



Research Memorandum 003-010

Column www.luchtvaartnieuws.nl van maart 2010

door Jaap de Wit (directeur Airneeth)

Over gaten dichten, omrijwijnen en omrijluchthavens

Je houdt je hart vast met al die partijprogramma's, die ons momenteel weer om de oren vliegen. Bij de vorige kabinetsformatie waren ze goed voor een regeerakkoord, dat aan de meereistafel in Beesterszwaag de curieuze oplossing bracht voor een gaatje van 300 miljoen in de bijbehorende begroting, namelijk een vergroening van het fiscale stelsel door de indirecte belastingen op te vrolijken met een ticket tax. Alleen had het kakelverse kabinet zich wat verkeken op de wijze waarop de Nederlandse luchtreiziger op de kleintjes let. De ticket tax leidde vorig jaar tot massaal omrijgedrag tot net over de grens om die ticket tax maar te kunnen ontwijken.

Bij de komende formatiebesprekingen ligt de boel er echter wel even anders bij dan in Lauswolt. Met name door onze collectieve steun aan het hulpbehoevende bankwezen en wat andere flankerende maatregelen om de crisispijn te verzachten valt er door het nieuwe kabinet een wat groter gaatje te dichten dan die peanuts van 300 miljoen. Om met Bas Jakobs te spreken: De problemen in de overheidsfinanciën zijn zo groot dat het equivalent van minimaal zeven AOW-maatregelen nodig is om die problemen op te lossen.

Dan red je het niet meer met wat selectieve symboolpolitiek verpakt onder het deftige

etiket van fiscale vergroening. Na grondige bestudering van wat er al aan partijprogramma's op tafel ligt, heb ik een van de ideeën, die ik bij een van de politieke partijen tegenkwam, wat verder uitgewerkt: namelijk de basisgedachte om frisdrank- en snoepmachines te weren uit school. Als we dit principe even verder uitwerken, komen we verrassenderwijs toch weer heel aardig in de buurt van een fiscale vergroening terwijl in één klap de volksgezondheid er ook een stuk rooskleuriger uitziet. Dat gaat zo: alle verzadigde vetzuren en zoetwaren worden fiscaal grondig aangepakt met een fat tax. Daarmee bannen we niet alleen onze overtollige vetten uit. Ook het milieubelang komt om de hoek kijken zodra de 'abgespeekte' consument zich als klant van een luchtvaartmaatschappij meldt. In een eerdere column heb ik u namelijk al voorgerekend wat het de luchtvaartsector aan extra kerosine kost om gemiddeld 1 kilo extra lichaamsvet de lucht in en uit te krijgen. Dus als we nu met zijn allen door de fat tax ons wat minder zwaarwichtig bij de incheckbalie op de luchthaven melden, is er structureel flink wat minder kerosine en dus uitstoot van CO2 nodig om dezelfde reislust te kunnen blijven bevredigen. Ik wou maar zeggen, vergroenen kan je op verschillende manieren.

Dat we fiscaal in het komende regeerakkoord nog wel wat zevenklappers kunnen verwachten, staat buiten kijf. De vraag is echter of we bij de nieuwe kabinetsformatie misschien ook nog eens met een andere dan

een fiscale bril naar de luchtvaartsector kunnen kijken. In plaats van een vindplaats voor nieuwe belastingideetjes kan de luchtvaart als economische sector wellicht ook een bijdrage aan het herstel van de economie leveren.

Om dat wat duidelijker te maken hebben we al eens wat rekenpartijen uitgevoerd over de maatschappelijke baten die de Nederlandse economie scoort met de beschikbaarheid van een groot luchtlijnennet op Schiphol. Volgens onze sigarendoos komen de directe maatschappelijke baten op zo'n €1,6 miljard per jaar. Het gaat immers flink wat extra tijd en geld kosten als we voor onze vliegereizen niet op Schiphol terecht kunnen. Uiteindelijk komen we in dat geval ook wel waar we wezen willen elders op de wereld, maar dan moeten we wel een deurtje verder opstappen: Frankfurt en Parijs bijvoorbeeld. Ik ben echter bang dat deze omrijluchthavens niet dezelfde populariteit gaan genieten als de ons zo vertrouwde omrijwijnen.

Naast die 1,6 miljard aan verlies van directe baten zouden we overigens, om het batenplaatje compleet te maken, ook aandacht moeten besteden aan de zogenaamde "wider economic benefits", die we in Nederland aan onze huidige internationale bereikbaarheid door de lucht weten te ontleen. De aantrekkelijkheid van de Randstad als global city region kunnen we zonder dat luchtlijnennet op Schiphol bijvoorbeeld wel op onze buik schrijven. Ik weet niet hoever we in totaal boven de €2 mld uitkomen, maar bij een nieuw regeerakkoord rekent zo'n geheel getal voorlopig het makkelijkst.

Wellicht dat deze inzichten nog even bondig moeten worden samengevat op een inlegvel voor alle partijprogramma's. Dan kunnen alle politieke partijen bij de kabinetsformatie zonder haperen uit de doeken doen, hoe de luchtvaart in Nederland kan bijdragen aan een verder herstel van de economie. Als we tegelijkertijd in plaats van de fiscale vergroening uit de vorige kabinetsformatie de negatieve externe effecten van de luchtvaart

willen meenemen, laten we dat dan in elk geval doen zonder het level playing field geweld aan te doen. Laat ICAO daarom maar een wereldwijde aanpak bedenken ter vervanging van de nu opdoemende mondiale lappendekken aan cap & trade systemen ter beteugeling van de CO2-emissies.

Mocht u meer willen lezen over dit soort rekenpartijen: op de Airneth website hebben we een hele file gevuld met dit dergelijke informatie. Kijkt u dan trouwens gelijk even naar het programma voor het Airneth jaarcongres. Dat mag u niet missen: gratis deelname, dus u kunt er een stukje voor omrijden zonder dat het uw welvaart aantast.

Jaap de Wit

Directeur Airneth