

**Luchtwachters Holland Rijnland**  
**en Luchtwachters Den Haag**  
p/a Milieudefensie Leiden  
Postbus 746  
2300 AS Leiden

Aan de minister van Financiën

Betreft: bijdrage Internetconsultatie over de belasting op de luchtvaart

----- DIGITAAL INGEDIEND VIA DE INTERNETCONSULTATIE WEBSITE -----

Leiden, 4 september 2018

Excellentie,

Hierbij ontvangt u per vraag onze bijdrage aan de Internetconsultatie over de belasting op de luchtvaart. U ontvangt een separaat document, omdat onze antwoorden langer zijn, dan de ruimte die uiteindelijk in de consultatie is geboden.

Met vriendelijke groet,

Indieners:

Pieter. de Krom, Leiden, Luchtwachter Holland Rijnland, Milieudefensie Leiden

Jan-Willem van Leenhoff, Leiden, Luchtwachter Holland Rijnland, Milieudefensie Leiden

Clemens vd Nat, Den Haag, Luchtwachter Den Haag

Frans Kets, Leidschendam, Luchtwachter Den Haag

Fred Vorstman, Den Haag, Luchtwachter Den Haag

Clemens van Soest, Leiderdorp, Luchtwachter Holland Rijnland

Ruud Rovers, Leiden, Luchtwachter Holland Rijnland

Martien Prins, Leiderdorp, Luchtwachter Holland Rijnland

Simone Dekker, Leiden, Luchtwachter Holland Rijnland

Seward Nijhuis, Oegstgeest, Luchtwachter Holland Rijnland

Vraag 1 Hoe kijkt u aan tegen deze aspecten van een belasting op luchtvaart? Zijn er onderwerpen die u in dit verband onder de aandacht wil brengen en zo ja, kunt u deze toelichten?

Wij, de Luchtwachters Holland Rijnland en Luchtwachters Den Haag, vinden het belangrijk dat de bewoners van West-Nederland schone lucht kunnen ademen, en monitoren de overheid bij het uitvoeren van haar taken hierin. Vanwege onze zorgen ten aanzien van luchtverontreiniging die in West-Nederland door de emissies van ultrafijnstof en stikoxiden van de luchtvaart ontstaat en de nadelige gezondheidseffecten die daaruit voortvloeien, reageren we graag op de internetconsultatie over luchtvaarbelasting.

Doordat de luchtvaart al jarenlang groeit heeft luchttransport een toenemende impact op het klimaat. Tevens veroorzaakt luchtvaart veel geluidsoverlast in West-Nederland, welke overlast veelal ongemerkt tot gezondheidsklachten leidt, vooral door nachtvluchten, met name bij jonge kinderen.

We begroeten daarom het voornemen van de rijksoverheid tot het invoeren van een luchtvaartbelasting. Voordat we in detail hierop ingaan vinden wij het wel belangrijk om twee hardnekkige mythes te weerleggen. Dit is naar ons idee van groot belang omdat deze mythes zonder weerlegging zorgen voor mogelijk onvoldoende draagvlak voor de invoering van deze belasting:

Mythe 1 Een krimp van de luchtvaartsector leidt tot (forse) economische schade

Het bij deze internet-consultatie geleverde rapport van CE-Delft is duidelijk: alle scenario's waarin de luchtvaartsector krimpt leveren economische winst op: het BNP en de welvaart nemen bij elke vorm van het hanteren van een luchtvaarbelasting toe. Dit is zo, omdat als mensen meer in hun eigen land of regio verblijven zij aldaar vervolgens meer besteden. Dat is positief voor onze economie. Groei van luchthavens, met name Schiphol en Lelystad heeft geen positief effect op het vestigingsklimaat. Een kleinere luchthaven waar de reizigers alle faciliteiten eenvoudig kunnen vinden en snel kunnen bereiken is aantrekkelijker dan een oneindig doolhof met veel wachttijden. De aanwezigheid van bestaande luchthavens betekent voor bedrijven in de omgeving veel overlast. Medewerkers ervaren hinder en onprettige/onnatuurlijk werkomgeving met sterk wisselend verkeersaanbod en ongewenste verkeersknooppunten. Schiphol is zo groot geworden dat al lang sprake is van afnemende meeropbrengst als het gaat om het vestigingsklimaat ver is overschreden. Een kleinere luchthaven biedt meer kwaliteit en is economisch aantrekkelijker. Meer over de door ons verwachte effecten voor de KLM en Schiphol vindt u onder vraag 9.

Mythe 2 Luchthavenbelasting leidt tot uittocht van passagiers naar buitenlandse luchthavens.

Na afschaffing van de eerdere Nederlandse luchtvaartbelasting 2008/2009, toen bekend onder de naam vliegbelasting, heeft het ministerie Infrastructuur en Milieu in de rapportage "effecten van de vliegbelasting" van februari 2011 de effecten beschreven. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft daartoe een luchthavenkeuze-enquête gehouden onder 3000 personen. Een vijfde van de ondervraagden geeft aan niet te weten dat er een vliegbelasting is geweest. Slechts veertien procent geeft aan dat de belasting hun keuze heeft beïnvloed. De helft daarvan zegt van een vliegreis te hebben afgezien of met de auto of trein te zijn gegaan. De andere helft zegt naar een buitenlandse luchthaven te zijn uitgeweken. Düsseldorf, Weeze en Brussel waren het populairst.

Het effect van luchtvaartbelasting op reisgedrag was dus beperkt en leidde slechts bij 7% van de reizigers tot uitwijken naar Duitsland. En eveneens 7% zag af van de vliegreis of koos voor andere modaliteiten. Nu Duitsland per 2011 een eigen luchtvaartbelasting heeft ingevoerd, mag verwacht worden dat uitwijkgedrag in de toekomst nog minder zal optreden. Als ook België luchtvaartbelasting invoert (vraag 4), zal er voor de Nederlandse passagier feitelijk er geen vliegalternatief zonder

luchtvaartbelasting meer zijn. Bij hernieuwde invoering van de luchtvaartbelasting mag derhalve verwacht worden dat het uitwijkgedrag beperkt zal zijn, mogelijk zelfs nihil.

Wat wij missen is een geformuleerde inhoudelijke doelstelling voor deze belasting, anders dan optimalisatie van opbrengst. Als bovenstaande mythes ontzenuwd zijn, moet het volgens ons mogelijk zijn om te komen tot een doelstelling in de sfeer van het beëindigen van de groei van de luchtvaart en mogelijk zelfs het aansturen op lichte krimp. Op een dergelijke doelstelling kan men vervolgens ook sturen. Bij vraag 2 geven wij aan waarom wij denken dat het stoppen van de luchtvaartgroei belangrijk is en wat wij op dat vlak missen in het door u aangehaalde regeerakkoord 2017-2021 "vertrouwen in de toekomst". Merk op, dat zonder inhoudelijke doelstellingen de legitimering van een luchtvaartbelasting feitelijk ontbreekt. Acceptatie door het publiek is dan veel lastiger te bewerkstelligen.

Uiteindelijk trekken wij de conclusie dat spoed is geboden, en dat Nederland er om die reden goed aan doet één op één het Duitse luchtvaartbelastingstelsel over te nemen. Nederland kan vervolgens vanuit die positie gezamenlijk met Duitsland optrekken en daarbij zoeken naar verdere verbetering van het belastingregime voor de luchtvaart, zoals wij in diverse hierna volgende antwoorden van deze consultatie naar voren brengen.

#### Vraag 2 Geeft het voorgaande u aanleiding tot opmerkingen en zo ja, kunt u dit toelichten?

Zoals bekend heeft Schiphol in 2017 al zijn maximale capaciteit van 500.000 vluchten bereikt. De voorgenomen uitbreiding naar Lelystad Airport is allerminst wenselijk, nu is gebleken dat de facto er geen luchtruim voor deze luchthaven is overgebleven en vliegtuigen over zeer lange afstanden laag zouden moeten vliegen op weg naar Lelystad. Ook andere Nederlandse luchthavens kampen met capaciteitsproblemen en veroorzaken meer overlast in hun omgeving in termen van geluid en luchtverontreiniging dan in afspraken is vastgelegd.

Tegen de achtergrond van het veranderende klimaat op aarde is er geen ruimte voor uitstel van maatregelen. Niet voor niets is tien jaar geleden al eens luchtvaartbelasting ingevoerd. Wie zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid hierin serieus wil nemen moet werken aan het op korte termijn beëindigen van de groei van de luchtvaart.

Het nu voorgestelde drie- sporenbeleid en het jarenlang willen onderzoeken van de effecten van luchtvaartbelasting reflecteren allerminst de urgentie van het nemen van maatregelen.. Ons advies is, om op zeer korte termijn een luchtvaartbelasting in te voeren die wat betreft bedragen en zones gelijklopend is met de bestaande luchtvaartbelasting in Duitsland (Optie 3a in de rapportage CE-Delft), om vervolgens vanuit deze positie te onderzoeken of nadere Europese afspraken over accijnzen op kerosine, BTW op vliegtickets, en effectievere invulling van het ETS-systeem voor de luchtvaart en Europese afspraken over luchtvaartbelasting mogelijk zijn (spoor 1).

Het extra willen belasten van extra geluidsintensieve en/of minder zuinige vliegtuigen (spoor 2) komt waarschijnlijk voort uit het regeerakkoord en de daarin verwoorde de wens van de luchtvaartbranche om milieuruimte die vrij zou kunnen komen door technische verbeteringen van vliegtuigen in te vullen met extra vluchten. Uitgangspunt bij deze wens is echter dat de huidige milieubelasting door de luchtvaart aanvaardbaar is, hetgeen simpelweg niet klopt. Geluidsnormen worden overschreden, de klimaatproblematiek vergt vergaande acties en de effecten van fijnstof en ultrafijnstof op de gezondheid van inwoners zijn zorgwekkend. Aalsmeer is niet toevallig topscorer als het gaat om leukemie en andere uitstoot-gerelateerde kwalen.

Keer op keer is gebleken dat de luchtvaartsector afspraken niet is nagekomen en dat de sector niet bereid is om de echte hinder goed te monitoren. Waar het vaststellen van hinderbeperking niet objectief is, maken wij ons grote zorgen dat de regering dit in het regeerakkoord als uitgangspunt wil hanteren voor de nieuwe luchtvaartnota, in plaats van het objectief vast te stellen aantal vluchten.

Het is daarom extra belangrijk dat de afspraken uit het Aldersakkoord van maximaal 500.000 vliegbewegingen per jaar worden nageleefd, ook na 2020. Milieuwinst die in de komende jaren hopelijk zo ontstaat door technologische vooruitgang, moet dan volledig en niet slechts tot 50% aan het milieu ten goede komen.

Wel adviseren wij om bij de verdeling van slots, zuinige vliegtuigen en minder lawaaiige vliegtuigen voorrang te geven. Mocht dit onvoldoende milieuwinst opleveren dan komt naar ons oordeel, om in lijn te blijven met de afspraken van Parijs, zelfs een verlaging van het toegestane aantal vluchten in beeld. Wij verzoeken dit dan ook uit te werken en spoor 2 zoals hier voorgesteld te schappen.

Mocht het ooit komen tot elektrisch aangedreven verkeersvliegtuigen: deze geven veel minder milieubelasting en voor deze (toekomstige) categorie vliegtuigen hoeven derhalve geen beperkingen te gelden.

[Vraag 3 Wat is uw mening over deze opties? Ziet u nog een andere mogelijkheid om te bereiken dat de luchtvaart wordt betrokken in de heffing van btw en accijns, en ziet u hier ook een rol voor de luchtvaartsector zelf? Kunt u dit toelichten?](#)

Wij zien geen rol van de luchtvaartsector zelf om te komen tot accijnzen op kerosine en het heffen van B.T.W. op vliegtickets. Uit ervaring bij andere sectoren denk bijvoorbeeld aan de statiegeldregeling op kleine plastic flessen blijkt dat het betrekken van de sector zelf bij het tot stand komen van heffingen leidt tot alternatieve voorstellen die veelal minder effectief zijn en/of leiden tot uitstel van maatregelen. De sector claimt dan tijd om zelf met een oplossing te komen, maar die wordt dan niet of veel te laat of weinig effectief gerealiseerd. De luchtvaartsector lobbyt immers al jarenlang om invoering van accijns en BTW tegen te werken en het is veelzeggend dat de ICAO erin geslaagd is om buiten de maatregelen van het Parijse klimaatakkoord te blijven. Ook in dit geval zien we dat de belofte van de ICAO om zelf tot maatregelen te komen niet voldoende wordt ingevuld. Het is daarom belangrijk, dat de overheid haar publieke taken serieus neemt en zelf de regie houdt.

Ons advies is om zoals omschreven bij de Europese Commissie aan te dringen op een passend voorstel en vervolgens te streven naar unanimiteit zoals dit volgens de Europese wetgeving is vereist. Merk daarbij op, dat alle landen in de Europese Unie het klimaatverdrag van Parijs hebben geratificeerd en dat zij derhalve ook de verplichting hebben tot het nemen van passende maatregelen.

Een andere manier om tot accijnzen op kerosine en B.T.W. op vliegtickets te komen is, om dit bespreekbaar te maken bij de aanstaande klimaatop van de VN. Daarnaast zou men ernaar moeten streven om in een addendum de luchtvaartsector en de scheepvaartsector alsnog op te nemen in het klimaatakkoord van Parijs.

Tot slot zij opgemerkt, dat wij ook kansen zien om in samenwerking met Duitsland de luchtvaartbelasting zelf ook te verhogen met het hoge B.T.W. tarief om op die manier consumentenvluchten hoger te belasten dan het zakelijke vliegverkeer, doordat bedrijven over de mogelijkheid beschikken, om de B.T.W. in hun aangiften terug te vorderen.

Vraag 4 Wat is uw mening over dergelijke opties voor meer coördinatie of harmonisatie op Europees niveau van belastingen op luchtvaart? Ziet u nog andere mogelijkheden voor afstemming op Europees niveau en zo ja, kunt u dit toelichten?

Zoals aangegeven bij Vraag 2 zijn wij van mening, dat Nederland primair de Duitse luchtvaartbelasting zou moeten volgen. Alle grote ons omringende landen (Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk) hebben inmiddels een luchtvaartbelasting. Alleen de Benelux vormt in dit opzicht nog een vrijhaven. Binnen de EU kennen ook Italië, Oostenrijk, Noorwegen en Zweden een luchtvaartbelasting kennen. Het gaat dus een relatief groot gebied waar deze belasting al van toepassing is.

Als Nederland een luchtvaartbelasting invoert die gelijklopend is aan die van Duitsland zou dat voor België een sterk impuls tot verandering betekenen. Nu al lijdt de omgeving van Brussel enorm onder het luchtverkeer. Alternatieve aanvliegeroutes voor de luchthavens in de regio Brussel om zo meer capaciteit te creëren, voor zo ver mogelijk, zou bij nog meer vliegverkeer leiden tot een explosie van klachten. Wij achten de kans groot dat als Nederland deze belasting invoert, ook België snel zal volgen.

Wij denken verder, dat het zeker de moeite is om te komen tot harmonisatie van de luchtvaartbelasting in Europa en dat Nederland er verstandig aan doet om hierin samen met Duitsland op te trekken. Wij denken dat harmonisatie van regels een geleidelijk proces kan zijn. Zo kunnen bijvoorbeeld Duitsland, Oostenrijk en Nederland een commissie opzetten waarin de tarieven voor de luchtvaartbelasting gezamenlijk worden vastgesteld, en welke commissie vervolgens kan worden uitgebreid met andere deelnemende landen met het uiteindelijke doel om te komen tot een Europese luchtvaartbelasting. Het is denkbaar dat in een Europese Luchtvaartbelasting er uiteindelijk twee tariefzones komen: een hoger tarief voor de industriële West-Europese landen, en een lager tarief voor de overige (Oost- en Zuid-Oost) Europese landen. Voorts lijkt het ons zinvol, om zoals in vraag 3 is aangegeven, de belasting met het hoge B.T.W.-tarief te verhogen.

Vraag 5 Heeft u opmerkingen over de twee onderzochte varianten en de effecten daarvan? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Het rapport van CE-Delft is duidelijk: de effecten bij de voorgestelde tarieven in de varianten 1a en 1b zijn zeer beperkt. Dit komt in belangrijke mate doordat het voorgestelde belastingtarief ongeveer de helft bedraagt van de luchtvaartbelasting die thans in Duitsland wordt geheven. Niet duidelijk is waarom Nederland zou moeten kiezen voor zo'n laag tarief. En voor Duitsland is er geen enkele aanleiding om de eigen tarieven drastisch te verlagen. Variant 1a is om die reden geen reële variant, waarbij opgemerkt moet worden dat niet is onderzocht wat de maximale prijselasticiteit is bij deze vorm van belasting. Feitelijk tonen de voorgestelde lage tarieven aan dat er bij het Nederlandse kabinet nog geen daadwerkelijke bereidheid bestaat, om te komen een serieuze gezamenlijke Europese luchtvaartbelasting. Hier ligt kennelijk een relatie naar het ontbreken van een geformuleerde doelstelling inzake het stoppen van de groei van de luchtvaart. Ook het bij voorbaat accepteren van minimumtarieven in plaats van het streven naar een gezamenlijke tariefbasis zoals in variant 1b, laat zien dat de bereidheid om te komen tot een Europese luchtvaartbelasting door de Nederlandse regeringspartijen nog in onvoldoende mate wordt gedragen.

Rekening houdend met de maatschappelijke gevolgen van verdere groei van de luchtvaart en het desastreuse effect van luchtverkeer op het milieu is ons advies dezelfde bedragen die thans gelden in Duitsland in te voeren als luchtvaartbelasting in Nederland. Bijkomend voordeel voor de Nederlandse staat is dat de belastingopbrengst aanmerkelijk hoger zal zijn.

Vraag 6 Wat is uw mening over deze keuze? Zijn er in dit verband - de focus op de geluidscertificering en het maximale startgewicht bij een heffing per vliegtuig - nog zaken die u onder de aandacht wil brengen? Zo ja, kunt u dit toelichten?

De luchtvaartbelasting is een heffing welke de passagier bij het boeken van een vlucht moet betalen. Op dat moment zijn veel zaken zoals het type toestel, de bezetting of belading bij de start nog niet bekend. Hierdoor is het niet mogelijk om op transparante wijze de belasting 1 op 1 aan de passagier door te berekenen en zullen de belastingen als zodanig door de maatschappij moeten worden ingeschat en in de ticketprijs moeten worden verdisconteerd. Alleen om die reden achten wij deze variant niet wenselijk.

Daarnaast is het voor het milieu in beginsel minder slecht indien er één groot, meer vervuilend vliegtuig wordt gekozen, in plaats van meerdere minder vervuilende toestellen. Evenzeer is het beter om - als een vliegtuig toch moet vertrekken - dan zo veel mogelijk passagiers of vracht te vervoeren. Ook deze overwegingen komen in de voorstellen niet tot uitdrukking.

Zoals reeds bij vraag 2 is toegelicht zijn wij ook om die reden van mening dat deze criteria wel zouden moeten meewegen bij de verdeling van een gelimiteerd aantal slots en niet zozeer bij de hoogte van de luchtvaartbelasting.

Vraag 7 Hoe kijkt u aan tegen deze consequentie van een belasting per vliegtuig?

Hoewel "spoor 2" niet onze preferentie heeft, vinden wij het feit dat er geen onderscheid gemaakt wordt tussen OD (origin/destination) en transfer passagiers alsmede dat er ook geen onderscheid is tussen passagiersvervoer en vrachtvervoer niet bezwaarlijk. In vraag 9 wordt nader op dit aspect ingegaan.

Vraag 8 Heeft u opmerkingen over de drie onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zijn er nog andere punten die u onder de aandacht wil brengen over de mogelijkheid van een belasting per vliegtuig en zo ja, kunt u deze toelichten?

Net als bij vraag 5 wordt ook hier een niet goed verklaarbare terughoudendheid van de regering geconstateerd als het gaat om de hoogte van de belasting. De effecten van varianten 2a en 2c zijn om die reden beperkt. Enig relevant effect is er wel bij variant 2b, waarin de tarieven hoger zijn. Maar zoals eerder in vraag 6 uitgelegd, zijn al deze varianten voor ons niet preferent.

Vraag 9 Hoe kijkt u aan tegen deze opzet, waarbij alleen belasting wordt geheven in het land waar de reis aanvangt, eenmalig en over het volledige traject van de reis? Kunt u dit toelichten?

Elke vlucht afzonderlijk brengt een bepaalde milieubelasting met zich mee, in termen van CO<sub>2</sub> uitstoot, fijnstof en NO<sub>x</sub> emissies en in geluidsbelasting. Dat heeft gevolgen voor het klimaat, de gezondheid en de welvaart in de leefomgeving. Het zijn juist starts en landingen van vliegtuigen die extra belastend zijn. Het is voor het beoogde doel dan ook beter als er meer rechtstreeks wordt gevlogen of als transferpassagiers ervoor kiezen om niet het vliegtuig maar een hogesnelheidstrein of ander goed openbaar vervoer te gebruiken om de hub-luchthaven te bereiken. Wij vinden het dan ook onwenselijk dat transferpassagiers die reeds op Schiphol een lagere luchthavenbelasting betalen tevens te ontzien in de luchtvaartbelasting. Let op: Luchthavenbelasting is een reeds bestaande belasting voor de afhandeling op de luchthaven terwijl luchtvaartbelasting een belasting is op de vlucht zelf.

Ook voor de luchtvaartsector is het beter als minder wordt overgestapt en meer rechtstreeks wordt gevolgen. Een rechtstreekse vlucht is uiteindelijk in de uitvoering ook goedkoper en er ontstaat een minder grote druk op het aantal slots op luchthavens. Ook kan veel winst worden geboekt voor milieu. Dit vereist echter wel een andere kijk op de hub-functie van de luchthaven, waarbij dus niet korte afstandsvluchten, maar juist (hoge snelheids)treinen de 'feeders' zijn voor de langere (intercontinentale) vluchten. Het verandert het verdienmodel van de luchtvaartmaatschappijen die vervolgens dan ook belang krijgen bij snelle spoorverbindingen en daaruit vloeit ook weer een ander beleid van Schiphol en andere luchthavens voort.

In een internationaal speelveld zoals de luchtvaartsector is het nou eenmaal lastig is voor een klein land als Nederland om voorop te lopen in het belasten van transfervluchten. Dat doen we niet en het hoeft ook niet. Om een eerlijk speelveld voor de KLM te bieden, doet Nederland er verstandig aan om tezamen met Duitsland op te trekken. Daarbij zij opgemerkt dat andere landen reeds al hogere luchthavenbelastingen voor transfervluchten kennen en dat in Duitsland wel voor "innerdeutsche Zubringerflüge zu einer Langstrecke" = 'feeders zone III' een "Luftverkehrabgabe" = 'luchtvaartbelasting' wordt gevraagd. Dit opent de ruimte om het gebied "innerdeutsch" met Nederland, Oostenrijk en andere toekomstige deelnemende landen uit te breiden, alsmede ook op termijn "Mittelstrecke" = 'zone II' en "Kurtzstrecke" = 'zone I' voor deze "Zubringerflüge" = 'feeders' in de belasting te betrekken. Op die manier zal het gebruik van hoge snelheidstreinen als 'feeders' voor de HUB-functie van Schiphol worden gestimuleerd.

KLM stelt dat als de transfer-passagiers niet worden gesubsidieerd, dit tot grote problemen bij de luchtvaart maatschappij zal leiden. In de praktijk echter zijn deze zogenaamde strategische hub-vluchten minder rendabel en vaak zelfs onrendabel, waardoor de maatschappij voor haar winst in belangrijke afhankelijk is van haar dochtermaatschappij Transavia, die wel voornamelijk directe vluchten aanbiedt. Wij denken, dat ook voor de economische rendabiliteit van de Hub-functie het belangrijk is dat KLM meer gaat focussen op directe vluchten en op de Nederlandse markt, waarbij zij haar verdienmodel daarop zal moeten aanpassen. Doet zij dat niet, dan is niet ondenkbaar dat zij aan de concurrentie van zogenaamde budgetvliegmaatschappijen ten onder gaat, die wel oog hebben voor de Nederlandse markt.

**Vraag 10 Heeft u opmerkingen over de vijf onderzochte varianten en de effecten daarvan en heeft u een voorkeur voor een bepaalde variant? Zo ja, kunt u dit toelichten?**

Zoals eerder aangegeven zijn wij van mening dat Nederland wat betreft tarifiering het beste zich kan aansluiten bij het Duitse systeem. Dat komt neer op variant 3a, en deze variant heeft vanwege de hogere tarieven ook het meest positieve effect.

Toch blijft opvallend dat een flatrate of een degressief tarief goede resultaten laat zien. In een samenwerking met Duitsland zou Nederland derhalve kunnen aandringen om op termijn meer richting een flatrate te gaan bewegen.

**Vraag 11 Zijn er op dit punt zaken die u nog onder de aandacht zou willen brengen wanneer het kabinet opnieuw een belasting op luchtvaart zou invoeren?**

Omdat de prioriteit ligt bij een snelle invoering, verdient het inderdaad aanbeveling om de implementatie op dezelfde wijze te laten verlopen als in 2008/2009.

**Vraag 12 Heeft u op dit punt nog aanvullende opmerkingen en suggesties en zo ja, kunt u deze toelichten?**

Het is ook om deze reden dat wij aanbevelen om ervoor te kiezen om samen met Duitsland op trekken en geen eigen ingewikkelde belastingstructuur te ontwikkelen.

Vraag 13 Heeft u in dit verband nog opmerkingen of suggesties die in het voorgaande nog niet aan de orde zijn geweest en die u onder de aandacht van het kabinet wil brengen?

Als aandachtspunt zij opgemerkt dat (zoals in vraag 2 naar voren gebracht) het ons inziens uiteindelijk beter is als B.T.W. op vliegtickets en accijnzen op kerosine wordt geheven. Reden daarvoor is dat deze vorm van belasting tot een beter vergelijk met andere vormen van transport zal leiden en in andere takken van transport weinig discussie oproept. Bedacht moet worden dat het belasten van passagiers geen effect zal hebben op de vrachtluchten. Uit de rapportage van CE Delft blijkt dat in Nederland de totale vliegcapaciteit de beperkende factor is. Een toekomstige luchtvaartbelasting zal derhalve waarschijnlijk leiden tot een relatieve toename van vrachtluchten die de vrijkomende capaciteit zullen benutten. De milieuwinst wordt op die manier beperkt, en dat is niet nodig. Hoewel vrachtluchten een kleiner aandeel van de luchtvaart vormen, zijn ook deze vluchten relevant. Mocht het daarom de komende jaren lastig blijken om alsnog te komen tot accijnzen op kerosine dan verdient het uiteindelijk de aanbeveling om naast de luchtvaartbelasting voor passagiers ook een luchtvrachtbelasting per kilogram via de lucht vervoerde goederen in te voeren.