



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister Madlener
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uithoorn, 23 februari 2025

Betreft: Zienswijze Differentiatie Vliegbelasting

Geachte minister Madlener,

De Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) dient hierbij namens omwonenden een zienswijze in op de consultatie Differentiatie Vliegbelasting¹.

Er ontbreekt een duidelijke doelstelling voor de besteding van de geplande extra opbrengst van Euro 248 miljoen aan vliegbelasting. Omwonenden van Schiphol zijn van mening dat deze opbrengst ten goede moet komen aan het verbeteren van hun leefomgevingskwaliteit, omdat zij dagelijks de schadelijke gevolgen van het vliegverkeer ervaren.

Concreet stellen wij voor dat het bedrag wordt besteed aan vernieuwing van de door het rijk gefinancierde gevelisolatie (GIS I – III) en het uitbreiden van de GIS IV regeling (gebaseerd op maximaal 440.000 vliegbewegingen per jaar)² naar het voorgenomen nieuwe maximum aantal vliegbewegingen van 478.000 per jaar (in het versnelde LVB 2025).

Op de 5 gestelde vragen geven wij u het volgende in overweging:

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

Ja. Wij ondersteunen *het principe* dat lange vluchten zwaarder belast worden dan korte.

Langeafstandsvluchten verbruiken meer brandstof en stoten daardoor significant meer CO₂ uit dan korte vluchten. Aangezien luchtvaart een grote bron van broeikasgassen is, kan een hogere belasting helpen om de klimaateffecten van lange vluchten te compenseren. Volgens het 'vervuiler betaalt'-principe zouden de grootste uitstoters meer moeten bijdragen aan milieukosten. Omdat lange vluchten vaak duurder zijn en een hoger percentage zakelijke en welgestelde reizigers vervoeren, kan een hogere belasting de lasten eerlijker verdelen en bijdragen aan klimaatmaatregelen. Bovendien worden luchtvaartmaatschappijen gestimuleerd om efficiëntere toestellen en alternatieve brandstoffen te gebruiken als lange vluchten veel duurder worden.

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

² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-26407.html>

Maar de grens van 2.500 km vinden wij arbitrair. Wij vinden dat de grens eenduidig moet zijn en stellen voor om in plaats van het criterium van kilometers het criterium van landen binnen de Europese Economische Ruimte (EER) te nemen. Langere vluchten naar landen buiten de EER worden dan zwaarder belast dan die binnen de EER. Dat is goed verdedigbaar want de vluchten binnen de EER dragen meer bij aan de Europese economie.

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 zijn vaak duurzame alternatieven per trein of bus beschikbaar. Door ultrakorte vluchten extra te belasten, worden reizigers gestimuleerd om duurzamere vervoersopties te kiezen. Tijdens de start en klim verbruikt een vliegtuig relatief veel brandstof en stoot het de meeste CO₂ en fijnstof uit. Omdat korte vluchten grotendeels uit deze energie-intensieve fasen bestaan, is de uitstoot per kilometer per passagier hoger dan bij langeafstandsvluchten. Veel korte vluchten zorgen voor extra opstijgen en landen, wat leidt tot meer geluidsoverlast en luchtvervuiling rondom luchthavens. Dit heeft directe negatieve gevolgen voor omwonenden en de leefomgeving. Veel korte vluchten functioneren bovendien als feeders naar grote hubs als Schiphol, Heathrow of Charles de Gaulle. Door deze vluchten te ontmoedigen, kan de druk op overstapluchthavens afnemen en kan directere, efficiëntere intercontinentale connectiviteit worden gestimuleerd.

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

Ja. Veel ultra-langeafstandsvluchten worden gebruikt voor luxe vakanties of zakelijke reizen die deels vervangen kunnen worden door videoconferenties. Een hogere belasting zou bedrijven en reizigers stimuleren om alternatieve reisoptyies of efficiëntere planning te overwegen. Aangezien de luchtvaartsector nog steeds grotendeels vrijgesteld is van brandstofaccijnzen en btw, zorgt een extra belasting op zeer lange vluchten ervoor dat de meest vervuilende reizigers een eerlijker bijdrage leveren aan de klimaatkosten die ze veroorzaken.

De lengte van een vlucht is mede afhankelijk van de route (bijv. sluiting luchtruim vanwege oorlog) en de weersomstandigheden. Daarom is een harde kilometergrens niet praktisch. Wij adviseren om de landen die in een zone van rond de 10.000 km (dus vanaf EER-grens) liggen te selecteren en daarvoor een lager tarief te rekenen dan voor landen die ruim buiten de 10.000 km zone liggen.

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?*

Ja. Voor vluchten naar landen van de overzeese gebiedsdelen en Suriname zou hetzelfde tarief als het EER-tarief moeten gelden.

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?*

Nee. Businessclass/firstclass en transferpassagiers moeten zwaarder belast worden dan economy.

Het tarief voor businessclass en first class passagiers zou minstens 4 keer zo hoog moeten zijn als voor economy. In Frankrijk is dit systeem al ingevoerd. Businessclass/firstclassstoelen nemen meer ruimte in beslag, waardoor minder passagiers per vliegtuig vervoerd kunnen worden. Dit leidt tot meer gewicht en energieverbruik en daardoor tot een hogere CO₂-uitstoot per passagier vergeleken met economyclass. Aangezien businessclassreizigers gemiddeld hogere inkomens hebben en vaak reizen op kosten van hun werkgever, kunnen ze een hogere belasting beter dragen dan economyclassreizigers. Dit sluit aan bij het principe dat de zwaarste vervuilers de grootste bijdrage moeten leveren. Bovendien zijn businessclass passagiers vaak onnodige veelvliegers. De huidige communicatiemiddelen (videoconferencing) maken het minder noodzakelijk voor zakelijke passagiers om zoveel te vliegen. Een hoge vliegbelasting kan ontmoedigend werken.

Transferpassagiers zijn vaak betrokken bij langeafstandsvluchten met tussenstops, wat leidt tot extra CO₂-uitstoot door langere routes, meerdere stijgingen en landingen. Een hoge belasting kan helpen om deze extra milieu-impact te compenseren en goedkope vluchten met veel tussenstops onaantrekkelijk te maken.

Met vriendelijke groeten,
Namens Stichting PUSH
Mw M. Visser, voorzitter bestuur,
www.pushuithoorn.nl
pushuithoorn@gmail.com