



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister Madlener
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Nieuwkoop, 22 februari 2025

Geachte minister Madlener,

Via de pagina internetconsultatie hebben wij kennis genomen van uw voornemen een differentiatieve vliegbelasting in te voeren en VliegHinder Nieuwkoop dient hieronder haar zienswijze in.

De voorgestelde regeling dient om belasting te heffen resp. om de vliegbelasting te verhogen met € 248 miljoen. Dit uitgangspunt bevreemdt ons en wij missen dan ook een goede onderbouwing waarvoor deze belastingopbrengst wordt gebruikt. Ons bekruipt het gevoel dat hiermee begrotingstekorten worden gedekt terwijl wij als bewoners behoefte hebben aan een duidelijke vermindering van de overlast, zowel qua geluid als vervuiling. Wij verzoeken u een goede onderbouwing te geven wat met deze belastingopbrengsten daadwerkelijk gebeurt. Wij pleiten bijvoorbeeld voor het ontzwaren van kerosine waardoor de uitstoot van met name ultrafijnstof zal verminderen.

Transferpassagiers, veelvliegers en businessclass kunnen veel zwaarder worden belast. Een eens per jaar gemaakte rechtstreekse vakantievvlucht zou dan minder kunnen worden belast.

Desalniettemin gaan wij hieronder op de door u gestelde punten in.

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

Ja, lange vluchten moeten progressief worden belast maar ook de tariefstelling voor kortere vluchten moet verhoogd worden. De overlast van herrie is voor korte en lange vluchten ongeveer gelijk en met name het geluid moet worden verminderd. De bedoeling van de belasting is mede dat het aantal vluchten teruggebracht wordt. Wij pleiten tevens voor een zwaardere belasting van businessclass. Immers, deze stoelen zorgen naar verhouding voor een veel hogere belasting van de omgeving. De grens van 2.500 km is arbitrair. Wij stellen als criterium voor de Europese Economische Ruimte te nemen. Buiten deze ruimte zou dan een hogere belasting kunnen gelden dan binnen deze ruimte.

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

Ja, voor zeer korte vluchten hoort geen plaats te zijn in een land dat de CO2 uitstoot daadwerkelijk wil terugbrengen. Er zijn goede alternatieven voor vervoer van deze afstanden. De belasting van zeer korte vluchten hoort exorbitant hoog te zijn. Eigenlijk moeten deze vluchten worden verboden. Dit geldt uiteraard ook voor alle privévluchten.

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

Ja, een flinke extra belasting voor zeer lange vluchten ligt voor de hand. Daarbovenop moet businessclass zwaarder worden belast. Schiphol accommodeert deze vluchten met de zgn. hub functie. De hub functie is niet functioneel en is niet nodig voor een goede verbinding van Nederland met de wereld. Ook de transferpassagiers moeten hiervoor flink en extra worden belast. De hub functie past niet in deze tijd van uitbanning van fossiele brandstoffen om de opwarming van de aarde te verminderen. Het betreft vaak luxe vakantievvluchten die naar verhouding voor veel meer vervuiling zorgen.

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?

Neen. De vliegindustrie moet eindelijk gelijk worden gesteld met andere vervoermiddelen. Het moet afgelopen zijn met de uitzonderingen zoals geen belastingheffing op vliegverkeer.

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?

In principe hoort er geen verschil te zijn tussen soorten vluchten en passagiers. Wel pleiten wij ervoor om passagiers een progressieve belasting op te leggen indien sprake is van een tweede vlucht in één jaar. De progressieve belasting dient ook te gelden voor de opvolgende vluchten en dan met grote hoge tariefverschillen. Veelvliegers moeten naar verhouding dus veel meer betalen. Wij pleiten ervoor om businessclass en transferpassagiers veel zwaarder te belasten dan economy reizigers.

Ten slotte: zorg als overheid voor een goede onderbouwing waarom waarvoor belasting wordt geheven en wat met de gelden wordt gedaan om de overlast daadwerkelijk terug te dringen.

Vriendelijke groet,
Maria Hörfarter, voorzitter
Ton van den Belt, secretaris

Vlieghinder Nieuwkoop
www.vlieghinder-nieuwkoop.nl
info@vlieghinder-nieuwkoop.nl