

Vergaderjaar 2020–2021

35 645

Wijziging van de Wet vliegbelasting

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 23 december 2020

De vaste commissie voor Financiën heeft op 2 december 2020 overleg gevoerd met de heer Vijlbrief, Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet vliegbelasting (Kamerstuk 35 645).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Tielen

De griffier van de commissie,
Weeber

Voorzitter: Tielen
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Graus, Lodders, Van Raan, Slootweg, Snels, Tielen en Van Weyenberg,

en de heer Vijlbrief, Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst.

Aanvang 16.00 uur.

De voorzitter:

We gaan beginnen. Het is woensdag 2 december, 16.00 uur. Op de agenda staat het wetgevingsoverleg voor de Wijziging van de Wet vliegbelasting. Dat is een novelle. Daar zit het nummer 35645 bij, zeg ik voor de kijkers en geïnteresseerden die op afstand aan dit debat meedoen.

Ik heet Staatssecretaris Vijlbrief van Fiscaliteit en de Belastingdienst – van van alles en nog wat, maar in ieder geval dit onderwerp – van harte welkom, alsmede de Kamerleden: mevrouw Lodders namens de VVD, meneer Van Raan namens de Partij voor de Dieren, meneer Snels namens GroenLinks en meneer Slootweg namens het CDA. Meneer Nijboer heeft zich afgemeld, net als mevrouw Leijten. Zij zijn respectievelijk van de PvdA en de SP. We gaan gewoon beginnen. Wellicht sluiten er nog andere mensen aan; dat zien we vanzelf. De indicatieve spreektijd is, zoals ik heb doorgekregen, drie minuten. Ik hoop dus dat het u lukt om binnen die tijd uw bijdrage te leveren. U zit met drie andere Kamerleden, dus ik stel voor dat u twee interrupties hebt. Dan moet u toch een beetje kiezen. Zullen we het zo doen? Dan beginnen we met mevrouw Lodders namens de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

Mevrouw Lodders (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb niet zo heel veel punten. Dit is een novelle. Voor de mensen die het niet alle dagen volgen: dat betekent dat het een wijziging is van een wet die nog niet door de Eerste Kamer is aangenomen. De wet ligt daar wel. Nu gaan we de vrachttaks schrappen. Ik vind het wel belangrijk om daarbij stil te staan, want dit is mede naar aanleiding van een vraag van de VVD om te monitoren wat de vliegbelasting in haar oorspronkelijke vorm voor effect had op de vracht. Daarover ligt er een stevig rapport. Ik denk dat de Staatssecretaris en het kabinet een belangrijk besluit hebben genomen om nu deze stap te zetten. Die stap kan in ieder geval op steun van de VVD rekenen. Ik heb nog wel een paar vragen, ten eerste over iets wat de Staatssecretaris wel heeft beschreven in de nota naar aanleiding van het verslag, in de beantwoording van de vragen die wij hebben gesteld. Het gaat om het bedrag van 200 miljoen, dat voor 2021 is ingeboekt. Bij het bepalen van de prijs – dat is overigens niet anders dan in de oorspronkelijke wet maar toen ben ik er waarschijnlijk iets minder scherp op geweest – gaat de Staatssecretaris uit van het prijspeil van 2017. Ik kan in de uitgangspuntennota van het regeerakkoord niet terugvinden dat we dat met elkaar hebben afgesproken, maar dat kan ook aan mij liggen, want ik kijk daar niet dagelijks in. Kan de Staatssecretaris daar nog iets over zeggen? Dan het tweede punt waarover ik iets wil vragen. De luchtvaartmaatschappijen worden nu geconfronteerd met een wijziging in de ticketbelasting. Dat hebben ze denk ik niet last minute aan zien komen. Mijn vraag is hoe de Staatssecretaris omgaat met tickets die al verkocht zijn. Worden luchtvaartmaatschappijen geacht om het aan te passen en alsnog de verhoging door te voeren? Ik hoop dat de Staatssecretaris met een creatieve oplossing wil komen zodat we de luchtvaartmaatschappijen in ieder geval niet op te veel kosten jagen.

Het laatste puntje is ook wel belangrijk. In de inbreng had ik daar vragen over gesteld. Wanneer zijn de systemen van de Belastingdienst op orde? De signalen die ik krijg is dat ze nog niet op orde zijn, maar in de beantwoording lees ik dat ze een ruimer tijdvak krijgen. Voor de transparantie en de helderheid en opdat we later niet voor verrassingen komen te staan, wil ik gewoon klip-en-klaar weten hoever we daarmee staan en wanneer ze klaar zijn. Is dat later, dan hoor ik dat graag, want als dat in een heel ruim tijdvak moet plaatsvinden, is dat weer een vervelende discussie achteraf. Kan de Staatssecretaris daar duidelijkheid over geven? Voorzitter, dat was 'm in eerste termijn. Dank u.

De voorzitter:

Meneer Van Raan heeft een interruptie voor u.

De heer Van Raan (PvdD):

Nou, het is meer een vraag. We horen een bekend geluid van de VVD. Dat is mooi; dat is voorspelbaar. Nu gaat het over de luchtvaart die gespaard moet zijn van belastingen, omdat dat misschien de vraag zou verkleinen. Laat ik het maar zo duidelijk mogelijk proberen te zeggen. Is het zo dat de VVD in dit geval kiest voor economie boven de aanpak van de klimaatproblemen of de verduurzaming van de luchtvaart?

Mevrouw Lodders (VVD):

Nee. De VVD kiest voor baanbehoud. Dus de VVD kiest voor de mensen.

De heer Van Raan (PvdD):

Voor baanbehoud. Ja, kennelijk met name voor start- en landingsbaanbehoud. Erkent de VVD dan wel dat die inzet, die nu de gedaante krijgt van het schrappen van die belasting, een hele lage belasting, niet bijdraagt aan het bestrijden van de klimaatcrisis? Of wil ze ook niet zover gaan?

Mevrouw Lodders (VVD):

Nee, zover wil ik niet gaan. We hebben in het regeerakkoord een afspraak gemaakt en die komen we met het wetsvoorstel nog steeds na, namelijk dat we een vliegbelasting gaan innen, in het leven gaan roepen. Dat doen we nog steeds. Als we het onderdeel vracht zouden doorvoeren, zou dat tot echt ontzettend veel baanverlies leiden. We zullen het doorvoeren bij de ticketbelasting, dus de ticketprijs gaat iets omhoog zodat we de opbrengsten, die 200 miljoen die we met elkaar hebben afgesproken, wel zullen realiseren. Aan de voorkant hebben we ingestemd met het wetsvoorstel zoals het er oorspronkelijk lag, maar we hebben wel gevraagd te monitoren. Nu blijkt dat de effecten zo groot zijn, vind ik het een heel verstandige keuze van het kabinet om te gaan voor baanbehoud in plaats van koste wat het kost de prijs op te drijven.

De voorzitter:

Dank u wel. Inmiddels is ook de heer Van Weyenberg namens D66 bij ons aangeschoven. Maar het woord is aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. We waarderen deze inzet en eerste stap naar een vliegbelasting echt, maar we moeten ook vaststellen dat we er zo niet komen. De vliegtaks die er lag was eigenlijk al erg mager. Ik noemde het destijds een muizenstapje vooruit. Reparatievoorstellen die wij deden om de belasting op te hogen, werden weggestemd. Het gevolg is dat Nederland straks een vliegbelasting heeft die niet alleen lager is dan in veel landen, maar die ook nog eens – en dat is misschien nog wel kwalijker – niet genoeg is om mensen daadwerkelijk naar de trein te

verleiden. Zelfs het voorstel dat er ligt, weet het kabinet nog verder uit te kleden. Van muizenstap naar schijnbeweging, onder druk van de sector uiteraard. Ik moet vaststellen dat het kabinet helaas nog steeds vastzit in het oude abnormaal, waarin de sectorbelangen boven de algemene belangen worden geplaatst. Het rapport waarmee de Staatssecretaris zwaait, past dus ook in de rijke traditie – mevrouw Lodders had het er al over – van die werkgelegenheidsrapporten, die zich over het algemeen laten kenmerken door het overdrijven van de economische belangen, met name van de luchtvaartsector.

Het is natuurlijk heel belangrijk om werknemers in de sector een goed perspectief te bieden. Dat is het tegenovergestelde van wat het kabinet doet, want met de kop in het zand – of beter: met de kop in de miljardensteun – wachten kabinet en sector op de ondergang van deze sector. Dat zal echt banen gaan kosten.

De heer **Slootweg** (CDA):

De heer Van Raan noemt het rapport. Twijfelt hij aan de onafhankelijkheid van dat rapport? Zo versta ik hem.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Als ik doel op de rijke traditie die dit type rapporten heeft ... Nee, laat ik eerst de vraag beantwoorden. Twijfel ik aan de onafhankelijkheid van de rapporten? Nee. Maar wat je vaak wel ziet en wat denk ik het beste bevestigd wordt door een rapport van een instituut dat we beiden waarderen, namelijk het rapport Mainports voorbij van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur uit 2015... Dat stelt structureel dat de grote rol van de luchtvaart als mainport helemaal niet meer zo groot is. Als je ziet wat onafhankelijke journalisten hebben geschreven over dit rapport, dan valt daar ook nog wel wat op af te dingen. Dus nee, ik trek het niet in twijfel, maar er zijn wel kanttekeningen bij te plaatsen. Dat bedoel ik met die rijke traditie. Ik wil nog wel een voorbeeld noemen. Er is een MKBA opgesteld voor Lelystad of Rotterdam Airport, die gewoon aan alle kanten rammelt omdat de scope vaak te nauw is of effecten worden weggelaten. Dat werd er dus mee bedoeld.

De heer **Slootweg** (CDA):

Ik ben in ieder geval blij dat de heer Van Raan erkent dat het een onafhankelijk rapport is, dat de wetenschappers ook gewoon deskundig hun werk hebben gedaan en dat over deze feiten dus niet gediscussieerd wordt. Het is natuurlijk aan de heer Van Raan of hij daar nog een andere invalshoek bij wil zetten, maar ik zou het erg jammer vinden als het beeld zou ontstaan dat wanneer wij vragen om een rapport, dat heel erg gekleurd wordt ingestoken. Daar ben ik hem dus dankbaar voor.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nou, fijn. Dank voor die dankbaarheid, maar misschien kunnen we de staatsecretaris dan meteen vragen naar een officiële appreciatie van «Banen als valse schaamlap voor distributiecentra en luchthavens». Dat is een artikel van 3 november in Follow The Money. Dan kunnen we misschien beiden van die appreciatie genieten, de heer Slootweg en ik gezamenlijk.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw inbreng, meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Het is dus nodig dat er een goed sociaal plan komt om de mensen in de luchtvaartsector naar meer toekomstbestendige sectoren te begeleiden. Het zogenoemde groenste kabinet zet wel in op zogenaamde fiscale vergroening, maar we zien daar dus weinig van terug.

Het voorbeeld is natuurlijk de Fiat Panda voltanken en dan meer belasting betalen dan dat je betaalt op een volgetankte Boeing 747. Dat is een totaal onhoudbare situatie. De luchtvaartsector vliegt op deze manier ook het hele Parijsakkoord aan gort.

Voorzitter. Het doel van het kabinet was vooral om de 200 miljoen op te halen. Los van het feit dat dit opgehaalde bedrag veel hoger zou kunnen zijn, zou natuurlijk het doel moeten zijn om de luchtvaart weer binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid te krijgen, linksom of rechtsom. Juist klimaat, leefomgeving en veiligheid vereisen een flinke krimp van het aantal vliegbewegingen. We hebben weleens voorgesteld – dat voorstel krijgt ook steeds meer navolging – om het plafond voorlopig te bepalen op maximaal 300.000 vliegbewegingen. Dat is niet omdat we het nou zo leuk vinden om die sector klein te houden, maar omdat het klimaat en ook de leefomgeving erom vragen, zeker als je de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart meeneemt.

Voorzitter. Het zal u niet verrassen dat we het voorstel van het kabinet om de belasting op vrachtvliegen te schrappen, niet steunen. We zullen ook weer komen met een amendement dat de vliegtaks meer in lijn brengt met het halen van de klimaatdoelstellingen, want de vervuiling dient belast te worden. In onze ogen laat het kabinet te veel na ten koste van en op kosten van toekomstige generaties om de luchtvaart goed te beprizen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Ik vermoed dat het amendement waarover u sprak, het amendement op stuk nr. 7 is dat zonet is uitgedeeld. Mevrouw Lodders heeft een interruptie.

Mevrouw Lodders (VVD):

De heer Van Raan spreekt mij aan op het feit dat de vrachttaks geschrapt wordt. Volgens mij had de heer Slootweg daar ook een vraag over, die weliswaar ging over het rapport. Ik begrijp dan niet zo goed dat het amendement van de heer Van Raan alleen ingaat op de passagiers en niet op de vrachttaks.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, een terechte vraag. Ik zou ook graag een amendement hebben ingediend dat dit weer terugbrengt, maar helaas laat de techniek van een novelle dat weer niet toe. Dat hebben we wel nagevraagd. We zijn ook met zo'n amendement begonnen. De manier waarop je die vrachttaks weer kan terugkrijgen in de wet is door tegen de novelle te stemmen. Dat zou je kunnen zien als dat we dan hetzelfde bereiken.

Mevrouw Lodders (VVD):

Dan ben ik uiteraard nieuwsgierig naar het stemgedrag van de Partij voor de Dieren bij deze novelle. Goed, ik ga het amendement bestuderen. Ik kan op dit moment al aangeven dat het niet op onze steun kan rekenen, maar er worden nog wel wat aannames gedaan dus daar zal ik eens goed naar kijken.

De heer Van Weyenberg (D66):

De heer Van Raan heeft vast goed zijn huiswerk gedaan, maar als je bij novelle de vrachttaks zou terugbrengen en 'm dan bijvoorbeeld zou verhogen, heb je nog steeds een verandering ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel. Maar goed, ik wil de heer Van Raan niet op ideeën brengen. Ik heb wel één punt. Ik respecteer het standpunt van de heer Van Raan, ook al bij de vorige behandeling, dat hij eigenlijk veel verder zou willen gaan. Dat begrijp ik heel goed, want dat doet mijn eigen verkiezingsprogramma ook. Maar ik zou het wel fair vinden als de heer Van Raan gewoon eerlijk zou zeggen dat hij heel teleurgesteld is dat die

vrachtbelasting weggaat, maar dat daar wel tegenover staat dat het geld dat daardoor vrijvalt, wordt opgehaald door gewoon de vliegbelasting voor passagiers te verhogen. Er is nu een expliciete tekst van de Staatssecretaris dat de vliegbelasting op 1 januari ingaat. Voor de balans zou ik het wel waarderen als ... Nu is het net alsof er alleen iets verdwijnt. Nee, de vliegtaks voor passagiers wordt verhoogd in deze novelle. Niet zo veel als de heer Van Raan idealiter zou willen, maar ik ken de heer Van Raan zo dat hij daar recht aan zou kunnen doen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat doe ik ook zeker. Ook dank voor de tips. De heer Van Weyenberg beschikt over geavanceerdere kennis dan ik had op het moment dat ik daarmee aan de slag ging, dus dank daarvoor. Ja, het klopt dat dat verhoogd is, maar de heer Van Weyenberg weet net zo goed als ik dat dat niet is om de doelen voor het klimaat te halen maar om de afspraak in het regeerakkoord na te komen, namelijk om op die 200 miljoen te blijven. Als hij dat op zijn beurt ook kan erkennen, dan wil ik ruiterlijk toegeven dat de luchtvaartbelasting inderdaad omhooggegaan is. Maar wellicht niet voor hetzelfde doel.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ik moet een beetje oppassen om uit de school te klappen over de onderhandelingen, maar ik heb deze er hoogstpersoonlijk in onderhandeld omdat ik dacht dat het bijdraagt aan het eerlijk beprijzen van CO₂-uitstoot in het regeerakkoord. In ieder geval voor mezelf lag er wel hetzelfde doel onder. De heer Van Raan heeft overigens gelijk dat als je dat volledig zou willen doen, je een hoger bedrag had gedaan. Maar ik ben en blijf blij dat we, ook in deze crisistijden, op 1 januari een vliegbelasting invoeren. Voor mij is dat een eerste stap. Ik weet zeker dat ik in het vervolg de heer Van Raan aan mijn zijde zal vinden of dat hij mij aan zijn zijde zal vinden.

De **voorzitter**:

Een reactie nog van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Die invoering op 1 januari klopt. Ik heb zelf ook nog wel wat vragen aan de heer Van Weyenberg, maar dat doe ik dan in zijn termijn. Ik heb de specifieke vraag even gemist. Aan welke zijde van de heer Van Weyenberg ga ik zo meteen staan? Ik ben overigens graag bereid dat te doen, maar ik wil even weten waar ik dan precies naast sta.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

De heer Van Raan heeft denk ik heel scherpzinnig opgemerkt dat er weinig vraagtekens in mijn interruptie zaten, maar ik deed wel de constatering dat we op 1 januari iets gaan doen waartegen natuurlijk heel lang gelobbyd is om het überhaupt te doen. We doen het ook nog in een crisis. Ik zei dat ik snap dat de heer Van Raan vindt dat het bedrag hoger had moeten zijn maar dat ik hoop dat hij het met mij eens is dat dit wel een trendbreuk is, want dat is tot nu toe nog nooit gelukt. Dat was eigenlijk wat ik vroeg.

De **voorzitter**:

Als u daar dan een vraagteken achter zet, kan meneer Van Raan ja of nee zeggen.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Maar dan ga ik vragen of hij het met mij eens is. Dat vind ik altijd zo'n pedante interruptie. Dat probeer ik te voorkomen, voorzitter.

De heer **Van Raan** (PvdD):

We gaan inderdaad 1 januari wat doen. Dat is helemaal waar.

De **voorzitter**:

Dank voor uw inbreng. We gaan naar meneer Snels namens GroenLinks.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Zo af en toe kom je in de politiek tegen dat een lobby effectief is geweest. Deze novelle is daar volgens mij het bewijs van; de lobby tegen de belasting op de vrachtluchten is effectief geweest. Maar het roept wel een aantal vragen op. De Staatssecretaris kent de positie van GroenLinks. Mijn partij zit iets dichterbij de Partij voor de Dieren dan bij de VVD, zal ik maar zeggen, niet alleen fysiek, hier aan tafel, maar ook qua ideeën over hoe we nou met de luchtvaart omgaan. Uiteindelijk is natuurlijk gewoon het principiële idee dat we externe effecten zoals klimaateffecten maar ook luchtverontreiniging en overlast in de prijs tot uitdrukking willen brengen. Dat willen we bij passagiers, maar ook bij vracht.

De voorstellen van het kabinet – dat debat hebben we natuurlijk eerder gehad – zijn eigenlijk nog maar een heel klein stapje op weg naar het in rekening brengen van de externe effecten. Dus ja, dan is toch de principiële vraag: waarom zou voor de passagiers een deeltje van die externe effecten wel in rekening worden gebracht en voor vrachtluchten niet? Waarom zouden vrachtluchten niet moeten bijdragen aan de externe kosten voor luchtvervuiling, overlast en klimaatverandering? Waar hebben zij dat recht aan verdiend? Hoe gaat de Staatssecretaris nu uitleggen dat mensen wel moeten betalen en bedrijven die betrokken zijn bij vrachtluchten niet? Dat is uiteindelijk het principiële debat.

Het is niet mijn neiging om onderzoekers af te vallen, maar het SEO-onderzoek is wel partieel. Het directe effect is 112 banen. De indirecte effecten, maar dat is een partieel effect, betreffen 5.000 banen. Als je dit voorstel zou laten doorrekenen op brede welvaart, bijvoorbeeld met een echte, serieuze MKBA, denk ik dat er andere uitkomsten waren geweest. Uiteindelijk denk ik dus dat het voor de samenleving beter was geweest om die vrachtbelasting wel in te voeren. Ik zou daar graag wel een reactie van de Staatssecretaris op willen hebben. En is dat onderzoek helemaal onafhankelijk? Het onderzoek is onafhankelijk, maar het viel mij toch wel op dat bijvoorbeeld hoofdstuk vier een consultatie van de sector is. Wat vindt de sector van een vrachtbelasting? Ja, als je dat vraagt, dan weet je wel wat eruit komt.

Al met al vind ik het dus jammer dat dit op deze manier gaat. Het voordeel is wel – daar heeft de heer Van Weyenberg volstrekt gelijk in – dat wat we minder ophalen met de vrachtbelasting weer gecompenseerd wordt door een wat hogere vliegbelasting. Dus budgettair blijft het rondlopen. Dat is in ieder geval het positieve nieuws van deze novelle.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Snels. Dan gaan we naar meneer Slootweg voor zijn inbreng namens de CDA-fractie.

De heer **Slootweg** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil vooraf even zeggen dat dit waarschijnlijk mijn inbreng blijft, afgezien van mijn reactie op eventuele vragen, omdat ik daarna naar een ander overleg moet. Heel vervelend, maar... Hoe zal ik het zeggen? Ik val ook in.

Ik had een aantal vragen. Ik ben allereerst wel blij dat deze stap wordt gezet. Wij hebben volgens mij samen met de VVD bij de discussie over de invoering van de vliegbelasting vragen gesteld over wat de weglekeffecten zijn richting Luik. Ik ben blij dat de Staatssecretaris om een rapport

heeft gevraagd en daarnaar gekeken heeft. Toen wij hierover discussieerden, was corona al wel iets wat speelde, maar voor ons gevoel nog niet zodanig ingrijpend dat ik heel goed begrijp dat je in de afwegingen van wat je moet doen, tenslotte op deze uitkomst komt. Ik moet zeggen dat dat ook tot een ontwikkeling in mijn fractie en mijn partij heeft geleid waardoor we nu hiertoe zijn gekomen. Ik denk dat dit verstandig is en de juiste afweging. Daarbij komt dat we, voor de doelstelling van grotere milieuwinst die de heer Van Raan en de heer Snels noemen, toch de meeste stappen kunnen zetten wanneer we dat het liefst wereldwijd maar desnoods op Europees niveau zouden kunnen doen. Mijn vraag is: zit er al wat schot in, ook bij andere landen, om in Europees verband te komen tot een soort vliegbelasting? Ik zou willen weten of daar ondertussen, nadat wij in aanvang hierover spraken, voortgang in is gekomen.

De voorzitter:

Voor u verdergaat heeft meneer Van Raan een vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, dat klopt. Het is verheugend om te horen dat de heer Slootweg zegt: afgezien hiervan zouden we ook in Europees verband wat kunnen doen. Ik begrijp dat hij daar ook wel oren naar zou hebben. Dat hangt natuurlijk af van de vorm en de inhoud, maar begrijp ik het goed dat het CDA daar niet op voorhand afwijzend tegenover staat? Het gaat er dan om wat je op Europees niveau zou kunnen bereiken om dichterbij die klimaatdoelstellingen te komen of om externe effecten te beprizen. Heb ik dat goed gehoord?

De heer Slootweg (CDA):

Volgens mij hebben we bij het opstellen van het regeerakkoord de afspraak gemaakt: laten we nou in eerste instantie bekijken of we dit op Europees niveau kunnen doen. Het was al een stap verder – dat stond namelijk niet in ons verkiezingsprogramma – dat wij toen aanvaard hebben dat wij, als dat niet mocht lukken, toch zelfs een nationale stap zouden doen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik hoor daarin inderdaad een bevestiging. Dat is heel goed nieuws, want je kunt als land met Frankrijk, met Duitsland én Frankrijk of met Oostenrijk gewoon bilateraal of multilateraal een afspraak maken om bijvoorbeeld wel een heffing op kerosine te doen. Dat kan gewoon. Dus wellicht gloort hier een samenwerking tussen het CDA en de Partij voor de Dieren waarin we gezamenlijk ons daar hard voor kunnen maken. Zou dat kunnen?

De heer Slootweg (CDA):

Als de heer Van Raan dan ook insluit dat landen als Malta, Cyprus, Griekenland, België, Zweden, Denemarken, Polen en Hongarije daarvan ook deel uitmaken... Nee, het punt is: hoe staat het op Europees niveau? Ik begrijp heel goed waar de heer Van Raan naartoe wil, maar volgens mij is er echte milieuwinst te halen op het moment dat we dit wereldwijd zouden doen. Maar mocht dat nou niet lukken, dan is onze terugvalbasis op Europees niveau.

De voorzitter:

Kort, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, «mocht het dan niet lukken». Die inzet hadden we in 1972, in 1982 of 1983 al kunnen hebben. Dus die mondiale inzet kan allang. Dat lukt gewoon niet op die manier. Het argument is dus: we moeten wachten op de rest; iedereen moet meedoen binnen Europa. Dat schetst de heer

Slootweg net, maar het punt is nou juist dat dit niet gaat gebeuren, want dan had het allang kunnen gebeuren. Mijn vraag blijft dus staan: is hij bereid om ook in die multilaterale overeenkomsten te bekijken hoe je de luchtvaart eerlijker kunt beprijzen?

De heer **Slootweg** (CDA):

Ik heb volgens mij heel helder aangegeven dat de echte milieuwinst is te halen op het moment dat alle landen meedoen. Ik geloof niet dat je echt een verschuiving ziet als andere landen dat niet doen. Dat maakt volgens mij dit rapport ook duidelijk. Dat ten eerste. Ten opzichte van 1972 wil ik wel de winst zien. Europa heeft zich sindsdien enorm uitgebreid, dus als we dat kunnen bereiken door alle EU-landen te laten meedoen, dan is dat toch echt wel een stap voorwaarts ten opzichte van 1972, toen Polen, Hongarije en Tsjechië er nog geen deel van uitmaakten. Dus in die zin is het toch ook wel weer een stap voorwaarts. Ik zou graag naar mijn volgende punt willen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan gaat zijn allerlaatste interruptie nu gebruiken.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, want de heer Slootweg spreekt zichzelf eigenlijk tegen. De hele reden dat we deze vliegtaks nu hebben, is dat het kabinet, met daarin het CDA, geconstateerd heeft dat Europa niet snel genoeg gaat en dus in die zin niet wacht op de rest. Dat klopt toch? Dus dan kun je ook die multilaterale zaken doen.

De heer **Slootweg** (CDA):

Maar het belangrijke is altijd dat wij de balans zoeken. De balans hierin is dat we nu inderdaad een eerste stap zetten. Ik ben ook heel blij dat deze Staatssecretaris, maar ook zijn voorganger, altijd in Europees verband ernaar gezocht heeft om zo veel mogelijk landen te laten meedoen. Ik denk namelijk dat de echte klimaatwinst te behalen is op het moment dat je dat met zo veel mogelijk landen doet.

Dat is eigenlijk mijn antwoord en ik zou graag naar mijn vervolgpunt willen gaan, mijn vragen aan het kabinet.

De **voorzitter**:

U mag verdergaan met uw inbreng, meneer Slootweg.

De heer **Slootweg** (CDA):

We zijn dus in principe geen tegenstander van vrachtbelasting, maar wel als het zodanige gevolgen heeft voor de werkgelegenheid dat de milieuwinst zich daar eigenlijk niet toe verhoudt. Dat zagen we volgens mij gebeuren in de concurrentie tussen Luik en Maastricht Aachen Airport. Maar wij zouden toch wel willen bekijken hoe je in de toekomst nog milieuwinst kunt bereiken op vrachtverkeer door de lucht, zonder een enorme weglek van werkgelegenheid en zonder dat dit daarmee ook betekent dat de vluchten niet doorgaan. Worden er op dit moment ook alternatieve, misschien niet-fiscale, alternatieven onderzocht? Welke alternatieven zijn hiervoor beschikbaar?

Ten slotte wilde ik me aansluiten die mevrouw Ladders heeft gesteld. Zij vroeg hoe het nu zit als je al € 7 min of meer in je ticket hebt betaald. Nu wordt die heffing verhoogd naar € 7,45. Moet er dan nog een naheffing komen? En mijn allerlaatste vraag is: wanneer iemand die nu een ticket heeft gekocht ervan afziet, om wat voor reden dan ook, en zijn geld retour krijgt, ontvangt hij dan ook de vliegtaks terug? Stel dat je voor € 207,45 ergens naartoe vliegt, krijg je dan alleen maar € 200 terug voor de ticket, of komt de vliegtaks ook terug?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Slootweg. Inmiddels heeft ook de heer Graus van de PVV ons gezelschap verrijkt. Maar eerst geef ik het woord aan de heer Van Weyenberg namens D66.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dank u wel, voorzitter. We behandelen vandaag een aanpassing van de vliegbelasting, maar misschien is wel het allerbelangrijkste voor mij dat nu gewoon klip-en-klaar is dat we die vliegtaks op 1 januari gaan invoeren. Dat was nog onderwerp van enige studie toen wij hier het oorspronkelijke wetsvoorstel behandelden, maar dat vind ik grote winst. Wat mijn fractie betreft is het namelijk ook juist in deze crisis op een aantal punten een kwestie van «juist nu», in plaats van «nu even niet». Dan blijft overeind staan dat dit voor mijn fractie echt het begin is. De heer Snels had het over de externe effecten en de heer Van Raan noemde de CO₂-schade. Als je die zaken wilt inprijzen voor een vlucht, moet je meer doen, zowel bij het belasten van tickets als bij het belasten van kerosine. Overigens geldt dat ook voor de brandstof in de zeescheepvaart, voeg ik daar toch aan toe. Dit is een begin en het liefst doe je dat Europees. Het allerliefste willen wij, denk ik, allemaal een Europese btw op vliegtickets en een Europese accijns op kerosine, maar Nederland wacht daar niet op en zet nu deze eerste stap. Dat verwelkom ik.

Met de novelle wordt ervoor gekozen om van een vrachtbelasting af te zien op basis van een studie over de impact op Maastricht Aachen Airport in relatie tot Luik, en om dan wel ter compensatie de heffing op tickets voor particulieren te verhogen. Daarmee worden de opbrengsten gewaarborgd, zoals de heer Van Raan zei, en wat mij betreft ook de klimaatwinst. Ik vind het toch nog steeds een belangrijke eerste stap. Dat SEO-rapport vind ik best ingewikkeld. Ja, er is schade. Had dit er voor mij nou ertoe geleid dat ik het onverantwoord vond om door te gaan met die vrachttaks? Nou, nee. Vind ik de verandering om iets meer bij tickets te doen en iets minder bij vracht nou heel erg problematisch? Eigenlijk is het antwoord daarop ook: nee. Zou ik in de toekomst nog steeds willen dat ook Nederland stappen zet, zowel op het gebied van vracht als van vliegtickets? Ja. Dat staat ook in mijn verkiezingsprogramma. Dat zullen collega's in de doorrekening kunnen zien.

Tegelijkertijd constateer ik dat dit punt ook in de Eerste Kamer natuurlijk wel degelijk speelt en dat er zorgen over zijn. Dus kiest het kabinet nu met het oog op een breder draagvlak voor deze novelle. Daar heb ik eigenlijk geen groot bezwaar tegen. Daar kan ik me in vinden. Ik zie natuurlijk ook dat we ons wel moeten realiseren dat er bij die vrachttaks met België wel een bijzondere situatie is. Dat is gewoon een feit, denk ik. België heeft die vrachttaks niet. Ik snap best de zorgen die hierover in Limburg speelden en kan mij dus vinden in deze aanpassing. Dit is weer een ultieme bevestiging dat wij inderdaad in Nederland dingen alleen doen, maar dat wij het natuurlijk het allerliefst internationaal samen doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Weyenberg. Dan gaan we door naar de bijdrage van de PVV. Die gaat meneer Graus leveren. U heeft drie minuten, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dat gaat wel lukken, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, u was al klaar met uw interrupties. Dat had ik al gezegd. U heeft ze allemaal opgemaakt, dus helaas. Sorry, meneer Graus, er is even wat verwarring over het aantal interrupties, maar dat was twee

in tweeën en meneer Van Raan had ze allemaal opgebruikt. Meneer Graus, het woord is aan u.

De heer **Graus** (PVV):

Als mijn tijd maar nu pas gaat lopen, dan ben ik er tevreden mee. Dank u wel.

Voorzitter. Ik ben heel blij dat ik hier al zo veel jaren als woordvoerder luchtvaart de inbreng mag doen. Uiteraard zijn we natuurlijk voor de inhoud van de novelle en het afzien van de vrachttaks. Daar hebben we immers zelf voor gepleit. Wij zijn ook voor afschaffing van de vliegtaks. Dit is ook heel belangrijk voor mijn eigen vliegveld Beek en Maastricht Aachen Airport, waar ik als kind vroeger nog heb gespeeld op de start- en landingsbaan, toen dat nog allemaal kon. Je mocht overal mee. Ik had het geluk dat ik daar veel mensen kende. Dank daarvoor.

Maar in het verleden hebben we geleerd dat een vliegtaks niet veel goeds heeft gebracht. Ik snap niet dat we daar niet van geleerd hebben. Ik snap dat ook zeker niet in tijden van een zware economische crisis, nog los van alle doden die er nu nog helaas te betreuren zijn, wat natuurlijk nog veel erger is.

De **voorzitter**:

Voor u verdergaat, heeft meneer Snels nu al een interruptie.

De heer **Snels** (GroenLinks):

De heer Graus geeft aan dat hij voor de novelle is, maar ik ben wel benieuwd naar zijn afweging. Voor passagiers worden de vliegtickets duurder en voor bedrijven goedkoper. Die hoeven niet te betalen. Hoe maakt u dan uw afweging? U bent dus eigenlijk helemaal tegen de vliegbelasting, maar u vindt het niet erg dat die nu hoger wordt voor passagiers?

De heer **Graus** (PVV):

Jawel. Maar je mag dat zo niet een-op-een vertalen. U was waarschijnlijk afgeleid, maar als u goed geluisterd had, had u gehoord dat ik ermee begon dat wij ook tegen die vliegtaks zijn; daar ga ik zo dadelijk een motie over indienen. Dat ben ik al zolang als ik woordvoerder luchtvaart ben en ik ben de langstzittende woordvoerder luchtvaart ooit. Dus ik heb nooit anders gedaan. U kunt mij veel verwijten, maar niet dat ik niet consistent en consequent ben. Maar wij waren ook voor afschaffing van die vrachttaks. Dat is ook voor het behoud van mijn eigen Maastricht Aachen Airport en vliegveld Beek, waar ik me heel veel voor heb ingezet. Ik heb ook als persoon mij ingezet voor de redding ervan. Ik heb er persoonlijk zorg voor gedragen dat Corendon daar twee vliegtuigen naartoe bracht. Ik ben een keer 's avonds met Atalay Uslu naar de gouverneur gegaan en we hebben het afgetikt. Dat heb ik gedaan, bilateraal. Daar heb ik de Kamer helemaal niet bij nodig gehad. Nu gaat het mij ook daarom. Ik ga natuurlijk ook proberen om van de vliegtaks af te komen. Ik zal dadelijk vertellen waarom. Er gaat hierover mogelijk ooit een parlementaire enquête komen. Ik heb bij de commissie-De Wit in de onderzoekscommissie én de parlementaire enquêtecommissie gezeten. Ik heb het zweet geroken van de mensen die fouten hebben gemaakt, ook Kamerleden. Ik ga die fout niet maken. Ik ga me dadelijk opnieuw indekken en hoef nooit bij een parlementaire enquête te verschijnen. U wel, met een natte bilnaad, maar ik niet, want ik ga me dadelijk weer indekken, zodat ik er alles aan heb gedaan om sociaal-maatschappelijke en financieel-economische problemen, en, nog erger, de teloorgang van vliegveld Schiphol en KLM, te voorkomen. Daar zal ik alles aan doen. Meer kan ik niet, als ik de steun van de Kamer niet krijg.

De **voorzitter**:

Als u even uw microfoon uitdoet, kan de heer Snels nog een korte vervolgvraag stellen.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Het was een lang antwoord, maar de vraag was eigenlijk vrij simpel: u stemt dus voor een verhoging van de vliegbelasting voor passagiers, want daar stemt u voor als u voor de novelle stemt. Dat vind ik op zich een interessant stemmotief.

De heer **Graus** (PVV):

Nee, zo is het dus niet. Soms moet je weleens secondbestkeuzes maken. Dat weet u zelf ook. Dat is als Kamerlid vaak heel moeilijk, maar als we hier niet voorstemmen, snijdt dat ook geen hout. Uiteraard ga ik dadelijk een motie indienen om me ervan te vergewissen dat we het wel goed doen. Wij zijn als enige partij altijd tegen die heffingen en vliegtaksen geweest. Als enige partij; wij zijn de enige. Ik hoorde mevrouw Lodders in haar betoog spreken over: we zijn voor de mensen. Maar passagiers zijn ook mensen. En degenen die bij KLM, Schiphol en Maastricht Aachen Airport werken, zijn ook mensen. Consumenten zijn ook mensen. Ik zal het niet ten koste van uw interrupties laten gaan. Dadelijk ga ik in mijn betoog opnoemen wat er in de stapeling van systemen allemaal gebeurt. Daar zijn wij tegen. Wij kunnen niet iets in ons eentje tegenhouden. Maar ga nou niet degene de maat nemen die het wél goed voorheeft met de luchtvaartsector, de consumenten, de passagiers. Dat is een beetje raar. Ik bedenk het allemaal niet en wij willen het niet. U bent er wel voorstander van. U bent ook voorstander van een vliegtaks. Wij niet. U moet mij dus niet de maat gaan nemen. Dat zou natuurlijk helemaal te gek worden.

De **voorzitter**:

Meneer Snels, in laatste instantie.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dat de PVV en GroenLinks diametraal tegenover elkaar staan als het gaat over klimaatbeleid, luchtvaartbeleid en deze vliegbelasting is volstrekt helder. Maar u heeft een dilemma, en daar vroeg ik naar: als je tegen de vrachtbelasting stemt, stem je voor de novelle en voor een verhoging van de vliegbelasting voor passagiers. Ik vroeg u gewoon naar de argumenten waarmee u uit dat dilemma komt. Blijkbaar vindt u vracht niet belasten belangrijker dan passagiers. Dat is toch wat uit het stemgedrag uiteindelijk naar voren zal komen. U kunt ook gewoon tegen de novelle stemmen. Dan hoeven de passagiers niet zoveel belasting te betalen.

De heer **Graus** (PVV):

Voor de gemiddelde bezoeker van een tupperwareavond doet u het natuurlijk goed, want die horen dat en denken: kijk hoe hypocriet de PVV is! Maar dat is natuurlijk niet zo. U weet als ervaren Kamerlid dat wij keuzes moeten maken, ook secondbestkeuzes, omdat je dingen niet uit elkaar kunt trekken. Wij willen zo vlug mogelijk van de vliegtaks en de vrachttaks af. Als we dit steunen, kunnen we er in ieder geval voor zorgen dat de vrachttaks van de baan is. Dat pakken we. Daarna blijven we schieten op de vliegtaks. Dit hebben we straks al. Je moet ook dingen weten af te tikken voordat je in nog ergere situaties terechtkomt. Maar ik zal u niet teleurstellen: u mag mijn motie ook meetekenen, als u wilt, als u zo begaan bent met de passagiers. Dan wordt het de motie-Graus/GroenLinks. Dat zou leuk zijn; dat is dan de eerste keer. Dan kunnen we samen opkomen voor de passagiers, want ik merk dat het u toch aan het hart gaat. En dat doet me natuurlijk zeer veel deugd.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat, meneer Graus, heeft mevrouw Lodders ook nog een vraag voor u.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Het staat me wel aan; dat zou me wel leuk lijken: de motie-Graus/Snels. Snel zakendoen, zou ik zeggen tegen de heer Graus. Maar toch even. In het interruptiedebat tussen de heer Graus en de heer Snels krijg ik wat verwijten naar mijn hoofd dat ik niet voor de mensen zou zijn. Maar ik hoor de heer Graus zijn afweging maken. Ik denk dat de heer Graus de afweging die de VVD maakt toch ook wel zou moeten aanstaan. Wij hebben gezegd: dit is een belangrijke keuze als die vrachttaks daadwerkelijk zoveel effect heeft op de mensen die hun baan gaan verliezen, met name in de regio waar de heer Graus vandaan komt. In die zin snap ik eerlijk gezegd niet zo heel goed waarom ik het verwijt krijg dat we geen rekening houden met de mensen.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb dat ook niet gezegd. U kunt de Handelingen nakijken: ik heb het niet gezegd zoals u dat zegt. Maar ik hoorde u wel zeggen – ik geloof ook in een interruptiedebatje, met de heer Van Raan – «we doen dat voor het behoud van de banen voor de mensen». Daarom zei ik dat passagiers ook mensen zijn. Dat zei ik. Dat zou mevrouw Lodders moeten aanspreken. Maar ik heb de woorden die u gebruikt, niet gebruikt. Uiteraard zijn alle mensen mensen. Piloten zijn mensen. Stewardessen zijn mensen. Passagiers zijn ook mensen. U heeft het over het behoud van banen voor mensen. Maar passagiers hebben toch ook het recht om betaalbaar te kunnen reizen, of naar hun familie te kunnen gaan? Ik hoop niet dat het u ooit overkomt, dat je familie of een goede vriend ergens ver weg hebt wonen en daar vaker naartoe wilt gaan. U zult er misschien minder last van hebben, want we hebben allemaal een goed inkomen, maar sommige mensen moeten er echt een heel jaar voor sparen om hun kind of een ziek iemand te bezoeken. Ik vind dat je er ook rekening mee moet houden dat het betaalbaar blijft.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Daar zijn de heer Graus en ik het zeker over eens. Ik probeer ook zo veel mogelijk te kijken naar het effect van een belasting, of het nu gaat over de vliegbelasting, waar we het nu over hebben, of over een andere belasting, op mensen met een bescheiden beurs, want daar moet je rekening mee houden. Mensen die vier, vijf keer het vliegtuig pakken: prima, tot uw dienst. Maar dat is een ander verhaal dan de mensen die een jaar lang hard moeten sparen om een keer een vakantie te doen. Mijn antwoord richting de heer Van Raan was gericht op... Ik kreeg de vraag: kiest u voor klimaat of voor economie? Toen heb ik gezegd: nee, ik kies voor de mensen die hun baan gaan verliezen op het moment dat we dit doen. Maar ik begrijp uit het antwoord van de heer Graus dat wij het eigenlijk van harte eens zijn hierover.

De heer **Graus** (PVV):

Dat klopt. Daarom zei ik het ook. U had het over het behoud van banen. Daarom zei ik: dat zijn ook mensen. Maar passagiers zijn ook mensen. Ik wilde graag dat u ook daar wat meer steun voor zou geven. Daarom noemde ik u, omdat ik u hoorde zeggen dat het u gaat om het behoud van de banen van die hardwerkende mensen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Er zijn ook hardwerkende mensen die met het vliegtuig moeten kunnen blijven reizen.

Uit een onderzoek uit 2018 van SEO blijkt dat er duizenden banen verloren kunnen gaan door de vliegtaks. Dat is allemaal al onderzocht in 2018. Het is niet voor niks teruggedraaid. Dat is niet voor niks allemaal gebeurd. Dus waarom nu opeens wel, tijdens misschien nog wel een ergere crisis? Ik kan dat echt niet begrijpen. De luchtvaartsector en de passagiers – dat zijn inderdaad mensen, mevrouw Lodders – krijgen te maken met een stapeling van vijf systemen. Laat ik ze even opnoemen: de bijmengverplichting, ETS, CORSIA, ten behoeve van de CO₂-reductie, de geluidstoeslag en de vliegbelasting, die de sector zo'n 200 miljoen gaat kosten. Dat gaat niet goed. Ik kan het ook niet begrijpen, omdat de regering... Daar heb ik al jaren eerder om gevraagd, toen het aandelenpakket nog veel goedkoper was. Ik heb altijd gezegd: ga nou het aandelenpakket vergroten, gelijk aan dat van de Fransen. Daar heeft nooit iemand me in gesteund. Niemand! En de regering lachte me uit, maar ze heeft het toch moeten doen. Ik had voorspeld: jullie moeten het toch ooit een keer doen en dan gaan jullie te veel betalen. En dat is gebeurd. Maar als je het gaat doen – daar ben ik de regering en ook de heer Hoekstra dankbaar voor – kun je toch niet je eigen bedrijven zulke nekslagen toedienen? KLM en Schiphol zijn een Siamese tweeling van nationaal belang, sociaal-maatschappelijk en financieel-economisch gezien. Ik heb zelfs nog een keer een motie ingediend om die gestapelde heffingen tegen te gaan. Die kon toen net niet op genoeg sympathie van de Kamer rekenen, maar ik zal die motie blijven indienen. In mijn tweede termijn – ik denk dat ik bijna door mijn tijd heen ben – zal ik ook een motie indienen over afzien van de vliegtaks. Dan hoop ik dat ik mijn collega van GroenLinks ook een rustige avond heb bezorgd, dus dat hij niet denkt dat ik van mijn geloof ben gevallen.

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. De Staatssecretaris wil graag vijf minuten schorsen om zich voor te bereiden op de antwoorden. Dus om 16.45 uur, of 16.48 uur, gaan we verder.

De vergadering wordt van 16.41 uur tot 16.48 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan na deze korte schorsing verder met het wetgevingsoverleg inzake de Wijziging van de Wet vliegbelasting, de novelle, zoals er al een paar keer aan gerefereerd is. Het woord is aan Staatssecretaris Vijlbrief.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Kamer voor de vragen. Ik zou mijn antwoorden vrij kort willen houden, omdat ik weet dat iedereen in deze periode heel druk is en er eigenlijk niet zo heel veel vragen zijn gesteld. Maar ik zal toch vooraf een paar dingen in het algemeen zeggen. Wat net door de discussie tussen verschillende deelnemers aan het debat heen speelde, is steeds dezelfde vraag: is de lijn om het Europees te doen nou niet beter? Ik heb voor het gemak aan mijn medewerkers gevraagd om te kijken wat de verschillende verkiezingsprogramma's hebben over de vliegtaks; dat is wel een leuk overzichtje. Het is opvallend dat een heleboel partijen inmiddels voor een vliegbelasting zijn, maar ze zeggen allemaal zonder uitzondering: als je het Europees kan doen, moet je het Europees doen. De heer Slootweg is helaas vertrokken uit deze zaal, maar dat is natuurlijk uiteindelijk de betere oplossing. Tegen de heer Van Raan zeg ik: daar heb je dan ook weer varianten op waarbij je bilateraal gaat proberen om een kerosinebelasting in te voeren. Dat mag. Ik heb net gecheckt of

dat mag. Dat mag, maar het is wel ontzettend ingewikkeld allemaal. Uiteindelijk zou je willen dat je in Europa een afspraak krijgt vanuit de Green Deal voor een Europese vliegbelasting of kerosinebelasting. Dat is het simpelst, dat is het uitvoerbaarst, en dan kun je dit soort nationale heffingen... Je ziet ook heel veel partijen die zeggen «liefst Europees, maar als het niet anders kan, dan maar nationaal» of andersom. Dat is zo'n beetje de hoofdlijn.

Dat is eigenlijk ook gelijk een antwoord op de vraag: waarom dan toch die vracht eruit? Ja, omdat bij de vracht in maart toch terecht... Het was overigens vlak voor corona losbarstte dat we in de Tweede Kamer in de plenaire zaal het debat hadden over deze wet. Bij vracht speelt heel nadrukkelijk dat daar geen level playing field aanwezig is met ons omringende landen. De luchthaven Maastricht Aachen ligt vlak bij twee landen waar geen vrachtbelasting bestaat.

Dat is ook het antwoord op de vraag van de heer Snels. Ja, natuurlijk, SEO is partieel, maar als u aan mij vraagt om een MKBA te laten doen, dan weet ik niet wat er uitkomt. Bij een MKBA is altijd het probleem dat alle werkgelegenheidseffecten natuurlijk weglopen in een flexibele arbeidsmarkt, zoals de meesten weten. Maar het risico dat je neemt met Maastricht Aachen Airport, met wat dan die «indirecte effecten» heet, vind ik overtuigend genoeg om te zeggen «schrap die vrachttaks nou»; dat heb ik uitgebreid bij het wetsvoorstel betoogd. Als de heer Slootweg dan vraagt «is het denkbaar dat we daar in de toekomst wel toe komen en kun je daar nog eens naar kijken?», dan zou ik zeggen: laten we bij die vrachttaks nou toch vooral proberen om op dat Europese spoor te wachten, om te kijken of we daar voortgang kunnen boeken met de vrachttaks. Dat zou mijn sterke voorkeur hebben, omdat het level playing field-argument hier zo nadrukkelijk speelt.

De heer **Snels** (GroenLinks):

In hoofdlijnen ondersteun ik natuurlijk deze argumentatie van de Staatssecretaris, maar ik vroeg niet voor niks naar een MKBA, die tot andere uitkomsten zou hebben geleid. Het enige echte leuke feitje uit dit rapport van SEO vond ik nou juist dat als je alle kosten optelt, Luik en Keulen duurder zijn dan de Nederlandse luchthavens. Dus op basis van welk level playing field wordt dan het argument gebruikt om de vrachttaks af te schaffen? Eigenlijk hoef je geen sommen te maken, geen doorrekeningen te doen en geen analyses te maken, maar moet je gewoon de kostenvergelijking maken: zijn Luik en Keulen duurder dan Maastricht?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Maar het gaat hier toch om het marginale effect van de heffing; dat zal de heer Snels met mij eens zijn. Die heffing maakt Maastricht Aachen Airport duurder ten opzichte van de huidige situatie. Dan vraag je SEO om een doorrekening daarvan en dan zie je dat SEO in eerste instantie zegt: de effecten zijn klein als de luchtvaartmaatschappijen in staat zijn om door te berekenen. Dat zijn ze waarschijnlijk niet in die markt waar ze nu in zitten; ik denk nu al helemaal niet. Dat betekent dat het direct van de winstgevendheid gaat. Dan maken ze waarschijnlijk een vrij snelle digitale keuze naar Luik of naar het Duitse vliegveld dat er vlakbij ligt; ik ga niet naar de naam raden, maar het is bij Keulen in de buurt. Dus ik denk dat dat toch uiteindelijk de argumentatie is.

Nogmaals, die argumentatie was er niet in maart. Ik zeg het nog maar een keer. In maart lag er een voorstel waar de vrachttaks in zat. Ik heb toen gezegd, naar aanleiding dacht ik van een vraag van mevrouw Ladders en de heer Slootweg: ik ga dat onderzoeken en ik ga daarnaar kijken. Ik wil de heer Snels wel meegeven: het was niet zomaar een gegeven dat een vrachttaks een slecht idee was. Dat was niet zo. Dat is niet zo. Daar heeft hij gelijk in, alleen nogmaals: het level playing field, het argument van het schuiven van werkgelegenheid, is in het geval van Maastricht Aachen

Airport een tamelijk overtuigend argument. En dan is maar de vraag: geloof je in het SEO-rapport of niet?

Dus dat zou ik willen zeggen. Ik zou daar dus wel bij willen zeggen, ook in antwoord op de heer Slootweg, die nu weg is, dat we wel naar die vrachttaks blijven kijken, zij het niet in de zin van een nationale heffing. Maar het zou mij niet verbazen als er uiteindelijk een kerosineheffing uit Europa zou komen, en dan pak je natuurlijk automatisch ook vracht mee.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Even kijken of ik verder nog iets hierover moet zeggen. Volgens mij heb ik hiermee de punten over SEO gehad.

De voorzitter:

Kijkt u nog even in uw papieren en zet u de microfoon alstublieft even uit, dan geef ik meneer Van Raan het woord voor een interruptie.

De heer Van Raan (PvdD):

Er ligt inderdaad nog een vraag van ons. Ik stel deze vraag niet om SEO in twijfel te trekken; dat was het punt niet en dat is een terecht punt van de heer Slootweg. Maar ik wil wel naar dat rapport van SEO kijken, omdat daarin een aantal aannames worden gedaan die tamelijk dun zijn en waarover de onderzoeksjournalistiek van Follow the Money ons heeft ingelicht. Ik heb gevraagd naar een kabinetsreactie daarop.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik denk dat we dat gewoon niet helemaal delen. Dat is jammer. Meestal probeer ik met de heer Van Raan uiteindelijk wel tot dezelfde uitgangspunten te komen, maar ik denk dat het in dit geval niet lukt. Ons oordeel over het SEO-rapport is dat dat het beste is wat we op dit moment hebben om te kijken naar de werkgelegenheidseffecten op Maastricht Aachen Airport. Ik herhaal nog een keer dat het noodzakelijkerwijs een partiële analyse is; daar heeft de heer Snels gelijk in. Maar ja, het gaat wel over de regionale economie in die provincie, die ertoe doet. Het gaat over duizenden arbeidsplaatsen. Dus bij dat «dunne» volg ik Follow the Money gewoon niet helemaal. Je kunt uren analyseren, je hebt goede studies en minder goede studies, maar dit is wat ik heb en ik ga niet nog een keer studeren. Dan ga ik het namelijk weer aan een ander vragen en mijn ervaring is dat het allemaal niet zo heel veel uitmaakt.

De heer Van Raan (PvdD):

Het klopt in ieder geval dat we vaak gezamenlijk zoeken naar oplossingen. Die zijn hier niet gevonden. Dat is dan inderdaad de constatering en dat kan zo nu en dan voorkomen. Het komt nu kennelijk voor. Dank u wel.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Voorzitter. Dat brengt mij bij een aantal praktische vragen. Mevrouw Lodders vroeg hoe het nou zit met die prijzen. Het is in een regeerakkoord gebruikelijk dat je de afspraken die je maakt, altijd zet in prijzen van het jaar waarin je het regeerakkoord uitonderhandelt, en die vervolgens steeds nominaal aanpast aan de hand van het prijspeil. Dat geldt voor iedere maatregel. Dus iedere maatregel wordt in volume ingezet in het prijspeil van 2017, en uiteindelijk indexeer je een maatregel altijd. We doen dat niet altijd aan de uitgavekant; dat weet mevrouw Lodders wel. Als het heel slecht gaat met de economie keren we de loon- en prijsbijstellingen niet uit. Ik heb vele jaren meegemaakt waarin dat gebeurde. Dat is dus een voorbeeld waarin je niet indexeert, maar in principe indexeer je altijd. Dat gebeurt hier ook. We hebben hier dus de heffing van oorspron-

kelijk € 7 omgezet naar € 7,45, en daar passen we dan indexatie op toe. Daar heb ik als het goed is in de schriftelijke antwoorden een tabelletje over opgenomen. Dit is dus gewoon de indexatie, ik denk op basis van de CPI, de consumentenprijsindex. Dit is dus gewoon de gebruikelijke methode. Meer kan ik er eigenlijk niet van maken.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Voorzitter, mag ik een korte vraag stellen? De achterliggende gedachte bij deze vraag was dat ik heb geprobeerd om dat terug te vinden, maar ik kon het niet terugvinden, ook niet in die nota van uitgangspunten. Volgens mij ben ik daar nog door mensen naar verwezen. Ik kon zo snel geen andere voorbeelden vinden waarbij het op een andere manier is toegepast, dus in die zin zal de Staatssecretaris zeker gelijk hebben, zeker met zijn achtergrond bij Financiën. Maar dit is de achterliggende gedachte bij mijn vraag.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ik begrijp dat. Met alle liefde zoek ik nog even na of dat ergens staat. Het zou best kunnen dat het ergens staat. Ik zal nog even naar kijken of ik het kan vinden. Dank u wel.

Dat brengt mij bij de vraag hoe nou eigenlijk die heffing werkt. Dat heeft te maken met vragen van mevrouw Lodders en de heer Slootweg over terugbetalen, inclusief, exclusief et cetera. De heffing werkt eigenlijk supersimpel. Omdat zij zo supersimpel werkt, is zij ook uitvoerbaar. Daarmee kom ik zo meteen ook gelijk op de uitvoering. De heffing werkt namelijk als volgt. Als je vertrekt op Schiphol, heft Schiphol het bedrag en belast het bedrag vervolgens door aan de luchtvaartmaatschappij waarmee je vliegt. Dat is alles wat er gebeurt. Dus alles wat er in de achtertuin gebeurt, is niet aan de orde voor deze belasting. Ga je het terugvragen aan de passagier? Ga je het zelfs met terugwerkende kracht terugvragen? Dat is dus allemaal niet aan de orde voor deze belasting. Deze belasting is dus extreem simpel. Zij wordt geheven door de luchthaven en doorbelast naar de luchtvaartmaatschappijen die daar zijn. En wat die luchtvaartmaatschappijen met dat bedrag doen, is uiteindelijk aan hen. Het zou heel goed kunnen dat zij in de toekomst als je vanaf Schiphol vliegt op de tickets het bedrag van € 7,845 gaan vermelden. Het zou kunnen dat ze het zo gaan doen, maar dat hoeven ze niet te doen. Ze mogen ook de rekening voor hun eigen kap nemen. Daar bemoeien wij ons verder niet mee. Dat is gelijk een antwoord op de vraag: hoe werkt dat dan allemaal? Nou, zo werkt het dus. Dat betekent ook dat ik... Dat heb ik in een interview met de NRC vorige week of twee weken geleden al gezegd naar aanleiding van vragen van de IATA aan mij. Of eigenlijk waren het geen vragen, maar was het een hele boze brief. Daar vroeg men: hoe kun je dat nou doen? Ja, luistere eens, die luchtvaartmaatschappijen hebben steeds geweten dat deze heffing «in de lucht» hing. Men zegt daar: dit was een enorme verrassing. Het stond zelfs nog overdreven in de brief. Dat kan niet waar zijn, want dit hebben ze steeds geweten. Daarna is het gewoon aan de luchtvaartmaatschappijen hoe ze omgaan met het wel of niet verwerken in de ticket. Ik kan mij niet voorstellen dat er luchtvaartmaatschappijen zijn die met terugwerkende kracht dit gaan doorbelasten aan hun passagiers over al verkochte tickets. Is dat de zorg van mevrouw Lodders? Dat met terugwerkende kracht doorbelasten lijkt mij echt niet aan de orde.

Dat betekent dus dat die luchtvaartmaatschappijen het dan zelf betalen. En hoe ze het in de toekomst doen met verkochte tickets, is ook weer aan henzelf. Maar we hebben juist geprobeerd – ik zeg met nadruk: dit keer – om maar eens iets te maken dat zó simpel is dat iedereen het begrijpt en dat het ook simpel uitvoerbaar is. Dat is het eerlijke antwoord op de vraag van mevrouw Lodders en de heer Slootweg. Moet ik even pauzeren, voorzitter? Leidt dit tot vragen van mevrouw Lodders? Of zal ik doorgaan?

De **voorzitter**:

Dit is uitlokking, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Zo is het niet bedoeld!

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Dit is inderdaad uitlokking, dus daar ga ik graag gebruik van maken. Ik moet er eigenlijk wel om lachen. De Staatssecretaris zegt: dit is dit keer zó extreem simpel. Nou ja, goed. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat de luchthaven int. Dat is niet nieuw, want zo was het in het oorspronkelijke wetsvoorstel ook. Mijn zorg, en ik denk ook de zorg van de heer Slootweg, zit bij dat aspect van verrassing. De Staatssecretaris zegt dat dit geen enorme verrassing heeft kunnen zijn en dat dit in de lucht hing. Inderdaad, niet de ticketbelasting kan een verrassing zijn geweest, maar wel het feit dat de ticketbelasting nu omhooggaat omdat we de vracht hebben geschraapt. En de luchtvaartmaatschappijen hebben natuurlijk tickets verkocht. Die worden straks door Schiphol aangeslagen en daarover moet belasting worden betaald per passagier die vertrekt van Schiphol. De luchtvaartmaatschappijen hebben er rekening mee gehouden. Meneer Graus is er nu niet, maar die zou zeker onderschrijven dat die luchtvaartmaatschappijen het al moeilijk hebben in verband met de huidige coronacrisis. In plaats van de € 7 op hun tickets waarop ze hebben gerekend, moeten ze nu bijna € 8 betalen. Uit mijn hoofd gezegd gaat het om € 7,84 bij het prijspeil van 2021. Die € 0,80 lijkt natuurlijk helemaal niets, maar het is zeker voor de luchtvaartmaatschappijen in de huidige tijd wel veel. Daar hebben ze geen rekening mee kunnen houden. Dat is dus die enorme verrassing. We hebben met elkaar een wetsvoorstel vastgesteld waarin we ervan uitgingen dat er ook een deel vrachttaks zou zijn. Daar worstel ik dus wel mee.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Toch even. Laat ik beginnen met: dit is niet wat de luchtvaartsector tegen me zegt. De luchtvaartsector zegt: de totale heffing is een verrassing. Die heeft het niet over de verhoging waar mevrouw Lodders het over heeft. Dat is punt één. Punt twee is dat de verhoging geen € 0,85 is, maar ongeveer de helft, € 0,40. Want ook in het geval waarin de vracht in de luchtvaarttaks was gebleven, hadden we geïndexeerd en was de prijs ongeveer € 7,40 geworden. Het enige waar hier dus sprake van kan zijn, is dat de luchtvaartmaatschappijen geen rekening hebben gehouden met de € 0,45 die erbij komt. En daarbij hebben we het over tickets die al verkocht zijn, zeg ik voor alle helderheid. Ik kan mij niet voorstellen dat een luchtvaartmaatschappij in deze tijd hieraan onderdoor gaat. Ik wil best voor u uitrekenen hoeveel het kan zijn; ik weet niet of we enig idee hebben. Maar het lijkt me heel raar om hier met terugwerkende kracht iets... Ik zou ook niet goed weten hoe het zou moeten. Hier kan ik met terugwerkende kracht toch echt vrij weinig aan doen. Ik wil best creatief zijn, maar ik vrees dat... Ik denk ook dat het een probleem is dat voor luchtvaartmaatschappijen toch echt wel te overzien is. De tickettaks zelf is volgens mij voor luchtvaartmaatschappijen al goed te overzien. Dat heb ik ook al eerder gezegd in de pers. Ik vind de opwinding daarover echt buiten proportie. We hebben echt gezocht naar een prijs die gewoon te dragen is. Dat waren mevrouw Lodders en ik ook met elkaar eens. Deze € 0,40, ook nog over verkochte tickets, kan dan toch niet de nekslag zijn voor een luchtvaartmaatschappij?

Mevrouw **Lodders** (VVD):

Misschien even voor de helderheid. De vliegbelasting an sich kan geen verrassing zijn. Dat deel ik direct met de Staatssecretaris, want dit wetsvoorstel hebben we al eerder behandeld met elkaar. Toen gingen we

nog uit van een onderdeel vrachttaks, dus die € 7 nog wat was voorzienbaar. Daar heb ik het niet over. Ik denk wel dat we moeten opletten dat we hier niet te gemakkelijk overheen stappen. Al zijn het relatief kleine bedragen, in de huidige periode – waarin we te maken hebben met corona, met een enorme terugval in het aantal vluchten en met andere kosten die wel doorgaan, maar waar geen inkomsten tegenover staan – kan het wel oplopen. Ik heb dat beeld niet. Ik denk dat de Staatssecretaris dat ook niet heeft, dus dat vraag ik ook niet. Maar laten we hier niet te gemakkelijk over doen en het neerzetten als: ja, het kan niet een enorme verrassing zijn. Nogmaals, met de vliegtaks hebben ze wel rekening kunnen houden, maar met deze verhoging hebben ze geen rekening kunnen houden. Dat wil ik hier wel even adresseren. Als het nodig is, komen we daar misschien ooit over te spreken. Het tweede punt waar ik nog nieuwsgierig naar ben – maar daar gaat de Staatssecretaris vast nu op in – betreft de systemen en hoe dat gaat, en het tijdvak.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Als ik de indruk heb gewekt... Maar ik kan de dimensies hier niet overzien, dus ik wil daar helemaal niet licht... Maar nogmaals, in de brief op poten die ik kreeg van IATA, werd de indruk gewekt – dat is ook wat ik in de kranten heb gezegd – dat die hele tickettaks voor de luchtvaartsector als een soort donderslag bij heldere hemel kwam; dat is nog een keer een luchtvaartmetafoor. Dat is niet... Maar daar zijn mevrouw Ladders en ik het over eens.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft meneer Snels nog een vraag.

De heer Snels (GroenLinks):

Volgens mij heeft mevrouw Ladders helemaal gelijk. Dit is gewoon ingewikkeld en lastig voor vliegtuigmaatschappijen, die 40 cent, 45 cent erbovenop. Dus misschien moet de Staatssecretaris deze interruptie van mevrouw Ladders maar zien als een aansporing om de novelle in te trekken.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik hoorde geen vraag – in ieder geval niet aan mij – dus ik ga gauw door. Voorzitter. Mevrouw Ladders vroeg: zijn de systemen gereed? Zij had blijkbaar een indicatie dat dat niet zo zou kunnen zijn. Misschien heb ik zelf die indruk gewekt, maar het antwoord is ja. Het antwoord is gewoon volmondig ja. Vanaf 1 januari kunnen wij gaan invoeren en kan er geheven worden. Er is inderdaad iets met dat aangiftetijdvak; dat herinner ik me. Dat was overigens al zo toen we bij de behandeling van de wet in maart met elkaar spraken. Maar we gaan het aangiftetijdvak zo afstemmen dat het goed gaat met het tijdstip waarop de systemen gereed zijn, dus ik zie daar geen probleem.

Ik ben niet helder. Ik word hier zelfs uitgelachen. Dat moeten we niet hebben. Toegelachen, zegt u? Dank u wel.

Dat brengt mij bij de heer Graus, maar die is er niet.

De voorzitter:

U kunt ook non-verbaal uitlokken, zie ik. Mevrouw Ladders hapt weer.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Ik probeer echt niet uit te lokken. Ik ben gewoon vrolijk. Sorry, voorzitter.

Mevrouw Ladders (VVD):

Ik ook, maar ik wil de Staatssecretaris... Dit geeft de heer Graus de gelegenheid... Volgens mij luistert hij namelijk wel mee; dat ben ik gewend van de heer Graus. Wellicht komt hij richting de zaal. Voorzitter. Ik had die vraag gesteld, want ik krijg signalen dat de systemen niet gereed zijn. Laten we daar dan gewoon helder over zijn en laten we met elkaar zeggen dat het tijdvak langer wordt, zodat we op een fatsoenlijke manier kunnen innen. Ik hoor de Staatssecretaris eigenlijk twee dingen zeggen: de systemen zijn op tijd gereed, we kunnen innen. Tegelijkertijd hoor ik hem zeggen: nee, we gaan het tijdvak oprekken. Dat matcht niet met elkaar, dus volgens mij moeten we hier gewoon eerlijk zijn. De systemen zijn nog niet gereed. Dan komen daarover in ieder geval uiteindelijk geen vervelende signalen terug. Het eerste tijdvak nemen we zo ruim dat Schiphol – dan zeg ik het goed, want dat moet namelijk zorgen voor de aangifte – er tijd genoeg voor krijgt. Ik hoop oprecht dat het dan ook een ruimer tijdpad is.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Het was toch net iets preciezer. Ik zei het net niet precies genoeg. Er kan geïnd worden, maar het aangiftesysteem moet gekoppeld worden aan het inningssysteem. Daar zit het probleem en daarom moeten we het tijdvak verlengen. Dat is het tijdvak van het aangiftesysteem waar het over hebben. Zo zit het. En hoe langer dat is, hoe makkelijker het wordt, maar dat staat niet in de weg aan het innen per 1 januari. Ik geloof dat ik het nu preciezer en beter zeg.

Mevrouw **Lodders** (VVD):

En aan welk tijdvak moeten we dan denken?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Het najaar.

Dat brengt mij toch bij de heer Graus, ondanks het gegeven dat hij er niet is. Ik wil zijn vraag graag beantwoorden, omdat het een misverstand is. Meneer Graus vroeg: is het niet tegenstrijdig om aan de ene kant KLM te steunen en aan de andere kant een vliegbelasting in te voeren? Dat vind ik niet. Ik heb het al in een interview gezegd, maar ik zal het nog een keer luid en duidelijk zeggen in deze Kamer: er worden twee dingen door elkaar gehaald. Aan de ene kant hebben KLM en Schiphol het nu niet makkelijk en wordt KLM geholpen met een heleboel geld. Aan de andere kant is het voor de structuur van de Nederlandse economie en voor ons milieu beter om ook het vliegen op de een of andere manier te belasten. Die twee dingen worden door elkaar gehaald in die redenering. Dat mag van mij – iedereen mag redeneringen door elkaar halen – maar het klopt niet. Toen ik in maart zei dat ik in het licht van corona nog een keer wilde kijken naar die heffing, wilde ik vooral weten of er landen waren die hier heel anders op zouden reageren, vooral met het oog op het level playing field. Gaat iedereen door corona weg van het idee van een vliegheffing? Integendeel, dat is helemaal niet gebeurd. Dat was mijn antwoord op de vraag van de heer Graus.

Dan zou ik mijn termijn nog willen gebruiken voor het amendement op stuk nr. 7 van de heer Van Raan. Hij zet fors in met een tickettaks van € 90 per passagier in de economyclass en € 200 in de businessclass. Dat amendement herkende ik, want volgens mij heeft de heer Van Raan het al in ongeveer dezelfde vorm ingediend tijdens de behandeling van de wet. Toen heb ik het woord «realpolitik» gebruikt, prachtig. Maar wat ik probeer te zeggen tegen de heer Van Raan – dat zal ik toen ook wel gezegd hebben – is dat dit een beetje ruig is. Dit gaat het niet halen. Ik moet het amendement dus ontraden. Ook inhoudelijk gezien vind ik het niet verstandig, want daarmee doorbreek je de hele redenering. Je gaat qua vliegbelasting direct aan de top van de Europese league zitten en dat lijkt mij gewoon niet verstandig. Dit amendement moet ik dus ontraden.

De voorzitter:

Dan lijkt het alsof we daarmee aan het einde gekomen zijn van de eerste termijn. Dat blijkt zo te zijn. Dan gaan we door naar de tweede termijn. Dit is een wetgevingsoverleg, dus dat betekent dat de leden, als ze dat graag zouden willen, een motie in kunnen dienen in de tweede termijn. Doen we anderhalve minuut spreektijd? Ja. Mevrouw Ladders.

Mevrouw Ladders (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de Staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen. Ik heb de vragen in de eerste termijn geadresseerd – daar ben ik mee begonnen – omdat het een wetgevingsoverleg is. Ik vind dat ik ze hier dan ook aan de orde moet stellen. Dank daarvoor. Ik heb verder geen motie. Ik zal mijn fractie in ieder geval adviseren om voor deze novelle te stemmen. Wat mij betreft doen we dat morgen, maar het staat al gepland.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Ladders. Meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank. Twee goede dingen. Allereerst is het goed dat de Staatssecretaris laat zien dat hij in Nederland aan de slag gaat als het Europees gezien te langzaam gaat, dat hij daartoe bereid is. We hebben zo een motie om dat goede gedrag door te zetten. Het is ook goed dat hij die rauwe, vervreemdende en wondere wereld van de luchtvaartsector, die zich met zijn boosheid en verbaasde gedrag totaal van een andere planeet toont als het gaat om het inperken van zijn hebberigheid, eens heeft meegemaakt.

Dan nog even over dat SEO-rapport. U wilt daar geen appreciatie op geven, maar weet wel dat dat SEO-rapport schrijft dat het werkgelegenheidseffect op de iets langere termijn gewoon verdwijnt. Daar hoeven we dus helemaal niet zo bang voor te zijn.

Voorzitter. Omwille van de tijd ga ik over op de twee moties. De eerste gaat over klimaatrechtvaardigheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een beperkte groep consumenten relatief vaak vliegt;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe de Wet vliegbelasting op progressieve wijze kan worden ingezet of aangevuld, met als doel om veelvliegers aan te sporen vaker de trein te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (35 645).

De heer Van Raan (PvdD):

De tweede motie richt zich meer op het andere onderdeel, de kerosine en de vrijstelling. Dat is eigenlijk ook onhoudbaar.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geen juridische beperkingen zijn om een kerosinetaks in te voeren, bijvoorbeeld via bilaterale of multilaterale afspraken met andere landen;

verzoekt de regering op korte termijn de nodige stappen te zetten in de richting van invoering van een ambitieuze kerosinetaks,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (35 645).

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben blij dat de Staatssecretaris heeft gecheckt of er geen juridische beperkingen zijn voor het invoeren van een kerosinetaks, en dat dat klopt. Dank u wel.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, heeft u van uw eerste motie ook een kale tekst? Want als we deze kopiëren, kan heel Nederland meekijken met uw droedels.

Heeft u er dus nog een andere versie van? O, de bode krijgt nu de andere versie. Prima, het is allemaal goed gekomen. Dank u wel, meneer Van Raan.

Dan gaan we naar de tweede termijn van meneer Snels. O, die heeft daar geen behoefte aan. Meneer Slootweg is inmiddels vertrokken. Meneer Van Weyenberg heeft er ook geen behoefte aan. Meneer Graus, het woord is aan u.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik heb één motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering ten behoeve van passagiers en baanbehoud binnen onze luchtvaartsector van nationaal belang af te zien van de voorgenomen vliegtaks, zeker ten tijde van een zware (economische) crisis,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (35 645).

Dat was het?

De heer **Graus** (PVV):
Dat was het, ja.

De **voorzitter**:

Dan wil de Staatssecretaris de moties vast even op papier hebben voordat hij er een appreciatie van geeft. Ik schors het overleg kort.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Voorzitter. Ik heb nog twee antwoorden. Aan mevrouw Lodders: het feit dat je indexeert, staat in de startnota van deze regering. Daar wordt dat steeds in gezet, bij de start van de budgettaire plaat, zoals ik vermoedde. Richting de heer Van Raan: dat SEO dat opschrijft, is mij niet zoveel waard. Ik zal toelichten waarom. Zoals wij vroeger altijd zeiden, bestaan er in de wereld van de economen op de lange termijn geen werkgelegenheidseffecten, want de arbeidsmarkt ruimt, zoals economen dat noemen. Dat betekent dat als er 5.000 op straat komen te staan in Limburg, verondersteld wordt dat die mensen allemaal mobiel zijn, allemaal naar de Randstad komen en daar werk vinden. Dat is een probleem met dit soort redeneringen. Ik hoor iets aan de zijkant, maar ik maak mijn verhaal af; ik probeer serieus iets op te zetten. In MKBA's heb je vaak het punt dat de werkgelegenheidseffecten in een regio of in een sector een beetje wegvallen, omdat ze zeggen dat dat wel weer goed komt omdat de arbeidsmarkt dat wel regelt. Maar onze arbeidsmarkt regelt niet altijd het verlies van 5.000 banen in een bepaalde regio. Dat zal de heer Van Raan met mij eens zijn.

De **voorzitter**:

Nou, hij gaat er toch een interruptie over plegen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat klopt. Economen, waaronder Keynes, hebben inderdaad de beroemde uitspraak dat we op de lange termijn allemaal dood zijn. Dat wil ik de Staatssecretaris best toegeven, maar in de context van dit SEO-onderzoek gaat het niet over hele lange periodes. Het gaat ook niet over die duizenden banen. Het gaat over die directe werkgelegenheid. Dat is helemaal niet zo problematisch. Althans, het is natuurlijk problematisch voor die gezinnen. Daar wil ik niks aan afdoen, maar voor die sector is dat niet zo problematisch.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Nu verval ik in herhaling. De aanpak van SEO is zodanig dat er wordt gezegd: als je kunt doorberekenen, zijn de eerste effecten niet zo groot. Maar als je niet kunt doorberekenen, slaat dat direct terug op de winst van die luchtvaartmaatschappijen, die vrij makkelijk kunnen schuiven. Voorzitter, ik weet niet of de teksten al...

De **voorzitter**:

Er wordt druk gekopieerd.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Dan wacht ik even.

De **voorzitter**:

Nee, u was druk bezig met uw pauzenummer. We hoopten dat dat nog verderging; een poetryslam of zo. Soms heb je een andere voorzitter en dan moeten er weer andere dingen bedacht worden.

De heer **Graus** (PVV):

Zou ik nog één korte vraag mogen stellen, nu we toch moeten wachten? Anders is het toch maar dode tijd.

De **voorzitter**:

U mag altijd een vraag stellen. Of daar een antwoord op komt, moeten we afwachten.

De heer **Graus** (PVV):

Het is een vraag aan de Staatssecretaris. Wat wordt er gedaan aan die eventuele naheffing voor mensen die al een ticket hebben gekocht voor 1 januari? Ik geloof dat mevrouw Lodders daar ook over begon, maar ik was hier iets later binnen. Dat zou ik nog graag weten.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ik wil mijn antwoord herhalen, ook voor de heer Graus. De heffing werkt zo dat er bij vertrek op Schiphol wordt geheven door Schiphol. Daarna wordt er doorbelast aan de luchtvaartmaatschappij. Het is verder aan de luchtvaartmaatschappij hoe daarmee wordt omgegaan. Ik verwacht niet dat luchtvaartmaatschappijen gaan naheffen; daar hebben we het net uitgebreid over gehad. Dat ligt gewoon niet zo voor de hand. Ik weet ook helemaal niet of dat zomaar mag. In het consumentenrecht is er gewoon een ticket verkocht voor een bepaalde prijs; that's it. Dat heb ik net ook gedeeld met mevrouw Lodders.

De **voorzitter**:

Kijk, daar komen de moties.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

De verlossende moties.

De **voorzitter**:

Kunt u improviserend door de drie moties heen?

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Ja, hoor.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de Staatssecretaris voor de appreciaties.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

De eerste motie, de motie op stuk nr. 9 van de heer Van Raan, zal ik ontraden. Ik neem aan dat de heer Van Raan met «op progressieve wijze» bedoelt dat je een tariefdifferentiatie gaat maken. Daarmee maak je deze hele eenvoudige heffing, waar ik net zo veel enthousiasme over toonde, ingewikkelder. Je ziet dit bij sommige politieke partijen terugkeren, maar deze vorm maakt een simpel belastinginstrument, dat nu eindelijk op 1 januari ingevoerd kan worden, nodeloos complex. Ik zou die motie dus willen ontraden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het is ook niet de bedoeling om het per 1 januari in te voeren. Het gaat gewoon om kijken naar de mogelijkheden om dat te gaan doen. Wanneer we dat gaan doen, is dan natuurlijk een tweede.

Staatssecretaris **Vijlbrief**:

Maar ik denk dat het volgende gaat gebeuren. Een aantal politieke partijen hebben zo'n soort vormgeving van de tickettaks in hun programma staan. Dit komt dus vanzelf terug. Dit zal bijvoorbeeld ook in Keuzes in Kaart aan de orde komen: kan dit, hoe kan dit dan, et cetera. Ik denk dus dat de heer Van Raan automatisch bediend gaat worden.

Ook de tweede motie, de motie op stuk nr. 10, moet ik ontraden. Ik denk dat hier de vraag van de heer Van Raan onder zit – zo begon ik mijn termijn eigenlijk – of het misschien verstandiger is om Europees of met zo veel mogelijk landen een kerosinetaks in te voeren. Het antwoord is zonder meer ja. Op de vraag of het goed is om daaraan te werken, is het antwoord nog een keer zonder meer ja. Op dat punt wacht ik op de ideeën van Commissaris Timmermans en op wat er in Europees verband gaat komen. Maar deze weg gaan bewandelen terwijl we net een tickettaks aan het introduceren zijn en dan weer bilateraal of multilateraal daaroverheen gaan praten over de kerosinetaks lijkt mij laag op laag en niet verstandig.

De voorzitter:

Gaat u verder met de motie op stuk nr. 11.

Staatssecretaris Vijlbrief:

De motie op stuk nr. 11 moet ik ontraden. Het lijkt me dat dit weinig betoog behoeft. Het is het oordeel van het kabinet dat hier een voorstel ligt dat een evenwichtige invoering van de vliegtaks mogelijk maakt. Wij vinden dit dus wel een verantwoorde maatregel op dit moment, ook gegeven de crisis.

De heer Graus (PVV):

Veel mensen zullen zich afvragen waarom ik het iedere keer blijf doen, maar dat is om mij in te dekken als er een parlementaire enquête komt. Ik heb er alles aan gedaan om de Kamer en de regering ervan te overtuigen dat dit een foute beslissing is. Daarom doe ik het. Ik weet ook dat de motie het niet gaat halen, maar ik hoef in ieder geval nooit ergens te verschijnen. Dan kan ik lekker met een blikje cola op het strand gaan liggen. Daarvoor heb ik dan alles gedaan. Dank u wel, een gezegende avond.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Dan heeft de heer Graus waarschijnlijk ook de tickettaks betaald als hij met het colablikje op dat strand ligt.

De voorzitter:

Nederland heeft prachtige stranden.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dan zijn we aan het eind gekomen van dit wetgevingsoverleg. Dank aan iedereen. Morgen wordt er gestemd over het amendement, de novelle en de drie moties.

Staatssecretaris Vijlbrief:

Mag ik de Kamer nog bedanken voor de prettige bijeenkomst?

De voorzitter:

Dat mag!

Sluiting 17.25 uur.