

Het kabinet wil de totale opbrengst van de vliegbelasting verhogen met € 248 miljoen per 2027. Het plan is om vluchten over lange afstanden meer te gaan belasten vanwege een hogere totale uitstoot.

Luchtvaart is verantwoordelijk voor 2,5% van de wereldwijde CO₂-uitstoot en is derhalve voor een klein deel verantwoordelijk voor de opwarming van de aarde. Wat stikstofoxiden betreft was de luchtvaart in 2023 verantwoordelijk voor 13% van de uitstoot in Nederland.

Ondanks deze beperkte bijdrage in uitstoot, is het van het grootste belang dat ook de luchtvaartsector haar bijdrage levert in de verduurzaming. Men is daar volop mee bezig. Zo zijn er veel initiatieven op het gebied van het elektrificeren. Deze ontwikkelingen zijn al begonnen in de General Aviation sector en verdienen grote ondersteuning. Het groothandelsverkeer vernieuwt in hoog tempo de vloot om de uitstoot te reduceren. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen investeren gigantisch in vlootvernieuwing. KLM en Transavia verduurzamen met Airbus A.321Neo vliegtuigen en Corendon koos voor Boeing 737MAX vliegtuigen. Deze initiatieven verdienen groot respect. We moeten niet te vergeten dat ontwikkelingen in de luchtvaart onderhevig zijn aan langdurige certificerings-trajecten, onder meer om de veiligheid te waarborgen. Verduurzaming in de luchtvaart duurt daarom langer dan in andere sectoren.

Dure parkeertarieven, hoge vliegtaks en een extreem scherpe stijging van de havengelden maken vliegen vanaf Schiphol duur. Het is duidelijk dat het huidige luchtvaartbeleid een desastreus effect heeft. Vergelijkbare Europese landen verlagen juist de tarieven en belastingen om de importantie van mobiliteit te onderstrepen. De verhogingen van de vliegtaks die in het verleden plaatsvonden hadden een investering in verduurzaming moeten opleveren. Daar is niets van terecht gekomen en er bestaat geen enkele garantie dat de voorgenomen verhoging wel voor dit doel zal worden aangewend.

Voor de luchthaven Schiphol is duidelijkheid gewenst. Een aantal vluchten kunnen worden verplaatst naar luchthavens die nu onder hun capaciteit werken. Te denken valt aan het verplaatsen van vakantievluchten naar Groningen (in samenhang met de aanleg van een hogesnelheidslijn) en het verplaatsen van vrachtluchten naar Maastricht. De overloopfunctie van Lelystad kan hierdoor vervallen hetgeen de overlast in de Randstad en in het centrum van het land zal verminderen.

Een verhoging van de vliegbelasting voor lange vluchten zal er voor zorgen dat meer Nederlanders vertrekken vanaf buitenlandse luchthavens omdat men wil blijven reizen. Verhogen van de vliegtaks is een belediging aan het adres van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die zwaar op verduurzaming hebben ingezet en vervolgens passagiersstromen naar het buitenland zien verdwijnen. Uiteraard heeft dit een sterk negatief effect op de Nederlandse economie. Extra vervoersbewegingen over de grond zorgen bovendien voor onnodige uitstoot.

Een differentiatie in de vliegtaks voor lange vluchten kan alleen het gewenste effect hebben als het breed Europees wordt doorgevoerd. Nederlandse maatschappijen nemen hun verantwoordelijkheid om uitstoot en hinder te verminderen. Tegelijkertijd vinden we het belangrijk om Nederland bereikbaar te houden en onze transport- en distributiefunctie te handhaven. Laten we zorgen voor het behouden van deze functies door de introductie van eerlijke Europese regels, in samenspraak met het reduceren van kosten zoals havengelden. Het eenzijdig (nationaal) introduceren van een differentiatie in de vliegtaks voor lange vluchten hoort hier niet bij.

PlaneTime
Aviation Sales and Consultancy

Postbus 271
6190 AG BEEK

