedereen reed namelijk de grens over en ging vanaf Weeze vliegen, zeg ik tegen de heer Tang. Is de staatssecretaris het ermee eens dat deze vorm van lastenverlichting voor de burgers en de bevordering van de concurrentiepositie van deze vorm van infrastructuur cruciaal is?

Staatssecretaris **De Jager**: De minister van Verkeer en Waterstaat heeft er terecht al op gewezen dat de positie van Schiphol als mainport een zorg is voor het kabinet. Wij kijken daar heel erg goed naar. Ik heb zojuist al gezegd dat het daarom goed is dat alle kosten in kaart worden gebracht. Collega Eurlings gaf mij zojuist een staatje met daarop heel hoge andere kosten dan vliegkosten, maar ook de vliegbelasting. Wij zijn te allen tijde bereid om goed naar deze cijfers te kijken om te bepalen of aanpassing, ook van de vliegbelasting, noodzakelijk is. Ik zeg er echter wel bij dat dit alleen maar integraal, met de totale kostenanalyse, zal worden gedaan, waarbij ook wordt ingegaan op de vraag of aanpassing echt noodzakelijk is om Schiphol concurrerend te houden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie deelt de zorgen over de concurrentiepositie van Schiphol, daarom hebben wij afgelopen donderdag in een algemeen overleg van vier uur hier aandacht voor gevraagd. Wij

De Jager

zijn blij dat het kabinet dit onderwerp oppakt. Ik heb twee vragen. Allereerst, is het kabinet bereid om niet alleen naar de kosten van Schiphol, maar ook naar die van de overige vliegvelden in Nederland te kijken? Ten tweede, kan de staatssecretaris aangeven wanneer hij de Kamer inzage kan geven over de daadwerkelijke opbrengsten van de vliegtaks en de kosten die daar eventueel uit zijn voortgevloeid, zodat wij daar een goed beeld van krijgen?

Minister **Eurlings**: Ik beantwoord de eerste vraag, de staatssecretaris de tweede.

Wij kwamen op het punt van de kosten vanwege een discussie over Schiphol en het belang dat wij met zijn allen hebben uitgesproken dat Schiphol, ook in de verre toekomst, kan excelleren in de mainportfunctie, met verbindingen over de hele wereld. Dat is van dominant belang. Vandaar dat wij sowieso moeten voorkomen dat Schiphol zich uit de markt prijst. Het is verder wel degelijk zo dat op het punt van de kostenpositie ook andere luchthavens kunnen profiteren van een aanpassing, want de havengelden, de securitykosten en alle taksen raken ook die andere luchthavens. Ik weet wat u bedoelt, mijnheer de Rouwe: het is vaak wrang om te zien dat die luchthavens nu onderuit gaan, terwijl het vlak over de grens "booming business" is.

Staatssecretaris **De Jager**: Allereerst wil ik iets zeggen over de aanpassing van de vliegbelasting. Bij het Belastingplan voor 2009 hebben wij al gecodificeerd datgene wat bij beleidsbesluit voor de invoering van de vliegbelasting is geregeld, namelijk een uitbreiding van de grens. Daarmee is de opbrengst van de vliegbelasting al verlaagd; ik heb het op andere wijze in het Belastingplan gedekt. Ten opzichte van het coalitieakkoord heeft het kabinet de vliegbelasting dus al aangepast en ook feitelijk verlaagd.

De heer De Rouwe stelt ook een vraag over de opbrengsten. Normaal kijken wij ex post nooit naar de precieze opbrengsten per belastingmiddel, want er zit wat "heen en weer" in. Het zijn soms communicerende vaten. Ik wil echter best kijken of wij een soort analyse kunnen maken over de eerste periode. Dat betreft dan de tweede helft van 2008 want toen is deze maatregel pas in werking getreden. De aangiftes hiervoor kunnen nog vrij lang binnenkomen, maar zodra ik echte en concrete aanwijzing heb ten aanzien van de belastingopbrengst in 2008 gedurende de periode 1 juli tot 31 december wil ik de Kamer die graag mededelen.

De **voorzitter**: Ik verzoek iedereen kort te vragen en kort te antwoorden, met het oog op de drie andere vragen die wij vandaag nog te gaan hebben.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik hoor de minister zeggen dat wij Schiphol weer concurrerend moeten maken. Het lijkt erop alsof het kabinet de incentive heeft afgegeven dat ambtenaren het vliegtuig maar moeten nemen in plaats van met de trein gaan! Ik neem aan dat dit niet zo is. Ik heb twee vragen. Ten eerste, als er toch onderzoek komt, ga ik ervan uit dat het voor beide bewindspersonen geen probleem is om andere modaliteiten, bijvoorbeeld het HSL-verkeer, daarbij te betrekken en dan met name de vraag hoe deze zich verhouden tot vliegen. Ten tweede, wij hebben toch goed afgesproken met elkaar dat wij de discussie over de

vliegtaks niet alleen voeren met het oog op de economie, maar ook met het oog op de duurzaamheidsdoelstelling? Ik hoor dit graag bevestigd.

Minister **Eurlings**: Ik ben blij met deze vragen van de heer Cramer. De zorgen voor de sector, zowel met betrekking tot de werkgelegenheid op Schiphol en omgeving als met betrekking tot de bredere economische effecten, zijn heel reëel en heel groot. De heer Cramer heeft echter gelijk: het is meer dan alleen maar dat. Wij zullen ook moeten kijken hoe de luchtvaart nog verder kan vergroenen. De heer Cramer weet natuurlijk wel dat juist Schiphol en de KLM vooroplopen op het punt van vergroenen. Dat is juist het onvolkomene als mensen alleen nog maar over de grens gaan omdat wij ons uit de markt geprijsd hebben. Dat is ook voor het milieu niet de beste oplossing. Wij nemen dat punt dus zeker mee. Datzelfde geldt voor de HSL. Ook daarvoor is Schiphol echter van belang. De kracht van de HSL zit er namelijk in dat veel mensen die op Schiphol vliegen vervolgens het laatste stuk van hun reis, bijvoorbeeld naar Brussel, met de HSL afleggen. Dat is de combi die je ook in Parijs ziet en die de hogesnelheidslijn Parijs-Brussel tot zo'n doorslaggevend succes heeft gemaakt.

Staatssecretaris **De Jager**: De vliegtaks dient inderdaad twee doelen: een budgettaire opbrengst en het milieu. Als je de taks tegen het licht houdt, is het wel de vraag hoe je die twee doelstellingen kunt bereiken. Bij een aanpassing let je dus op de milieugevolgen, om de totale CO₂-reductie dan misschien toch op een andere wijze te bereiken. En als staatssecretaris van Financiën zeg ik: je zult die budgettaire opbrengst toch op een of andere manier moeten ophalen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): De invoering van een vliegtaks was natuurlijk al een blunder, want je had al kunnen voorspellen dat Nederlandse reizigers zouden uitwijken naar het buitenland, want ja, dat voelen ze in hun portemonnee en een Nederlander is daar nu eenmaal heel gevoelig voor. Je ziet het ook gebeuren. Volgens de laatste cijfers is ongeveer 20% van de Nederlandse reizigers in januari 2009 uitgeweken naar vliegvelden in andere landen. Wat is nu de grens? Hoeveel Nederlandse reizigers moeten vertrekken naar het buitenland voordat de bewindslieden zeggen: dit is genoeg, nu stoppen wij met de vliegtaks? Is dat 10%, 20% – dat hebben we al – 30%?

Minister **Eurlings**: Ik kan mevrouw Verdonk melden dat wij helemaal geen reizigersverlies meer nodig hebben om ons hierover te buigen. Wij zijn hier vandaag juist samen gekomen omdat wij ons grote zorgen maken over de positie van Schiphol. Die zorgen gaan breed, want wij moeten ook met elkaar, en ik zeg het in alle vriendelijkheid, constateren dat ook voorgaande regeringen weinig hebben gedaan om bijvoorbeeld de veiligheidskosten, die in Nederland totaal worden doorvertaald in een hoge ticketprijs, op een andere manier door te sleutelen. Ook op het vlak van veiligheidskosten zijn wij ver uit de markt geprijsd ten opzichte van andere luchthavens. Mij dunkt dat al een ongelijke positie was ontstaan voordat dit kabinet begon. Wij hebben niets meer nodig, wij gaan aan de slag!

De heer **Tang** (PvdA): Ik stel een vraag aan de minister.

De Jager

Hij doet voorkomen alsof de mainport gevaar loopt. De mainport is van groot belang voor de Nederlandse economie. Maar is het niet zo dat vracht veel harder is gedaald dan passagiers, hoewel er op vracht geen tickettaks zit? En is het niet zo dat er juist meer transferpassagiers naar Schiphol komen, omdat op andere luchthavens die vluchten niet meer worden aangeboden?

Minister **Eurlings**: Ik ben blij dat u, zoals u dat continu doet, de mainportbelangen van Schiphol benadrukt. Ik ben dat zeer met u eens. Dat is ook de kern van het kabinetsbeleid. U hebt gelijk dat de vracht nog sterker daalt. Er is alleen één significant verschil: die vracht daalt overal. Met een verslechterende economie wordt er minder vracht vervoerd, door de lucht maar ook over de weg. U hebt TLN, Transport en Logistiek Nederland, zijn noodsignalen horen slaken. Het grote verschil is dat wij bij aankomende en vertrekkende passagiers op Schiphol veel verder omlaag kukelen dan vergelijkbare luchthavens. De kosten spelen daar een grote rol in. De transfermarkt blijft zowat stabiel. Daar is de kostenpositie veel beter. Qua aankomend en vertrekkend verkeer, de mensen die zich op Schiphol met hun ticket aan het loket melden, zijn wij veruit het duurst van heel Europa.

De heer **Roemer** (SP): Het duurzaamheidsverhaal is natuurlijk van wezenlijk belang. Ik kan mij dus voorstellen dat de minister zegt dat aanpassing van de vliegtaks niet de hoogste prioriteit heeft als het kabinet met een pakket maatregelen komt. Deze vliegtaks is in wezen heel oneerlijk, want eigenlijk wordt alleen de uit Nederland vertrekkende vakantieganger belast. Als het kabinet dan toch naar aanpassingen gaat kijken, is het dan ook bereid om het geld dat wordt binnengehaald, 350 mln., te verdelen over alle uit Nederland vertrekkende vluchten, dus ook over de vracht en de doorreispassagiers?

Minister **Eurlings**: Dat is een oude discussie. Mij lijkt dat er op dit moment weinig behoefte is om die weer te hernemen en nu nog meer te gaan belasten. Ik snap de portee van uw vraag, maar u weet – de staatssecretaris van Financiën heeft dat ook al vaak gezegd – dat als wij de mainport overeind willen houden, wij die overstappassagiers nodig hebben om de toestellen vanuit Schiphol naar Peking of Shanghai voldoende gevuld te houden. Dat moet omdat wij zo'n kleine thuismarkt hebben. Als Nederland een heel groot land was, konden de toestellen worden gevuld met Nederlanders. Nederland is echter een klein land. Er zijn dus veel buitenlandse passagiers nodig, anders verliest Nederland die verbindingen. Nederland raakt de transfer absoluut kwijt als het zich uit de markt prijst. Wij willen dan ook inzetten op de geheel andere lijn. Wij willen de kosten voor de transfer niet verhogen, maar ze juist voor de aankomende en de vertrekkende reizigers concurrerend maken.

Misschien kunnen wij elkaar wel op een ander punt vinden. Wij zouden kunnen nagaan of wij met andere maatregelen verdere vergroening van de luchtvaart kunnen stimuleren. Ik denk aan selectiviteitsmaatregelen. Daarover hebben wij donderdag gesproken. Schiphol loopt daarmee voorop, maar een extra push in de goede richting kan alleen maar helpen om het kostenaspect waarmee wij te maken hebben van een soort green deal te voorzien.

Leuk dat u hier ook bent, mijnheer Roemer. U weet wat ik bedoel.

De **voorzitter**: Wij niet, maar dat hoeft ook niet.

Vragen van het lid Thieme aan de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, bij diens afwezigheid gesteld aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over **het feit dat zij toestemming heeft gegeven voor het afschot op Terschelling**.

□

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. In november van het vorige jaar is een groep van tien edelherten losgelaten op het eiland Terschelling, een verwerpelijke actie. Minister Verburg heeft van begin af aan gezegd dat zij volop zou inzetten op het vangen van de dieren door middel van verdooving en dat zij ze zou laten terugbrengen naar opvangplaatsen op het vasteland. Zelfs afgelopen donderdag tijdens het algemeen overleg over de jacht is hieraan uitgebreid aandacht besteed en heeft zij dit nog ten volle uitgesproken. In het Friesch Dagblad van afgelopen zaterdag gaf een woordvoerder van het ministerie nog aan dat met de zoektocht naar de herten volgende week verder zou worden gegaan en dat de kansen nu beter waren, omdat goed in beeld was langs welke route de herten liepen.

Wat schetst onze verbazing? Gisteren kreeg de Kamer een brief van de minister waarmee zij aangaf toestemming te hebben verleend voor het afschieten van de dieren, omdat de enkele pogingen om de dieren te verdoven waren mislukt. Opeens rept de minister over allerlei ophanden zijnde problemen, waarover zij afgelopen donderdag niets zei.

Dezelfde dag, gisteren, zijn vijf jagers gestart met het afschieten van de dieren en is het eerste hert geschoten. In de loop van de week zal het aantal jagers worden gebreed om de klus te klaren. De fractie van de Partij voor de Dieren vindt deze gang van zaken volstrekt ontoelaatbaar en zij eist van de minister dat de actie onmiddellijk wordt beëindigd. Immers, het is onbestaanbaar dat nu zeer gemakkelijk naar het geweer wordt gegrepen. Er zijn alternatieven. Er is de mogelijkheid van het verdoven van de herten door niet achter de dieren aan te rennen met verdovingsgeweren, maar door meer uit te gaan van hun gedrag en door bijvoorbeeld gebruik te maken van de vaste looproutes van de dieren die pas dit weekend bekend zijn. Daarnaast geldt dat er geen acute reden is om in te grijpen. Het enige mannetje in de groep is al gevangen. Aan de minister heb ik daarom de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het afschot? Er is nu één hert gedood. Zijn er inmiddels al meerdere herten afgeschoten? Kan de minister uitleggen waarom tot en met het weekend door de minister van LNV wordt gecommuniceerd dat er volop ingezet zal worden op het verdoven en het vangen van de dieren om deze daarna terug te brengen naar het vasteland en de minister vervolgens op maandagochtend de Kamer overrompelt met een brief waarmee zij aangeeft per direct toestemming te verlenen tot afschot?

Tot slot vraag ik de minister om onmiddellijke beëindiging van de jacht op de edelherten op Ter-