

Amersfoort, 24 februari 2025

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: Internetconsultatie differentiatie vliegbelasting

Geachte heer/mevrouw,

U heeft op 15 januari 2025 uw voorstel voor differentiatie van de vliegbelasting ter consultatie voorgelegd. Reizigersvereniging Rover reageert middels deze brief op deze voorgenomen maatregel.

Met de vliegbelasting wilt u de negatieve effecten van vliegverkeer zoals geluidshinder, fijnstof, uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere stoffen met een negatief effect op het klimaat beprijzen. Sinds 2021 kent Nederland een vliegbelasting per vertrekkende passagier, met een vast tarief ongeacht de bestemming. Per 2027 wil het kabinet de totale opbrengst verhogen met 248 miljoen en daarbij vluchten over lange afstanden, met een hogere totale uitstoot, meer belasten.

### **Trein moet altijd aantrekkelijker zijn qua prijs**

Rover is voor een hogere vliegbelasting om de vervuiling te beprijzen en reizigers te prikkelen minder te vliegen. Van belang is dat het verschil in ticketprijs met treinreizen in ieder geval wordt opgeheven. De trein zou qua prijs altijd aantrekkelijker moeten zijn. Dit betekent dat op afstanden waar de trein concurrerend is of kan worden qua reistijd de vliegbelasting hoog genoeg moet zijn. Aanvullend op uw voorstel zouden ook andere belastingvoordelen voor het vliegen moeten verdwijnen (o.a. dat er op dit moment geen kerosineaccijns en geen BTW geldt op vliegen) en zouden de belastingvoordelen voor het OV juist groter moeten worden (verlaging BTW-tarief).

### **Vliegbelasting als doelheffing om spoor te verbeteren**

Essentieel is de opbrengst van de vliegbelasting als doelheffing te gebruiken om treinen in Europa een winnend alternatief voor vliegen te maken. Alleen als de kwaliteit van het alternatief voor vliegen goed is zijn reizigers immers bereid over te stappen. Als alleen negatieve effecten van vliegen worden beprijsd maar tegelijkertijd de kwaliteit van de treindiensten niet worden verbeterd dan zal het doel om de negatieve effecten van vliegen ook daadwerkelijk te verlagen niet of onvoldoende worden bereikt. Wij adviseren niet te wachten op Europa met het instellen van een dergelijke doelheffing maar bij de nu voorgestelde hervorming van de vliegbelasting dit reeds in te voeren.

Voor Nederland is daarbij prioriteit het snel opvoeren van de frequentie van de treinverbinding Amsterdam – Londen, wat een grote afname van het aantal vluchten tussen Schiphol en Londen mogelijk maakt. Recente onderzoek geeft aan dat de treinpaden daarvoor beschikbaar zijn. Naast Eurostar moeten dan wel ook andere vervoerders gestimuleerd worden om in aantal, prijs en kwaliteit de zakelijke- en vrije tijdreiziger een concurrerend aanbod te bieden. Wij zien daarbij ook kansen voor rechtstreekse verbindingen naar andere Engelse steden om zo reistijden concurrerender te maken.

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*

Ook is een hogere frequentie nodig vanuit de Randstad richting het Ruhrgebied. Op dit traject is echter een capaciteitsknelpunt. Dit vraagt investeringen in het spoorwegnetwerk tussen Utrecht en de grens. De opbrengst van de vliegbelasting kan hiervoor worden ingezet.

### **Europese vliegbelasting als doelheffing**

Rover ziet het voorstel voor de verhoging van de vliegbelasting in Nederland als een opstap naar een Europese vliegtax als doelheffing. Dit is nodig om het EU doel om de trein in Europa de belangrijkste grensoverschrijdende transportvorm te maken te bereiken. Als doelheffing kan de EU planmatig samenwerkende lidstaten steunen om infrastructureel en institutioneel treinreizigers binnen de EU op de korte en middellange afstand een winnend alternatief te bieden voor vliegen. Wij vragen het kabinet hierop in te zetten. Als in Duitsland en België de capaciteit van het spoor wordt uitgebreid uit de opbrengst van deze vliegbelasting ontstaan er ook voor Nederlandse reizigers meer, snellere en goedkopere reismogelijkheden naar en door onze buurlanden. Andersom kan voor reizigers uit onze buurlanden de trein aantrekkelijker worden voor reizen naar Nederland als de verbindingen binnen Nederland worden verbeterd.

### **Tariefdifferentiatie vliegbelasting naar afstand en voor transferreizigers**

U overweegt onderscheid te maken in het belastingniveau voor ultrakorte afstandsvluchten (tot 500 kilometer), korte afstandsvluchten (500 – 2500 km), middellange afstandsvluchten (2500 – 10.000 km) en lange afstandsvluchten (meer dan 10.000 km). Vanuit het klimaatperspectief is een zo hoog mogelijke Nederlandse vliegbelasting voor lange afstandsvluchten doeltreffend: het vermindert de vraag naar deze vluchten. Vanuit hinder (geluid, gezondheid) en klimaat is ook een zo hoog mogelijke vliegbelasting voor de korte en middellange afstandsvluchten noodzakelijk. Het is daarbij dubbel belangrijk ook de transferreiziger te gaan belasten: die veroorzaakt én extra hinder én zorgt voor meer intercontinentale vluchten vanuit Nederland.

Wij vinden de grens van 500 kilometer tussen ultrakorte en korte afstandsvluchten te laag liggen. Zeker tot 1000 kilometer is de trein vaak een goed alternatief of zou dit door maatregelen van de overheden moeten worden. Daarom past ook voor afstanden tussen de 500 en 1000 kilometer een hoge vliegbelasting. Dit betreft onder meer de bestemmingen Parijs, München, Berlijn, Kopenhagen, Straatsburg en Manchester.

### **Frequente vliegreizigers zwaarder belasten**

U vraagt of er specifieke belastingniveaus moeten gelden voor doelgroepen. U noemt daarbij reizigers in lichtgewicht vliegtuigen en overstappende reizigers. Rover merkt op dat uw doel is om de negatieve effecten van vliegen te beperken. Dit kan worden bereikt door alle reizigers te stimuleren minder vaak te vliegen. Rover steunt daarom het voorstel van Stay Grounded voor een [EU Frequent Flyer Tax](#) wat ook [doorgerekend](#) is door CE Delft. In dit voorstel wordt de groep veel vliegers extra belast en worden luchtreizigers voor de eerste retourvlucht per jaar vrijgesteld. Dit vraagt een andere opzet van de vliegbelasting die nu wordt geheven bij de luchtvaartmaatschappij en niet bij de passagier. Wij vragen u dit uit te werken gezien het grote doelbereik van dit voorstel.

### **Businessclass zwaarder belasten**

Wij steunen ook het voorstel van Stay Grounded om de businessclass zwaarder te belasten omdat de gemiddelde milieubelasting van de businessclass hoger is dan van de economyclass. Deze maatregel is eenvoudig uitvoerbaar.



### **Afronding**

Wij roepen u op de opbrengst van de Nederlandse vliegbelasting in te zetten voor verbetering van het spoor zodat het niet alleen een belastingmaatregel is maar reizigers een veel beter treinalternatief aangeboden krijgen voor vliegreizen van en naar Nederland: met een frequente, betrouwbare en betaalbare trein naar Londen, naar Frankrijk, naar Spanje, naar Duitsland en naar alle andere EU-landen.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos  
Directeur