

OPROEP: Breng de Nederlandse vliegbelasting in lijn met onze buurlanden en investeer in verduurzaming

Geachte mevrouw Van Dijk en heer Van den Brink,

Het recente rapport Wennink benadrukt dat de internationale concurrentiepositie van Nederland gevaar loopt. Dit geldt ook voor de luchtvaart. Ondergetekende partijen roepen de formerende partijen daarom op om te zorgen dat de Nederlandse vliegbelasting niet hoger is dan die van Duitsland en België.

Wij hebben eerder onze ernstige zorgen geuit over de gevolgen van de aangenomen Wet Differentiatie Vliegbelasting en de stapeling van kosten waardoor Nederland het duurste vliegland van Europa is. Verduurzaming is noodzakelijk om de luchtvaart toekomstbestendig te maken. Dat ondersteunen wij volledig. We constateren dat nationale heffingen bovenop Europees beleid hierbij averechts werken. Zij leiden niet tot minder CO₂-uitstoot, maar tot verplaatsing van passagiers (weglekeffect) en economische schade voor Nederland. Graag lichten wij dit kort toe.

Waarom dit urgent is

- **Nederland prijst zichzelf uit de markt:** Vanaf 2027 kent Nederland de hoogste vliegtaks in de EU, oplopend tot €71 per ticket. Schiphol is inmiddels de duurste hub van de EU. We staan hierin alleen: Duitsland heeft aangekondigd de verhoging van de vliegbelasting terug te draaien naar € 59 en lager en in België betalen reizigers in 2027 € 10 per ticket (*zie de tabel hieronder*).
- **Geen klimaatwinst:** Passagiers vertrekken simpelweg vanaf luchthavens over de grens, vanwege de lagere belastingen. Die vliegtickets zijn online snel gevonden. De uitstoot verschuift, maar daalt niet.
- **Weglekeffect is realiteit:** Uit onderzoek van Markteffect blijkt dat 74% van de vliegende Nederlanders overweegt uit te wijken naar luchthavens in België of Duitsland bij verdere prijsstijgingen – die we nu dus per 2027 gaan zien tenzij het aankomend kabinet een andere keuze maakt. Dit effect is nu al zichtbaar: vertrek vanaf Brussel steeg in 2024 met 20%, vanaf Düsseldorf zelfs met 41%. De regionale vliegvelden in de Nederlandse grensstreken, die net als Schiphol een belangrijke bijdrage leveren aan de economie, werkgelegenheid, innovatie en weerbaarheid van Nederland, ervaren dit al in sterke mate.
- **Economische schade:** Minder passagiers betekent minder werkgelegenheid, het uithollen van de internationale bereikbaarheid en een verzwakt vestigingsklimaat. Bestemmingen zullen vervallen als de vliegtuigen niet meer vol zitten. Internationale bedrijven en organisaties kiezen Nederland juist vanwege het wereldwijde netwerk, dat hierdoor onder grote druk staat.

De tarieven van de vliegbelasting in de buurlanden vanaf 2027 als een volgend kabinet hier niet ingrijpt:

Land	Korte afstanden	Middellange afstanden	Lange afstanden
Nederland	29	47	71
Duitsland	13	32	57
België	10	10	10

Onze oproep

Wij vragen een nieuw kabinet om:

1. **De Nederlandse vliegbelasting te verlagen en in lijn te brengen met onze buurlanden.** Dit betekent dat de vliegbelasting afstandsafhankelijk blijft (je betaalt meer als je verder vliegt), maar wel aansluit bij de landen om ons heen. De dekking kan worden gezocht in de extra opbrengsten uit het Europees emissiehandelssysteem (EU ETS) die Nederland jaarlijks krijgt, nu zo'n € 300 miljoen.
2. **De opbrengsten van de huidige vliegbelasting (circa € 800 miljoen) in te zetten voor verduurzaming, bijvoorbeeld door een SAF-fonds, zoals aanbevolen in het rapport Wennink.** Zo versnellen we de inzet van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) boven het Europees mandaat. Wij kunnen het als luchtvaartmaatschappijen niet alleen, we hebben hier echt de overheid voor nodig als partner.
3. **Verder te werken aan ambitieus Europees en mondiaal klimaatbeleid** en een gelijk speelveld, zodat verduurzaming niet leidt tot verlies van concurrentiekracht. Europese luchtvaartmaatschappijen betalen voor de CO₂-uitstoot van vluchten binnen de EU in het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS). Stimuleer ook landen buiten de EU om ambitieuzer klimaatbeleid te voeren door het mondiale VN-systeem CORSIA te versterken.

Verplaatsen is niet hetzelfde als verduurzamen. Alleen een internationaal gelijk speelveld en gerichte investeringen helpen het klimaat en beschermen onze concurrentiepositie. Laten we samenwerken aan een sterk, goed verbonden Nederland dat koploper is in verduurzaming van de luchtvaart.

Hoogachtend,

Marjan Rintel, KLM

Ingrid Thijssen, VNO-NCW

Meiltje de Groot, NVL (koepel van alle Nederlandse luchthavens)

Arjan Kers, TUI

Gunay Uslu, Corendon

Pieter Wensveen, Transavia

Marnix Fruitema, BARIN (koepel van luchtvaartmaatschappijen actief op Schiphol)

Frank Radstake, ANVR