

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

### 2091

Vragen van de leden **Tang** en **Sansom** (beiden PvdA) aan de staatssecretaris van Financiën en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de milieubelasting van vliegvakanties. (Ingezonden 22 januari 2009)

1  
Kent u het rapport «Reizen op grote voet 2005»?<sup>1</sup>

2  
Is het waar dat de belangrijkste factor die van invloed is op de milieubelasting van vakanties de bestemmingskeuze en het daarbij gekozen transportmiddel is?

3  
Is het waar dat verre vakanties buiten Europa en vliegvakanties de meest milieubelastende vakanties zijn?

4  
Is het waar dat de ecologische voetafdruk uitgedrukt in CO<sub>2</sub>-uitstoot van een gemiddelde vliegvakantie drie keer zo groot is als van een vakantie per auto, namelijk 1.277 kilogram CO<sub>2</sub> vs. 402 kilogram CO<sub>2</sub>? Betekent dit dat met de caravan naar Frankrijk minder milieuvriendelijk is dan een vliegvakantie naar de Canarische eilanden?

5  
Deelt u de mening dat het goed is dat via de vliegbelasting het grote

verschil in milieuvervuiling in rekening wordt gebracht?

6  
Hoe hoog moet de vliegbelasting zijn om er voor te zorgen dat met de opbrengst de extra vervuiling t.o.v. een caravanvakantie kan worden gecompenseerd via milieumaatregelen?

<sup>1</sup> <http://www.nhtv.nl/default.aspx?themaset=2ee5f427-bc8e-440f-a6c2-803e70aa406f>

### Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **De Jager** (Financiën), mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ontvangen 25 maart 2009)

1  
Ja. Het betreft een recent onderzoek van het Centre for Sustainable Tourism & Transport van NHTV internationaal hoger onderwijs Breda, in samenwerking met NRIT Onderzoek en NBTC-NIPO Research.

2  
In het rapport wordt geconcludeerd dat de bestemmingskeuze van vakantiegangers de grootste invloed heeft op de totale milieu-impact van vakanties, gevolgd door keuze van de vervoerswijze. Daarbij wordt opgemerkt dat de vervoerswijze deels samenhangt met de bestemmingskeuze, omdat voor

lange afstanden het vliegtuig de enige reële optie is voor de meeste vakantiegangers. Afstand tot de bestemming en CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vakantie hangen volgens het rapport nauw met elkaar samen.

3  
Omdat vliegvakanties gemiddeld genomen over lange afstand plaatsvinden en omdat de reisafstand in hoge mate bepalend is voor de totale CO<sub>2</sub>-belasting van een vakantie, is dit aannemelijk.

4  
In het rapport wordt onder meer de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot per persoon van binnenlandse en buitenlandse vakanties van Nederlanders weergegeven, uitgesplitst naar diverse kenmerken zoals duur van de vakantie, bestemming en gebruikt vervoermiddel. Er is hierbij gekeken naar de directe CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van het gebruik van vervoermiddelen, accommodatie en dergelijke, en naar de indirecte CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van de productie van brandstof of elektriciteit. De indirecte CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van de productie van vervoermiddelen, hotels en dergelijke wordt buiten beschouwing gelaten. In het rapport wordt voor buitenlandse reizen, uitgesplitst naar vervoersvorm, een totale gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van 402 kg aangegeven

voor vakantie-reizen per auto, tegen een gemiddelde uitstoot van 1277 kg CO<sub>2</sub> voor vakantie-reizen per vliegtuig (cijfers 2005). Per dag gaat het volgens het onderzoek om respectievelijk 39 kg en 105 kg. Bij deze verschillen zal de duur en de reisafstand van de gemiddelde auto- en vliegvakantie mede een rol spelen. Ik verwijs in dit verband ook naar het antwoord op vraag 3. In deze cijfers zijn overigens ook de overige CO<sub>2</sub>-emissies tijdens de vakanties meegenomen, dus niet alleen de CO<sub>2</sub>-emissies van het vervoer. Bij dit alles gaat het zoals gezegd om gemiddelden. De aan vakantie-voervoer te relateren CO<sub>2</sub>-emissie per persoon is in een specifieke situatie niet alleen afhankelijk van bestemming en vervoerswijze. Ook andere factoren zullen een rol spelen, zoals de relatieve zuinigheid en bezettingsgraad van het gebruikte vervoermiddel, bij vliegvakanties het al dan niet rechtstreeks aanvliegen en het individuele gewicht inclusief bagage, bij autovakanties het al dan niet meenemen van een caravan. Ook het eventuele verdere vervoer tijdens het verblijf op de vakantiebestemming, het al dan niet maken van een rondreis en dergelijke, zal van invloed zijn op de totale vervoersgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vakantie.

5

De vliegbelasting is niet ingevoerd om een verschil aan milieuvuiling vergeleken met andere vervoersvormen in rekening te brengen. Wel past de vliegbelasting in de vergroening van het belastingstelsel, waarbij de belastingheffing van inkomsten uit arbeid en winst verschuift naar milieuvuulende activiteiten waarvan de maatschappelijke kosten nog onvoldoende tot uitdrukking komen in de prijs. Daarbij speelt ook een rol dat het internationale vliegverkeer verder niet in de heffing van verbruiksbelastingen wordt betrokken.

6

De opbrengst van de vliegbelasting is bestemd voor de algemene middelen en wordt, net als bij andere belastingen, niet geoormerkt voor bijvoorbeeld milieu- of andere maatregelen om de effecten van het vliegverkeer te compenseren. Overigens zijn de kosten van maatregelen ter compensatie van

schade aan het milieu sterk afhankelijk van de aard, omvang en locatie van de schade en de gekozen compensatiemaatregel. Het is in dit verband niet mogelijk daar een algemene uitspraak over te doen.