

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

### 2279

Vragen van het lid **Van der Ham** (D66) aan de staatssecretaris van Financiën en de minister van Economische Zaken over *de vliegtaks*. (Ingezonden 3 februari 2009)

1

Kent u het onderzoek dat de Algemene Vereniging van Reisondernemingen (ANVR) en het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC) lieten uitvoeren waarin staat dat de reisbranche en de Nederlandse economie een omzetzijnering ervaren van 1,2 miljard euro door de invoering van de vliegtaks? Kunt u deze cijfers bevestigen? Wat vindt u van dit onderzoek en de uitkomsten?<sup>1</sup>

2

Bent u bereid met genoemde organisaties en ander betrokkenen om de tafel te gaan om te bezien op welke wijze de vliegtaks heeft gefunctioneerd, en of er mogelijk veranderingen in moeten worden aangebracht, zoals eerder gevraagd in vragen Van der Ham?<sup>2</sup>

<sup>1</sup> [http://www.anvr.travel/persbericht.php?persbericht\\_id=636](http://www.anvr.travel/persbericht.php?persbericht_id=636)

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 3308.

### Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **De Jager** (Financiën), mede namens de minister en de staatssecretaris van Economische Zaken (ontvangen 10 april 2009)

1 en 2

Ik ben bekend met het persbericht waar vraagsteller naar verwijst. Het bericht betrof voorlopige resultaten van een onderzoek dat SEO economisch onderzoek te Amsterdam in opdracht van de ANVR en NBTC heeft verricht. Het rapport is door de ANVR gepubliceerd op 11 maart jongstleden.

In het SEO-rapport wordt op basis van eerdere modelberekeningen<sup>1</sup> geconcludeerd dat de vliegbelasting zou leiden tot een omzetzijnering van 1,2 tot 1,3 miljard euro voor de Nederlandse luchthavens, binnen- en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, de reisbranche voor uitgaand vliegverkeer en de inkomsten door inkomend verkeer gezamenlijk. Het betreft een asymmetrisch deelonderzoek voor enkele bedrijfstakken, waarbij wel rekening wordt gehouden met modelmatig berekende omzetzijneringen in en buiten Nederland, maar niet met de bijbehorende omzetzijnering in en buiten Nederland ten gevolge van de verlegging van consumentenbestedingen. Er worden

door de onderzoekers geen consequenties verbonden aan het feit dat de gevolgen van de vliegbelasting minder sterk lijken dan te verwachten was op grond van de eerdere modelberekeningen, nu de opgetreden vraaguitval deels kan worden toegerekend aan ontwikkelingen in de olieprijs en de wisselkoersen. Voorts laat het onderzoek de sterke gevolgen van de economische crisis voor de luchtvaartsector, die mede aanleiding vormen voor de afschaffing van de vliegbelasting, buiten beschouwing. De onderzoekers doen verder geen uitspraak over de modelmatig te verwachten bredere economische effecten van de vliegbelasting voor de Nederlandse economie. Daarvoor is niet de omzet van enkele bedrijfstakken in binnen- en buitenland bepalend, maar de toegevoegde waarde voor alle bedrijfstakken in Nederland, met andere woorden de invloed op het bruto binnenlands product (BBP). Daarover kan op relatief eenvoudige wijze iets worden gezegd aan de hand van de genoemde modelberekeningen uit 2007 en de second opinion die het CPB in 2007 maakte bij deze studie.<sup>2</sup> Voor de gekozen variant van de vliegbelasting was het berekende kortetermijneffect op de werkgelegenheid zo'n 5000 arbeidsplaatsen. Dit kan worden vertaald naar een effect op het BBP

van ca. € 0,4 miljard. Volgens het CPB zou het effect op de werkgelegenheid op de langere termijn overigens verwaarloosbaar zijn. Dit hangt samen met de verschuivingen die zouden optreden in de bestedingen van consumenten, onder andere naar meer binnenlandse vakanties.

2

Overleg met de reis- en luchtvaartsector over de vliegbelasting is niet meer opportuun, nu de heffing van deze belasting in het kader van het op 25 maart jl. gepresenteerde stimuleringspakket wordt beëindigd. Overigens ben ik uiteraard te allen tijde bereid tot overleg met vertegenwoordigers van de sector indien daartoe aanleiding bestaat. Ik verwijs in dit verband ook naar mijn antwoorden van 21 augustus 2008 op de door vraagsteller aangehaalde kamervragen.

---

<sup>1</sup> Significance/SEO Economische Onderzoek, Effecten van verschillende heffingsvarianten op de Nederlandse luchtvaart, Leiden, 15 augustus 2007; TK 2007–2008, 31 205, nr. 5, bijlage.

<sup>2</sup> TK 2007–2008, 31 205, nr. 5, blz. 5.