

1. Eens met een belasting op de luchtvaart. De opbrengst moet wat mij betreft worden besteed aan maatregelen in het kader van het klimaatakkoord van Parijs.
2. Ja. Het belangrijkste vind ik dat de vliegtaks ingezet gaat worden als sturingsinstrument om vliegtuigbouwers en gebruikers aan te moedigen tot een mindering van de effecten voor het milieu.
Dus bij de CO₂ weging de aantallen kg brandstof per zeemijl meenemen en regelmatig onderzoek laten doen naar brandstofverbruik per vlucht.
Als grondslag voor de NO_x belasting de uitstoot per eenheid maximum gewicht nemen.
Onderzoeken of een jaarlijks gemiddelde van het effect van condensatiestrepen over de gevlogen routes ook kan worden meegewogen.
Niet alleen rekening houden met de effecten tijdens de LTO fase maar ook tijdens de hele vlucht - het beste zou zijn als landen een compensatie per vliegtuigtype ontvangen voor de kilometers gevlogen in hun luchtruim.
3. De luchtvaartsector heeft tot nu toe geen motivatie getoond om een gedegen heffing in te richten en heeft er belang bij om de bestaande vloot zo lang mogelijk in de lucht te houden.
De politiek heeft hier dus een belangrijke taak als hoeder van gemeenschappelijke belangen.
Wanneer landen kunnen verdienen aan het gebruik van hun luchtruim (zie hierboven bij vraag 2) -wat ook eerlijk is want zij ondervinden dan de effecten daarvan- ontstaat er wellicht meer bereidheid tot samenwerking.
De noodzaak van collectieve verantwoordelijkheid moet door de koplopers worden beargumenteerd en aanpassingen gefaciliteerd, maar Nederland hoeft niet te wachten op internationale afspraken, al willen we die uiteindelijk natuurlijk wel bereiken.
4. De luchtvaartsector heeft tot nu toe geen motivatie getoond om een gedegen heffing in te richten en heeft er belang bij om de bestaande vloot zo lang mogelijk in de lucht te houden.
De politiek heeft hier dus een belangrijke taak als hoeder van gemeenschappelijke belangen.
Wanneer landen kunnen verdienen aan het gebruik van hun luchtruim (zie hierboven bij vraag 2) -wat ook eerlijk is want zij ondervinden dan de effecten daarvan- ontstaat er wellicht meer bereidheid tot samenwerking.
De noodzaak van collectieve verantwoordelijkheid moet door de koplopers worden beargumenteerd en aanpassingen gefaciliteerd, maar Nederland hoeft niet te wachten op internationale afspraken, al willen we die uiteindelijk natuurlijk wel bereiken.
5. Niet de beoogde opbrengst voor Nederland moet leidinggevend zijn, maar een beoogde impact op het realiseren van milieudoelstellingen.
In dit geval is de geldelijke opbrengst van deze twee varianten gelijk.
Vanwege het grotere effect op de CO₂ uitstoot (0,2% minder) en het grotere effect daarvan op het milieu (dan de 0,1% vermeerdering van de NO_x uitstoot), zou ik voor variant 1b kiezen.
Op termijn moeten we m.i. ook transfers en vrachtverkeer meewegen (zie ook onder 2).
6. Eens om dit mee te wegen, al heeft dit pas op termijn effect.

7. Wanneer een belasting per vliegtuig leidt tot het inzetten van grotere en zwaardere vliegtuigen en het verhogen van vrachtverkeer, dan zijn de milieueffecten negatief. Zoals steeds betoogd, vind ik dat het verminderen van die effecten leidend moet zijn. Op zich heb ik geen bezwaar tegen het belasten van transferreizigers en vrachtverkeer, sterker nog, dat vind ik op den duur juist gewenst.
8. Ik ben voor variant 2b omdat bij een hogere heffing vliegtuigbouwers en -maatschappijen eerder tot aanpassingen over zullen gaan. Wat mij betreft is uitstoot een groter probleem dan geluidshinder (al is die ook vervelend).
9. Hier ben ik het niet mee eens, zoals reeds bij vraag 2 aangegeven, vind ik dat ieder land gecompenseerd moet worden voor iedere kilometer gevlogen in haar luchtruim (gedifferentieerd per vliegtuigtype) en daarnaast per LTO beweging. Nu is er het merkwaardige fenomeen dat rechtstreekse passagiersvluchten veelal duurder zijn dan vluchten met (een aantal) tussenstops, die meer vervuilen. Als iedere LTO beweging ook wordt belast, zal de noodzaak optimale bezetting te realiseren beter worden afgewogen tegen de daadwerkelijke milieueffecten.
10. 3e heeft mijn voorkeur want dat heeft het grootste effect op de uitstoot (tabellen 74-75-77-78).
11. Wat mij betreft wordt voor ieder vliegtuig overal een vliegtax ingevoerd, gerelateerd aan de uitstoot en milieueffecten die het veroorzaakt.
12. Ondernemers zijn al gewend om BTW te verrekenen en kosten te administreren, dus als de wetgeving en uitvoering duidelijk zijn zie ik het probleem niet. Wel zal steeds betrouwbaar, onafhankelijk onderzoek nodig zijn om de effecten vast te stellen van de verschillende types vliegtuigen en reizen en zal het effect van de maatregelen gemonitord en indien nodig verder aangepast moeten worden.
13. Een link naar deze enquête en naar het CE rapport zouden makkelijker te vinden moeten zijn via de site van het Ministerie van Financiën en wanneer je op internet zoekt op trefwoorden zoals 'vliegbelasting', 'vliegtaks', 'vliegtax', 'CE Delft' e.d. Ik ben wel blij dat het kabinet dit onderwerp opneemt en hoop dat er doortastende maatregelen komen!

Amsterdam, Carla Houben, 20180728