

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2138

Vragen van de leden **Lodders, Remco Dijkstra** en **Van den Bosch** (allen VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Eindhoven wil eigen vliegtaks invoeren»* (ingezonden 19 maart 2018).

Antwoord van Minister **Ollongren** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 18 mei 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1816.

Vraag 1, 2 en 16

Bent u bekend met het bericht «Eindhoven wil eigen vliegtaks invoeren»?¹ Wat is uw appreciatie hiervan? Is hierover overleg geweest met u of een andere instantie van de rijksoverheid? Klopt het dat het Rijk «gewaarschuwd» heeft? Kunt u daar verder op ingaan? Kunt u bij de gemeente Eindhoven aangeven dat een leefbaarheidsfonds zeer belangrijk is, maar ook op andere wijze binnen de begroting gevuld kan worden, anders dan het heffen van een nieuwe, niet-legitieme belasting?

Antwoord 1, 2 en 16

Het bericht dat de gemeenteraad van Eindhoven een motie heeft aangenomen die het college van B&W oproept om een «vliegtaks» in te voeren is mij bekend. In de motie is niet nader uitgewerkt hoe deze oproep nader door het college vormgegeven dient te worden. In dit stadium is het derhalve te prematuur om op mogelijke opties in te kunnen gaan. Door het Rijk is geen contact hierover geweest met volksvertegenwoordigers dan wel met het college van B&W van de gemeente Eindhoven.

Het belang van het leefbaarheidsfonds voor Eindhoven is bij alle betrokken partijen, inclusief de gemeente, bekend. Het fonds is reeds operationeel en ondergebracht in een onafhankelijke stichting «Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven». Het fonds bevat € 880.000 (mede gevoed door de gemeente Eindhoven) en is bedoeld voor maatregelen die het milieu en het leefklimaat in de omgeving van de luchthaven verbeteren.

¹ «Eindhoven wil eigen vliegtaks invoeren» – Volkskrant, 16 maart 2018

Vraag 3 t/m 9, 14 en 15

Deelt u de mening dat de lasten niet opgedreven zouden moeten worden, zeker niet nu het economisch weer beter gaat?

Hoe valt deze lokale vliegtaks te rijmen met het gesloten stelsel van lokale belastingen? Kan de gemeente zomaar deze eigen belasting heffen? Wat zijn de juridische bezwaren hiertegen?

Kunt u hierbij ook ingaan op de in Amsterdam voorgestelde «cruisebelasting», zoals beschreven in Binnenlands Bestuur?²

Zijn er meer gemeenten die op deze wijze een extra belasting verzinnen? Zo ja, kunt u een lijst geven en aangeven wat u hier tegen doet?

Is het toevallig dat Eindhoven ook al de gemeente was met de grootste stijging in de onroerende zaakbelasting (ozb), te weten 9,4%? Zijn er financiële problemen bij deze gemeente?

Hoe wordt voorkomen dat meer gemeenten een eigen vliegtaks of anderszorgige taks gaan heffen teneinde de gemeentekas te vullen?

Deelt u de mening dat een dergelijke lokale vliegtaks onwenselijk zou zijn?

Hoe wordt voorkomen dat deze heffing bij strijdigheid met het gesloten stelsel van de lokale lasten op een andere manier doorgevoerd wordt, bijvoorbeeld via de luchthaventarieven of via de toeristenbelasting?

Hoe verhoudt deze lokale belasting zich tot het landelijke beleid waarbij getracht wordt om de milieuschade te beperken maar tegelijkertijd vliegen niet onnodig duur te maken voor de Nederlanders en het bedrijfsleven? Loopt deze mogelijke heffing daar doorheen?

Antwoord 3 t/m 9, 14 en 15

Het is aan het democratisch vertegenwoordigende orgaan van de gemeente, de gemeenteraad, om de beslissing te nemen over de invoering en heffing van een belasting. Daarbij is de gemeenteraad gebonden aan de heffingen waarin, onder andere, door de Gemeentewet wordt voorzien. In hoeverre de gemeenten deze keuzes maken in relatie tot de maatschappelijke opgaven is dan ook aan de gekozen volksvertegenwoordigers die deze keuze in een democratisch proces tot stand laten komen. Of een ingestelde heffing past binnen de bestaande wettelijke kaders kan worden getoetst bij de rechter. Er zijn meerdere gemeenten die toeristenbelasting heffen voor het verblijf op het grondgebied van de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan Terschelling. Ook wordt soms watertoeristenbelasting geheven voor het verblijf op het water binnen de gemeentegrenzen. Daarnaast wordt bijvoorbeeld in Amsterdam gedacht aan de heffing van toeristenbelasting bij dagverblijf door passagiers van een cruiseschip. Er is geen volledig overzicht beschikbaar. Ik ga er overigens van uit dat de keuze voor een dergelijke heffing op basis van de lokale situatie en behoeften wordt genomen.

Voorts hoeft de stijging van de opbrengsten van een gemeente niet ingegeven te zijn door een verslechtering van de financiële positie. Beleidskeuzes kunnen er evengoed voor zorgen dat een stijging van de opbrengsten noodzakelijk en gewenst is.

Daarnaast staan overheidsheffingen of -belastingen los van de luchthaventarieven. De Wet luchtvaart heeft de luchthaventarieven gereguleerd voor luchtvaartactiviteiten. Het gaat daarbij om de dienstverlening van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartactiviteiten zijn de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het opstijgen, landen en parkeren van vliegtuigen, afhandeling van passagiers en hun bagage alsmede vracht en de uitvoering van de beveiliging. Voor deze zaken worden luchthaventarieven in rekening gebracht bij luchtvaartmaatschappijen (zoals passagiersgelden en start- en landingsgelden). De Autoriteit Consument en Markt houdt hier toezicht op binnen de geldende wet- en regelgeving. Het kabinet zet in op een duurzame ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaartsector. In algemene zin geldt dat het kabinet de luchtvaart het liefst mondiaal dan wel op Europees niveau reguleert met oog op het gelijke speelveld voor de Nederlandse luchtvaartsector. Wanneer dat niet (volledende) mogelijk is, wordt gekozen voor nationale regels. De belasting op luchtvaart, zoals voorgenomen in het regeerakkoord, hanteert ook deze aanpak. Hierbij past niet de optie om een belasting op luchtvaart in te voeren

² «Cruisebelasting voor Amsterdamse toeristen» – Binnenlands bestuur, 16 maart 2018

via een nieuwe lokale heffing. Bij de vormgeving van de Europese dan wel nationale heffing of belasting wordt goed gekeken naar de economische en duurzaamheidseffecten hiervan. Tot slot is in dit stadium onvoldoende bekend over de door de gemeenteraad van Eindhoven gewenste maatregel om iets te kunnen zeggen over de potentiële effecten ervan.

Vraag 10

Hebben de andere aandeelhouders, zoals de provincie Noord-Brabant en Schiphol zich al uitgesproken?

Antwoord 10

Het college van gedeputeerde staten heeft in antwoord op Statenvragen aangegeven twijfels te hebben over de rechtmatigheid van een gemeentelijke belasting (vliegtaks) zoals gevraagd door de gemeenteraad van Eindhoven. Bovendien ziet het college dit als Rijksaangelegenheid, waarbij ook gewezen wordt op de voornemens op dit punt in het regeerakkoord en op de mogelijke verstoring van het gelijke speelveld t.o.v. andere luchthavens. Daarom acht het college een lokale taks niet opportuun.

Royal Schiphol Group geeft aan te hechten aan een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport in samenhang met haar omgeving. De medegebruikvergunning voor Eindhoven Airport loopt af op 31 december 2019. Onder leiding van het Ministerie van IenW is een traject gestart voor het ontwikkelen van een perspectief op de luchthaven voor de periode na 2019. Besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport dient volgens Royal Schiphol Group integraal te worden afgewogen, met inachtneming van economische en sociale effecten, duurzaamheid, leefbaarheid, land- en luchtzijdige bereikbaarheid en benodigde aanpassingen aan luchthaveninfrastructuur. Royal Schiphol Group vindt dat het onderwerp vliegtaks binnen de integrale besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven moet worden meegenomen en wil nu nog niet vooruitlopen op dit onderwerp. Tevens wil Royal Schiphol Group in deze discussie ook bezien hoe besluitvorming verloopt over de in het regeerakkoord voorgenomen Europese of nationale belasting op luchtvaart.

Vraag 11 en 12

Hoe verhoudt deze belasting zich tot het algemene luchtvaartbeleid? Zorgt dit niet voor relatief meer druk op Schiphol? Wat is de elasticiteit van het vliegverkeer?

Wat doet dit voor de concurrentiepositie van Eindhoven en Eindhoven airport?

Antwoord 11 en 12

Het kabinet heeft in het regeerakkoord aangegeven dat er wordt ingezet op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van «Parijs». Ook wordt bezien of een heffing op lawaaige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd. In het algemeen geldt dat een belasting evenals luchthavengelden gevolgen kunnen hebben voor de ticketprijzen en daarmee voor de marktvrage. Hogere ticketprijzen kunnen ook leiden tot het uitwijken door passagiers naar andere luchthavens en – afhankelijk van de bestemming – de keuze voor een ander vervoersmiddel (substitutie). De economische en duurzaamheidseffecten van verschillende varianten van de in het regeerakkoord genoemde belasting zullen in kaart worden gebracht. Daarbij wordt ook de prijselasticiteit betrokken.

Gezien de aanwezigheid van een vergelijkbaar aanbod aan bestemmingen op luchthavens niet ver van Eindhoven vandaan, zullen zowel effecten op de marktvrage als uitwijkgedrag en substitutie relevant zijn voor de concurrentiepositie. Over de specifieke prijselasticiteit op Eindhoven Airport is de Kamer geïnformeerd per brief van 28-10-2015 (kenmerk: 2015–2016, 31 936 nr. 298). Er is mij geen specifiek onderzoek bekend naar de effecten voor Eindhoven en Eindhoven Airport van de in de berichtgeving genoemde mogelijke gemeentelijke belasting.

Vraag 13

Hoeveel banen levert Eindhoven airport op, zowel direct als indirect?

Antwoord 13

De directe werkgelegenheid bedraagt op dit moment circa 1.500 banen. Exacte actuele cijfers over de indirecte werkgelegenheid zijn er niet. In eerder onderzoek uit 2013 bedroeg dit circa 20–25% van de directe werkgelegenheid.