

Vergaderjaar 2020–2021

**35 205**

## **Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet vliegbelasting)**

**E**

### **NADER VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN<sup>1</sup>**

Vastgesteld 13 november 2020

De memorie van antwoord heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.<sup>2</sup>

#### **Inleiding**

De leden van de fractie van de **VVD** hebben met belangstelling kennis genomen van de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel Vliegbelasting. Deze leden hebben nog een aantal opmerkingen en vragen.

De leden van de fractie van de **FVD** hebben kennis genomen van de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel Vliegbelasting. Deze leden hebben nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de **CDA**-fractie hebben kennis genomen van het voorstel van wet om te komen tot introductie van een vliegbelasting. Mede vanwege de actuele ontwikkelingen in de luchtvaartsector, de SEO/Districon-rapportage over de gevolgen voor de luchtvrachtsector en het recent gevoerde gesprek met deskundigen, roept het voorstel bij deze leden nadere vragen op.<sup>3</sup>

De fractieleden van **GroenLinks** en **PvdA** danken de regering voor haar antwoorden en hebben nog een aantal vragen.

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> *Kamerstukken I 2019/2020, 35 205, C.*

<sup>3</sup> Bijlage bij: *Kamerstukken I 2020/21, 35 572, A; Kamerstukken I 2020/21, 35 205, D.*

De leden van de **D66**-fractie danken de Staatssecretaris voor de antwoorden op de inbreng betreffende de Wet vliegbelasting. Naar aanleiding van de rapporten betreffende de belasting op vrachtvluchten, hebben de leden nog een vraag over het wetsvoorstel aan de regering.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** hebben kennis genomen van de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel Vliegbelasting. Deze leden hebben nog een aantal vragen en opmerkingen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie**

Op 15 september 2020 ontving de Eerste Kamer als bijlage bij de Prinsjesdagbrief fiscale moties en toezeggingen 2020 het in augustus 2020 uitgebrachte rapport «Effecten van een vliegbelasting voor luchtvrachtsector» door SEO/Districton.<sup>4</sup> Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie van de regering een appreciatie van de bevindingen en geschetste risico's en gevolgen van de invoering van de voorgestelde vrachttaks die in het rapport beschreven staan op de Nederlandse luchtvaartsector, de werkgelegenheid in Nederland, de impact op de verduurzaming in nationale en mondiale zin en ten slotte op de omvang van de verwachte Nederlandse belastingopbrengsten ten gevolge van deze vrachtbelasting. Leidt het onderzoek van SEO/Districton bij de regering tot een heroverweging van het voorliggende wetsvoorstel?

Op 21 september 2020 is bekend geworden dat de verhoging van de Franse vliegtaks zeer waarschijnlijk niet doorgaat.<sup>5</sup> In luchtvaartnieuws.nl staat beschreven dat onder meer de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Transport zich tegen het plan hebben uitgesproken. Er lijkt geen meerderheid te zijn in het Franse parlement voor de verhoging. Minister van Financiën Bruno Le Maire heeft gezegd dat hij het zeer onverstandig, zelfs grotesk zou vinden om de luchtvaart in deze moeilijke tijd met veel hogere kosten op te zadelen. Staatssecretaris van Transport Jean-Baptiste Djebbari vreest voor «catastrofale gevolgen». Daarom gaat de Franse regering het plan nu waarschijnlijk in de ijskast zetten. Zijn de effecten van de huidige crisis in de Franse luchtvaart vergelijkbaar met de Nederlandse situatie? Heeft de Nederlandse regering begrip voor de Franse afweging? Leidt de Franse afweging bij de Nederlandse regering nog tot een heroverweging van het voorliggende wetsvoorstel?

Recentelijk werd bekend dat er gesproken wordt over het verstrekken van een extra steunpakket aan KLM. In de memorie van antwoord schrijft de regering dat de invulling van de voorwaarden van het financiële steunpakket aan KLM maatwerk betreft en losstaat van de introductie van een vliegbelasting. Kan de regering aangeven welk aandeel van de opbrengsten van de vliegbelasting naar verwachting betaald zal worden door KLM, dat wil zeggen uit het financiële steunpakket van de Staat?

In de memorie van antwoord geeft de regering aan dat er een aanvullend onderzoek naar de gevolgen van de vliegbelasting voor de vrachtsector wordt gedaan, om ook extra inzicht te bieden in de gevolgen van Covid-19. Is bekend wanneer deze onderzoeksresultaten bekend zijn? De leden van de VVD-fractie wensen de uitkomsten van dit onderzoek te betrekken bij de verdere behandeling van het wetsvoorstel.

<sup>4</sup> Bijlage bij: *Kamerstukken I 2020/21*, 35 572, A.

<sup>5</sup> <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/torenhoge-franse-vliegtaks-gaat-waarschijnlijk-niet-door>

De memorie van antwoord vermeldt dat Nederland uniek is in het (gaan) heffen van een vliegbelasting op vertrekkende vrachtvliegtuigen. Er zijn geen luchtvrachtbelastingen binnen de EU. Als het uiteindelijke doel is het geharmoniseerd invoeren van Europese heffingen op vliegverkeer, waarom voert de Nederlandse regering dan juist een «unieke» belasting in en kiest zij niet voor een belasting die een bredere basis in Europa heeft?

Wat is de reden waarom de regering niet in staat is om met minimaal met de regeringen van Duitsland, België en Luxemburg gelijklopende wetgeving of regelingen overeen te komen?

De invoering van het wetsvoorstel is geregeld bij koninklijk besluit. In de memorie van antwoord schrijft de regering dat het op dit moment nog zeer onzeker is hoe de coronacrisis zich ontwikkelt en daarmee te vroeg om een oordeel te vellen over of latere inwerkingtreding dan 1 januari 2021 wenselijk is. Tevens geeft de regering aan dat een latere inwerkingtreding mogelijk is als gevolg van de coronacrisis. Kan de regering aangeven wat op dit moment de verwachtingen zijn voor de ontwikkelingen van de luchtvaart tot het eind van 2021? De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering te reflecteren op de economische effecten van de tickettaks in de huidige omstandigheden. Op welke manier heeft de regering de effecten van de vliegbelasting op de luchtvaartsector onderzocht in deze crisissituaties?

Het principe «de vervuiler betaalt» zou ten grondslag moeten liggen aan de heffing van de voorgestelde vliegbelasting teneinde proportioneel en doelmatig te kunnen zijn. De verwachting op basis van het SEO/Districon-rapport is dat de vracht-vervuiler verhuist en daarmee niet betaalt. Bovendien worden de belastingopbrengsten niet geoormerkt voor verduurzaming van de sector. Waarom is er niet gekozen voor of een beprijzingsmethodiek die het gebruik van duurzame brandstoffen stimuleert en/of het oormerken van de belastingopbrengsten voor het verduurzamen van de sector? Dezelfde vraag kan ook gesteld worden voor de tickettaks.

Tijdens de deskundigenbijeenkomst over het SEO/Districon-onderzoek op 6 oktober jl. werd aangegeven dat het wetsvoorstel disproportioneel is en zelfs onrechtmatige elementen bevat.<sup>6</sup> Kan de regering hierop reflecteren en deze stellingname beargumenteerd weerleggen?

Tot slot geeft de regering in de memorie van antwoord aan dat de Nederlandse vliegbelasting eenvoudig uitvoerbaar is voor zowel de vliegsector als de Belastingdienst. De leden van de VVD vragen de regering hoe de belastingplichtigen en de luchtvaartmaatschappijen op de uitvoerbaarheid reflecteren. Tevens verzoeken de leden aan te geven of de Belastingdienst klaar is voor de invoering, te omschrijven hoe de inning zal geschieden indien de belasting in 2021 wordt ingevoerd en daarbij ook in te gaan op reeds verkochte tickets.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de FVD-fractie**

In de ogen van de fractie van FVD is invoering van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector nadelig voor het ondernemingsklimaat in Nederland. Deelt de regering de conclusie van het eindrapport van SEO en Districon over de effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector? Zo niet, waarom niet?

---

<sup>6</sup> Kamerstukken I 2020/21, 35 205, D, p. 6, 22.

Is de regering het eens met de stelling dat het belasten van ondernemingen in Nederland niet of negatief bijdraagt aan de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot wanneer deze bedrijven vervolgens vlak over de grens landen en opstijgen en de vracht met vrachtwagens van en naar die buitenlandse luchthavens brengen?

Is bij het vaststellen van de beoogde invoeringsdatum meegewogen dat de luchtvaart zich in een crisis bevindt? Zo ja, hoe verhoudt de beoogde belastingopbrengst zich tot het besluit van de regering om financiële steun te verlenen aan KLM?

Is de regering bereid om te wachten met het invoeren van een luchtvrachtbelasting totdat omringende landen ook een gelijksoortige belasting invoeren? Zo nee, waarom niet?

Om inzicht te krijgen in het denken binnen het kabinet, willen de fractieleden van FVD ook nog de volgende vraag stellen. In het regeerakkoord staat dat een nationale vliegbelasting kan worden voorkomen indien er een heffing komt op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen.<sup>7</sup> Deze nationale heffing is in 2019 op Schiphol ingevoerd via de luchthavengelden. Waarom wil de regering dan toch deze extra last opleggen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie**

Allereerst zeggen deze leden de regering dank voor de memorie van antwoord. Ook hebben de leden bij brief van 15 september 2020 het rapport »Effecten van een vliegbelasting voor luchtvrachtsector« ontvangen.

De regering schrijft dat er nog onvoldoende zicht is op de mogelijkheid dat er een Europese vliegbelasting komt en ook wordt aangegeven dat er nog niet voldoende duidelijkheid is over de gevolgen van de coronacrisis.<sup>8</sup> De regering vindt derhalve dat er geen reden is om af te zien van de invoering van de belasting per 1 januari 2021. Deze argumentatie roept bij de leden van de CDA-fractie enkele vragen op.

Zou de regering met de meest recente ontwikkelingen voor ogen, de gevolgen van Covid-19 voor de luchtvaart in Nederland nog eens in beeld willen brengen? Wanneer wordt het omslagpunt bereikt dat introductie van een nationale vliegbelasting moet worden uitgesteld? De leden van de CDA-fractie wijzen in dit verband op de argumentatie van de CEO van KLM tijdens de deskundigenbijeenkomst.<sup>9</sup> Hij uitte grote zorgen over de directe gevolgen van een nationale vliegbelasting op dit moment.

De regering geeft in haar reactie op vragen van de Kamer aan dat een deel van de EU-lidstaten momenteel al een vorm van vliegbelasting heeft geïntroduceerd. Deze leden zijn benieuwd naar andere nationale en internationale eisen die van invloed zijn of kunnen zijn op de concurrentiepositie van de luchtvaart. Zoals tijdens de bijeenkomst met deskundigen naar voren werd gebracht, zou in Nederland sprake zijn van een stapeling van regelingen. Wat zijn de regelingen en hoe verhouden die zich tot de andere lidstaten? Verder zijn deze leden benieuwd of de suggestie klopt dat er sprake is van zicht op een Europese aanpak met het oog op de introductie van een vliegbelasting. Overigens zijn de leden in het algemeen benieuwd welk effect de voorgenomen belasting heeft op de

<sup>7</sup> Bijlage «Vertrouwen in de toekomst, Regeerakkoord 2017–2021, VVD, CDA, D66 en ChristenUnie» bij: 2017/18, 34 700, nr. 34, p. 37, 43, 66.

<sup>8</sup> *Kamerstukken I* 2019/2020, 35 205, C, 3.

<sup>9</sup> *Kamerstukken I* 2020/21, 35 205, D, p. 5–6.

gewenste verduurzaming. Kan daar meer in detail op worden ingegaan, óók in relatie tot bijvoorbeeld plannen om te komen tot een nationale bijmengverplichting voor de luchtvaart? Als dit in EU-verband niet lukt, wat betekent dit in financiële zin voor de Nederlandse sector? En gaat er met ingang van 2021 een mondiaal (VN)-systeem voor emissiehandel van start? Wat betekent dit voor de Nederlandse luchtvaartsector?

In de memorie van antwoord wordt aangegeven dat de impact van de economische crisis van invloed is geweest op de in 2008 ingevoerde vliegbelasting.<sup>10</sup> Vanwege de krimp van het vliegverkeer werd toen besloten de heffing stop te zetten.<sup>11</sup> Hoe groot was destijds het effect van passagiers die uitweken van Nederlandse naar buitenlandse luchthavens? De leden zijn benieuwd of de gevolgen van de huidige (corona)crisis groter of minder ingrijpend zijn dan de gevolgen van de economische crisis van pakweg twaalf jaar geleden. Deze leden menen te mogen concluderen dat de gevolgen nu nijpender zijn. Deelt de regering deze opvatting en welke conclusies verbindt zij daaraan met het oog op de voorgenomen nationale vliegbelasting? Wanneer mag worden verwacht dat de luchtvaart in Nederland weer op het niveau van 2019 is? Zou dat moment ook een ijkpunt kunnen zijn voor introductie van een vliegbelasting?

De leden van de fractie herhalen dat zij het terecht vinden dat de vliegbelasting niet wordt opgelegd aan transferpassagiers. Deze leden vragen opnieuw welke garanties worden gegeven dat in een later stadium binnen het kader van deze wet niet alsnog wordt overgegaan tot het opleggen van vliegbelasting aan transferpassagiers.

Met het verschijnen van het recente SEO/Districon-onderzoek wordt duidelijk wat de mogelijke gevolgen zijn van de introductie van een vliegbelasting voor met name vrachtluchten.<sup>12</sup> Is de regering met de leden van deze fractie van mening dat de gevolgen voor onder meer Maastricht Aachen Airport en Schiphol zeer ingrijpend, wellicht zelfs desastreus, kunnen zijn? Het is deze leden opgevallen dat in het SEO/Districon-rapport staat dat een substantiële daling van het vrachtvolume op Nederlandse luchthavens kan leiden tot «*een verlies van 6500 directe en indirecte aan luchtvracht gerelateerde arbeidsplaatsen*».<sup>13</sup> Het gaat hierbij veelal om laaggeschoolden. Hoe oordeelt de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over deze uitkomst?

Dit leidt bij deze leden tot de vraag of introductie van een vliegbelasting voor luchtvracht niet nog eens op alle facetten moet worden beoordeeld. Deze leden zouden met het oog op een brede afweging ook graag het oordeel van de Minister van Economische Zaken en van de Minister van Ministerie van Landbouw, Natuur en voedselkwaliteit willen weten. Het gaat daarbij in het bijzonder over de impact van belasting op luchtvracht voor exporterende sectoren. Door de vertegenwoordiging van de Logistieke Alliantie werd tijdens de deskundigenbijeenkomst aangegeven dat het opleggen van een belasting op luchtvracht in meerdere opzichten onrechtmatig en daarmee juridisch onhoudbaar zou kunnen zijn. Hoe oordeelt de regering hierop, mede gelet op het oordeel van de Raad van State?<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Kamerstukken I 2019/2020, 35 205, C, p. 6.

<sup>11</sup> Kamerstukken 32 132.

<sup>12</sup> Bijlage bij: Kamerstukken I 2020/21, 35 572, A.

<sup>13</sup> Bijlage bij: Kamerstukken I 2020/21, 35 572, A, p. 66.

<sup>14</sup> Kamerstukken I 2020/21, 35 205, D, p. 6, 22; Kamerstukken II 2019/20, 35 205, nr. 4, p. 3.

De voorziene opbrengst van een nationale vliegbelasting wordt blijkens de toelichting op het wetsvoorstel geraamd op naar schatting € 200 miljoen. Kan de regering aangeven wat op basis van het huidige aantal (sterk afgenomen) passagiers de mogelijke opbrengst is? En wat betekent het meest sombere scenario van het SEO/Districon-onderzoek voor de opbrengst van de luchtvracht?

Wat is, na inventarisatie van alle mogelijke gevolgen, het oordeel van de regering over de doelmatigheid van de wet? Tenslotte vragen deze leden of heroverweging van (onderdelen van) de wet een optie zou kunnen of moeten zijn.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie en de PvdA-fractie**

Waarom heeft de regering niet gekozen om de korte vluchten, naast relatieve hogere beprijzing middels een vaste prijs van zeven euro, ook absoluut gezien zwaarder te belasting zodat alternatief vervoer meer wordt gestimuleerd? Heeft de regering onderzoek gedaan naar de prijselasticiteit met absolute berekeningen zodat meer inzicht wordt verkregen in de effecten van gedrag bij een oplopende prijs? De regering benadrukt dat het Verenigd Koninkrijk een uitzonderingspositie heeft in verband met de eilandstatus.<sup>15</sup> Dit geldt niet voor Duitsland, waar de regering niet concreter op ingaat. Waarom heeft de regering niet besloten om meer bij Duitsland aan te sluiten, waardoor de regering ook meer coherent is in haar visie voor een integrale Europese aanpak? Heeft de Duitse regering een appreciatie gegeven aan Nederland over de keus om een beduidend lager tarief in te stellen dan Duitsland zelf? Zo nee, zou de regering hier alsnog om kunnen vragen?

Hoe is tot het bedrag van zeven euro gekomen? Is het tarief van zeven euro vastgesteld door de berekening om op € 200 miljoen uit te komen? Is hiermee bewust gekozen om geen hoger tarief te kiezen omdat de opbrengsten de € 200 miljoen dan zouden overschrijden? In haar beantwoording wekt de regering de indruk dat een opbrengst die boven de € 200 miljoen uitkomt onwenselijk is. Graag vernemen de leden van deze fracties hierop een reactie. Hoeveel bedragen de maatschappelijke kosten van vliegen in Nederland, op de door de regering in de memorie van antwoord genoemde effecten? Heeft de regering hier onderzoek naar laten doen? Zo nee, wil zij dit alsnog doen?

En, zo vragen de leden van deze fracties, waarom u niet gekozen heeft voor een platte heffing per passagier cq ton vracht, en niet voor een heffing die aansluit voor de hoeveelheid emissie van CO<sub>2</sub> en geluid per passagier of ton vracht, waardoor een keuze voor schonere vliegtuigen wordt bevorderd? In de memorie van antwoord heeft de regering een vergelijkbare vraag van deze leden niet nader toegelicht.<sup>16</sup> Is de regering bereid deze keuze nader te overwegen?

De leden van GroenLinks en PvdA merken op dat aan de maatschappelijke kosten in het SEO rapport uit 2015 weinig tot geen aandacht aan is besteed.<sup>17</sup> Is de regering bereid dit rapport opnieuw te laten uitvoeren, waarbij ook de maatschappelijke kosten en steunmaatregelen van de KLM worden betrokken?

<sup>15</sup> Kamerstukken I 2019/2020, 35 205, C, 13.

<sup>16</sup> Kamerstukken I 2019/2020, 35 205, C, p. 17, 18.

<sup>17</sup> Bijlage bij: Kamerstukken II 2015/16, 29 665, nr. 219.

Wat is de Nederlandse inzet in Europa op het gebied van een vliegbelasting? Gaat zij hierin ook een maximale prijs van zeven euro bepleiten of kent zij een andere inzet? Is zij het met GroenLinks en PvdA eens dat er nogal een verschil kan zitten in de *coalition of the willing* als het ene land voor een veel lagere prijs opteert, dan de andere? Wat is de onder- en bovengrens van Nederland inzake deze samenwerking qua tarief en tariefsoorten? Kan zij de posities van de 27 lidstaten en het Verenigd Koninkrijk opvragen en delen met de Eerste Kamer?

De heer Manshanden van onderzoeksbureau NEO Observatory heeft de leden, na afloop van de deskundigenbijeenkomst met de Eerste Kamercommissie over de Wet vliegbelasting op 6 oktober jl. geattendeerd op een persbericht van de opstellers van de Luchtvrachtmonitor van de Erasmus Universiteit, waarin is aangegeven dat de cijfers over de werkgelegenheid op Maastricht Aachen Airport in de Luchtvrachtmonitor te hoog waren ingeschat, en dat verlies van banen door de vliegbelasting aanzienlijk lager is en voor het overgrote deel gaan over het wegvervoer.<sup>18</sup> De leden van deze fracties vragen de regering of het hiervan op de hoogte is, en de conclusie van deze leden deelt dat deze werkgelegenheid niet verloren zal gaan, omdat de goederen immers toch aan- en afgevoerd moeten worden naar en van de leveranciers en afnemers?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie**

De belasting op vracht heeft volgens onderzoeksrapporten als gevolg dat er verplaatsing van vrachtluchten naar andere luchthavens gaat optreden. Met name vluchthaven Maastricht-Aachen airport zou hiervan effecten ondervinden die de werkgelegenheid verminderen. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris binnen de onderhavige wetgeving om de effecten op werkgelegenheid, met name in de vrachtsector, te verminderen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie**

De leden van de ChristenUnie-fractie danken de regering voor de beantwoording van hun vragen bij de memorie van antwoord van de Wet Vliegbelasting. Ongewisse factor is onder andere het precieze effect van de introductie van een nationale vliegbelasting op grensoverschrijdend luchtvrachtvervoer, met name in de regio Zuid-Limburg, maar ook op de positie van *full freighters* op Schiphol. Vraagpunt daarbij is of de invoering van een vliegbelasting in Nederland niet leidt tot het uitwijken van luchtvrachtvervoerders (en verladers en expediteurs) naar nabijgelegen luchthavens in België en Duitsland. Als dit op grote schaal plaatsvindt is de klimaatwinst zeer beperkt maar de economische impact groot, zo luidt de redenering van tegenstanders van een nationale vliegbelasting. Op 6 oktober jl. heeft de commissie Financiën van de Eerste Kamer een expertmeeting gewijd aan het recente onderzoek «Effecten van een vliegbelasting voor luchtvrachtsector» van SEO en Districon.<sup>19</sup> Graag ontvangen de leden van de ChristenUnie-fractie een appreciatie van de regering van de conclusies van dit onderzoek. Deelt zij de vaststelling van de geschatte omvang van eerste en tweede orde effecten en van hogere orde effecten? Het gaat dan om de impact op vrachtvolume, vrachtluchten, CO<sub>2</sub>-emissies, werkgelegenheid en belastingopbrengsten, en de positie van *full freighters* op Maastricht Airport en Schiphol. Zijn de

<sup>18</sup> Kamerstukken I 2020/21, 35 205, D, p. 7, 8; Bericht van de heer Manshanden aan de Eerste Kamer van 29 oktober 2020, in te zien bij de griffie Eerste Kamer onder griffienummer: 166646.08

<sup>19</sup> Kamerstukken I 2020/21, 35 205, D.

doorgerekende effecten aannemelijk en zo ja hoe weegt de regering deze? Zijn deze effecten aanleiding voor de regering om het wetsvoorstel op dit punt te herzien of zijn er overtuigende contra-argumenten, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie. Ook horen de leden graag of de maatschappelijke opbrengsten, zoals verminderde geluidhinder en betere leefomgeving, voldoende aandacht in het onderzoek hebben gekregen. Deelt de regering de vaststelling van de leden dat vooral direct economisch belanghebbenden in het onderzoek zijn gehoord? Leidt dat tot een uitvergroting van mogelijke neveneffecten? Heeft peer review plaatsgevonden van het onderzoek? Zo nee, kan dat alsnog gebeuren?

Luik, Keulen/Bonn, Brussel en Luxemburg zijn de belangrijkste buitenlandse uitwijkluchthavens voor de Nederlandse luchtvrachtsector. Is er in het kader van de Benelux-Unie structureel overleg over afstemming van beleid van de drie landen rond deze sector in het algemeen en introductie van een vliegbelasting in het bijzonder? En zo ja, is Noordrijn-Westfalen hierbij aangehaakt? Als een vliegbelasting in de Europese Unie maar niet lukt, moeten we dan juist in dit dossier niet veel meer inzetten op de Benelux-Unie? Biedt dit mogelijkheden?

De leden van de commissie zien de beantwoording van voorgaande vragen met belangstelling tegemoet. Zij verzoeken de regering de nadere memorie van antwoord bij voorkeur binnen vier weken aan de Eerste Kamer te doen toekomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Frentrop

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,  
Van Dooren