



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Minister van Financiën
De heer E. Heijnen
Postbus 20201
2500 EE Den Haag

Datum 11 februari 2025
Behandeld door Hester van Buren, wethouder lucht – en zeehaven
Kopie aan Royal Schiphol Group (Schiphol), de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de
Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)
Bijlage(n) -
Onderwerp internetconsultatie differentiatie vliegbelasting

Geachte heer Heijnen,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het voornemen van het kabinet de totale opbrengst van de vliegbelasting te verhogen met € 248 miljoen per 2027. Het plan is een gedifferentieerde vliegbelasting naar afstand in te voeren. U heeft aan belanghebbende partijen de gelegenheid gegeven een reactie over de vormgeving van de afstandsafhankelijke vliegbelasting in te dienen, voordat u tot definitieve besluitvorming over gaat. Wij maken graag gebruik van deze gelegenheid en sturen u bij dezen onze reactie.

Afgelopen zomer is door de gemeente Amsterdam de Position Paper Schiphol vastgesteld. In de Position Paper Schiphol formuleert het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam de uitgangspunten en doelen van de gemeentelijke inzet in het Schipholdossier.

Eén van de doelen uit de Position Paper Schiphol is: *Aanmoedigen van beprijzing van de luchtvaart volgens het principe 'de vervuiler betaalt' en een gelijk speelveld met andere verkeersmodaliteiten.*

Wij vinden het dan ook positief te zien dat het kabinet van plan is een afstandsafhankelijke vliegbelasting in te voeren, en zien dit als een begin van het eerlijk beprijzen van vliegen. Het eerlijk beprijzen van goederen en diensten op een wijze waarop de maatschappelijke kosten in de prijs van goederen en diensten zijn verwerkt, leidt tot een zorgvuldiger gebruik van schaarse middelen en natuurlijke hulpbronnen. Dit geldt ook - en juist - voor de luchtvaart, die in vergelijking met andere vervoersmodaliteiten ons inziens te beperkt wordt belast. Wel hebben wij ook een aantal opmerkingen en uitgangspunten m.b.t. de mogelijke invoering van de afstandsafhankelijke vliegbelasting, zoals het zwaarder belasten van vluchten waarvoor een goed alternatief is met de trein, het meenemen van transferpassagiers in de voorgestelde belasting en het zwaarder belasten van de businessclass ten opzichte van economyclass. Hieronder gaan wij daar verder op in en ook op de door het Ministerie van Financiën gestelde vragen in de consultatie.

Vraag 1 van 5

Per 2027 wil het kabinet de totale opbrengst van de vliegbelasting met € 248 miljoen verhogen. Het plan is om vluchten over lange afstanden - met een hogere totale uitstoot - meer te belasten. In veel Europese landen die een vliegbelasting hebben, worden vluchten over langere afstanden al hoger belast. Dit wordt ook wel 'differentiatie van het tarief van de vliegbelasting naar afstand' genoemd.

1. *Vindt u dat lange vluchten (>2.500 km) zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten (<2.500 km)?*

De vervuiler moet betalen. Dat betekent onder andere dat lange vluchten zwaarder belast moeten worden dan korte vluchten. Afstandsafhankelijke vliegbelasting, zoals onder andere doorgerekend in het rapport van SEO c.s. (2023) in opdracht door Schiphol, KLM en BARIN¹, sluit hier goed op aan.

Vraag 2 van 5

Zeer korte vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Brussel - veroorzaken per kilometer relatief veel uitstoot. Ook zijn er vaak andere, duurzamere vervoersopties zoals de trein of de auto beschikbaar. Zeer lange vluchten – zoals een vlucht van Amsterdam naar Bali – hebben juist een hoge totale uitstoot, mede door de duur van de vlucht.

2. *Vindt u dat zeer korte vluchten (<500 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?*

Amsterdam is een groot voorstander van het beperken en uiteindelijk stoppen met korte afstandsvluchten, zoals wij ook bepleiten in de Position Paper Schiphol. Het gaat dan om bestemmingen binnen een straal van circa 800 kilometer vanaf Schiphol en waarvoor een volwaardig alternatief per trein aanwezig is. Wij pleiten voor het invoeren van een extra heffing op vluchten naar bestemmingen waar een volwaardig alternatief met de trein voorhanden is, om zo de transitie te stimuleren. De opbrengsten uit de vliegbelasting moeten dan ten goede komen aan verbetering van internationale treinverbindingen.

Vraag 3 van 5

3. *Vindt u dat zeer lange vluchten (>10.000 km) extra belast moeten worden in de vliegbelasting ten opzichte van andere vluchten?*

Wij vinden dat zeer lange vluchten extra belast moeten worden. De voorgestelde grens van >10.000 km vinden wij te hoog. Slechts een aantal bestemmingen vanaf Schiphol ligt op meer dan 10.000 km afstand, waardoor slechts een klein deel van de vluchten extra belast wordt. Idealiter neemt de vliegbelasting toe met de lengte van de vlucht, vanwege de omvang van de uitstoot van CO₂ en

¹ SEO, CE Delft, Significance (2023). Schiphol: Krimpen of Verduurzamen? In opdracht van Schiphol, KLM, BARIN.

andere broeikasgassen. Het beperken van de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatverandering is voor het college een zeer belangrijk criterium bij de bepaling van de hoogte van de vliegbelasting.

Indien de invoering van een 'kilometerheffing' te complex blijkt te zijn, is een staffel-systeem een mogelijkheid. Bijvoorbeeld zoals dit in het Verenigd Koninkrijk is ingevoerd waarbij er een onderscheid wordt gemaakt in een aantal verschillende afstandsklassen, maar ook businessclasspassagiers zwaarder worden belast dan economyclass-passagiers.

Vraag 4 van 5

Als over lange afstanden meer vliegbelasting wordt betaald, moet worden bepaald vanaf welke afstanden de hogere tarieven gelden. De gekozen afstandsgrenzen kunnen er toe leiden dat landen of gebieden deels in het ene tarief vallen en deels in een ander tarief. Dit kan ongewenst zijn. Een mogelijke oplossing is om voor bepaalde landen of gebieden een aangepast tarief te rekenen. Dit kan op basis van verschillende criteria zoals bijvoorbeeld het hebben van een EU-lidmaatschap of het zijn van een overzees gebied. Het rekenen van een lager tarief voor bepaalde landen of gebieden kan invloed hebben op de hoogte van de tarieven.

4. *Vindt u dat voor specifieke landen of gebieden andere tarieven moeten worden gerekend dan het tarief waar zij op basis van hun afstand tot Nederland toe behoren? Zo ja, welke landen of gebieden moeten er volgens u verschillend belast worden in de vliegbelasting?*

Nee, zie ook het antwoord onder vraag 3.

Vraag 5 van 5

De huidige vliegbelasting kent verschillende uitzonderingen. Voor bijvoorbeeld transferpassagiers en voor vluchten met vliegtuigen met een gewicht van minder dan 4.000 kg. Uitzonderingen of verschillende tarieven kunnen gebruikt worden om bepaald gedrag aan te moedigen of juist te ontmoedigen. Wel maken ze de uitvoering van een belasting vaak complexer. Daarnaast kunnen uitzonderingen leiden tot hogere tarieven.

5. *Vindt u dat alle soorten vluchten en passagiers gelijk moeten worden belast? Zo nee, welke passagiers en/of vluchten vindt u dat er verschillend belast of zelfs uitgezonderd moeten worden van de vliegbelasting?*

Ons inziens is een belangrijk onderdeel van de in te voeren afstandsafhankelijke vliegbelasting het meenemen van transferpassagiers. Wanneer deze niet worden meegenomen komt de verhoging van de vliegbelasting volledig (of voor verreweg het grootste deel) neer op passagiers die vertrekken van Schiphol en dus niet op passagiers die Schiphol aandoen als overstapplaats. Meer dan één op de drie passagiers op Schiphol zou daardoor niet worden meegenomen in de maatregel. Wij vinden het dan ook belangrijk dat transferpassagiers ook de afstandsafhankelijke vliegbelasting betalen. Naar onze mening dient zowel een variant waarbij elke vertrekkende passagier (dus ook de zogenaamde transferpassagier) in dezelfde mate wordt belast, als de variant zoals die in opdracht

door Schiphol en KLM door SEO (2023) is onderzocht, waarbij de transferpassagier (bijna) 40% van het tarief van een vertrekkende OD passagier betaalt², in ogenschouw en onderzocht te worden.

Daarnaast zijn wij voorstander van een belasting waarin de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Dat betekent dat de afstandsafhankelijke vliegbelasting moet variëren naar cabin (economy en business). Dit sluit aan bij het principe dat de vervuiler betaalt. Ook hebben businessclass plaatsen een groter ruimtebeslag dan economyclass plaatsen en zorgen daarmee voor meer uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen.

Wij hopen dat u onze reactie betreft bij de uitwerking van de maatregel.

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) ontvangen een afschrift van deze reactie.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders, gemeente Amsterdam,



Hester van Buren
Wethouder Lucht – en Zeehaven

² SEO, CE Delft, Significance (2023). Schiphol: Krimpen of Verduurzamen? In opdracht van Schiphol, KLM, BARIN, p.41.