

Vergaderjaar 2020–2021

35 205

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting)

D

VERSLAG VAN EEN DESKUNDIGENBIJEENKOMST

Vastgesteld 30 oktober 2020

De vaste commissie voor Financiën¹ heeft op 6 oktober 2020 gesprekken gevoerd over: **het SEO- en Districtonderzoek naar de effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector.**

Van deze gesprekken brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Frentrop

De griffier van de commissie,
Van Dooren

¹ Samenstelling: Essers (CDA), Koffeman (PvdD), Backer (D66), Ester (CU), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Apeldoorn (SP), Sent (PvdA), Van Strien (PVV), Jorritsma-Lebbink (VVD), N.J.J. van Kesteren (CDA), Schalk (SGP), Van Rooijen (50PLUS), Adriaansens (VVD), Van Ballekom (VVD), Crone (PvdA), Frentrop (FVD), (voorzitter), Geerdink (VVD), Gerbrandy (OSF), Karimi (GL), (ondervoorzitter), Van der Linden (FVD), Otten (Fractie-Otten), Rietkerk (CDA), Rosenmöller (GL), Vendrik (GL), Van Wely (FVD) en Van der Voort (D66).

Voorzitter: Frentrop
Griffier: Van Dooren

Via videoverbinding zijn aanwezig negen leden der Kamer, te weten: Atsma, Crone, Dessing, Frentrop, Geerdink, Van Strien, Teunissen, Vendrik en Van der Voort,

alsmede:

- de heer Stefan Grebe, CE Delft
- de heer Jos Roeven, Maastricht Aachen Airport
- de heer Pieter Elbers, KLM
- de heer Steven Lak, Logistieke Alliantie
- de heer Walter Manshanden, Netherlands Economic Observatory
- de heer Thijs Boonekamp, SEO Economisch Onderzoek

Aanvang 14.30 uur.

De **voorzitter**: Alle sprekers zijn aanwezig. Ik heet de deskundigen van harte welkom. Ik vraag hun zo meteen om zich even voor te stellen. Kunt u heel kort zeggen wat uw naam is en waar u vandaan komt? De Kamerleden vraag ik ook om zich voor te stellen. Dat is voor de livestream. Daarna krijgen de deskundigen ieder maximaal vijf minuten de tijd om een toelichting te geven op het SEO-rapport. Daarna ga ik de Kamerleden langs. Zij krijgen ieder één minuut de gelegenheid om één vraag te stellen. Ook daarin moet ik heel erg streng zijn. Met deze spelregels in het achterhoofd vraag ik de deskundigen om zich voor te stellen. Ik begin bij de heer Grebe.

De heer **Grebe**: Goedemiddag, mijn naam is Stefan Grebe. Ik werk als senior onderzoeker bij CE Delft.

De heer **Roeven**: Goedemiddag, mijn naam is Jos Roeven. Ik ben de CEO van Maastricht Aachen Airport.

De heer **Elbers**: Goedemiddag, mijn naam is Pieter Elbers, CEO van KLM.

De heer **Lak**: Mijn naam is Steven Lak. Ik ben voorzitter van de Logistieke Alliantie en van evofenedex, de ondernemersorganisatie van handels-, productie- en servicebedrijven.

De heer **Manshanden**: Mijn naam is Walter Manshanden. Ik ben van NEO, een onderzoeksbureau in Rotterdam.

De heer **Boonekamp**: Ik ben senior onderzoeker bij SEO.

De **voorzitter**: Fijn dat u er allemaal bent. Dan vraag ik nu aan de Kamerleden om zich voor te stellen en daarbij te zeggen van welke fractie zij zijn.

Mevrouw **Geerdink** (VVD): Mijn naam is Paulien Geerdink. Ik ben van de fractie van de VVD in de Eerste Kamer.

De **voorzitter**: Is er nog iemand anders van de VVD? Nee.

Mevrouw **Geerdink** (VVD): Ik weet het niet zeker, want ik kan het niet zien.

De heer **Dessing** (FVD): Goedemiddag. Johan Dessing, Eerste Kamerlid voor Forum voor Democratie en tevens luchtverkeersleider.

De heer **Atsma** (CDA): Joop Atsma, CDA-Kamerfractie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Goedemiddag. Kees Vendrik, GroenLinks.

De heer **Van der Voort** (D66): Peter van der Voort van de D66-fractie.

De heer **Crone** (PvdA): Ferd Crone van de Partij van de Arbeid. Ik heb twintig jaar geleden nog onderhandeld bij de KLM-cao, omdat ik toen bij de vervoersbond FNV werkte.

De **voorzitter**: Heel goed. Dank u wel.

De heer **Crone** (PvdA): Ik weet hoe dat gaat met piloten.

De **voorzitter**: Ik moet u verder afkappen, want we gaan het heel streng houden.

De heer **Van Strien** (PVV): Gom van Strien, PVV.

De **voorzitter**: De heer Ester van de ChristenUnie is niet aanwezig.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD): Christine Teunissen, Partij voor de Dieren.

De **voorzitter**: De Fractie-Otten is niet aanwezig. De heer Gerbrandy van OSF is niet aanwezig. Dan hebben we iedereen gehad die vandaag meedoet aan de openbare discussie. Ik ga het woord geven aan de deskundigen. Zij hebben vijf minuten voor hun inbreng. Ik begin met de heer Grebe. Ik vraag hem om in vijf minuten verslag te doen van zijn bevindingen over het SEO-rapport.

De heer **Grebe**: Dank u wel. Bedankt voor de uitnodiging om te spreken in deze hoorzitting. In 2018 en 2019 heeft CE Delft samen met Significance, in opdracht van het Ministerie van Financiën, onderzoek gedaan naar de economische effecten en de duurzaamheidseffecten van verschillende varianten van de vliegbelasting. Om de directe effecten op de luchtvaartvervoersector te bepalen, hebben we in deze onderzoeken modelberekeningen uitgevoerd met het AEOLUS-model, dat in eigendom van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is. Daarnaast hebben we interviews gehouden met experts uit de luchtvrachtsector. Dat was ten eerste om de modelinvoer te valideren en ten tweede om secundaire effecten in te schatten. Bij de modelberekeningen zijn we uitgegaan van de WLO-scenario's van het Centraal Planbureau en het PBL, die ook voorgeschreven zijn voor alle MKBA's die het Rijk laat doen. In de WLO zijn een hoog en een laag scenario gedefinieerd. Voor de zichtjaren 2021 en 2030 zijn de effecten daarin berekend.

Ik ga nu kort in op de effecten op de hoeveelheid luchtvracht. Heel veel andere effecten zijn eigenlijk afgeleiden daarvan. Een en ander is nagenoeg constant als de vraag op Schiphol groter is dan het beschikbare aantal slots. Dat betekent namelijk dat vrachtluchten slots verliezen ten koste van passagiersvluchten, ongeacht of er een vliegbelasting is of niet. Als er een vliegbelasting komt, zorgt die alleen voor een verschuiving tussen de marktsegmenten. Dat is volgens onze berekeningen het geval in 2021 in beide economische scenario's en in 2030 in het hoge-economischgroei-scenario. De effecten zijn dan maximaal 1% en die kunnen positief of negatief zijn voor de luchtvracht. De effecten zijn duidelijk groter als de capaciteit op Schiphol voldoende is. Zo hebben we in het lage scenario een daling van 5,7% van het vrachtvolume in 2030 berekend.

SEO heeft deze directe effecten ook berekend, maar met het grote verschil dat dat onderzoek is uitgevoerd na corona. Dat betekent dat we ervan uit kunnen gaan dat er in 2021 voldoende capaciteit op Schiphol zal zijn. In 2030 is de situatie onzeker. SEO heeft daarvoor twee scenario's gedefi-

nieerd die plausibel lijken. SEO berekent een daling van het vrachtvolume van ongeveer 0,3%, 0,4%. Dat is lager dan onze inschatting van -6% bij voldoende capaciteit. Eigenlijk moeten we het met deze situatie vergelijken. Waarschijnlijk heeft dat te maken met wat als eersteorde- en wat als hogeorde-effecten beschreven wordt. De conclusie van beide onderzoeken is hetzelfde. De directe effecten van een vliegbelasting zijn relatief klein.

Om de secundaire effecten te bepalen hebben wij vooral de interviews gebruikt. Daaruit komt naar voren dat Nederland een heel aantrekkelijk land is voor luchtvracht. Dat heeft met de infrastructuur, de samenwerking met de Douane en andere aspecten te maken.

De luchtvrachtmarkt in Nederland staat op dit moment wel sterk onder druk. In dat kader werd vooral de slotproblematiek rond Schiphol genoemd, want die zorgt voor veel onzekerheid over de marktpotentie van de luchtvracht in de toekomst. Er werd in eigenlijk bijna alle interviews gezegd dat er een tipping point bestaat voor de luchtvrachtsector. Dat betekent dat een afname van de luchtvracht kan leiden tot disproportionele dalingen. De slotproblematiek, maar ook het verhogen van de vliegbelasting vergroot de kans dat zo'n tipping point wordt bereikt en dat de positie van de luchtvrachthub in Nederland zwakker wordt. We schatten in dat de effecten op andere sectoren relatief klein zullen zijn. Dat heeft er mee te maken dat op dit moment al veel gebruikers gebruikmaken van luchthavens in het buitenland en dat er in de omgeving voldoende capaciteit beschikbaar is.

SEO berekent en kwantificeert de tweedeorde-effecten ook gedetailleerd voor Schiphol en Maastricht Airport. Het komt tot een net iets andere inschatting van de mate waarin deze effecten als gevolg van de vliegbelasting intreden, maar er is consensus over dat de effecten best weleens veel groter zouden kunnen zijn dan de eersteorde-effecten.

Tot slot. Door corona is de luchtvaart disproportioneel hard geraakt, in Nederland, maar ook in de buurlanden. Het vrachtsegment is minder hard geraakt dan het passagierssegment. De verwachte daling van de vraag naar passagiersvluchten zou ook een positief effect kunnen hebben op vrachtvervoerders op Schiphol. Door de capaciteit die daar vrijkomt, kan de marktpositie van Nederland voor de vracht versterkt worden. Dat zou dus eigenlijk ook weer een kans kunnen zijn.

Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Grebe, voor deze heldere en ook uitstekende, beknopte uiteenzetting. Dan ga ik nu over naar de heer Roeven van Aachen Airport.

De heer **Roeven**: Voorzitter, leden van de commissie. Allereerst dank voor de uitnodiging. Ik ga gelijk beginnen met de bijdrage / het pleidooi van Maastricht Aachen Airport. De vliegbelasting die nu voor behandeling bij uw Kamer voorligt, kent een valse start. De wet is doorgeleid naar de Eerste Kamer zonder dat men weet wat de gevolgen van een vrachttaks voor Maastricht Aachen Airport zijn. Ook de Raad van State merkt in zijn advies op dat er in de toelichting op de wet ten onrechte van uit wordt gegaan dat vracht niet zal uitwijken naar buitenlandse luchthavens. Er is weliswaar in onder andere Duitsland een vliegbelasting ingevoerd, maar dit betreft geen belasting op luchtvracht. In het toegezegde onderzoek van SEO dat nu op tafel ligt, wordt bevestigd wat wij bij Maastricht Aachen Airport eigenlijk al wisten, namelijk dat dit zeer vergaande negatieve gevolgen voor de luchtvrachtsector in Nederland heeft en wel in het bijzonder voor Maastricht en de Zuid-Limburgse economie. Als gevolg van de luchtvrachttaks zal de vrachtoperatie op Maastricht mogelijk geheel verdwijnen. Landelijk leidt het tot een brutoverlies van 6.500 arbeidsplaatsen. Het verdwijnen van de vrachtoperatie betekent voor Maastricht Aachen Airport een verlies van ongeveer 1.900 directe

arbeidsplaatsen en nog eens 950 indirecte arbeidsplaatsen. Invoering van het onderdeel luchtvrachttaks zal niet de beoogde belastingopbrengst tot gevolg hebben. De vliegbelasting zou 220 miljoen opbrengen, waarvan het aandeel luchtvracht circa 11 miljoen bedraagt. Als gevolg van het weglekken van vrachtluchten wordt becijferd dat jaarlijks tussen de 2 miljoen en 4,4 miljoen euro minder inkomsten te verwachten zijn. Het onderzoek van SEO laat zien dat de invoering van het onderdeel luchtvrachttaks nauwelijks leidt tot CO₂-winst en dus nauwelijks bijdraagt aan de doelstellingen die ten grondslag liggen aan de wet. In het rapport van onderzoeksbureau CE Delft wordt op verschillende plaatsen geconcludeerd dat de wet nauwelijks zal bijdragen aan de reductie van CO₂. Omdat alleen luchtvracht op volle vrachtvliegtuigen wordt geheven en niet op vracht in de buik van passagierstoestellen, zal het positieve effect op het milieu navenant nog veel kleiner zijn. Door het verschuiven van luchtvrachtstromen naar het buitenland ontstaan juist extra verkeersbewegingen, die extra CO₂-uitstoot betekenen.

De Staatssecretaris heeft aangegeven met een koninklijk besluit ruimte te hebben om nog aan knoppen te kunnen draaien, waaronder de invoeringsdatum. Natuurlijk is het moment van inwerkingtreding van de wet binnen de context van de COVID-19-pandemie en de impact die die op de luchtvaartsector als geheel heeft een punt waarover de politiek nog eens goed moet nadenken. Wij zijn niet geholpen met uitstel van het onderdeel luchtvrachttaks. Dan blijft immers het zwaard van Damocles boven de toekomst van onze luchthaven en onze werknemers hangen. Wij en ook andere partijen kunnen dan niet investeren in de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Daarom vragen wij de politiek om terug te gaan naar de tekentafel en het onderdeel luchtvracht uit de wet te schrappen, dit omdat een vrachttaks zeer marktversturend werkt en nergens anders in Europa wordt geheven. De wet zal voor luchtvracht grote grenseffecten tot gevolg hebben, zeker voor Maastricht. Duizenden banen zullen kunnen verdwijnen. De beoogde milieuwinst wordt met dit onderdeel van de wet niet bereikt.

Voorzitter. De bijdrage van Maastricht Airport betreft minder dan 1%, maar raakt ons in de kern van ons bestaan en staat totaal niet in verhouding met de zojuist genoemde risico's. Voorlopig wil ik het hierbij laten vanuit het principe «beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald».

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Roeven, voor de praktijkervaring die u heeft geschetst. Dan geef ik nu graag het woord aan meneer Elbers.

De heer **Elbers**: Dank u wel, voorzitter. Geachte voorzitter, geachte senatoren, goedemiddag. Allereerst dank voor de gelegenheid om hier vanmiddag te participeren in deze bijeenkomst.

De vorige sprekers hebben reeds een aantal zaken benoemd; ik zal ze niet herhalen, maar wel onderstrepen. De eerste spreker benoemde de negatieve aspecten, vooral de effecten op de tweede en derde orde. De tweede spreker benoemde vooral de gevolgen voor de werkgelegenheid. Als we kijken naar de huidige situatie, zien we dat we te maken hebben met de grootste crisis die de luchtvaart in de recente historie na de Tweede Wereldoorlog gekend heeft. De invoering van luchtvaartbelastingen staat daar op gespannen voet mee. We hebben eerdere ervaringen en ook financiële rapporten opgesteld in 2008, toen de vliegtaks is ingevoerd. De effecten zijn precies conform de voorspellingen van het model uitgekomen. Allereerst hadden we de directe effecten van de introductie van een vliegbelasting en daarna werden de economische effecten zichtbaar. Kijkend naar de statistieken zien we duidelijk twee enorme tikken omlaag: eerst door de vliegbelasting en daarna door de economische crisis die zich toen ontvouwde.

Momenteel staan we aan de vooravond van een hele lange weg naar herstel in de luchtvaart, waarbij een aantal van de eerdere uitgangspunten, bijvoorbeeld rond beschikbaarheid, op dit moment heel anders is dan toen het onderzoek gedaan is. Bij de bespreking in de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris de ruimte gelaten voor een latere invoering. Ik zou graag daarop willen aandringen. Een latere invoering, nog afgezien van de effecten op de vracht, die zeer significant zijn, en afgezien van de werkgelegenheid – er komen ongelofelijk veel medische spullen met luchtvracht naar Nederland – geeft de mogelijkheid om te kijken naar het bredere plaatje, naar de hoeveelheid banen en economische effecten die samenhangen met zo'n introductie. Introductie nu, in 2021, zou het slechtst denkbare moment zijn. Onze oproep is om de ruimte die de Staatssecretaris heeft gecreëerd rond de invoeringsdatum, te gebruiken. Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Dan ga ik nu over naar meneer Lak.

De heer **Lak**: Dank u, voorzitter. Geachte leden van de Eerste Kamercommissie, dank voor uw uitnodiging. Als voorzitter van de Logistieke Alliantie en van evofenedex pleit ik vanmiddag voor het niet in werking laten treden van dat deel van het voorliggende wetsvoorstel dat ziet op een belastingheffing op vrachtluchten van en naar Nederland. Dit wetsvoorstel is op het punt van het vrachtvervoer disproportioneel, want niet doelmatig en qua wetgevingskwaliteit op onderdelen onvoldoende beargumenteerd en onrechtmatig.

Waarom ondoelmatig? Financiën heeft in 2008 al gesteld dat bij het eerste denken over een vliegbelasting een uitzondering voor vracht op zijn plaats was, omdat dit marktsegment sterk prijsgevoelig is en verleggen van de stromen naar het buitenland gemakkelijk. Dat is nog steeds aan de hand en dat gaat ook echt gebeuren bij de voorgestelde kostenverhoging, zoals in het SEO-rapport staat, van 28% tot 57% voor die vrachtluchten. Dat betekent dat het scenario van het verlies van 6.500 arbeidsplaatsen, vaak voor laagopgeleide medewerkers, realiteit wordt. Schiphol en Maastricht staan in dit marktsegment al onder druk en verliezen structureel markt aan buitenlandse concurrenten. Het SEO-onderzoek heeft nog niet eens het effect van de schaalafbraak voor de Nederlandse economie als geheel meegerekend. Expediteurs zullen hun zwaartepunt verschuiven uit Nederland, verladers en distributiecentra verplaatsen hun activiteit en de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats loopt weer een deuk op.

Daartegenover staat een opbrengst van 9 miljoen tot 11 miljoen per jaar en geen enkele klimaatwinst. Het SEO-rapport is daar helder over. Het mondiale nettoklimaatteffect is nihil. Waar in deze coronacrisis de overheid, Financiën voorop, terecht op alle fronten de economie ondersteunt, investeringen wil bevorderen en arbeidsplaatsen wil behouden, gaat deze wet voor de vrachtsector het omgekeerde bereiken. Dat is toch niet doelmatig te noemen?

Waarom onvoldoende beargumenteerd en onrechtmatig? De Raad van State constateerde al: vrachtvervoer kent wel btw-heffingen. Het argument dat deze wet compenseert voor het ontbreken van btw, geldt dus niet voor vracht. Geluidsoverlast en milieu worden al belast in de luchthavengelden. Ook wordt niet aangegeven waarom bij vracht, anders dan bij passagiers, in de wet niet wordt aangesloten bij de internationale praktijk. Geen enkel land kent op dit moment zo'n heffing op vracht. Ook is niet aangegeven waarom transfervracht wel en transferpassagiers niet onder een heffing zouden vallen. Geen van deze punten zijn weerlegd door de Staatssecretaris.

Onrechtmatig? Ja, omdat de wet wel vrachtvliegtuigen belast, maar combivluchten niet. Dit tast het huidige speelveld tussen marktspelers

aan. Ongetwijfeld zijn er mensen die u zullen proberen te overtuigen dat de voorgestelde heffingen slechts centen per kilo zijn of dat een toename van 6% tot 8% van de totale kosten voor een vlucht toch beperkt is. De realiteit is dat we al jaren terrein verliezen aan onze concurrenten in het buitenland. Het tipping point is al bereikt. De realiteit is dat dit voorstel voor Maastricht een extra kostendruk betekent van 28% tot 57% voor elk bezoekend vrachtvliegtuig. De realiteit is dat in de huidige markt verladers lading verplaatsen vanwege dit soort extra kosten. Voor meer details verwijs ik graag naar ons position paper. Ik bepleit dat u op het punt van vracht in het belang van de Nederlandse economie als geheel dit wetsvoorstel door de Staatssecretaris laat aanpassen en dat, als hij daar niet toe genegen is, u de wet niet aanneemt. Deze wet maakt op dit punt onze economie armer en het milieu niet beter. Dat noem ik disproportioneel. Zo'n wet kan uw Kamer niet doorlaten.
Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Lak, voor dit pleidooi. Dan ga ik nu over naar meneer Manshanden.

De heer **Manshanden**: Ook van mijn kant dank voor deze uitnodiging om deze bijeenkomst bij te wonen en een reflectie te geven op het SEO- en Districtonderzoek. Een aantal belangrijke punten in mijn presentatie zijn al door voorgaande sprekers genoemd. Ik presenteer een aantal sheets. De eerste-orde-effecten zijn duidelijk gekwantificeerd en zijn ook genoemd door onder anderen de heer Grebe. Dat is een zeer beperkt effect. In de SEO-studie zijn er echter tweede- en hogere-orde-effecten, en deze lopen in hele ruime mate op, zodanig zelfs dat ik zou zeggen: ja, het zou kunnen. De heer Grebe zei het terecht: ze zouden groter kunnen zijn. Dat neemt dan de vorm van speculatie aan. In de interviews zal dat zonder meer naar voren zijn gekomen. Het is ook terecht gerapporteerd. Maar het is hetzelfde als wanneer je mensen de vraag stelt hoe vaak ze hun tanden poetsen: stated preference en revealed preference zijn twee heel verschillende zaken.

In de studie van SEO kwam er een aantal belangrijke, interessante punten over het voetlicht, waaronder een punt dat in een eerdere studie is gemaakt: het schaarste-effect of ticketprijseffect. Dat kan effect hebben op de rentabiliteit van een operatie. Een interessante paragraaf gaat over wat er in Londen op Heathrow gebeurt. Volgens een staatje in de samenvatting is Londen relatief duur. Daar wordt een andere filosofie gehanteerd. Daarbij is ook het punt dat airlines zeker footloose zijn, maar de producenten van goederen niet. De expediteurs op Noordwest-Europese schaal werken daartussenin.

Als we naar een ander idee kijken, onderschrijf ik het punt. Wat is het doel van de belasting? Wordt het effect gerealiseerd en hebben we ook een antwoord op de effectiviteit van de belasting? Het rapport laat zich daar niet over uit. Zijn er marktverstoringen of wordt het marktfalen gecorrigeerd? Dan onderschrijf ik zonder meer het punt. Full freight wordt volledig belast en belly freight, dus de lading die in de buik van passagiersvluchten gaat, wordt niet belast. Die onbalans is geen goede basis voor een belasting. Je zou kunnen zeggen: zorg voor variatie over de dag en over de nacht en belast het toestel of de workload unit; dat kan de passagier of de tonnage zijn. Maar per saldo worden de effecten, de risico's en de hogere-orde-effecten juist in de interviews te sterk aangezet. De feitelijke vraag is: wat is de waarde van Schiphol? Er zijn bij de afhandeling van vracht twee soorten concepten. Dat zijn de integratie van transport over de weg in combinatie met transport door de lucht – dat is de operatie die Luik voert – en de operatie zoals die op Schiphol wordt uitgevoerd, waarbij Schiphol als een marktplaats functioneert. De feitelijke vraag is wat de waarde daar is. Wat is daar de grondslag voor de belasting? Hoe groot is feitelijk het consumentensurplus? Welke waarde

heeft, in dit geval, het gebruik van de luchthaven voor de gebruikers? Hoe aantrekkelijk is het om je goederen via zo'n marktplaats te laten verhandelen?

Dan kom ik op een ander punt, dat ook door een voorganger is genoemd. Dat is niet alleen de prijs, maar ook de zekerheid, namelijk de zekerheid dat er een slot is. Juist het afgelopen jaar, zo heb ik begrepen uit de sector, mankeerde dat eraan. Door de druk vanwege het quotum voor Schiphol van 500.000 vliegbewegingen was het aantal vrachtbewegingen niet meer zeker, waardoor er regelmatig trucks voor niets met vracht tussen de verschillende luchthavens in Noordwest-Europa hebben gereden. Wat is nou de analyse waarom de concurrentie slechter wordt van een vrachttaks? Die analyse staat er niet in. Veel meer dimensies bepalen de uiteindelijke concurrentiepositie en dat is niet alleen de laagte of de hoogte, maar concurreren op prijs lijkt mij niet de filosofie. Andere factoren spelen zeker een rol. Op dit moment kunnen we gewoon constateren, even los van de coronacrisis maar over de lange termijn vanaf maart 2020, dat Schiphol nu ook weer niet zo duur is. En gezien de waarde van de marktplaats kun je ook zeggen dat Schiphol relatief goedkoop is voor de geboden kwaliteit.

De **voorzitter**: U heeft nog één minuut, meneer Manshanden.

De heer **Manshanden**: Ja, ik ben bijna klaar. Luik is een uitwijkvluchthaven. Daarbij speelt echter de volgende vraag. De prijzen komen ongeveer op het niveau van Luik uit. Dat heeft budget, een marketing-budget, maar hoe ziet die verhouding eruit? Wat betreft de arbeidsmarkt komt het rapport zonder meer te hoog uit. Dat wordt mede veroorzaakt door de hoge inschatting – onzes inziens is die te hoog – van de werkgelegenheid op MAA, maar daar hebben wij volgende week ook een gesprek over met de heer Roeven.

Het centrale punt is de werkgelegenheid voor lageropgeleiden. Het is zeker zo dat lageropgeleiden in de luchtvracht werk vinden, maar dit probleem zit in de Nederlandse economie op een bepaald type niveau, waarbij lageropgeleiden de schokgolven in de conjunctuur opvangen, ook de schokgolven die ontstaan door de huidige coronacrisis. En dat heeft te maken met de manier waarop wij de arbeidsmarkt inrichten in Nederland. Dat waren een paar belangrijke punten over het SEO-rapport. Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Manshanden, voor het bredere perspectief. Dan ga ik nu naar de aanstichter, in de goede zin des woords, van de discussie van vandaag. Dat is meneer Boonekamp.

De heer **Boonekamp**: Dank u wel. Ik heb een paar slides voorbereid, die ik ook even zal delen op het scherm als dat technisch allemaal werkt. Anders is het niet noodzakelijk.

De **voorzitter**: We gaan het zien.

De heer **Boonekamp**: Oké. Bedankt in ieder geval, voorzitter, voor de gelegenheid om het onderzoek dat wij samen met Districon hebben uitgevoerd...

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter, mag ik even vragen hoe wij dat kunnen zien? U ziet het kennelijk wel, maar ik heb alleen de eerste spreker nog in beeld.

De **voorzitter**: Goede vraag. Ik ook. We zouden nu de slides op de helft van het scherm moeten zien, maar we zien ze niet. Ik niet, in ieder geval.

De heer **Atsma** (CDA): Nee, oké, dank je.

De **voorzitter**: Gaat u door, meneer Boonekamp. U moet het even doen zonder dat we de slides zien.

De heer **Boonekamp**: Geen probleem, dank u wel. Ik zal ook reageren op de vorige sprekers. In ons onderzoek schatten we de effecten van de vliegbelasting in met behulp van een keuzemodel speciaal ontwikkeld voor luchtvrachten, het NetCargo-model. Dat model gebruikt gedetailleerde vrachtgegevens als input. Voor de prognoses tot aan 2030 sluiten we aan bij de WLO-scenario's, die we corrigeren voor de mogelijke effecten van COVID-19 uit ander onderzoek dat we hebben uitgevoerd voor het Ministerie van IenW.

In ons onderzoek maken we onderscheid tussen zogenaamde eerste- en tweedeorde-effecten. Bij de eersteorde-effecten gaan we ervan uit dat kostenverhogingen kunnen worden doorbelast aan de eindgebruiker van luchtvracht, maar dat er verder geen gedragsreacties optreden. De relatieve kostenverhoging ten opzichte van het gemiddelde luchtvrachttarief is vrij beperkt. Hierdoor zijn de eersteorde-effecten relatief klein. De vrachtvolumes dalen met circa 6.000 ton op Schiphol en 1.000 ton op Maastricht, een daling van respectievelijk 0,4% en 0,8%. Er bestaat echter een risico dat de voorgestelde belasting op vrachtluchten leidt tot grotere verschuiving in de Nederlandse luchtvrachtsector. Door de vliegbelasting wordt het duurder om vracht te vervoeren vanaf Nederlandse luchthavens. Daardoor verslechtert de concurrentiepositie ten opzichte van buitenlandse luchthavens. Luchtvaartmaatschappijen kunnen er daarom voor kiezen om hun operatie geheel of gedeeltelijk te verplaatsen naar het buitenland. Wanneer dergelijke tweedeorde-effecten, of de zogenaamde tipping points waar de eerste spreker, de heer Grebe, aan refereerde, precies optreden, is moeilijk te zeggen. Wat we wel kunnen zeggen, is dat de risico's voor Maastricht groter zijn dan voor Schiphol. Maastricht ondervindt veel concurrentie van andere vrachtluchthavens zoals Luik, Keulen-Bonn, Luxemburg en Brussel. In combinatie met een aantal operationele uitdagingen, zoals een korte baanlengte en beperkte openingstijden, zorgt dat voor een lastige concurrentiepositie. De voorgestelde belasting verslechtert deze positie verder en zou de spreekwoordelijke druppel kunnen zijn als een aantal maatschappijen besluit te vertrekken.

Schiphol is een belangrijke marktplaats voor vracht; het is al eerder genoemd. De aanwezigheid van expediteurs en het omvangrijke bestemmingsnetwerk van zowel passagiers- als vrachtluchten draagt hieraan bij. Mede door de capaciteitschaarste is het aantal vrachtluchten de afgelopen jaren teruggelopen. De vliegbelasting zorgt ervoor dat de positie van vrachtluchten verder onder druk komt te staan. De coronacrisis heeft er weliswaar toe geleid dat er meer ruimte is voor vrachtluchten op Schiphol, maar het blijft onzeker hoe dat zich in de komende jaren zal ontwikkelen. Verschuivingen van de afgelopen jaren laten wel zien dat de vrachtluchten vrij eenvoudig uit kunnen wijken. Omdat Schiphol als vrachtluchthaven verschillende voordelen heeft, is het niet waarschijnlijk dat alle vrachtluchten verdwijnen, maar er is een reëel risico dat een deel uitwijkt.

Op basis hiervan hebben we dus ook een scenario doorgerekend waarin Schiphol een kwart van de vrachtluchten verliest en Maastricht de hele vrachtoperatie kwijtraakt. Zoals eerder aangegeven is het moeilijk in te schatten hoe groot het risico is dat deze tweedeorde-effecten optreden. Maar als deze effecten optreden, neemt het vrachtvolume in 2030 op Schiphol met ruim 200.000 ton af, een daling van 12%. Op Maastricht verdwijnt de volledige vrachtoperatie, naar verwachting zo'n 130.000 ton. 25% daling van vrachtluchten komt in 2030 neer op 4.500 tot 5.500 vrachtluchten. Het verdwijnen van de vrachtoperatie op Maastricht betekent een afname van maximaal 3.900 vrachtluchten.

De effecten op klimaat en leefomgeving, en met name die op het klimaat, zijn zowel bij de eerste- als de tweedeorde-effecten beperkt. Dat komt doordat verschuivingen er wel toe leiden dat er minder vrachtluchten op Schiphol en op Maastricht plaatsvinden, maar de vrachtluchten verplaatsen naar de buurlanden. Daardoor daalt de uitstoot van vrachtluchtvaartuigen in Nederland, maar zal het effect op de mondiale uitstoot zeer beperkt blijven. Het effect van meer of minder vervoersbewegingen over land is onduidelijk. Er wordt meer vracht vanuit Nederland naar het buitenland over de weg gedrukt, maar Nederlandse vluchthavens zullen ook minder vracht vanuit het buitenland te vervoeren krijgen. De afname van vrachtluchten kan wel leiden tot een afname van geluidshinder rondom Schiphol en Maastricht. De mate waarin dat optreedt, hangt af van of en, zo ja, welke andere vluchten daarvoor in de plaats komen. In ons onderzoek schatten we de ook de effecten op brutowerkgelegenheid. Wanneer er geen verdere verschuivingen optreden, gaat het in 2030 om ruim 100 banen direct en indirect gerelateerd aan de Nederlandse vluchthavens. Wanneer ook de tweedeorde-effecten zich voordoen, neemt dat toe tot 3.200 tot 3.500 banen rondom Schiphol en ongeveer 3.000 banen rondom Maastricht. Het gaat hierbij om brutowerkgelegenheid. Op termijn zullen veel werknemers elders een baan vinden, waardoor het netto-effect lager uitvalt. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het veel laagopgeleide werknemers betreft en dat deze mensen over het algemeen moeilijker weer een baan vinden dan hoogopgeleide.

Tot slot de beoogde belastingopbrengsten. Die bedragen 12 tot 14 miljoen als er geen tweedeorde-effecten optreden. Als deze wel optreden, nemen de beoogde opbrengsten af naar 7,4 tot 9 miljoen.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Boonekamp. Dan hebben we nu de inbreng van de deskundigen gehad, die kort moest zijn, maar desalniettemin krachtig was. Dan ga ik nu om de beurt het woord geven aan de Kamerleden, die dan ieder één minuut hebben om een vraag te stellen. Dan begin ik met mevrouw Geerdink van de VVD. Wij zien u niet, mevrouw Geerdink, en wij horen u ook niet. We gaan even kijken wat er mis is. Ondertussen ga ik naar de volgende. Mevrouw Geerdink komt daarna zo snel mogelijk weer aan de beurt. Ik kom dan bij meneer Dessing van Forum voor Democratie.

De heer **Dessing** (FVD): Dank u, voorzitter. Ik heb een korte vraag over de Luchtvaartnota, waarin ook al de milieueffecten worden gegeven van het feit dat bijmenging van 14% biobrandstof verplicht gaat worden richting 2030. De operationele kosten kunnen daardoor significant oplopen. Ik neem aan dat dat voor KLM ongeveer al een kwart van de operationele kosten is. Wat is het effect van de cumulatieve vliegtaks die daar nog overheen komt, zou mijn vraag zijn. En hoe funest is dat voor het economische vliegmodel?

De **voorzitter**: Meneer Elbers?

De heer **Elbers**: Dank u, voorzitter. Sorry. Ik dacht dat eerst alle vragen zouden komen. De vliegtaks is in zijn totaliteit becijferd op 200 miljoen. Dat is bij een volledige implementatie van het voorgestelde systeem. Daarvan zou pak «m beet 60% voor rekening van KLM komen. Dat geeft de orde van grootte aan. De bijmeng hangt natuurlijk sterk af van wat de tarieven voor biobrandstof in 2030 zullen zijn. Dat weten we niet. Momenteel is biobrandstof natuurlijk veel duurder dan gewone brandstof. Als je de prijsverschillen van vandaag zou nemen, praten we over honderden miljoenen extra. De verwachting is dat de komende jaren meer vraag naar biobrandstof ontstaat en daarmee uiteindelijk ook meer aanbod en dat dat de prijs omlaag zal laten gaan. Maar de stapeling van

verschillende systemen waaraan gerefereerd wordt, is precies een van de redenen, naast de ongelukkige timing van implementatie van de vliegbelasting nu, waarom wij gepleit hebben voor uitstel voorlopig van de introductie ervan.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Ik kijk nog even of mevrouw Geerdink alweer in beeld is. Nee. Dan ga ik door naar meneer Atsma van het CDA.

De heer **Atsma** (CDA): Goedemiddag. Ik zou graag willen aansluiten op het antwoord van de heer Elbers. Hij noemde tot nu toe eigenlijk alleen de vliegbelasting en ging in op de bijmengverplichting. Ook in het voortraject hoorden we nogal wat geluiden die zeggen: er is geen of amper sprake van belasting in algemene zin als het gaat om de civiele luchtvaart. Dat kwam vanmiddag ook even langs in relatie tot de btw. Zou u een beeld kunnen schetsen van die stapeling waarover u zojuist sprak? Want er zijn natuurlijk meerdere systemen. Waar wordt KLM, waar wordt Nederland in zijn algemeenheid, mee geconfronteerd als het gaat om vliegen, ook in relatie tot wat er in Europa gebeurt? En als laatste zou ik ook even wat scherper de context van het effect voor het milieu en het klimaat willen hebben.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Atsma. We tellen dat als één vraag. Eén vraag voor meneer Elbers.

De heer **Elbers**: Laat mij dan beginnen met het deel van de vraag wat ik vrij makkelijk kan beantwoorden, die over de verschillende systemen die van kracht zijn. Momenteel hebben we te maken met een Europees systeem waar het gaat over een CO₂-reductie in het hele ETS. Dat is dus één. Twee is dat er inmiddels ook op Schiphol een geluidsheffing is geïntroduceerd met een tariefdifferentiatie, een forse tariefdifferentiatie, voor toestellen met meer en minder geluid en uitstoot, want dat hangt met elkaar samen. Dat zijn de twee systemen die er nu al zijn. Er is vanaf volgend jaar een derde systeem. Dat is het systeem vanuit de Verenigde Naties. Dat is de introductie van een wereldwijd systeem. Daar hebben we overigens als luchtvaartsector sterk voor gepleit. We zijn een mondiale business, dus we wilden graag een mondiaal systeem hebben. Dat zou dan nationale en Europese systemen moeten vervangen, maar dat doet het vooralsnog niet. Dus dat is het derde dat geïntroduceerd wordt. De vierde is waar we het op dit moment over hebben. Dat is de nationale vliegbelasting voor Nederland, die er dan nog eens een keer bovenop zou komen. De vijfde zou gaan over de bijmengverplichting. Daarmee wordt het door de stapeling van verschillende belastingsystemen voor de luchtvaart en zeker voor de luchtvaart hier in Nederland, die dus een Nederlands, Europees en mondiaal belastingsysteem heeft, zo langzaam maar zeker wel heel onmogelijk om internationaal te concurreren. Het tweede deel van uw vraag betrof de milieueffecten. Ik herhaal daar vooral wat de onderzoekers net aangegeven hebben, namelijk dat de onderzochte effecten op het milieu bijzonder klein zijn, al is het maar omdat er verplaatsing gaat plaatsvinden in plaats van reductie. Wij pleiten daarom juist – daar zit de koppeling aan uw vraag, denk ik – voor een mondiaal systeem, om te voorkomen dat iets wat we nationaal doen vervolgens over de grens voortgezet wordt. Als we kijken naar het kaartje van Europa, zien we dat er eigenlijk maar beperkte systemen zijn in Europa. De systemen die er zijn, komen overigens ook nog eens ten goede aan innovatie of worden aangepast. We hebben in 2008, bij de introductie van de vliegtaks, gezien dat vervolgens Nederlanders in de auto stappen, de grens over rijden en vanaf daar gaan vliegen. Ik hoef u niet te vertellen dat het nettomilieu-effect dan uiteindelijk slechter is in plaats van beter.

Dank u wel.

De heer **Atsma** (CDA): Dank u.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Dan ga ik naar GroenLinks, naar meneer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, dank u wel. Ik neem aan dat we ons beperken tot één vraag, want u had het daarnet over één minuut.

De **voorzitter**: Ja, ik was te laks. Ik zal weer scherper worden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Goed, dan houd ik het bij één vraag. Dan moet ik toch kiezen, want ik had op meerdere gerekend. Mijn vraag op dit moment is aan de heer Manshanden. Hij heeft in zijn introducerende beschouwing gesproken over de mogelijke effecten van dit wetsvoorstel voor Schiphol. Kan hij nog expliciet aangeven wat hij aan effecten verwacht voor Maastricht?

De heer **Manshanden**: Voor Maastricht verwacht ik, zoals het onderzoek ook aangeeft, relatief grote effecten, maar het werkgelegenheidseffect in zijn totaliteit zal minder groot zijn, zoals het rapport schetst. Dat heeft te maken met het aandeel werkgelegenheid dat op Maastricht Aachen Airport wordt gerealiseerd door het segment vracht. Dat ligt, denk ik, op een fractie van de hoeveelheid die nu in het rapport wordt gesuggereerd. Er zit ook onderhoud, er zijn passagiersvluchten en NEDAB is daar gevestigd. Het zijn alleen de «full freighters» die er opstijgen en landen, er zijn geen combivluchten en er zijn heel veel concurrenten in de nabijheid. Dus de gevoeligheid voor prijsveranderingen van Maastricht Aachen Airport – ik onderschrijf het punt van het SEO-rapport – is relatief groot. Een paar honderd banen is het effect.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Manshanden. Dan geef ik nu het woord aan meneer Van der Voort van D66.

De heer **Van der Voort** (D66): Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag aan zowel de heer Grebe als de heer Boonekamp. U hebt beiden een rapport gemaakt. Hoewel een aantal zaken aan de orde zijn geweest, zou ik graag nog even kort willen vragen wat u beiden als de belangrijkste verschillen ziet tussen de twee rapporten. Hoe komt het dat er toch een verschillend beeld wordt geschetst in deze twee rapporten?

De **voorzitter**: Dank u wel. Eerst meneer Grebe. U moet uw microfoon aanzetten, denk ik, meneer Grebe. Ik kan u niet horen. Kunt u mij horen? Ik ga eerst even naar meneer Boonekamp.

De heer **Boonekamp**: Ja. Het verschil tussen de twee rapporten. Primair is het verschil dat wij puur naar de belasting op luchtvracht kijken, en CE Delft integraal naar het pakket kijkt, naar de combinatie van belasting op passagiers en belasting op vracht. Zij hebben het rapport voor corona geschreven, zoals de heer Grebe ook aangaf. Wij hebben dat daarna gedaan toen er geen sprake meer was van capaciteitsrestricties. Die spelen wel een belangrijke rol in de resultaten van CE Delft. Als we kijken naar de effecten in 2030 die door CE Delft worden ingeschat – dat gaf de heer Grebe ook aan – dan zien we een daling van ongeveer 5,7% vrachtvolumes als eersteorde-effect, terwijl wij op een effect van minder dan 1% uitkomen. Die verschillen zitten in de combinatie van de definitie van eersteorde-effecten en tweedeorde-effecten. Wij gebruiken in de modellering kosten voor uitwijken naar een andere luchthaven en kosten die aan de reistijd verbonden zijn. Daardoor is de vliegbelasting, relatief

ten opzichte van de totale kosten, een kleiner gedeelte, waardoor wij op een kleiner effect uitkomen. Dat is in het kort denk ik het belangrijkste verschil tussen ons.

De **voorzitter**: Dank u wel. We hebben nog steeds geen verbinding met meneer Grebe, of wel? Meneer Grebe, kunt u mij horen?

De heer **Grebe**: Ik kan u horen.

De **voorzitter**: Mooi, zou u dan ook nog de vraag kunnen beantwoorden die aan u was gericht? In hoeverre wijkt het onderzoek af van dat van de collega's?

De heer **Grebe**: Ik moet zeggen dat ik het antwoord van SEO nu heb gemist. Volgens mij is ingegaan op de reden van de verschillen tussen de eersteorde-effecten en wat we als hogeorde-effecten benoemen. Volgens mij is dat correct. Wat de tweedeorde-effecten betreft is inderdaad gewoon de vraag in welke mate de vliegbelasting bijdraagt aan deze hogeorde-effecten en in hoeverre de slotproblematiek hieraan bijdraagt. Dat is heel moeilijk in te schatten. Volgens mij is dat het verschil.

De **voorzitter**: Dat zijn de verschillen. Dank u wel. Dan ga ik nu naar de heer Crone van de Partij van de Arbeid.

De heer **Crone** (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Boonekamp. Hij noemt een verlies van 3.000 banen in Maastricht. In de luchtvaartmonitor 2018 staat dat de totale werkgelegenheid in de luchtvracht 1.673 is, waarbij dan ook nog eens wordt meegerekend dat alle wegtransport uit de hele regio aan Maastricht gekoppeld zou zijn. Dan kan het toch niet gaan om veel meer dan tientallen of hooguit enkele honderden arbeidsplaatsen in plaats van 3.000? Ik kon dat niet thuisbrengen.

De heer **Boonekamp**: De cijfers hebben wij gebaseerd op de luchtvaartmonitor. Die geeft, zeg ik uit mijn hoofd, over ongeveer 2.500 direct en indirect gerelateerde arbeidsplaatsen rondom Maastricht Aachen Airport aan. Omdat we een prognose voor 2030 maken, hebben we die cijfers opgehoogd naar het niveau van 2030, gerelateerd aan de groei in vrachtvolumes. We zijn bekend met de alternatieve cijfers die circuleren voor Maastricht Aachen Airport. We hebben hierover contact gehad met de Erasmus Universiteit. De verschillen kunnen volgens de Erasmus Universiteit worden verklaard door verschillende definities die gehanteerd zijn in de twee studies, een andere geografische afbakening en methodologische verschillen. Wij kunnen het verder niet beoordelen en hebben eigenlijk geen aanwijzingen dat er betere cijfers beschikbaar dan de cijfers van de Erasmus Universiteit die wij hebben gebruikt. De methodiek die zij gebruiken, is een algemeen geaccepteerde methodiek, die voor Schiphol wordt gebruikt en nu dus ook voor Maastricht Aachen Airport. Die is eerder ook gebruikt voor bijvoorbeeld de zeehavens.

De heer **Crone** (PvdA): U handhaaft dus het aantal van 3.000 arbeidsplaatsen?

De **voorzitter**: U bent straks weer aan de beurt, meneer Crone.

De heer **Crone** (PvdA): Ik vroeg of het 3.000 plaatsen zijn.

De **voorzitter**: Het is een andere definitie. Ik ga naar de heer Van Strien.

De heer **Van Strien** (PVV): Ik heb een vraag aan de heer Roeven van Maastricht Aachen Airport, overigens over hetzelfde onderdeel. Hij heeft het over dreigend arbeidsplaatsenverlies van 1.900 directe arbeidsplaatsen en nog een aantal indirecte arbeidsplaatsen. Mijn vraag is of hij daar iets meer over kan zeggen, met name het volgende. Eén. Hebben we het dan over Limburgse arbeidsplaatsen, of zitten daar voor een deel ook Duitse arbeidsplaatsen bij? Twee. Kan hij iets zeggen over het niveau van die arbeidsplaatsen?

De **voorzitter**: Ga uw gang, meneer Roeven. Het ziet ernaar uit dat we de verbinding met Maastricht hebben verloren. Dan moeten we het antwoord op uw vraag schuldig blijven, meneer Van Strien. Maastricht antwoordt niet meer. Dat is een ernstige zaak.

De heer **Van Strien** (PVV): Misschien kan een van de andere aanwezigen die vraag beantwoorden.

De **voorzitter**: Is er een van de andere deskundigen die het antwoord weet op deze vraag?

De heer **Van Strien** (PVV): De heer Boonekamp misschien.

De heer **Boonekamp**: Ik kan wel een poging wagen, al heeft Jos Roeven inderdaad een veel beter beeld van welke partijen op de luchthaven aan het werk zijn. Over het algemeen gaat het om werkgelegenheid in de grondafhandeling – ik noem truckers en expediteurs – en om werkgelegenheid op de luchthaven, dus luchtverkeersleiders en personeel van de luchthaven. In het kader van de MKBA gaat het in principe, of eigenlijk altijd, bij werkgelegenheidscijfers om arbeidsplaatsen in Nederland. Het gaat om Nederlandse werkgelegenheid en niet om werkgelegenheid over de grens in Duitsland.

De heer **Elbers**: Mag ik een aanvulling doen?

De **voorzitter**: Sorry, wie is daar aan het woord?

De heer **Elbers**: Pieter Elbers, KLM. U vroeg naar vrijwilligers.

De **voorzitter**: Ja, ga uw gang.

De heer **Elbers**: Met enige bescheidenheid meld ik mij als vrijwilliger. Wij hebben op dit moment, helaas moet ik zeggen, een bijna unieke mogelijkheid om te zien wat de effecten zijn van de modellen die gebruikt worden door de onderzoekers. Als we kijken naar wat momenteel de teruggang in de hoeveelheid vluchten betekent voor toeleveranciers en als ik zie wat het voor ons als KLM betekent en vervolgens kijk wat het doet voor onze leveranciers, bij bedrijven die op Schiphol leveren et cetera, dan zien we hoe de modellen van SEO en van andere onderzoeksinstellingen zich inmiddels vertalen in wat het betekent in de praktijk. Dus ongewild hebben we door deze coronasituatie precies de effecten zichtbaar die door de modellen berekend worden, namelijk dat er een veelvoud aan indirecte banen samenhangt met directe banen. Zo hebben we bij KLM inmiddels helaas duizenden arbeidsplaatsen minder, maar we weten dat het door allerlei toeleveranciers nog veel harder gevoeld wordt in de ketens die daaraan vastzitten. Op uw vraag antwoord ik het volgende, en daarin zit waarschijnlijk ook het antwoord op de vorige vraag. Een deel zit op Maastricht zelf, maar een groot deel ook bij allerlei bedrijven in de omgeving. Of ze dan precies aan de Nederlandse kant van de grens zitten of aan de andere kant van de grens zou ik vanuit Europees perspectief nog niet eens het meest interessant vinden. Belangrijk is dat

we met elkaar het systeem in stand moeten willen houden. Timing van aanvullende belastingen is daarmee ontzettend belangrijk.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. De combinatie van praktijk en economische modellen. Ik ga dan nu naar mevrouw Teunissen van de Partij voor Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD): Dank u, voorzitter. Allereerst wil ik even benadrukken dat ik het nogal treurig vind om te zien dat er met name belanghebbenden voor de luchtvaart zijn uitgenodigd en dat ik veel te weinig de kant van het milieu en het klimaat vertegenwoordigd zie. Dat zie ik ook terug in de onderzoeken. Ik wil daarom graag een vraag stellen aan de heer Boonekamp. U heeft het gehad over die verplaatsing van banen naar het buitenland, als wij deze taks gaan heffen. Maar dan gaat u natuurlijk uit van de bestaande situatie, waarbij er internationaal ook niks gaat veranderen. Heeft u ook zicht op die internationale context? De luchtvaart heeft uiteraard veel afspraken gemaakt, maar er gebeurt natuurlijk ook op het gebied van beleid heel veel. Dus kunt u wat meer schetsen wat omliggende landen doen? Zijn zij ook van plan om een vrachttaks in te voeren en zorgt dat er dan niet voor dat er mondiaal veel meer gaat veranderen, waardoor de kans dat bedrijven naar het buitenland vertrekken ook afneemt?

De **voorzitter**: Dank u wel. Meneer Boonekamp, over Duitsland.

De heer **Boonekamp**: We hebben in ons rapport het effect van een nationale tariefbelasting doorgerekend. Voor zover ik weet zijn er in het buitenland geen bestaande belastingen voor luchtvracht. De enige uitzondering daar is Frankrijk, die een beperkte belasting per kilogram vracht heeft. Maar in Duitsland en België is dat allemaal niet het plan, voor zover wij dat gehoord hebben, ook van onafhankelijke experts die wij hebben geïnterviewd. Met name in België, in Luik, wordt uitgebreid geïnvesteerd in de luchthaven daar. Die wordt gezien als een motor van de regionale werkgelegenheid in een gebied waar ook veel vraag naar laaggeschoolde arbeid is. Zij zijn daar ook bezig, met hele omvangrijke marketingbudgetten, om juist de vrachtluchten, ook van Nederland, binnen te halen. Er wordt daar dus volop geïnvesteerd en ruimte aangeboden om daar maar te komen vliegen. Voor zover wij weten uit ervaringen uit dit onderzoek is er dus juist eerder vanuit de buurlanden een roep om die vrachtluchten uit Nederland te halen dan dat zij ook plannen hebben om een klimaatbelasting in te voeren waardoor een nieuw evenwicht ontstaat. Ik hoop dat ik daarmee de vraag voldoende heb beantwoord.

De **voorzitter**: Zeker. Dank u wel, meneer Boonekamp. Dan ga ik naar de tweede ronde voor de Eerste Kamerleden. Ik kijk even of mevrouw Geerdink van de VVD heeft kunnen inschakelen. Ik zie noch hoor haar. Dan is meneer Dessing van Forum voor Democratie weer aan de beurt. Heeft u nog een vraag, meneer Dessing? Niet. Meneer Dessing zien wij niet bewegen. Dan schakel ik over naar meneer Atsma van het CDA.

De heer **Atsma** (CDA): Goedemiddag. Voorzitter, ik denk dat het goed is dat u allereerst even erop wijst dat de keuze en samenstelling van de uitgenodigde deskundigen door de commissie is bepaald. Dat even naar aanleiding van de opmerking van mevrouw Teunissen. Volgens mij is het de commissie geweest die de selectie heeft gemaakt.

De **voorzitter**: Dat is correct.

De heer **Atsma** (CDA): Anders zou er misschien ook in de richting van de deskundigen een verkeerd beeld kunnen ontstaan. Het is de commissie die heeft aangegeven wie er uitgenodigd zouden kunnen worden. Ik heb nog even een vraag waar misschien meneer Boonekamp op kan ingaan en anders toch de heer Elbers, want ik zie dat de heer Roeven waarschijnlijk nog niet weer terug is.

De heer **Roeven**: Ik ben weer terug.

De heer **Atsma** (CDA): Er zaten nog een paar vragen voor u in het vat. Maar het is aan de voorzitter om die straks nog even te herhalen. Even over de VN-dimensie, als het gaat om de regelgeving ten opzichte van de luchtvaart in het algemeen. De heer Elbers ging daar in zijn eerste reactie op in. Ik zou daar graag iets meer over willen weten. Wat houdt dat in en wat zou dat kunnen betekenen voor de EU? Heeft de EU zich daaraan inmiddels geconformeerd of moet dat nog gebeuren? Want dat suggereerde de heer Elbers min of meer.

De **voorzitter**: Is dat een vraag aan meneer Roeven of aan meneer Elbers?

De heer **Atsma** (CDA): Nee, aan de heren Boonekamp en Elbers, omdat zij alle twee die internationale context van belasting op luchtvaart schetsten.

De **voorzitter**: Meneer Boonekamp dan eerst, over internationale belasting.

De heer **Boonekamp**: Welke regelgeving bedoelt u? De EU ETS-regelgeving of een ander soort regelgeving?

De heer **Atsma** (CDA): Ik sloeg even aan op de opmerkingen van de heer Elbers. Hij heeft expliciet het ETS in Europees verband benoemd, maar met name ook vanuit de VN opgelegde en geaccepteerde belastingen.

De heer **Boonekamp**: Dat is het zogenaamde CORSIA-systeem, waaraan ook de EU zich heeft geconformeerd. Dat is een VN-akkoord waarin staat dat er een plafond in uitstoot is – dat plafond is gezet op het gemiddelde van 2019 en 2020 – en dat de deelnemende partijen de uitstoot boven dat niveau vanaf 2021 gaan compenseren.

De **voorzitter**: Oké. Dank u wel. Ik zie meneer Atsma reageren, maar ik kan hem niet horen.

De heer **Atsma** (CDA): Laten andere Europese landen zich daar tot nu toe weinig aan gelegen liggen? Heeft u daar zicht op?

De heer **Boonekamp**: Deze regelgeving is net als het EU ETS Europese regelgeving. Alle EU-landen hebben zich ook bereid verklaard om daaraan mee te doen. Dat zijn dus wereldwijde en Europabrede afspraken waar die landen zich inderdaad wel aan hebben geconformeerd.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Vendrik van GroenLinks.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een vraag aan de heer Boonekamp. Als ik de heer Manshanden in de vorige ronde goed begreep – maar hij moet me corrigeren als ik het verkeerd weergeef – zou het effect van deze vliegbelasting in de regio Maastricht enkele honderden arbeidsplaatsen betreffen. Kan de heer Boonekamp daarop reageren? Ik begrijp namelijk de heer Manshanden zo dat hij zegt: er gebeurt in Aken veel meer dan

alleen maar het faciliteren van luchtvrachtverkeer. Daar moet je dus ook proportioneel eventuele werkgelegenheidseffecten toe rekenen. Hoe zit het nu precies?

De heer **Boonekamp**: Wij hebben ons daarbij gebaseerd op onderzoek van de Erasmus Universiteit. Zij hebben dat specifiek voor de luchtvracht onderzocht. Ik heb ook begrepen dat daar inderdaad onduidelijkheid over is. Ik begreep ook van de heer Manshanden dat hij daarover met Maastricht Aachen Airport in gesprek gaat. Wat ik wel kan zeggen over de activiteiten op Maastricht en de werkgelegenheid die daaraan gekoppeld is, is dat vracht leidt tot een veelvoud van arbeidsplaatsen – dat zien we ook op Schiphol, bijvoorbeeld – en veel arbeidsintensiever is dan passageluchtvaart. Maastricht is een redelijk bescheiden luchthaven in termen van het aantal passagiers. Vrachtactiviteit is daar aanzienlijk belangrijker dan op Schiphol. Voor Schiphol is berekend dat ongeveer een kwart van aan Schiphol gerelateerde werkgelegenheid toe te schrijven is aan vracht. In die zin zal een groot deel van de werkgelegenheid ook aan vracht gerelateerd zijn op Maastricht.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Boonekamp. Ik ga nu naar de heer Van der Voort van D66.

De heer **Van der Voort** (D66): Ik hoorde dat de meeste vracht die ingevlogen wordt in Nederland ook weer geëxporteerd wordt. Als dat klopt, betekent dat, denk ik, ook veel vrachtverkeer. Als die vracht niet meer primair naar Nederland getransporteerd wordt, maar naar het buitenland, zou dat dan niet alles bij elkaar toch een gunstig effect op het milieu kunnen hebben? Ik weet eigenlijk niet of dat onderdeel geweest is van een van de rapporten. Ik weet ook niet of een van de aanwezige gasten daar iets over kan zeggen.

De **voorzitter**: Het is een open vraag en niet tot een bepaalde deskundige gericht, als ik het goed begrijp.

De heer **Van der Voort** (D66): Ik hoop dat een van de deskundigen hier iets zinnigs over kan zeggen.

De **voorzitter**: Dat klinkt als iets logistieks, voor meneer Lak.

De heer **Lak**: Ik ben waarschijnlijk niet zichtbaar, maar ik hoor uw vraag wel. U kunt mij horen? Ja. Een deel van de goederen is import, met name op hightech gericht en op onze groensector, en ten derde zijn er natuurlijk deze coronatijd ook medisch-farmaceutisch heel veel importgoederen. Het zijn vaak ook halffabrikaten voor verschillende industrieën. De export is vele malen groter omdat bijna alle bedrijven in Nederland die exporteren ook voor bepaalde goederen gebruikmaken van de luchthavens. Dat doen ze in alle verschillende gebieden. Juist daarom is mijn pleidooi geweest: als je daar een extra kostenfactor op legt, dan gaat men echt verschuiven. Ik kan dat niet genoeg onderstrepen. Dat is echt het beeld van alle grote gebruikers die internationaal handeldrijven. Maar ik kan u geen percentages geven, waar u net naar vroeg, dus het is moeilijk om die transitie af te zonderen. Dan kijk ik toch meer naar een van de twee andere rapporteurs, de heer Manshanden van SEO met name, die misschien wel dat onderscheid heeft gemaakt.

De **voorzitter**: Wij kijken met u mee, maar ik denk dat we het hier voor dit moment even bij moeten laten.

De heer **Elbers**: Ik kan wat praktijkcijfers van ons delen, voorzitter. Misschien verwacht u dat. We zien bij ons vervoer dat we met name de

combinatie van verschillende stromen kunnen maken. Uw vraag is dus volledig legitiem. Een deel van de vracht die binnenkomt, gaat ook weer door naar het buitenland. Maar wij kunnen juist met elkaar dat wereldwijde netwerk van verbindingen, zowel voor de passage- als voor de vrachtkant in stand houden doordat vervoersstromen met elkaar gecombineerd worden. Dat betekent dat daarmee uiteindelijk een netwerk wordt opgebouwd dat wereldomvattend is. Door die rechtstreekse vluchten en dat wereldwijde netwerk zijn ook Nederlandse exporteurs, Nederlandse bedrijven, de Nederlandse industrie, in staat om tegen heel aantrekkelijke tarieven te exporteren en een economische bijdrage aan Nederland te geven. Daar komen ook al die tweede- en derdeorde-effecten uit. Dus een aanzienlijk deel van de vracht bij ons – overigens is dat veel minder dan aan de passagekant – gaat door. Soms is dat 30% tot 40%, maar daarmee zijn we juist in staat om in dat wereldwijde netwerk te opereren en de economische waarde te leveren voor Nederland die we leveren.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Ik geloof dat de mevrouw Geerdink erin is geslaagd om verbinding met ons te krijgen. Bent u daar, mevrouw Geerdink?

Mevrouw **Geerdink** (VVD): Ja, hoort u mij?

De **voorzitter**: Ja, welkom.

Mevrouw **Geerdink** (VVD): Het is niet te geloven. Dank, voorzitter. Dank aan alle inleiders voor de bereidheid om hier met zo veel passie bij te dragen aan het informeren van ons allen. Ik moet zeggen dat de techniek van Teams schijnbaar de oorzaak was van mijn wegvallen, dus ik heb een heel stuk niet gehoord. Dat betekent wel dat ik natuurlijk ook een vraag kan stellen die wellicht al beantwoord is. Ik hoop dat u mij vergeeft als dat zo is.

De **voorzitter**: U krijgt alle ruimte.

Mevrouw **Geerdink** (VVD): Nou, sorry. Ik heb heel veel vragen opgeschreven. Ik heb er een waarvan ik niet weet of die al beantwoord is. Ik heb natuurlijk een heleboel vragen over duurzaamheid. Is dit nou de weg die je zou moeten inslaan? Is het heffen van een belasting nou de oplossing, of is het beter om te heffen en gebruik te maken van duurzame brandstoffen, al dan niet belastinggerelateerd, zoals opgenomen in de Green Deal? Is dat niet veel effectiever en heel veel verstandiger dan wat we nu gaan proberen te doen, door het concurrentievermogen aan te tasten en door onze werkgelegenheid op het spel te zetten, evenals onze handel, onze luchthavens en ons vliegverkeer? En dat alles op redelijk korte termijn, 2021, 2022, zeker in tijden van corona. Ik heb dus eigenlijk behoefte aan een reflectie daarop, het liefst natuurlijk van degene die het onderzoek heeft gedaan, de heer Boonekamp van SEO. Ik weet niet of u dit onderzocht heeft – ik kon het zo gauw niet vinden – maar kunt u ons meenemen in de vraag of de voorgestelde vrachtbelasting nou het beste antwoord is op de verduurzaming die toch uiteindelijk het doel is van deze hele exercitie?

De heer **Boonekamp**: Ik heb net tijdens mijn presentatie inderdaad al toegelicht dat wij veronderstellen dat de effecten van deze belasting op de mondiale CO₂-uitstoot nihil zijn. Dat heeft ermee te maken dat wij veronderstellen dat vrachtluchten, die vaak ook worden uitgevoerd door internationale partijen, die ergens een aanliegpunt in Europa willen hebben, niet zullen verdwijnen uit Europa, maar zich gaan verplaatsen naar een andere luchthaven, over de grens. Dus in die zin is het effect op

CO₂ nihil. Wat we in de sector, ook tijdens de interviews, veel terug hebben gehoord, is dat het een betere investering of betere prikkel zou zijn om het inzetten van meer duurzame toestellen scherper te belonen. Als voorbeeld werd daar ook de havengeldregeling van Schiphol gegeven, waar de heer Elbers eerder ook aan refereerde. Daarin wordt scherp gedifferentieerd en worden vooral ook inkomende maatschappijen gestimuleerd om juist andere toestellen in te zetten.

Mevrouw **Geerdink** (VVD): Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Boonekamp. Dan ga ik mijn lijst van Kamerleden weer langs. Ik kom bij de heer Crone van de PvdA.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. Ik wil wat vragen aan de heer Elbers. We hebben nu een beetje een domme heffing op vracht en passagiers, maar niet op de vervuiling, waar het echt om draait, dus op de tonnen CO₂, of hoe je het ook meten moet, die per vliegtuig uitgestoten worden. Hij duidde er al eerder op: er is natuurlijk al een soort selectie op meer en minder geluid gevende vliegtuigen. Helpt het niet ook, gelet op de relatief schone vloot van KLM, als we een slimme heffing doen, die gerelateerd is aan de vervuiling zelf?

De heer **Elbers**: U haalt mij de woorden uit de mond, met «een domme heffing». Dat deel kan ik gelijk onderstrepen. U had het over een verstandiger heffing op CO₂-uitstoot. Die is er al. Dat is namelijk het Europese ETS-systeem. Dat gaat over CO₂-uitstoot en dat is op Europees niveau geregeld. Dat zorgt in ieder geval in Europa voor een level playing field. Daarnaast hebben we eerder vanmiddag gesproken over de mondiale heffing die in het VN-systeem CORSIA geïntroduceerd gaat worden. Dan hebben we dus naast een Europese heffing ook nog een mondiale heffing. Dat is precies waarom we van het begin af aan over deze vliegbelasting in Nederland gezegd hebben dat je het mondiaal of Europees moet regelen. Voor beide zijn er al systemen. En als je het doet, dan moet de timing en de structuur ook nog eens zodanig zijn... Ik kan niet genoeg benadrukken dat de timing op dit moment natuurlijk het slechtst is van wat er kan gebeuren, met alle economische factoren die daarbij spelen. Misschien nog een korte reactie op een eerdere opmerking. KLM heeft duurzaamheid al heel lang heel hoog in het vaandel staan. We staan al jaren bovenaan in de Dow Jones Sustainability Index. We hebben tal van initiatieven genomen, ook voor het meehelpen ontwikkelen van biobrandstof. Daar hebben we ook vorig jaar een aantal stappen in gezet. Daarvoor moeten we natuurlijk wel het verdienmodel overeind houden. Voor de combinatie van het netwerk en de hoeveelheid vluchten is het ongelofelijk belangrijk dat dat verdienmodel, om te kunnen verduurzamen, in stand blijft. Dat is onze reactie op wat u bestempelt als «domme belastingen». U had het ook over het zoeken naar een meer slimme manier om de luchtvaart te innoveren. Een manier zou kunnen zijn dat je belastingen aanwendt om te kunnen innoveren, om daadwerkelijk te investeren in verduurzaming, en niet als een soort dekking algemene middelen. Dan rest mij die timing te benadrukken; dat heb ik al een aantal keren gedaan. Die is natuurlijk in deze huidige situatie bijzonder ongelukkig.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Dan kom ik bij meneer Van Strien van de PVV.

De heer **Van Strien** (PVV): Voorzitter. Ik heb begrepen dat de heer Roeven inmiddels weer in de lucht is. Misschien kan hij dan toch mijn vraag nog beantwoorden over die arbeidsplaatsen op Maastricht Aachen Airport. Er zijn nu al heel wat verschillende cijfers naar voren gebracht. Hij noemde in

ieder geval die 1.900 directe arbeidsplaatsen en een aantal indirecte. Nogmaals, mijn vraag is: hoe zit dat? Zijn dat Limburgse arbeidsplaatsen? Dat is een. Twee is: over wat voor niveau arbeidsplaatsen praten we daar?

De heer **Roeven**: Daar wil ik graag op antwoorden. Ik zal verder niet ingaan op de systematiek van de werkgelegenheidsberekening. Voor een regio als Zuid-Limburg zijn arbeidsplaatsen heel erg belangrijk, of het er nu 1.000, 2.000, 3.000 of 4.000 zijn. De werkgelegenheid bestaat eigenlijk voor 100% uit Nederlandse werkgelegenheid, omdat wij de background-check bij de Koninklijke Marechaussee moeten doen en dat erg lang duurt met Duitse en Belgische werknemers. Daarom is het heel erg lastig om niet-Nederlandse medewerkers op de payroll te krijgen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan kom ik bij mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD): Ik heb een vraag aan de heer Elbers. U had het net over de belastingverschuiving, dus dat je een belasting eventueel kunt gebruiken om te investeren in de duurzame transitie. Daar zijn deze belastingen natuurlijk primair voor bedoeld. Maar tegelijkertijd zegt u: we moeten wel op de timing letten, wanneer we dat doen. Maar dan wijst u vooral op de economische timing. Dat zie ik vaker in de luchtvaart. We hebben het over duurzame toestellen en we maken internationale afspraken, maar tegelijkertijd hebben we naast die economische timing natuurlijk ook te maken met een klimaattiming. We moeten die klimaatdoelen halen. Anders gaan de kosten nog veel meer oplopen voor de maatschappij. Mijn vraag is dus: is de luchtvaart nu in staat om het duurzame beleid in lijn te brengen met die 1,5°C-doelstelling of 2°C-doelstelling? Momenteel is dat niet zo en stevenen we nog steeds af op een 3°C-scenario. Dus kunt u aangeven of u een scenario heeft klaarliggen om te voldoen aan die 1,5°C-doelstelling of 2°C-doelstelling?

De **voorzitter**: Meneer Elbers, heeft u een scenario?

De heer **Elbers**: Wij hebben een breed palet aan initiatieven klaarliggen om ervoor te zorgen dat we de luchtvaart verduurzamen. Dat doen we voor een heel deel met de luchtvaartmaatschappijen zelf, bijvoorbeeld door de investering in schonere toestellen. Er liggen ook plannen om nou eindelijk het Europese luchtruim eens een keer te optimaliseren. Met elkaar stoten we nog steeds 10% onnodige CO₂ uit binnen Europa omdat we niet één Europees luchtruim hebben. Dat is geen technische keuze, maar een politieke keuze. Het feit dat al die luchtruimen versnipperd zijn en allemaal een verschillende verkeersleiding hebben, betekent dat we nog steeds niet in staat zijn om dat efficiënter te doen met elkaar. Dat is dus een tweede aspect. Daarnaast doen we met elkaar investeringen in biobrandstof. Het is dus een heel breed palet aan initiatieven. Daarnaast hebben we, nogmaals, Europees en mondiaal, zaken op de agenda staan. Daar hebben we ons aan te houden. In het verleden heeft ook de Nederlandse Staatssecretaris zich nog enorm ingezet om het CORSIA in VN-verband erdoor te krijgen. Een van de achterliggende gedachten daarbij is dat het moet helpen om uiteindelijk die klimaatopwarming tegen te gaan. Ik denk dus dat er tal van initiatieven zijn om juist die doelstellingen te halen. Nogmaals, het feit dat we al tien jaar of langer vooroplopen in die Dow Jones Sustainability Index onderstreept, denk ik, dat het niet alleen woorden zijn, mevrouw Teunissen, maar ook daden.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Dan is mevrouw Geerdink van de VVD weer aan de beurt.

Mevrouw **Geerdink** (VVD): Ik denk dat ik nu even oversla, als u het niet erg vindt. Dit is de tweede ronde, begrijp ik?

De **voorzitter**: De derde ronde zelfs.

Mevrouw **Geerdink** (VVD): O, de derde ronde. Nou, laat mij maar heel even, want dit voegt niets toe.

De **voorzitter**: Dan ga ik naar de heer Dessing van Forum voor Democratie. Had u nog een prangende vraag?

De heer **Dessing** (FVD): Misschien toch nog een vraag aan de heer Elbers. We hebben het erover hoe moeilijk het is om in deze coronatijden, waarin de KLM in enorm zwaar weer verkeert, toch aan die sustainabilityeis en al die milieueisen te kunnen voldoen. Is daar op dit moment überhaupt nog wel geld voor, of moeten we niet gewoon even eerst het bedrijf overeind zien te houden?

De heer **Elbers**: U benoemt natuurlijk een ongelofelijk ingewikkeld dilemma, maar het een sluit niet per se het ander uit. Alleen, je moet wel dingen doen die daadwerkelijk wat bijdragen. Dus op het moment dat wij minder efficiënte toestellen uitfasen ten gevolge van de crisis, dan kiezen we voor de toestellen die het minst efficiënt zijn in brandstofgebruik en daarmee ook in CO₂-uitstoot. Op het moment dat we bekijken hoe we bepaalde processen kunnen verbeteren en hoe we onze initiatieven in Europa kunnen versnellen, snijdt het mes daarbij eigenlijk aan twee kanten. Dan moeten we de kosten verlagen en tegelijkertijd verduurzaming bevorderen.

Het heffen van een «domme belasting» – nou gebruik ik wederom de woorden van een eerdere vraagsteller en senator – of het nou gaat om luchtvracht of passagiers, helpt daar zeker niet bij. Het verduurzaamt niks en het zorgt ervoor dat uiteindelijk de kosten alleen maar groter worden. Nogmaals, dan zaten we, denk ik, in 2008 met elkaar in een situatie die economisch nog veel minder slecht was dan de huidige crisis, gezien de enorme effecten daarvan. Op het moment dat het dadelijk weer iets beter gaat, zul je zien dat de consument nog minder te besteden heeft en nog op een andere manier zijn keuzes gaat maken. Daarmee lopen we een groot risico dat we eigenlijk met de introductie nu het paard achter de wagen spannen.

De heer **Dessing** (FVD): Helder. Dank u wel.

De **voorzitter**: Dan de heer Atsma van het CDA.

De heer **Atsma** (CDA): Ik heb nog een laatste vraag aan de heer Lak. Hij sprak in zijn inleiding over de voorgenomen wetgeving, die in zijn ogen ook onrechtmatig zou zijn. Dan zit je natuurlijk heel dicht bij datgene waar ook de Eerste Kamer met een wakend oog naar kijkt. Kunt u er misschien nog iets nader op inzoomen waarom er precies sprake is van onrechtmatige wetgeving?

De heer **Lak**: Ik had met name aangegeven dat de ongelijkheid die deze wet creëert tussen de combifreighters of de bellyfreighters en de gewone freighters zeker bestreden gaat worden door de markt. Dat grijpt namelijk in bij hoe nu de marktverdeling is. Dat is er een. Daarnaast wordt binnen de wet zelf bij de passagiersheffingen een uitzondering gemaakt voor transferpassengers. Maar diezelfde lijn wordt niet doorgetrokken naar de vrachtkant. Dat is dus, inherent aan zo'n wet zelf, ook een discrepantie. Dat zijn de twee belangrijkste aspecten die daarvoor gelden. Het derde aspect is dat je hiermee dus straks een ongelijkheid krijgt tussen de

verschillende landen, maar dat is meer omdat alles wat met luchtvaart te maken heeft mondiaal is. Dat vinden wij ook in het kader van «gelijke monniken, gelijke kappen» altijd een onrechtmatigheid in wetgeving.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Lak. Dan geef ik het woord aan meneer Vendrik van GroenLinks.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn vraag is aan de heer Grebe. 30 jaar geleden zei de overheid in Nederland, en niet alleen hier, «de vervuiler betaalt», met een t. We moeten helaas 30 jaar later constateren dat dit bij de luchtvaart nog niet echt is gelukt. Dit wetsvoorstel is een klein stapje om ervoor te zorgen dat de vervuiler iets meer gaat betalen, want we weten allemaal, als goede economen, dat goede beprijzing in alle sectoren van de economie de meest efficiënte manier is om iets te doen aan de klimaatopgave. Kan de heer Grebe aangeven hoe hij in dit opzicht aankijkt tegen het wetsvoorstel? Wat zijn alternatieven of volgende stappen die de politiek, de overheid, zou moeten overwegen om echt recht te doen aan dat aloude beginsel «de vervuiler betaalt»?

De heer **Grebe**: Ten eerste wil ik zeggen dat wij dit niet onderzocht hebben. De varianten, een viertal, die zijn voorgesteld voor het Ministerie van Financiën, hebben wij doorgerekend en daarvan hebben wij de economische en duurzaamheidseffecten berekend. Het is dus niet de vraag geweest wat de variant zal zijn die de beste milieu-impact zou hebben in de zin van een dergelijke vraag. Dus in die zin kan ik die vraag niet op basis van onderzoek beantwoorden. Maar er zijn meerdere effecten die natuurlijk spelen. Ten eerste zorgt een prijsverhoging voor een vraagverlaging en uitwijkgedrag. Deze effecten, afhankelijk van waar je die inzet, hebben gewoon een groter effect op uitwijking en een groter effect qua reductie. Natuurlijk is het zo dat een belasting die meer in de richting van de vervuiler gaat ook daar een groter effect heeft en een grotere prikkel is om te verduurzamen. In het algemeen is te zeggen dat die belastingen redelijk klein zijn en ook daardoor eigenlijk niet zo'n groot effect hebben. Zelfs als het schever zou worden getrokken dan het nu is, zou dat nog niet echt zoden aan de dijk kunnen zetten.

De **voorzitter**: Oké. Dank u wel. De vervuiler verhuist. Dan kom ik bij de volgende op de lijst, meneer Van der Voort.

De heer **Van der Voort** (D66): Ik heb een vraag aan meneer Elbers. In het antwoord dat u hebt gegeven, hebt u aangegeven dat de timing op dit moment op zijn zachtst gezegd slecht is. Ik denk toch dat in het debat dat gaat volgen timing een belangrijk issue zal zijn. Mijn vraag aan u is: wanneer is de timing wel oké wat u betreft?

De heer **Elbers**: Dank u, meneer Van der Voort. Ik ben inderdaad consistent geweest in mijn antwoorden. Dank u dat u mij daar nog even op attendeert. En dank voor het uitstel. Wij hebben ons eerder min of meer neergelegd bij de introductie van de vliegbelasting. U kent de positie van KLM op dat punt; die heb ik een aantal malen voor het voetlicht gebracht. Oorspronkelijk zou dit geïntroduceerd worden in 2021. Dan ligt het voor de hand, als je het alsnog gaat introduceren, dat je dat doet op het moment dat de industrie hersteld is en je terug bent op het niveau dat we anders hadden verwacht in 2020 of 2021. Dan praten we over een aantal jaren vanaf nu. Het gaat erom dat je eigenlijk weer wacht – als dat een antwoord op uw vraag zou zijn – totdat het herstel er is en we zijn teruggekeerd naar een niveau dat er was, temeer omdat de onderliggende internationale EU- en ICAO-systemen gewoon doorgaan. In ieder geval moeten we een en ander niet invoeren voordat we terug zijn op het niveau dat er was. Wellicht heb je dan in de tussentijd ook nog tijd om het

nader te bekijken en misschien een aantal aanpassingen te doen aan het systeem en naar internationale oplossingen te zoeken, temeer daar Staatssecretaris Vijlbrief ruimte heeft gegeven voor latere introductie. Oorspronkelijk heeft Staatssecretaris Snel destijds gezegd: ik bereid het maar voor in Nederland, om ervoor te zorgen dat, als Europa niet iets anders heeft, wij het in ieder geval hebben. Nu komen we in de situatie waarin de rest niks doet en wij het vervolgens lokaal doen. Soms is het goed om een gidsland te zijn, maar ik denk dat in dit geval de buitenlandse luchthavens en de buitenlandse bedrijven handenwrijvend kijken naar wat er hier in Nederland gebeurt, waar we juist in de crisis dit soort maatregelen nemen. Vandaar mijn dubbele pleidooi voor uitstel.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Dan de heer Crone van de PvdA. Niet? Dan de heer Van Strien.

De heer **Van Strien** (PVV): Ik heb een vraag aan de heer Elbers. Hij zei dat we een eind op weg zijn met efficiëntere toestellen, biobrandstoffen en dergelijke. In hoeverre kan die weg vervolgd worden, gezien de huidige crisis waarin de luchtvaart verkeert? Wat kan hij daaraan doen? En wat zijn de resultaten die op dat gebied de afgelopen jaren bereikt zijn?

De heer **Elbers**: Wij hebben de afgelopen jaren – uit mijn hoofd zeg ik tussen 2011 en 2018 – een reductie in CO₂-uitstoot per passagier bereikt van een procent of zeventien. Dat is voornamelijk bereikt door efficiëntere toestellen. We zitten op het pad om dat de komende jaren voort te zetten. Er is nog steeds de aanschaf van een aantal nieuwere toestellen gepland, die oude toestellen vervangen. We hebben vorige week ook ons herstructureringsplan ingeleverd bij het ministerie, zoals u allemaal in de krant hebt kunnen lezen. De titel daarvan is «Van meer naar beter», en dat betekent dat de focus niet zozeer zal zijn op meer passagiers en meer omzet. De dingen moeten vooral beter. Een aspect van wat «beter» is, gaat juist ook over duurzaamheid. Dus als je uiteindelijk de keuze maakt, moet je ervoor zorgen dat je wel die investering doet in de vernieuwing en in de nieuwe toestellen die binnenkomen. Nogmaals, belastingen daarop dragen aan zich verder niks bij aan het milieu. Ik ga graag met de verschillende partijen in gesprek. Het initiatief dat we in Nederland hebben gelanceerd, Slim en Duurzaam, is juist een sectorbreed initiatief, met onderzoeksinstellingen, wetenschapsinstellingen en Schiphol; eigenlijk met alle partijen. Hoe kunnen we zorgen dat we bijvoorbeeld op het gebied van biobrandstof een nog nadrukkelijker positie krijgen? We zijn ook met Shell aan het kijken wat we daarin kunnen doen. Dus we zoeken eigenlijk juist die samenwerking op, om naast de investeringen die we zelf kunnen doen, door samen te werken goede stappen vooruit te zetten.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Elbers. Ik zag dat de heer Lak elektronisch zijn hand heeft opgestoken. Ik geef u nu elektronisch het woord.

De heer **Lak**: Even naar aanleiding van wat de heer Elbers heeft geantwoord op de vraag van de heer Van der Voort. Ik denk dat de timing echt is als die internationaal is en als er dan ook reëel een heffing is die gebruikt en ingezet gaat worden voor de verduurzaming, zodat je als sector de gelden die met zo'n heffing, als die internationaal is, worden opgebracht, kunt inzetten voor de verdere verduurzaming van de sector, zoals de heer Elbers ook aangaf. Dank u.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Lak. Dan kom ik bij mevrouw Teunissen van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw **Teunissen** (PvdD): Ik heb een vraag aan de heer Lak. U had het al over verduurzaming. Dan hoor ik KLM over biobrandstoffen. Nou zijn biobrandstoffen niet per se duurzaam, als we gewoon op dezelfde weg doorgaan, want dat brengt weer allerlei andere problemen met zich mee. Er is heel veel land nodig om biobrandstoffen te produceren. Het gaat ten koste van land dat we ook kunnen gebruiken voor het verbouwen van voedsel. De biodiversiteit gaat achteruit. Er zijn allerlei complicaties als we op dezelfde manier doorgaan. Maar ik zie ook heel veel positieve ontwikkelingen in de logistieke sector, zoals het elektrificeren van vrachtovervoersystemen. Welke ontwikkelingen zijn er momenteel in de duurzame sector waarvan u zegt: ja, dit is toekomstbestendig en hier kunnen we eventueel het belastinggeld van de vervuiler – die betaalt – inzetten voor echte verduurzaming?

De heer **Lak**: Als ik een voorbeeld mag geven uit de logistiek die wat meer op de landkant zit, dan zie je dat aan de ene kant alles wat met landvervoer te maken heeft, heel erg goed in die elektrische sfeer zit. Dat wordt ook al heftig gedaan. Als je kijkt naar de vrachtwagenkant, dan zie je dat op dit moment wordt geëxperimenteerd met diverse opties. Aan de ene kant waterstof; op de langere termijn groene waterstof. Ook noem ik de optie elektrisch, maar dat is meer in de bestelbussenwereld. Dus er zijn talloze initiatieven die binnen de topsector logistiek en door alle partijen van de Logistieke Alliantie worden genomen. Ook alle grote bedrijven doen daaraan mee. Dus ja, er is heel veel te doen en daar zou je met name dat geld moeten kunnen inzetten, zodat je het niet in de algemene pot gooit, maar het gericht besteedt.

De **voorzitter**: Dank u wel, meneer Lak. Dat is tevens een mooi einde van onze beschouwingen. We zijn aan het einde gekomen van de tijd die we beschikbaar hebben. Ik zou alle deskundigen heel erg willen bedanken voor hun heldere en ook beknopte uitleg op deze geïmproviseerde wijze. U bent bereid gebleken om op korte termijn uw licht over de materie te laten schijnen. Wij stellen dat zeer op prijs. Wij kunnen uw overwegingen betrekken bij de voortgang van de behandeling van het wetsvoorstel. Wij zullen daarmee aan de slag gaan. Mocht u nog meer inbreng willen leveren, dan kan dat natuurlijk altijd schriftelijk bij de specifieke Kamerleden. Dank allemaal voor uw bijdrage aan deze commissie.

Sluiting 15.57 uur.