

# Differentiatie vliegbelasting

1. Een beetje, maar belangrijker is mensen te laten kiezen voor vervoer per trein over korte afstanden, dus die prijzen moeten omhoog om concurrerend te kunnen zijn.
2. Ja, om de prijs van die vluchten concurrerend te maken met de kosten voor de trein, auto. Ook moeten vluchten naar typische vakantiebestemmingen extra worden belast, waardoor het aantal vluchten zal verminderen. Dit omdat het belachelijk is om voor een paar tientjes naar die bestemmingen te vliegen ten koste van de geluidsoverlast, luchtvervuiling, etc. Voorbeeld is RTH, waar ik al 77 jaar in de buurt woon en waar 95% van de vluchten typische vakantiebestemming hebben. Vluchten naar zaken bestemmingen, zoals London, Aberdeen, Manchester, Kopenhagen, Oslo, Bergen, München, Berlijn, Madrid, Milaan, Rome, Zurich, etc. worden praktisch niet meer aangeboden op dit ZAKENVLIEGVELD. Ook omdat veel van die luchtvaartmaatschappijen, zoals TUI, met oude, luidruchtige en extra vervuilende toestellen over Noord Rotterdam vliegen.
3. Een beetje omdat het tegenwoordig met de huidige communicatiemiddelen, zoals Zoom, etc., het niet noodzakelijk is voor iedere meeting de hele wereld af te reizen (ik heb dit 40 jaar gedaan voor mijn werkgever, dus ik weet wat ik het over heb). Misschien een maximum bepalen van aantal keren dat men per jaar naar een bepaalde bestemming mag vliegen, alhoewel dit lastig te controleren is omdat mensen dan creatief gaan OMvliegen.
4. Differentiatie voor b.v. landen met EU-lidmaatschap of het zijn van een overzees gebied is een goed idee.
5. De z.g. Feedervluchten moeten met dezelfde vliegbelasting worden belast als de aansluitende internationale vlucht omdat die nu vaak goedkoop worden aangeboden om de internationale vlucht vol te krijgen ten koste van het milieu in Nederland.