

Delft, 15 oktober 2026

Betreft: Erratum Onbetaalde Rekening van de Luchtvaart, naar aanleiding van
Versie 1.1

In september 2026 heeft CE Delft de studie 'De onbetaalde rekening van de luchtvaart' gepubliceerd. Na publicatie zijn enkele onjuistheden ontdekt, die wij hebben rechtgezet in een Versie 1.1:

- Zowel de berekening van de totale klimaatkosten als de totale kosten van well-to-tank emissies van de luchtvaart (Hoofdstuk 3) is naar beneden bijgesteld. Dit heeft geen invloed op de berekeningen van de voorbeeldreizen (Hoofdstuk 4) en de sensitiviteitsanalyses (Hoofdstuk 5).
- Er was een onjuist getal overgenomen uit het jaarverslag 2025 van Royal Schiphol Group in Tabel 2 en (afgeleid daarvan) Tabel 3 van het rapport. Door de correctie zijn zowel de infrastructuurkosten als -heffingen naar beneden bijgesteld. Naar aanleiding hiervan zijn de resultaten in Hoofdstuk 2 aangepast. Dit heeft geen invloed op de berekeningen van de voorbeeldreizen (Hoofdstuk 4).
- Specifiek voor de voorbeeldreizen was voor de economyclass gerekend met een gewogen gemiddelde passagier (dit is een gewogen mix tussen de reisklassen). Dit is hersteld door van een economyclass passagier uit te gaan. Dit leidt tot een bijstelling van de berekende emissies van economyclass passagiers van circa 10%. Daarnaast leidt dit tot een lagere berekende uitstoot voor businessclasspassagiers, omdat de aanpassing doorwerkt in de berekeningen voor businessclass.

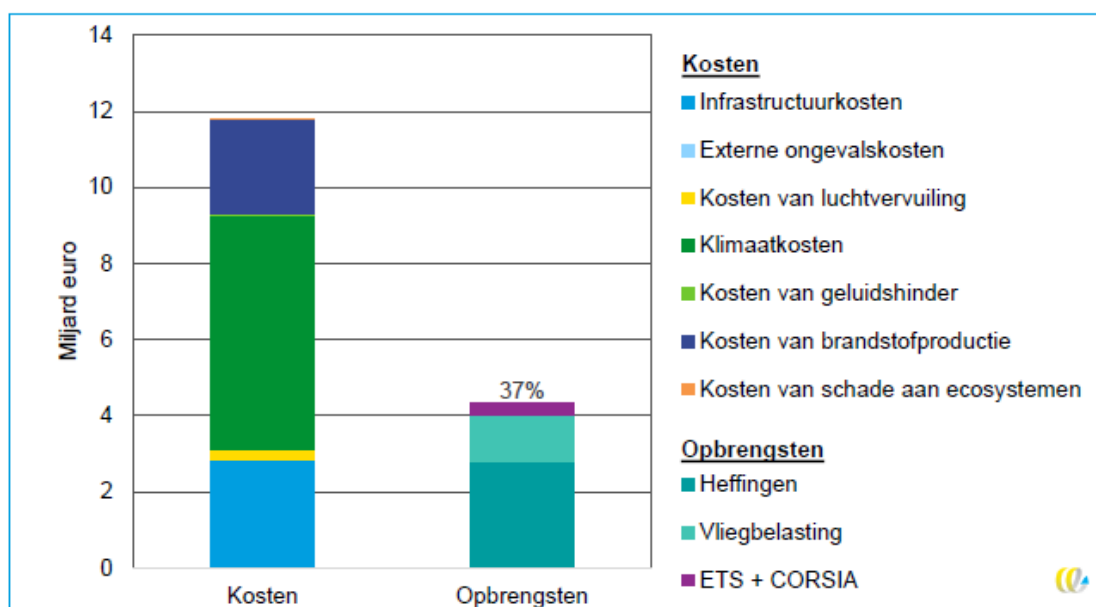
Hierna lichten wij beknopt de impact van de wijzigingen toe aan de hand van enkele hoofdgrafieken uit de analyse. Vergelijkbare wijzigingen zijn doorgevoerd in de overige figuren uit het rapport, daar waar dit relevant is.

De gewijzigde cijfers geven vooral op het totaalbeeld voor Nederland een aanzienlijke bijstelling. Dit leidt echter niet tot andere conclusies: de kosten worden gemiddeld genomen niet gedekt. Voor de voorbeeldreizen zijn de bijstellingen kleiner, ook daar blijven de conclusies onveranderd: met name op de verre vluchten is de internalisatie van externe kosten relatief laag.

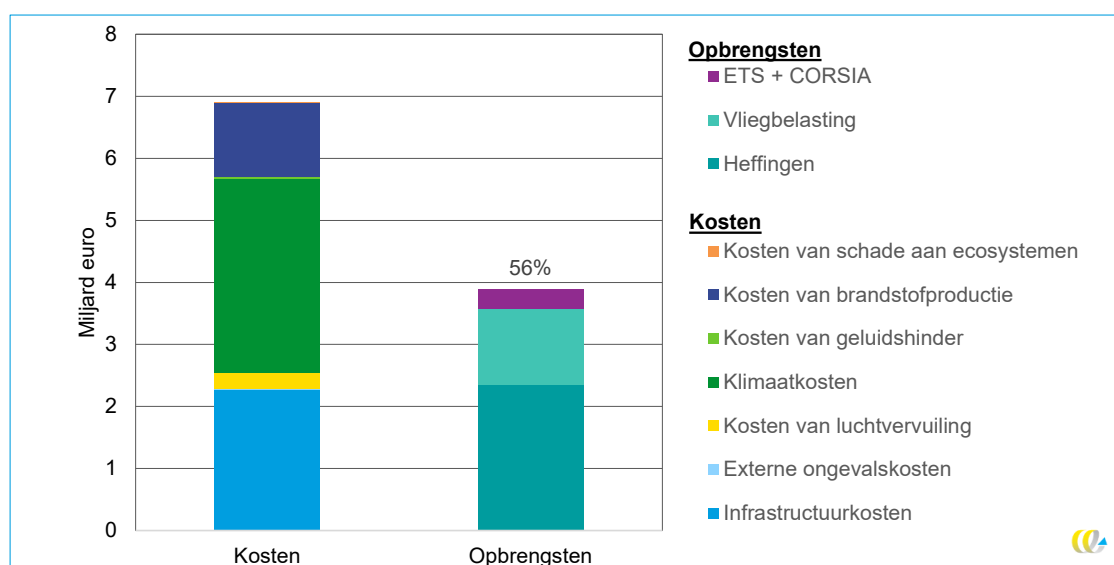
Totale kosten en opbrengsten op nationaal niveau

De voorgenoemde correcties leiden tot een bijgesteld beeld van de internalisatie van externe- en infrastructuurkosten op nationaal niveau. Figuur 1 (oorspronkelijke uitkomsten) en Figuur 2 (gecorrigeerde uitkomsten) maken de verschillen duidelijk. Met het vastgestelde beleid (afstandsafhankelijke vliegbelasting vanaf 2027) is de internalisatie van externe kosten bijgesteld van 37 naar 56%. De verschillen komen doordat de klimaatkosten en de kosten van brandstofproductie naar beneden zijn bijgesteld. De aanpassingen in de infrastructuurkosten- en heffingen hebben geen invloed op de mate van internalisatie, omdat beiden evenveel naar beneden zijn bijgesteld.

Figuur 1 – Kosten en opbrengsten zoals berekend in oorspronkelijke versie



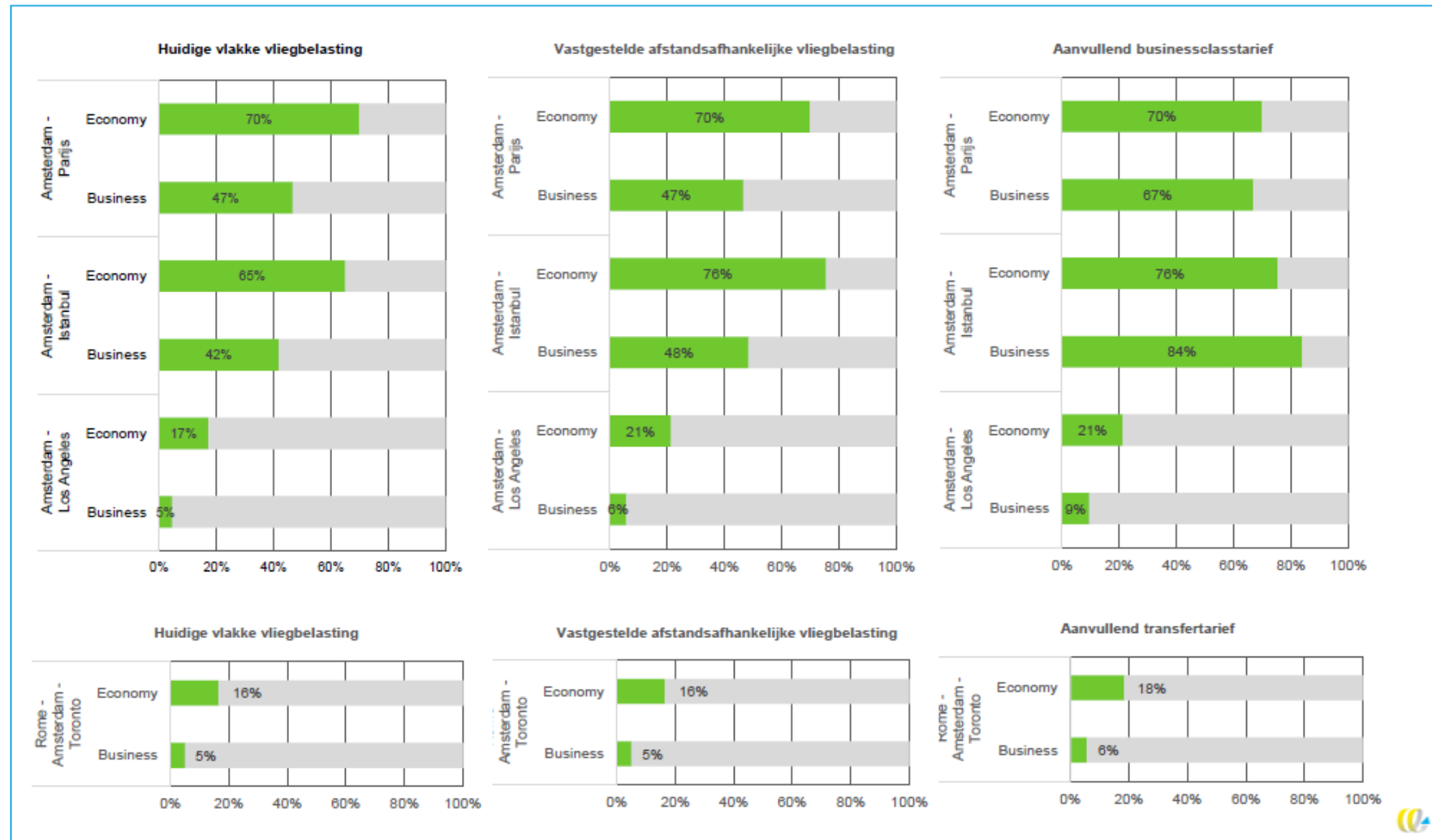
Figuur 2 – Kosten en opbrengsten zoals berekend in Versie 1.1



Voorbeeldreizen

De correctie voor de voorbeeldreizen leidt tot een iets hogere internalisatie van externe kosten, omdat de uitstoot van CO₂ en andere stoffen per reis 10% lager is dan eerder verondersteld voor de drie voorbeeldreizen. Figuur 3 geeft de berekende internalisatie van externe kosten weer voor de voorbeeldreizen in de oorspronkelijke versie, Figuur 4 is dezelfde figuur gecorrigeerd in Versie 1.1.

Figuur 3 – Internalisatie van kosten op voorbeeldreizen in oorspronkelijke versie



Figuur 4 – Internalisatie van kosten op voorbeeldreizen zoals berekend in Versie 1.1

