

Flexibele Vliegtaks

Voorstel tot bijdrage aan vermindering toekomstige milieuproblemen en overlast door Schiphol. Vliegtaks als instrument voor het bijsturen van de omvang van het aantal passagiers op Schiphol.

A.J. Schilstra

Vliegtaks kan gebruikt worden om de groei van Schiphol te sturen, naar boven en naar beneden. Als de taks hoog genoeg is zal het aantal erg goedkope massavluchten minderen, mocht de teruggang te groot zijn kan de taks weer lager worden (veranderingen niet te snel om het systeem stabiel te houden). Zo kan men al kalibrerend de huidige Schipholomvang handhaven en groeiziektes vermijden:

- Geen verdere dure uitbreiding landingsbanen en toename geluidsoverlast.
- Een pennestreek van de minister kan het tarief veranderen, en zo ook geld opleveren voor milieudoelstellingen. Bv €10 van 7 miljoen passagiers: €70 miljoen. Het bedrag dat echt nodig is om de huidige groei te stoppen vergt een som die ik niet kan maken, ik weet ook niet of die elasticiteit wel bekend is.
- Amsterdam lijdt onder een overvloed van massatoerisme. Dat zal niet minder worden met een verdere groei van Schiphol. In tegendeel, Amsterdam kan in dit opzicht ook profiteren van zo'n flexibele taks. Zakelijke vluchten zullen niet onder een redelijke prijsverhoging lijden, de veel goedkope massavluchten wel, hetgeen ook juist de bedoeling is.
- Een prijsverhoging zal ook het milieuvriendelijker reizen naar bv Londen, Parijs, Berlijn bevorderen (trein, bus, auto). Het concurrentievervalsende gebrek aan kerosinebelasting van de luchtvaart kan dan (gedeeltelijk) gecompenseerd worden.
- Natuurlijk is er dan het waterbed-effect. Maar op de kleinere vliegvelden kan dan ook een vliegtaks worden ingevoerd. Misschien met een ander tarief, dan heeft de overheid zelfs een instrument om te sturen. En ook daar kan de "opbrengst" gebruikt worden om de nadelen van lokale groei te reduceren.
- Naast minder ruimtelijke-orderingsproblemen, geluidsoverlast, e.d., kan ook ingeschat worden wat bv. 1% minder vluchten van Schiphol, gecorrigeerd voor toename elders, aan CO2-uitstootreductie inhoudt.
- Er zijn meer punten, die verdienen nader onderzoek.

Ik hoop dat bovenstaand idee, dat ik nergens eerder gezien heb, meegenomen kan worden bij het denken over een beter systeem voor belasting op de luchtvaart. Indien dienstig wil ik graag verder meedenken hierover.

Dr. A.J. Schilstra
Hoofdstraat 152
9355 TE Midwolde
0594-513701
a.j.schilstra@rug.nl