

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

1319

Vragen van het lid **Olger van Dijk** (Nieuw Sociaal Contract) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Schiphol hield explosief rapport over krimp luchthaven onder de pet, na dreigement KLM»* (ingezonden 6 maart 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 maart 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Schiphol hield explosief rapport onder de pet na dreigement KLM»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het achterhouden van dit rapport door de opdrachtgevers en het onderlinge contact hierover?

Antwoord 2

Het is aan de opdrachtgevers van het rapport, te weten Schiphol, BARIN en KLM, om onderling afspraken te maken over de openbaarmaking hiervan. Aangezien het rapport niet in opdracht van IenW gemaakt is, is het niet aan mij om hier iets van te vinden.

Vraag 3

Hoe apprecieert u de uitkomsten van het rapport, herkent u de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse op zowel het krimpplan als de alternatieve maatregelen?

Antwoord 3

In deze maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) staan twee alternatieven centraal: een «440k-variant» en een «milieu- & geluidvariant». Daarnaast is nog een aantal alternatieven onderzocht, dat niet volledig is doorgerekend.

¹ De Volkskrant, 2 maart 2024, (Schiphol hield explosief rapport over krimp luchthaven onder de pet, na dreigement KLM | de Volkskrant)

Deze varianten zijn vergeleken met het «nulalternatief» met een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 vluchten per jaar. In de MKBA wordt met de «440k-variant», het besluit van de Rijksoverheid bedoeld om het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te verminderen naar 440.000, zoals aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022.² Dit alternatief komt op de langere termijn positief uit de MKBA en scoort beter dan het nulalternatief met 500.000 vliegtuigbewegingen. Het kabinet ziet dit als steun voor het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van juni 2022. De milieu- & geluidvariant gaat uit van het uitblijven van een plafond voor het aantal vluchten, een (in de tijd) toenemende en afstandafhankelijke vliegbelasting, extra minder nachtvluchten en een Nederlandse subsidie voor schone brandstof. Het afstappen van een vastgelegd aantal vliegtuigbewegingen is in grote lijnen overeenkomstig het toekomstperspectief in het Hoofdlijnenbesluit Schiphol. Hierin wordt namelijk in het kader van spoor 3 gewerkt aan het afstappen van sturen op het aantal vliegtuigbewegingen en aan stapsgewijze vermindering van de negatieve externe effecten waaronder geluid, CO₂ en overige emissies, van de luchtvaart. Hierbij wordt gewerkt aan perspectief voor zowel de omgeving als de luchtvaartsector.

Vraag 4

Hoe beoordeelt u de effecten op brede welvaart van een hogere vliegtaks, die ook voor transferpassagiers geldt, afstandafhankelijk is en waardoor verre vluchten dus duurder worden?

Antwoord 4

De milieu- en geluidvariant die onderzocht is in de MKBA is een mix van verschillende beleidsinstrumenten om te sturen op geluid en milieu. Deze variant omvat niet enkel belastingen en heffingen, maar gaat ook uit van een structurele financiële bijdrage aan de verduurzaming van de luchtvaart. Differentiatie van de vliegbelasting naar afstand richt zich op vluchten die het meest vervuילend zijn. Dit geldt zowel voor CO₂-uitstoot als de niet-CO₂-klimaat effecten.³ Ter indicatie: op Schiphol is 20% van de vluchten (langeafstandsvluchten) verantwoordelijk voor 80% van de CO₂-uitstoot.⁴ Logischerwijs heeft een zwaardere belasting op de langeafstandsvluchten een groot effect op de uitstoot en levert het opbrengsten op voor de overheid. Het heeft echter ook negatieve effecten op de netwerk kwaliteit van Schiphol en daarmee op de internationale verbondenheid van ons land. Het leidt ook tot een weglekeffect.

De transferbelasting in de milieu- en geluidvariant richt zich ook grotendeels op de groep langeafstandsreizigers (die overstappen op Schiphol na of voor een langeafstandsvlucht). In juli 2023 is het onderzoek «includeren transferpassagiers in de vliegbelasting» naar de Kamer gestuurd, waarbij het kabinet heeft aangegeven het onverstandig te vinden om als enige EU-lidstaat een transferbelasting in te voeren.⁵ Deze verbreding van de vliegbelasting naar transferpassagiers heeft, afhankelijk van de hoogte, potentieel een groot effect op de netwerk kwaliteit van Schiphol en veroorzaakt een relatief grote uitwijking naar buurlanden.⁶ Op dit moment is verhoging, differentiatie en/of verbreding van de vliegbelasting niet aan de orde.

Vraag 5

In welke mate is er sprake van het door KLM gevreesde weglekeffect en negatieve effect op het vestigingsklimaat bij dergelijke maatregelen?

² Kamerstukken 29 665, nr. 432

³ Kamerstuk 31 936, nr. 1139

⁴ Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en onderzoeksbureau CE Delft hebben in opdracht van Schiphol onderzocht wat er nodig is om de CO₂-uitstoot van Schiphol in lijn te brengen met het Klimaatakkoord van Parijs: https://assets.ctfassets.net/biom0e9yqi6b/4HLetoMGTKDE3NTPP51mHe/d3578d6486e44b41c7c9b7e45753473d/CO2_reduction_targets_for_AAS_based_on_remaining_IPCC_CO2_budgets_up_to_2050.pdf

⁵ Kamerstuk 36 202, nr. 157

⁶ Kamerstuk 36 202, nr. 157

Antwoord 5

Op basis van deze MKBA is dit lastig te zeggen. Zo geeft deze MKBA bijvoorbeeld geen gedetailleerd inzicht van de effecten op de netwerkkwaliteit als gevolg van een afstandafhankelijke vliegbelasting voor transferpassagiers, zoals het effect op de connectiviteit t.a.v. verschillende delen van de wereld. In juli 2023 is het CE Delft onderzoek «Includeren transferpassagiers in de vliegbelasting» naar de Kamer gestuurd. Dat onderzoek liet een significante afname zien van met name de intercontinentale verbindingen met Azië en Noord-Amerika. Voor eventuele toekomstige wijzigingen in de vliegbelasting is het dan ook raadzaam om verder onderzoek te doen naar de mogelijke effecten.

Vraag 6

Herkent u de conclusie dat hierdoor de gemiddelde vliegafstand daalt, dat dit goed is voor het klimaat, en dat de geluidshinder afneemt omdat kleinere vliegtuigen worden ingezet?

Antwoord 6

Een kortere vliegafstand is in de regel minder vervuילend voor het klimaat dan een langeafstandsvlucht. Dit heeft onder meer te maken met de veel grotere hoeveelheid aan kerosine die verbrand wordt op een langere afstand. Ook zijn de niet-CO₂-klimaateffecten groter op lange afstanden. Zoals in antwoord 4 is te lezen, is een klein deel van langeafstandsvluchten verantwoordelijk voor het gros van de uitstoot van de Nederlandse luchtvaart. Het is echter onduidelijk of er daadwerkelijk kleinere toestellen zullen worden ingezet en wat het effect daarvan is op de geluidshinder.

Vraag 7

Bent u bereid vervolgonderzoek te doen naar deze maatregelen?

Antwoord 7

Naar diverse maatregelen die in de MBKA worden genoemd is reeds onderzoek gedaan. Zo is in juli 2023 het CE Delft onderzoek «Includeren transferpassagiers in de vliegbelasting» naar de Kamer gestuurd en in december jl. het CE Delft onderzoek «Prijs van een Vliegreis Editie 2023».⁷ Eerder zijn varianten van onder meer een afstandafhankelijke vliegbelasting genoemd in het kader van het bouwstenentraject voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel waarover de Kamer in februari is geïnformeerd. Een keuze voor beleidsmatige onderzoek naar eventuele vervolgopties is aan een nieuw kabinet.

Vraag 8

Kunt u deze vragen binnen 3 weken beantwoorden, ruim voor het commissiedebat Luchtvaart van 10 april?

Antwoord 8

Ja.

⁷ De prijs van een vliegreis Editie 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl