

Mijn antwoorden op de internet consultatie Belasting op de luchtvaart.

Vraag 1:

Dit is een goed beginsel die ten gunste is van het klimaat en welzijn van mens en dier.

Het kan best zo zijn dat reizigers uitwijken naar een andere luchthaven, maar het kan niet zo zijn dat we als voorbeeld land in Europa geen stelling durven te nemen om ons klimaat en het welzijn van de inwoners te beschermen. Omringde landen zijn ons al voorgegaan in een vliegbelasting.

De inkomens in ons land zijn hoog genoeg om een paar tientjes meer neer te leggen voor een zitplaats in een vliegtuig (meest vervuilende transportmiddel).

Vraag 2:

De overleggen om dit Europees aan te pakken duren te lang, op een nu al veel te uit de hand gelopen situatie.

Dit vraagt om een overbruggingsperiode om het klimaat en inwoners te beschermen tegen de ongewenste explosieve groei van de luchtvaart ten opzichte van het vervoer ter land en over zee.

Vraag 3:

De opties zijn een manier om het vervoer in de lucht op gelijke wijze te belasten als het vervoer over land. Dit zorgt voor een betere balans om te kiezen tussen vervoer door de lucht of over land.

Vraag 4:

Het is lastig om op Europees niveau de luchtvaartbelasting op gelijke wijze aan te pakken. Reden hiervoor: de inkomens per land verschillend zijn, hierdoor is de impact van een heffing ook verschillend.

Dus per land tarief naar draagkracht denk ik.

Vraag 5:

Het effect om van een vaste uitkomst van € 200 miljoen uit te gaan, is de basis om de luchtvaart te laten groeien om de prijs per ticket te laten dalen, dit kan niet de bedoeling zijn van deze maatregel toch?

Ook een tarief voor de verschillende afstanden, lastig en niet nodig, gewoon bijvoorbeeld € 50,= of meer per ticket ongeacht de afstand. De reden hiervoor is dat opstijgen de meeste vervuiling boven ons grondgebied geeft!!!! en er dan beter voor de korte afstanden een trein, bus of auto gekozen kan worden.

Vraag 6:

Goed plan om het lawaai en de vervuiling mee te wegen in de heffing, "schone en stille vliegtuigen"

Het maximale startgewicht ook een leuk idee, maar meer iets om later uit te werken

(volgende kabinet)

Een hogere ticket belasting is een goed idee voor “vuile en lawaaiige vliegtuigen”, bijvoorbeeld een verdubbeling van de belasting voor iedere 3 dB meer geluid. .

Vraag 7:

Transferreizigers en vrachtvliegtuigen dragen bij aan de vervuiling en lawaai boven ons grondgebied, EN DAAR KRIJGEN WE NU NIETS VOOR TERUG!!!!!!

Een rekensom kan zijn dat, de reeds betaalde belasting verdeeld wordt over de landen, voorbeeld is als er in DUITSLAND 15 euro is betaald, dat er in NEDERLAND nog $50-15=35$ euro moet worden betaald.

Vraag 8:

Weer wordt er gerekend naar een vaste uitkomst van 200 miljoen, dit wordt door meer vliegbewegingen goedkoper per ton lading.

De heffingen moeten niet alleen leiden tot vermindering van geluid, maar ook het aantal vlieg bewegingen. Beter minder vaak een vol vliegtuig dan vaker een bijna leeg vliegtuig (omdat het een lijnvlucht is).

Stelling is van het stilste vliegtuig naar steeds luider.

Daarom een prijs van bijvoorbeeld € 500,= per ton op het minst geluid en uitstoot producerende vliegtuig en voor iedere 3 dB meer geluid een verdubbeling van de heffing.

Vraag 9.

Dit soort vluchten zijn in mijn opinie uit den boze voor een verantwoord milieu. Wanneer er bijv. een vlucht start in Frankfurt en via Amsterdam naar Tokio vliegt dan is dat 2 keer stijgen voor een vlucht naar Tokio, terwijl de met een HSL trein er in 5 uur van Amsterdam naar Frankfurt gereden kan worden en daar op het vliegveld vertrekken of andersom.

Daarom vind ik ook, betalen voor de landen waarin de tussenlanding wordt gemaakt, dat maakt de keus makkelijker om de rechtstreekse vlucht te boeken.

Een rekensom kan zijn dat, de reeds betaalde belasting verdeeld wordt over de landen, voorbeeld is als er in DUITSLAND 15 euro is betaald, dat er in NEDERLAND nog $50-15=35$ euro moet worden betaald.

Vraag 10.

Alleen variant 3 e komt dan een heel klein beetje in de buurt.

Mijn mening, Geen zones, maar bijvoorbeeld 1 opstijg tarief van € 50,= per ticket of meer voor het minst geluid en uitstoot producerende vliegtuig en iedere 3 dB geluid meer een verdubbeling van het tarief.

Vraag 11.

Ik zou zeggen dat vlieg-ticketbelasting ook op de kleine vliegtuigen op alle Nederlandse luchthavens moet gelden, waarbij ook de geluidsnormen gaan gelden. Dit is ook om de reden dat het vliegverkeer al veel te veel overlast geeft met 20 a 30 jaar geleden, het vliegverkeer is onevenredig veel gegroeid t.o.v. de bevolking groei in die periode.

Vraag 12.

Vliegticket belasting kan worden geautomatiseerd in de boeking, vluchtnummer is al bekend dus ook het type vliegtuig (stiller en zuiniger). Dan kun je als reiziger het goedkoopste en dus schoner en stiller vliegtuig boeken

Vraag 13.

Ik zou willen adviseren niet uit te gaan van de vaste 200 miljoen maar een **doeltreffende prijs** voor de vliegticket belasting **en al invoeren voor 2020**, dan wordt het misschien toch het groenste kabinet in de zittende periode.

We moeten ons klimaat, de CO2 uitstoot echt aanpakken, eigenlijk zijn we al te laat, maar beter nu is doen tegen de groei van het vliegverkeer.

STOP de groei van de luchtvaart!!!!!!