

## **CONSULTATIEVERSLAG: Internetconsultatie Differentiatie vliegbelasting**

### **Aanleiding**

De internetconsultatie<sup>1</sup> over de voorgestelde differentiatie van de vliegbelasting heeft plaatsgevonden van 15 januari tot en met 25 februari 2025. De consultatie heeft in totaal 8.326<sup>2</sup> reacties opgeleverd. De reacties weerspiegelen een breed palet aan standpunten vanuit burgers, de luchtvaartsector, wetenschap en milieu en natuurorganisaties.

Dit verslag bevat een kwalitatieve samenvatting van de ingediende reacties. De internetconsultatie is openbaar en vrij toegankelijk; de uitkomsten geven daarom geen representatief beeld van de opvattingen onder de gehele bevolking of alle belanghebbenden. De samenvatting is gericht op de inhoudelijke standpunten en aangedragen argumenten, zonder uitspraken te doen over de mate van steun of het relatieve aantal voor- of tegenstanders. Aanvullend heeft het ministerie van IenW nog een extern draagvlakonderzoek uitgezet bij Motivaction.<sup>3</sup> Zij hebben aan de hand van een representatieve steekproef geconstateerd dat ruim vier op de tien (44%) Nederlanders de invoering van een afstandsafhankelijke vliegbelasting met hogere tarieven voor verre vluchten steunt.

### **Vragen**

De consultatie richtte zich op de beantwoording van vijf hoofdvragen:

1. Moeten lange vluchten (>2.500 km) zwaarder worden belast dan korte vluchten (<2.500 km)?
2. Moeten zeer korte vluchten (<500 km), waarvoor vaak duurzame alternatieven beschikbaar zijn, extra worden belast?
3. Moeten zeer lange vluchten (>10.000 km) extra worden belast ten opzichte van andere vluchten?
4. Moet voor bepaalde landen of gebieden een aangepast tarief gelden, bijvoorbeeld voor EU-lidstaten of overzeese gebiedsdelen?
5. Moeten alle vluchten en passagiers gelijk worden belast, of moeten er uitzonderingen blijven bestaan, bijvoorbeeld voor transferpassagiers of lichte vliegtuigen?

### **Samenvatting**

Hieronder worden de reacties per vraag samengevat.

#### **Vraag 1 – Lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belasten**

In veel reacties wordt bepleit dat lange vluchten zwaarder zouden moeten worden belast, vanwege de hogere uitstoot en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Er wordt verwacht dat hierdoor bewustwording ontstaat bij het boeken van verre reizen. Tegelijkertijd zijn er in reacties ook zorgen geuit over de gevolgen van een dergelijke maatregel. Deze reacties wijzen op het ontbreken van alternatieven voor deze reizen en de kans dat belastingverhoging leidt tot kostenstijgingen zonder gedragsverandering. Ook wordt gewezen op het belang van langeafstandsvluchten voor onder meer familiebezoek en werk.

Ook zijn in verschillende reacties zorgen geuit over de economische impact van een hogere belasting op lange vluchten. Zij vrezen concurrentienadeel voor de hubfunctie van Schiphol, aantasting van het

---

<sup>1</sup> <https://www.internetconsultatie.nl/differentiatievliegbelasting/b1>

<sup>2</sup> Openbaar en niet-openbaar.

<sup>3</sup> Van der Lelij en van Velzen (2025). Maatschappelijk draagvlak voor mogelijke beleidsmaatregelen van IenW, Onderzoeksrapport: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/01/15/maatschappelijk-draagvlak-voor-mogelijke-beleidsmaatregelen-van-ienw>

vestigingsklimaat, werkgelegenheid en innovatie. Daarbij stellen zij dat Nederland al een relatief hoge vliegbelasting kent en dat verdere verhogingen tot uitwijkgedrag naar buitenlandse luchthavens kunnen leiden. Verschillende bedrijven benadrukken dat de luchtvaart zich reeds inzet voor decarbonisatie via internationale kaders zoals CORSIA en het Europese ETS-systeem. Hogere nationale belastingen zouden investeringsruimte wegnemen die gebruikt kan worden voor verduurzaming. Men pleit voor het Europees regelen van belastingen, en geen nationale belastingen te introduceren. Ook wordt vaak het belasten van kerosine in plaats van een vliegbelasting genoemd. Een suggestie die wordt gedaan is om de inkomsten van de vliegbelasting te gebruiken voor de verduurzaming van de luchtvaartsector en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. De middelen zijn nodig om te investeren in elektrisch vliegen, waterstof, vlootvernieuwing, onderzoek naar verduurzaming, en ontwikkeling en opschaling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF).

Specifiek voor het Caribisch deel van het Koninkrijk wordt door verschillende partijen benadrukt dat een zwaardere belasting voor lange vluchten nadelig is voor de bereikbaarheid en betaalbaarheid van vluchten, en daarmee voor toerisme en de economie van de eilanden.

### **Vraag 2 - Zeer korte vluchten (<500 km) extra belasten**

In verschillende reacties wordt aangedragen dat zeer korte vluchten extra zouden moeten worden belast of ontmoedigd. Daarbij wordt regelmatig opgemerkt dat voor deze afstanden vaak geschikte alternatieven beschikbaar zijn, zoals trein- of autovervoer. In een aantal reacties wordt zelfs gepleit voor het volledig afschaffen van korte vluchten. Tegelijkertijd signaleren anderen dat het aanbod van volwaardige alternatieve verbindingen niet altijd voldoende is. Daarbij wordt gewezen op verschillen in infrastructuur, reistijd, kosten of het ontbreken van directe treinverbindingen. Ook wordt benoemd dat sommige korte vluchten onderdeel zijn van intercontinentale overstaptrajecten, waarbij het eerste segment een korte vlucht betreft. In enkele reacties wordt gevreesd dat belastingverhoging leidt tot hogere kosten voor reizigers, zonder dat het daadwerkelijke aantal korte vluchten substantieel zal afnemen. Daarnaast wordt gepleit om de afstandscategorieën zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de buurlanden. Voorbeelden die vaak worden genoemd zijn het Verenigd Koninkrijk en Duitsland.

### **Vraag 3 - Zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belasten**

In verschillende reacties wordt aangedragen dat zeer lange vluchten extra zouden moeten worden belast, vanwege hun hoge absolute uitstoot. Volgens deze reacties zou het stapsgewijs verhogen van de belasting naarmate de afstand toeneemt een logische en eerlijke benadering zijn. Daartegenover worden in andere reacties zorgen geuit over de beperkte mogelijkheden om deze reizen te vermijden. Voor bestemmingen op grote afstand bestaat doorgaans geen alternatief vervoermiddel, waardoor belastingverhogingen voornamelijk zouden neerkomen op kostenstijgingen zonder gedragsverandering. Daarbij wordt benoemd dat deze vluchten ook een noodzakelijke functie vervullen voor onder meer zakelijk, wetenschap, familiebezoek en ontwikkelingssamenwerking. Ook geven tegenstanders aan dat extra belasting op deze afstanden nauwelijks effect zal hebben op de uitstootreductie, maar wél kan leiden tot verlies aan intercontinentale verbindingen en verplaatsing van reizigers naar buitenlandse hubs. Hierdoor komt ook de hubfunctie van Schiphol onder druk te staan.

### **Vraag 4 - Uitzonderingen voor specifieke landen of gebieden**

In de reacties wordt gepleit voor een eenvoudig belastingstelsel zonder uitzonderingen. In deze bijdragen wordt gesteld dat uitzonderingsregels het systeem complex, minder transparant en kwetsbaar maken voor ontwijking. Eenvoud en uitvoerbaarheid worden door deze indieners als

belangrijke uitgangspunten genoemd. Tegelijkertijd worden in andere reacties ook argumenten aangedragen vóór het maken van bepaalde uitzonderingen. Zo wordt gesteld dat bijvoorbeeld het Caribisch deel van het Koninkrijk of Indonesië en Suriname, vanwege de geografische ligging en het ontbreken van alternatieve vervoersopties, in een uitzonderingspositie zou kunnen worden gebracht. Daarbij wordt gewezen op het feit dat ook in andere landen dergelijke uitzonderingen bestaan. Ook wordt gewezen op persoonlijke omstandigheden, zoals familiebanden of medische redenen, waarbij uitzonderingen verdedigbaar zouden kunnen zijn.

#### **Vraag 5 - Uitzonderingen of differentiatie voor bepaalde passagiers of vluchten**

In de reacties wordt regelmatig gepleit voor eenvoud en gelijke behandeling van alle passagiers. Tegelijkertijd worden veel voorstellen gedaan om bepaalde groepen zwaarder te belasten. Zo wordt door meerdere indieners bepleit dat veelvliegers zwaarder zouden moeten bijdragen, omdat zij relatief vaker vliegen en meer uitstoten. Daarbij wordt vaak een progressief tarief voorgesteld, waarbij de belasting oploopt naarmate iemand vaker vliegt. Aan de andere kant zijn er zorgen over de uitvoerbaarheid van een veelvliegersysteem en de bescherming van privacy bij registratie van vlieggedrag.

Verder komt differentiatie naar reisklasse veelvuldig terug. In verschillende bijdragen wordt gepleit voor hogere belastingtarieven voor bijvoorbeeld de businessclass. Tegelijkertijd wordt door indieners gewezen op de uitvoeringscomplexiteit en mogelijke gevolgen voor het netwerk van langeafstandsvluchten.

Ten aanzien van transferpassagiers lopen de meningen uiteen. Verschillende partijen pleiten ervoor transferpassagiers onder de vliegbelasting te laten vallen, omdat zij eveneens bijdragen aan emissies en gebruik maken van luchthavenfaciliteiten. Anderen zijn tegen het belasten van transferpassagiers, met het oog op de hubfunctie en de concurrentiepositie van Nederlandse luchthavens.