

Vergaderjaar 2025–2026

36 815

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met differentiatie van het tarief van de vliegbelasting (Wet differentiatie vliegbelasting)

E

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET TWEEDE VERSLAG

Ontvangen 12 december 2025

1. Inleiding

Het kabinet heeft met interesse kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD en Volt.

Bij de beantwoording van de vragen wordt zo veel mogelijk de volgorde van grootte van de fracties aangehouden, met dien verstande dat in elkaars verlengde liggende vragen tezamen zijn beantwoord.

2. Vragen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de fractie van de VVD vragen of het kabinet kan aangeven welke waarborgen er zijn dat de maatregel geen migratie van operators naar buurlanden veroorzaakt en geen verlies van werkgelegenheid in Nederland tot gevolg heeft.

Het is van belang om in ogenschouw te nemen dat de Nederlandse luchtvaart een hoge latente vraag kent. Dat wil zeggen dat de vraag naar luchtvaart vanuit Nederland hoger is dan het aanbod. Het aanbod wordt beperkt door de capaciteitsrestricties op het aantal vliegbewegingen.¹ Afname van de vraag naar luchtvaart door bijvoorbeeld duurdere vliegtickets zal daarom naar verwachting niet direct leiden tot een lagere hoeveelheid vliegbewegingen. Deze vraaguitval wordt namelijk groten-deels opgevangen door de latente vraag van andere reizigers. Uit onderzoek van CE Delft komt naar voren dat er door de maatregel naar verwachting sprake is van een afname van de passagiersaantallen met slechts 0,2%, terwijl het aantal vluchten vanaf Nederlandse luchthavens gelijk blijft.² Van deze 0,2% wijkt ongeveer een kwart van de passagiers uit naar luchthavens over de grens. Gelet op het zeer beperkte uitwijkeffect heeft dit naar verwachting geen invloed op het aanbod van luchtvaart-

¹ Zo is de capaciteitsrestrictie van Schiphol Airport 478.000 vliegbewegingen per jaar.

² CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mei 2025.

maatschappijen in Nederland. Wat betreft vrachtluchten laat het onderzoek van CE Delft zien dat het aantal vrachtluchten naar verwachting met 0,5% toeneemt.

Het kabinet ziet dan ook geen aanleiding om te verwachten dat luchtvaartmaatschappijen hun heil zullen zoeken over de grens of dat sprake zal zijn van verlies van werkgelegenheid als gevolg van de maatregel.

Hiernaast vragen de leden van de fractie van de VVD of het kabinet van mening is dat een CO₂-reductie van 1% binnen de luchtvaartsector een voldoende basis vormt voor het opleggen van substantiële handelsheffingen.

Het kabinet benadrukt dat er geen CO₂-reductiedoel ten grondslag ligt aan de maatregel. De maatregel geeft uitvoering aan de in het coalitieakkoord van VVD, PVV, NSC en BBB opgenomen maatregel die een budgettair doel had en anderzijds een beleidsmatig doel om de externe kosten van vliegen in een hogere mate te internaliseren dan nu het geval is. Met name bij langeafstandsvluchten zijn deze externe kosten hoog, terwijl zij momenteel beperkt worden geïnternaliseerd. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat de internalisatie voor lange afstandsvluchten door de maatregel toeneemt van 17% naar 21%.³ Voor kortere afstanden is de internalisatie van de externe kosten al aanzienlijk hoger, variërend van circa 58% tot 88% afhankelijk van de afstand.

Zoals reeds benoemd, kent de maatregel geen afzonderlijke CO₂-doelstelling. Wel kan de maatregel indirect bijdragen aan milieuwinst doordat langere vluchten relatief zwaarder worden belast, wat leidt tot een beperkte verschuiving van langere naar kortere vluchten. Volgens CE Delft resulteert dit in een daling van de mondiale CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart van ongeveer 1,9%. Deze reductie is dus een neveneffect en niet de grondslag voor of doelstelling van de heffing maatregel.

Tot slot vragen de leden van de fractie van de VVD met betrekking tot het amendement Stultiens c.s.⁴ hoe het kabinet de periode tot de inwerking in 2030 gaat benutten om te komen tot een Europees gelijk speelveld voor belastingen op privéjets.

Het kabinet zet zich al jaren in voor een eerlijke internationale beprijzing van de luchtvaart. Deze route kent echter duidelijke drempels en een volledig gecoördineerde Europese aanpak vraagt veel tijd door uiteenlopende belangen van lidstaten. Desondanks zal Nederland richting 2030 actief bijdragen aan Europese werkgroepen en overlegstructuren, en de samenwerking zoeken met andere lidstaten om nationale systemen, zo ook wat betreft belastingen op privévluchten, beter op elkaar aan te laten sluiten.

3. Vragen van de leden van de fractie van Volt

De leden van de fractie van Volt vragen of het kabinet kan bevestigen dat de vliegbelasting alleen wordt geheven op het vertrek van passagiers vanuit Europees Nederland en niet op het vertrek vanuit het Caribisch deel van het Koninkrijk.

³ CE Delft (2025), Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mei 2025.

⁴ Kamerstukken II 2025/26, 36 815, nr. 13.

Dit kan het kabinet bevestigen. De vliegbelasting wordt geheven ter zake van het vertrek van een passagier met een vliegtuig vanaf een in Nederland gelegen luchthaven.⁵ Met Nederland wordt hier het in Europa gelegen deel van het Koninkrijk der Nederlanden bedoeld.⁶

4. Vragen van het lid Visseren-Hamakers

Het lid Visseren-Hamakers leest dat transferpassagiers die in Nederland overstappen zijn uitgezonderd van de vliegbelasting. Het lid vraagt hoe het kabinet dit beleid verantwoordt tegenover de Nederlandse bevolking.

Transferpassagiers zijn uitgezonderd van de vliegbelasting. Het kabinet heeft besloten deze bestaande uitzondering te handhaven, vanwege beleidsmatige en praktisch redenen. Zo zijn transferpassagiers belangrijk voor de netwerkkwaliteit van Nederlandse luchthavens: zij maken directe verbindingen mogelijk naar meer bestemmingen met hogere frequenties. Ook Origin/Destination (OD-)passagiers profiteren van de hoeveelheid verbindingen die er zonder transferpassagiers niet zouden zijn. Hiernaast komt uit onderzoek naar voren dat transfer zeer prijsgevoelig zijn en bij kostenstijgingen, bijvoorbeeld veroorzaakt door het schrappen van de uitzondering, snel uitwijken naar andere luchthavens of alternatieve routes. Dit zou naar verwachting leiden tot een daling van het aantal transferpassagiers, met als gevolg een afname van het aantal directe verbindingen en daarmee een verslechtering van zowel de netwerkkwaliteit als het Nederlandse vestigingsklimaat. Ook wijkt het belasten van transferpassagiers af van de internationale praktijk. Een afwijkende Nederlandse benadering kan leiden tot concurrentienadelen voor Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en mogelijk zelfs tot retaliatie door andere landen.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.H.J. Heijnen

⁵ Artikel 73, eerste lid, Wet belastingen op milieugrondslag.

⁶ Artikel 2, derde lid, onderdeel c, ten derde, Algemene wet inzake rijksbelastingen.