

Factsheet | Progressieve tickettaks

Hogere belasting bij vaker vliegen
Progressieve tickettaks
Belasting

Essentie

Met de invoering van een progressieve tickettaks in de luchtvaart wordt frequent vliegen per jaar ontmoedigd door een hogere belasting. Hierdoor neemt het aantal passagiers en vluchten en daaraan gerelateerd de CO₂-uitstoot af¹.



De huidige vliegbelasting is een vlakke heffing en houdt geen rekening met frequente vliegers

Sinds 1 januari 2021 geldt er (weer) een vliegbelasting op vliegtickets in Nederland. De huidige belasting op vliegtickets is een vlakke heffing. Dat betekent dat voor elk ticket, ongeacht bestemming, vliegafstand, of aantal keer dat iemand vliegt, hetzelfde bedrag aan belasting betaald wordt, namelijk € 29,40 (Belastingdienst, 2025). In het Regeerakkoord is afgesproken dat de vliegbelasting een afstandafhankelijk component krijgt, i.e. lange-afstandsvluchten krijgen een hoger belastingtarief in vergelijking met korte vluchten (Rijksoverheid, 2024).

Een afstandafhankelijk component maakt de vliegbelasting 'eerlijker'² kijkend naar de CO₂-uitstoot. Een langeafstandsvlucht is namelijk veel vervuilender dan een korteafstandsvlucht: van de uit Nederland vertrekkende vluchten in 2019, waren de 25% langste vluchten (verder dan 2.000 kilometer) verantwoordelijk voor ruim 80% van de CO₂-uitstoot (NLR, 2024). Dit betekent nog steeds dat men, ongeacht van hoe vaak je vliegt, hetzelfde tarief betaalt. Echter, niet alle Nederlanders vliegen even vaak en dragen dus niet evenveel bij aan de CO₂-uitstoot van de luchtvaart. Op 12 december jl. publiceerde het KiM een onderzoek naar het vlieggedrag van inwoners van Nederland tussen september 2023 en augustus 2024. Hierin laten ze zien dat de helft van de Nederlanders van 18 tot 80 jaar één of meer vliegreesen per jaar maakt (KiM, 2024). Dit betekent dat de andere helft (50%) geen enkele vliegreis heeft gemaakt in dezelfde periode. Daarnaast komt naar voren dat de helft van de vliegreesen gemaakt wordt door 13% van de Nederlandse bevolking. 13% is ook het aandeel van de Nederlandse bevolking dat aangemerkt kan worden als veelvlieger. Deze mensen maken drie of meer vliegreesen per jaar.

Het aantal vliegreesen per jaar is tevens ongelijk verdeeld naar inkomen. Mensen met een lager inkomen vliegen gemiddeld een stuk minder vaak per jaar dan mensen met een middel of hoog inkomen. De kans dat mensen kunnen worden aangemerkt als veelvlieger neemt aanzienlijk toe naarmate het bruto-inkomen van een huishouden toeneemt: bij een zeer hoog bruto-inkomen (> € 165k) is de kans 26% dat mensen veelvlieger zijn; voor lage, gemiddelde en hoge bruto-inkomens van huishoudens is dit gemiddeld respectievelijk 6, 8 en 12%. Logischerwijs betekent dit dus ook dat mensen met een hoger inkomen meer luchtvaart-gerelateerde CO₂ uitstoten. Dit wordt ook onderschreven in een rapport van Ecorys uit 2022: in 2018 stootten de hoogste 10% inkomensgroep 3,5 ton CO₂ per jaar uit, terwijl de laagste 50%-inkomensgroep gemiddeld 0,35 ton CO₂ heeft uitgestoten per persoon (Ecorys, 2022). EU-breed wordt ditzelfde beeld geschilderd van een ongelijke verdeling van luchtvaartemissies per persoon tussen verschillende inkomensgroepen. Qua populatie valt ongeveer 16% van de mensen in een hoge inkomensgroep, terwijl ze goed zijn voor ongeveer 62% van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart (CE Delft, 2024).

De progressieve tickettaks

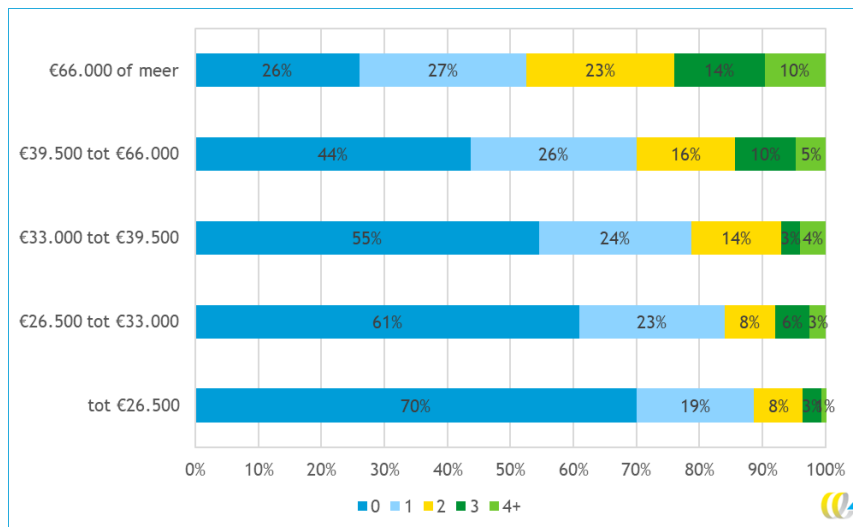
Er is geen Nederlandse data over het aantal personen en het aantal vluchten per jaar per inkomensgroep. In CE Delft (2024) is op basis van data uit het Verenigd Koninkrijk wel in beeld gebracht wat de vliegfrequentie is naar inkomensgroep. Deze data hebben we als uitgangspunt gebruikt en geschaald naar de vijf inkomensgroepen die we in deze factsheet meenemen, gebaseerd op *De Vliegende Hollander* (KiM, 2024). In *De Vliegende Hollander* uit 2018 (KiM, 2018) is wel gemiddelde data opgenomen per inkomensgroep.

Vliegtuigpassagiers zijn de doelgroep

De progressieve tickettaks zal gaan gelden voor iedere vertrekkende passagier uit Nederland⁴. Zoals hierboven beschreven, zullen voornamelijk mensen met een hoger inkomen geraakt

Dit onderzoek stelt dat de laagste inkomensgroep gemiddeld 0,7 keer per jaar vliegt, terwijl de hoogste inkomensgroep gemiddeld 2,9 keer per jaar vliegt. De data uit KiM (2024) en CE Delft (2024) sluit hier op aan: uit Figuur 1 blijkt ook dat hogere inkomensgroepen vaker vliegen dan lagere inkomensgroepen.

Figuur 1 - Vliegfrequentie naar inkomensgroep (gebaseerd op KiM (2024) en CE Delft (2024))



De heffing die we hier doorrekenen is afhankelijk van de vluchtfrequentie en de afstand. De heffingen zijn zo ingericht dat de totale bruto-opbrengsten gelijk zijn aan de misgelopen belasting door de kerosinevrijstelling en btw op de tickets (€ 2,3 miljard). Dit resulteert in een heffing van € 26 op de eerste vlucht, boven op de ticketprijs. In Tabel 1 is de heffing per vluchtfrequentie weergegeven. De heffing voor de vliegfrequentie is twee keer zo hoog bij vlucht nummer 2, vier keer zo hoog bij vlucht nummer 3 en bij vlucht nummer 4 en meer is de heffing acht keer zo hoog³.

Tabel 1 - Heffing per vluchtfrequentie (vertrekkende vluchten vanuit Nederland)

Vluchtfrequentie	Heffing in berekening	Heffing afstand > 4.000 km
1	€ 26	€ 100
2	€ 52	€ 100
3	€ 104	€ 100
4+	€ 208	€ 100

Er is geen data beschikbaar over de gemiddelde vliegafstand naar inkomensgroep. Op basis van *De Vliegende Hollander* (KiM, 2024) hebben we ingeschat dat 75% van de vluchten een vluchtafstand hebben tot 4.000 km, en 25% een vluchtafstand boven de 4.000 km (met als basis enquêtedata uit 2024). We hebben aangenomen dat dit percentage evenredig verdeeld is over de vijf inkomensgroepen. Voor afstanden boven de 4.000 km is een extra heffing toegevoegd van € 100 per ticket.

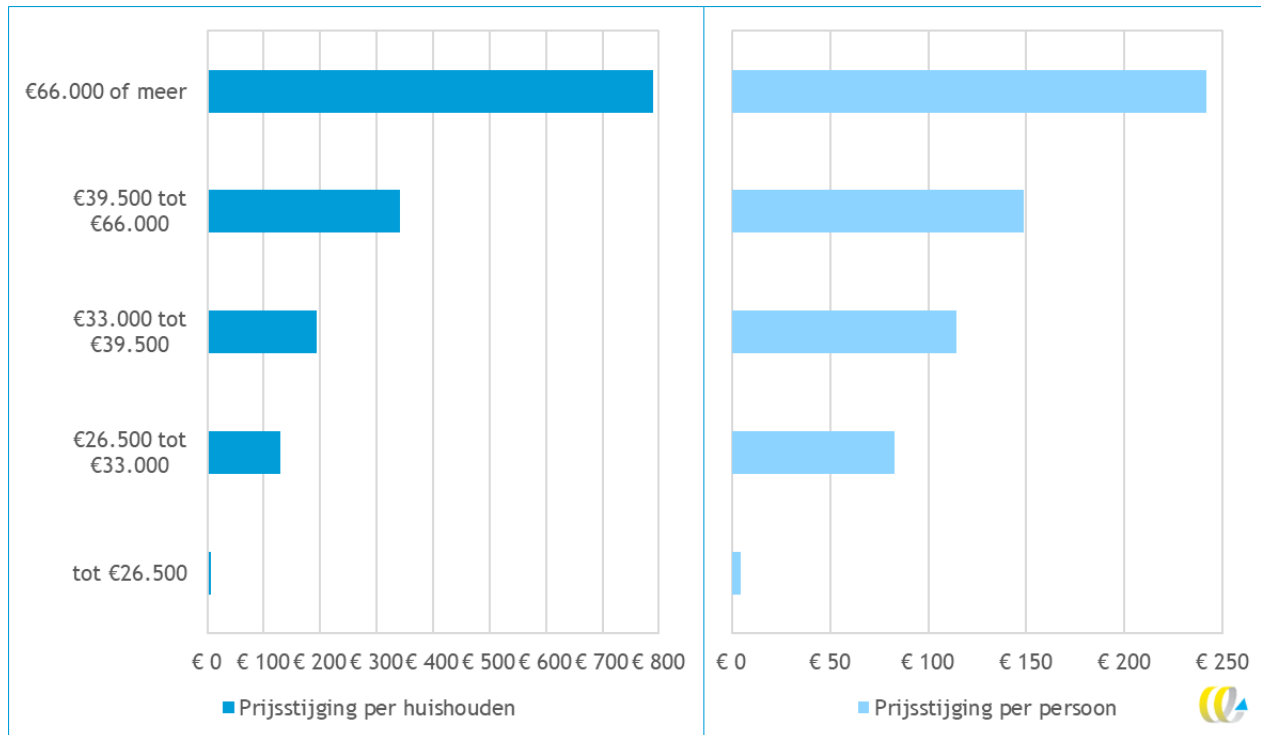
worden door deze progressieve tickettaks. Andere groepen die vaker vliegen dan gemiddeld en dus relatief gezien meer belasting gaan betalen zijn randstedelingen en mensen met een hoger opleidingsniveau (KiM, 2024).

- ¹ Een progressieve tickettaks kan ook een positief effect hebben op geluid. Door minder vluchten ontstaat er minder geluidshinder. De effecten zijn niet gekwantificeerd in deze studie.
- ² Eerlijker is een subjectief begrip en kan voor verschillende mensen andere dingen betekenen.
- ⁴ In deze analyse zijn transferpassagiers niet meegenomen omdat we data over het aantal keer vliegen naar inkomensgroep geen transferpassagiers bevat, waardoor het niet mogelijk is om deze mee te nemen in de analyse.
- ³ Het gaat hierbij om vertrekkende vluchten vanuit Nederland, en dus niet om retourvluchten.

Het kostenplaatje voor vliegtuigpassagiers

Figuur 2 laat de gemiddelde prijsstijging per huishouden en per persoon zien voor de vijf verschillende inkomensgroepen. De uitgangspunten voor de berekening zijn hierboven beschreven. In de figuur is te zien dat de gemiddelde prijsstijging toeneemt naarmate het inkomen toeneemt. Dit heeft te maken met de toename van de vluchtfrequentie bij een toename van het inkomen (zie Figuur 1), waardoor de gemiddelde heffing toeneemt. Dit gemiddelde is inclusief de afstandsafhankelijke heffing die bij 25% van de vluchten wordt toegepast. Daarnaast vliegt een groter gedeelte van de huishoudens niet in de lage inkomensgroepen. Ook is in de berekening rekening gehouden met de grootte van de huishoudens: de grootte van het huishouden neemt namelijk toe naarmate het inkomen toeneemt.

Figuur 2 - Gemiddelde prijsstijging per jaar per huishouden en per persoon



De kosten van de overheid

De opbrengsten van de overheid zijn de extra belastinginkomsten door de progressieve tickettax. Het heffingsbedrag is zo gekozen dat de opbrengsten ongeveer gelijk zijn aan de misgelopen opbrengsten door de belastingvrijstelling op kerosine en de gedeelde btw-inkomsten, wat ongeveer € 2,3 miljard is (CE Delft, 2020), inclusief vraagvermindering door de belasting.

De kosten voor de Rijksoverheid bestaan uit administratieve kosten voor het implementeren van een progressieve tickettax. We schatten in dat de implementatie vooral bestaat uit het opzetten van een systeem waarmee de vliegfrequentie geregistreerd kan worden en een aantal fte voor het uitvoeren van controles. Op basis van (CE Delft, 2022) schatten we in dat de totale kosten uitkomen op € 3 miljoen aan uitvoeringskosten.

Dit resulteert in een netto-opbrengst van ongeveer € 2,3 miljard omdat de uitvoeringskosten verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de opbrengsten.

CO₂-reductie

De totale CO₂-reductie in 2030 bedraagt 1,7 Mton op Nederlandse luchthavens.

Effecten voor de vliegtuigpassagiers

Huishoudens die vaak vliegen in een jaar zullen meer belasting moeten betalen dan bij een vlakke heffing. Huishoudens die juist weinig of niet vliegen per jaar zullen minder of niet getroffen worden door deze maatregelen. Mensen die eenmaal per jaar vliegen binnen Europa gaan juist een paar euro minder betalen (Belastingdienst, 2025). Huishoudens met een hoger inkomen vliegen vaker en zullen dus meer merken van de progressieve tickettaks. Echter, deze groep mensen is minder prijsgevoelig dan mensen met een lager inkomen, waardoor ze dus minder snel hun gedrag zullen aanpassen.

Disclaimer

De uitkomsten op deze factsheet zijn tot stand gekomen door data en uit diverse bronnen te combineren met aanvullende aannames. De meeste data zijn gemiddeldes, zonder dat er een uitsplitsing is gemaakt naar inkomensgroepen. Er is geen Nederlandse data beschikbaar waarin een uitsplitsing is gemaakt naar het aantal personen per vliegfrequentie en inkomensgroep. Ook is er geen Nederlandse of internationale data beschikbaar over de vluchtafstanden naar inkomensgroep. De factsheet laat vooral zien hoe een frequentie- en afstandsafhankelijke vliegbelasting doorwerkt in verschillende inkomensgroepen.

Literatuur

Belastingdienst. (2025). *Vliegbelasting*. Belastingdienst.

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/overige_belastingen/belastingen_op_milieugrondslag/vliegbelasting/

CE Delft. (2020). *Voorstellen voor de klimaat economie. Doorrekening voor Milieudefensie*. <https://ce.nl/publicaties/voorstellen-voor-de-klimaat economie-doorrekening-voor-milieudefensie/>

CE Delft. (2022). *Updated impacts of a CO₂ ceiling for Dutch aviation*. <https://ce.nl/publicaties/effecten-van-een-co2-82-82-plafond-voor-de-nederlandse-luchtvaart/>

CE Delft. (2024). *European Frequent Flyer Levy Impact study*. https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2024/10/CE_Delft_230304_European_Frequent_Flying_Levy_Def.pdf

Ecorys. (2022). *Onderzoek Nederlandse inkomens en CO₂ voetafdruk*. <https://milieudefensie.nl/actueel/rapport-klimaatkloof>

KiM. (2018). *De Vliegende Hollander*. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/22/de-vliegende-hollander>

KiM. (2024). *De Vliegende Hollander 2024*. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/12/12/de-vliegende-hollander-2024#:~:text=Een%20kwart%20van%20de%20inwoners,september%202023%20en%20augustus%202024.>

NLR. (2024). *Hoe zit het nou met... CO₂-uitstoot en vliegafstand?* Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). <https://www.nlr.nl/nlr-blog/hoe-zit-het-nou-met-co2-uitstoot-en-vliegafstand/>

Rijksoverheid. (2024). *Regeerprogramma - Uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet*.

Colofon

Delft, CE Delft, Maart 2025

Deze publicatie is geschreven door:
Merit Heijink en Denise Hilster

Publicatienummer: 25.240410.074j

Opdrachtgever: Milieudefensie

Alle openbare CE-publicaties zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al sinds 1978 werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.