

Geachte beleidsmakers,

Met deze reactie wil ik mijn zorgen uiten over het voorstel om de vliegbelasting verder te verhogen. Hoewel ik begrijp dat het kabinet hiermee milieudoelstellingen probeert te behalen, ben ik van mening dat dit beleid contraproductief kan werken. Een verhoging van de vliegbelasting lost de kernproblemen niet op en kan leiden tot negatieve economische en ecologische effecten. Hieronder licht ik dit verder toe aan de hand van vier hoofdpunten:

1. Een verhoging van de vliegbelasting leidt tot ontwijkgedrag en extra uitstoot

Het idee achter een vliegbelasting is dat consumenten minder gaan vliegen. In de praktijk zien we echter een ander patroon. Veel reizigers zullen hun gedrag aanpassen door uit te wijken naar luchthavens net over de grens, zoals Düsseldorf, Keulen of zelfs Lille. Dit heeft meerdere negatieve gevolgen:

- Meer uitstoot door extra autokilometers: Reizigers rijden vaak tientallen of honderden kilometers naar buitenlandse luchthavens. Hierdoor wordt de uitstoot van CO₂ niet verminderd, maar juist verplaatst of zelfs vergroot.
- Economische schade voor Nederland: Door het ontwijken van Nederlandse luchthavens lopen wij inkomsten mis uit luchthavenbelastingen, werkgelegenheid in de luchtvaartsector en uitgaven van reizigers in de omliggende economieën.

Het gevolg is dat Nederland de lasten draagt zonder tastbare milieuwinst, terwijl andere landen profiteren van de reizigers die Nederland mijdt.

2. Het belang van Schiphol als hubfunctie voor Nederland

Schiphol vervult een cruciale hubfunctie binnen Europa en de wereld. Deze functie is niet alleen belangrijk voor ons internationale bereik, maar ook voor de Nederlandse economie als geheel. De luchtvaartsector creëert directe en indirecte banen, ondersteunt de logistieke sector en trekt bedrijven aan die zich in de buurt van een goed verbonden luchthaven willen vestigen.

Een hogere vliegbelasting kan de concurrentiepositie van Schiphol ondermijnen. Door het ontwijkgedrag dat ik eerder schetste, dreigen andere luchthavens zoals Düsseldorf en Brussel het verkeer over te nemen. Dit verzwakt de hubfunctie van Schiphol, wat een kettingreactie veroorzaakt: minder overstappende passagiers leidt tot minder vluchten, minder connecties en uiteindelijk minder aantrekkingskracht op bedrijven die afhankelijk zijn van een goed verbonden luchthaven.

3. Pak het probleem op Europees niveau aan en voorkom oneerlijke concurrentie

De luchtvaart is een internationale sector. Het verhogen van de vliegbelasting op nationaal niveau zonder een gelijk speelveld in Europa en daarbuiten zal niet het gewenste effect hebben. Het zorgt eerder voor oneerlijke concurrentie, zowel binnen Europa als met luchtvaartmaatschappijen uit andere regio's, zoals het Midden-Oosten.

Luchtvaartmaatschappijen uit landen buiten de EU opereren vaak met oneerlijke voordelen, zoals staatssteun en lage belastingen. Europese maatschappijen staan hierdoor al onder zware druk. Door de lasten voor Nederlandse luchtvaart verder te verhogen, verzwakken we onze eigen positie nog verder. Het is daarom essentieel om samen met andere Europese landen te pleiten voor een eerlijke en uniforme aanpak. Denk hierbij aan afspraken over emissies en belasting op internationale vluchten, zodat er geen ongelijk speelveld ontstaat dat ten koste gaat van de Nederlandse luchtvaart.

4. Beloon luchtvaartmaatschappijen voor goed gedrag

In plaats van een generieke verhoging van de vliegbelasting, die alle maatschappijen en reizigers even hard raakt, zou een systeem van beloningen voor maatschappijen die verduurzamen een effectievere aanpak zijn. Door positieve prikkels in te bouwen, stimuleren we maatschappijen om sneller te investeren in duurzame innovaties. Denk hierbij aan:

- Inzet van Sustainable Aviation Fuels (SAF's): Maatschappijen die SAF's inzetten op hun routes kunnen een verlaging van belastingtarieven krijgen. SAF's zorgen voor een aanzienlijke reductie van CO₂-uitstoot en dragen direct bij aan een schonere luchtvaart.
- Gebruik van nieuwere en zuinigere vliegtuigen: Maatschappijen die investeren in vliegtuigen met een lagere uitstoot per passagier zouden lagere heffingen moeten betalen. Hiermee wordt innovatie in vliegtuigtechnologie beloond en versneld.
- Efficiëntieverbeteringen en verduurzaming op de grond: Dit omvat het gebruik van elektrische grondvoertuigen en de vergroening van luchthavenoperaties. Dergelijke inspanningen kunnen worden erkend in een belastingverlaging.

Dit beleid kan worden gekoppeld aan meetbare doelen en benchmarks, zoals reducties in CO₂-uitstoot per passagierskilometer of het aandeel van SAF's in de brandstofmix. Op deze manier sturen we maatschappijen actief in de richting van verduurzaming, terwijl we tegelijkertijd onze concurrentiepositie beschermen.

Conclusie: Kies voor een gerichte en internationale aanpak

Een hogere vliegbelasting in Nederland alleen is niet de oplossing. Het werkt ontwijkgedrag in de hand, brengt economische schade toe aan de Nederlandse luchtvaartsector en heeft slechts een beperkte milieuwinst. In plaats daarvan stel ik voor:

1. Een Europese, uniforme aanpak voor vliegbelasting, waardoor ontwijkgedrag wordt voorkomen.
2. Het tegengaan van oneerlijke concurrentie van maatschappijen buiten Europa.
3. Het behoud en versterken van de hubfunctie van Schiphol, zodat deze bijdraagt aan zowel de economie als een duurzamere luchtvaartsector.
4. Het belonen van maatschappijen die investeren in duurzaamheid, zoals de inzet van SAF's, efficiëntere vliegtuigen en verduurzaming van luchthavenoperaties.

Ik verzoek u deze aspecten mee te nemen in de overwegingen. Alleen door internationale samenwerking en slimme beleidsmaatregelen kunnen we de luchtvaartsector toekomstbestendig maken, zonder onze eigen positie onnodig te verzwakken.

Met vriendelijke groet,

Niels Dam