

# Stop vliegbelasting, stop afbraak luchtvaart in Nederland!

Het nieuwe kabinet overweegt een vliegbelasting van 200 miljoen euro jaarlijks in te voeren.

De luchtvaart in Nederland is goed voor ruim 370.000 banen en voegt ruim 30 miljard toe aan het Bruto Nationaal Product.

Leren we dan nooit iets van onze fouten. De vliegbelasting van 2008 werd een jaar later alweer afgeschaft vanwege alle negatieve gevolgen voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

Een invoering van een vliegbelasting kost Nederland tot 37.500 banen en tot een afname van het BNP van € 2,25 miljard zo blijkt uit eerder SEO onderzoek 2012.

Ook het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu concludeerde: "De vliegbelasting heeft een duidelijk negatief effect gehad op het aantal reizigers dat vertrekt vanaf Nederlandse vliegvelden, met name vanaf Schiphol. De belangrijkste luchthavens waar reizigers naar uitweken, waren Düsseldorf, Weeze en Brussel."

België heeft geen vliegbelasting en de Duitse overheid kwam recent met 20 punten hoe de Duitse luchtvaart te versterken waaronder de afschaffing van de vliegbelasting.

We zijn voor duurzaamheid, maar tegen een (nationale) vliegbelasting aangezien deze vliegbelasting het milieu niet helpt en bovendien gelijke speelveld verstoort.

We hebben in Europa reeds een emissiehandelssysteem (ETS) voor de luchtvaart hetgeen reeds miljoenen kost. Vanaf 2020 gaat de internationale luchtvaartsector de groei van CO2 uitstoot compenseren, dit is in VN verband afgelopen jaar afgesproken. We kennen op Schiphol reeds een differentiatie op geluid en zwaarte van toestellen.

De luchtvaart in Nederland is de enige transportsector die volledig haar eigen infrastructuur en haar beveiliging betaalt. Dit kost honderden miljoenen euro's. De luchtvaartmaatschappijen hebben de afgelopen jaren meer dan €750 miljoen bijgedragen aan geluidsisolatie en compensatie voor planschades, hetgeen uniek is in de wereld. Dus het beeld dat de luchtvaart niks zou betalen is onjuist.

Mondiale business vraagt om mondiale afspraken. De verkiezingsprogramma's van VVD, CDA, D66 en de ChristenUnie pleiten hier ook voor.

**De belangrijke luchtvaartpartijen roepen op om eerdere fouten niet te herhalen en geen vliegbelasting in te voeren.**



## Letterlijke teksten verkiezingsprogramma's 2017:



- Voortdurend moeten we de concurrentie van andere luchthavens in de gaten houden. Een gelijk internationaal speelveld is daarbij van groot belang. Want Nederland is geen eiland: onze zeehavens, luchthavens en transportbedrijven opereren in een internationale markt.
- Europese landen gaan verschillend om met de doorbelasting van beveiligingskosten, de kosten voor douane en milieumaatregelen op luchthavens. Voor de concurrentiepositie van Schiphol is het van belang dat de optelsom van dergelijke kosten in verhouding staat met die in andere grote luchthavens in Europa.



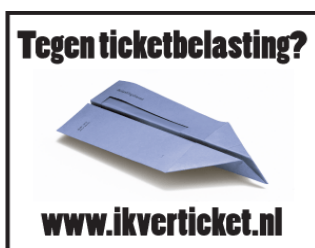
- Via Schiphol en Rotterdam zijn we verbonden met de rest van de wereld. Een gelijk Europees speelveld.



- De lucht- en scheepvaart vragen om mondiale afspraken die aansluiten bij de afspraken van de klimaattop in Parijs.
- In Nederland en Europa werken we samen met de lucht- en scheepvaartsector aan schonere motoren en biobrandstoffen en beperken we uitstoot door efficiënter vervoer. Dit kan onder andere via een Single European Sky: één Europees luchtruim waarin we niet meer omvliegen. Dat levert een lagere ticketprijs op voor de consument, versterkt de concurrentiepositie van de Europese (en dus Nederlandse) luchtvaartsector en levert direct een substantiële besparing op van brandstof en dus van CO2-uitstoot



- CO2-beprijzing luchtvaart en scheepvaart in Europees verband met een positieve uitzondering voor kleine schippers en de relatief duurzame binnenvaart. Voor lucht- en scheepvaart bij voorkeur mondiale, anders Europese emissiereductiedoelstellingen.



Zie [www.ikverticket.nl](http://www.ikverticket.nl) voor meer informatie over de vliegtax uit 2008.