

Internetconsultatie

Belasting op luchtvaart

(05-07-2018 t/m 05-09-2018)

Antwoord vraag 1:

Ik ben voor het invoeren van BTW op vliegtickets en accijns op vliegtuigbrandstoffen. Want ik lees in het onderzoek van CE Delft - over de mogelijke effecten van de verschillende opties - dat

- (1) het **positieve gevolgen** heeft op de **Nederlandse welvaart** en
- (2) de klimaatimpact van de luchtvaart er door vermindert.

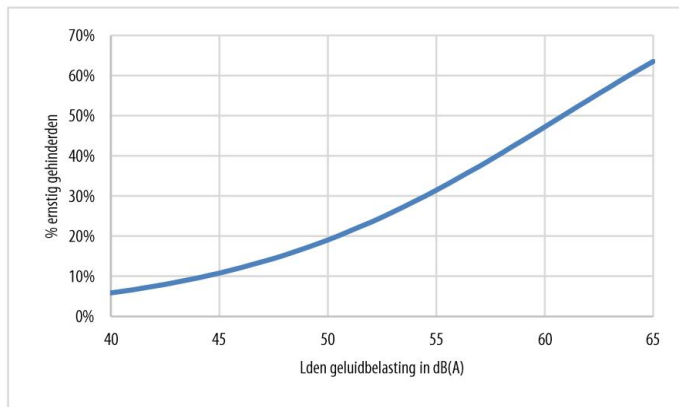
Antwoord vraag 2:

De conclusie van het hierboven genoemde onderzoek stemt mij positief; wanneer men dergelijke maatregelen neemt is het gevolg o.a. "[...] dat de klimaatimpact van de luchtvaart vermindert door een **afname van de vraag**, verandering van het type vluchten en verandering van bestemmingen." Ook heeft het positieve effecten op de Nederlandse welvaart.

Als inwoner van Oost-Nederland zal ik overlast gaan ervaren van de geplande **laagvliegroutes** van en naar Lelystad Airport. Veel mensen rondom alle luchthavens ervaren al (jaren lang) veel overlast. Als er door dit soort maatregelen een afname van de vraag komt, en daardoor minder gevlogen wordt, dan ben ik zeker voor!

De afbeelding op de volgende pagina (*figuur 11*) komt uit de **Actualisatie MER Lelystad Airport** van 21-02-2018. Waar ik woon zal, volgens deze tabel, minimaal **1 op de 3 bewoners ERNSTIGE hinder** ondervinden.

Maar deze gegevens zijn op basis van data rondom Schiphol. Zoals de MER ook al aangeeft, is dit natuurlijk niet te vergelijken met mijn rustige woonomgeving. Het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt zal dus hoger uitpakken, net als het aantal mensen dat "gewone" hinder ondervindt.



Figuur 11 – Dosis-effect relatie tussen ernstige hinder en vliegtuiggeluid.

Dat vliegen door belasting duurder wordt lijkt mij dan toch een luxeprobleem; de nadelen van vliegen (zoals geluidhinder, slaapverstoring en milieuschade) wegen wat mij betreft zwaarder dan de voordelen (zoals een goedkope vliegticket voor een weekendje Lissabon of een weekje aan de Costa Brava).

Antwoord vraag 3:

Het is niet goed dat bij gebruik van een dergelijk vervoersmiddel – dat zoveel geluidhinder en milieuschade veroorzaakt – er geen accijns verschuldigd zijn.

Het is goed om op Europees niveau afspraken te maken. En maak de luchtvaart direct onderdeel van klimaatakkoorden en bescherm burgers door de luchtvaart op te nemen in de Wet Geluidhinder!

Antwoord vraag 4:

Dubbele belasting is juist een goede optie - bij zowel vertrek als aankomst binnen Europa betalen.

Dit zorgt ervoor dat degene die hinder en vervuiling veroorzaakt, hiervoor ook betaald... en dan ontvangt het land waar de hinder en vervuiling plaatsvindt ook direct compensatie. Want de meeste hinder en vervuiling vindt plaats bij het stijgen *en* het landen.

Internationale afstemming is prima, maar dan wel naar ratio van impact op milieu/gezondheid.

Want als in Nederland de **laagvliegroutes** doorgaan, dan zijn de **gevolgen** van de luchtvaart in ons land **groter dan elders**. Dit betekent dat men ook een hogere belasting zou moeten betalen, wanneer men naar/vanaf een Nederlandse luchthaven vliegt, om die extra gevolgen te compenseren.

Antwoord vraag 5:

Ik ben voor variant 1a - op die manier is er ook ruimte voor Nederland om extra belastingen te heffen op routes die extra verstorend en vervuilend zijn, zoals de geplande laagvliegroutes van Lelystad Airport.

En ik vraag mij af waarom de beoogde opbrengst beperkt is tot € 200 miljoen per jaar.

Antwoord vraag 6:

Het is goed om een hogere heffing op in te voeren op vliegtuigen die meer verstoring en vervuiling veroorzaken. Maar dat neemt niet weg dat op **ALLE** vliegtuigen een **basisheffing** moet zijn.

(Daarnaast is het wel essentieel dat de juiste mensen dit soort maatregelen uitvoeren. Want ervaring leert dat er soms te grote (reken)fouten gemaakt worden - kijk maar naar de fouten in de berekeningen voor vliegbewegingen van bijvoorbeeld Vliegveld Rotterdam en Vliegveld Teuge. Door rekenfouten zijn daar vergunningen uitgegeven voor extra vliegbewegingen.

Grenzen bepalen en regels opstellen is goed - maar zorg er dan ook voor dat de grenzen goed bewaakt worden en dat er gevolgen zijn wanneer men over de grens gaat!)

Antwoord vraag 7:

Dat ook de transferreizigers wordt belast lijkt mij juist heel logisch. De ervaring leert, dat veel **mensen bewust kiezen** voor **extra overstappen**, wanneer de ticket hierdoor **goedkoper** is.

Dat men in een dergelijk geval extra zou moeten betalen, is een direct gevolg van zo

goedkoop mogelijk willen vliegen. Maar juist de start en landing van een vliegtuig zorgt voor veel hinder en vervuiling. Rechtstreeks vliegen is daarom beter en zou beloond moeten worden.

Daarnaast stimuleert het ook om binnen Europa kortere afstanden af te leggen met ander vervoersmiddel (trein/auto) die bij goed gebruik (o.a. goede bezetting) minder belastend zijn dan vliegen.

Het heffen van extra belasting op luchtvracht lijkt mij ook geen probleem. Voor bepaalde producten zou de extra belasting niet kunnen gelden; producten met een maatschappelijk belang – zoals postvracht. Antwoord vraag 6:

Het is goed om een hogere heffing op in te voeren op vliegtuigen die meer verstoring en vervuiling veroorzaken. Maar dat neemt niet weg dat op **ALLE** vliegtuigen een **basisheffing** moet zijn.

(Daarnaast is het wel essentieel dat de juiste mensen dit soort maatregelen uitvoeren. Het is gebleken dat er soms te grote (reken)fouten gemaakt worden - kijk naar de fouten in de berekeningen voor vliegbewegingen van bijvoorbeeld Vliegveld Rotterdam en Vliegveld Teuge. Door rekenfouten zijn daar vergunningen uitgegeven voor extra vliegbewegingen.

Grenzen bepalen en regels opstellen is goed - maar zorg er dan ook voor dat de grenzen goed bewaakt worden en dat er gevolgen zijn wanneer men over de grens gaat!)

Antwoord vraag 8:

Variant 2C heeft mijn voorkeur – vooral vanwege de geplande laagvliegroutes van Lelystad Airport. Omdat de luchtvaart geen onderdeel uitmaakt van de Wet Geluidhinder, worden burgers niet goed beschermt tegen geluidhinder veroorzaakt door de luchtvaart. Door lawaaierige toestellen hoger te belasten, zullen deze mogelijk minder ingezet worden. Dit heeft dan misschien voordeel voor de mensen die rondom een vliegveld of onder de laagvliegroutes wonen en werken.

En nogmaals - waarom is de *beoogde opbrengst* begrenst op 200 miljoen? En waarom is er geen variant 2D – tarieven verdubbelen, maar incl. geluidsniveau?

Antwoord vraag 9:

Ik zou kiezen voor een belasting per luchthaven. De negatieve effecten van een dergelijke vlucht geldt namelijk voor alle landen waar men opstijgt en waar men landt - de belasting zou daarom ook voor meerdere landen moeten gelden.

Antwoord vraag 10:

Ik vind variant 3e de beste optie. Zoals wordt aangegeven, gaat het over afstanden waarvoor alternatieve vervoermiddelen (hoogstwaarschijnlijk) al beschikbaar zijn. En zo niet, dan is het belangrijk hierin te investeren en dit ook verder uit te breiden naar grotere afstanden.

Antwoord vraag 11:

Ik vind dat alle vliegtuigen en alle luchthavens heffingen moeten betalen. Want ook kleine vliegtuigen en kleine luchthavens dragen bij aan geluidsoverlast en milieuvervuiling.

(Net als bij auto's; de grootte maakt niet uit; voor elke auto moet je – een tijd lang – wegebelasting betalen. De hoogte van het bedrag kan daarentegen wel verschillen! En misschien is een soort "oldtimer regeling" een optie, maar dan wel incl. een beperkt aantal kilometers per vliegtuig.)

Antwoord vraag 12:

De omschrijving "onnodige administratieve lasten" is natuurlijk discutabel. Wat is *onnodig*? Als je een dienst levert die veel geluidshinder en vervuiling veroorzaakt, dan lijkt het mij logisch dan men te maken heeft met meer administratieve lasten dan andere diensten als het gaat om de negatieve gevolgen te compenseren.

Een goede database, ingericht door mensen met de juiste kennis, doet wonderen als het gaat om een goede administratie. Vliegtuigen kunnen, net als schepen, goed bij het Kadaster geregistreerd worden. De vluchtgegevens worden al geregistreerd, dus ook die info is prima aan te leveren, bij bijvoorbeeld het Kadaster.

En voor passagiers geldt dat de extra belasting eenvoudig te innen is via de websites waar en de ticket koopt; de prijs van de ticket gaat omhoog en de luchtvaartmaatschappij draagt het weer af aan de belastingdienst op basis van het aantal starts en landingen.

Antwoord vraag 13:

De geplande uitbreiding van Lelystad Airport heeft mijn ogen geopend wat betreft de luchtvaart in Nederland. Ik ben geschrokken van de bizarre praktijken:

- Rekenfouten in de 1e MER v.w.b. de uitbreiding van Lelystad Airport.
- Niet realistische cijfers in de 2e MER, zo bleek na de belevingsvlucht.
- De laagvliegroutes tellen amper mee in de besluitvorming, want ze zijn "tijdelijk".
- Vergunning voor 2 x zoveel vliegbewegingen op vliegveld Teuge, door rekenfouten!
- Ook rekenfouten, en daardoor meer vliegbewegingen, bij vliegveld Rotterdam...
- Afspraken over vliegbewegingen rondom vliegveld Schiphol die niet worden nagekomen.
- Sancties ontbreken bij het niet nakomen van afspraken - omdat het niet in de wet is vastgelegd...
- Nieuwbouwwoningen worden gebouwd op locaties die eerder als ongezond werden bestempeld - de "oplossing": neem een clause op in het koopcontract, zodat men niet kan klagen over geluidsoverlast en de luchtvaart dus niet beperkt wordt.

Ik hoop dat "de politiek" inziet dat dit soort praktijken niet onbegrensd door kunnen gaan. En ik hoop dat "de politiek" het met mij eens is: dit is het moment om het tij te keren. *The sky has a limit.*

Afspraken over geluid en milieu worden met een reden gemaakt - mensen lijden onder geluidsoverlast en onze leefomgeving lijdt onder milieuvervuiling. Zo simpel is het.

Rek de grenzen van de luchtvaart niet steeds verder op, maar beperkt de luchtvaart. Voor de gezondheid van ons allen en onze leefomgeving - voor nu en voor de toekomst.