

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)**

**Nr. 7**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 8 oktober 2025

De vaste commissie voor Financiën, belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering op de gestelde vragen tijdig en genoegzaam zal hebben geantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de vaste commissie,  
Nijhof-Leeuw

De adjunct-griffier van de commissie,

## I. ALGEMEEN

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel tot differentiatie van de vliegbelasting naar afstand. Deze leden onderschrijven de ambitie om de luchtvaart te verduurzamen en CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Tegelijkertijd hechten zij aan een sterke, concurrerende luchtvaartsector die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van Nederland, de werkgelegenheid en de economie.

De leden van de VVD-fractie plaatsen enkele kanttekeningen bij de voorgestelde aanpassing en hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel Wet differentiatie vliegbelasting. Deze leden onderschrijven het belang van verduurzaming van de luchtvaart en erkennen dat het belastingstelsel kan bijdragen aan de beprijzing van milieuschade.

Deze leden constateren echter dat de voorgestelde differentiatie naar afstand en type vliegtuig nieuwe uitvoeringsvragen en gedragsreacties oproept. Deze leden vragen de regering hoe deze differentiatie zich verhoudt tot het streven naar een gelijk speelveld binnen Europa en hoe wordt voorkomen dat reizigers uitwijken naar luchthavens net over de grens.

De leden van de NSC-fractie steunen het doel van het voorliggende wetsvoorstel, maar achten het van belang dat het instrument doelmatig, uitvoerbaar en eerlijk wordt vormgegeven.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden kijken voorzichtig positief naar de voorgestelde wet differentiatie vliegbelasting. Het voorstel draagt bij aan het beter in balans brengen tussen maatschappelijke kosten en private kosten van vliegen, zo vinden deze leden. De leden van de D66-fractie zien het echter wel als een eerste stap, want ook na deze verhoging blijft vliegen volgens hen onderbelast wanneer gekeken wordt naar de klimaatimpact van vliegen. Daarnaast benadrukken deze leden het belang van een integraal duurzaam luchtvaartbeleid, waarbij fiscale prikkels, innovatie in duurzame brandstoffen en handhaving van milieuwetgeving gezamenlijk bijdragen aan eerlijke en duurzame luchtvaart.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de wet gedifferentieerde vliegbelasting.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover nog enige vragen en opmerkingen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben daarbij nog enkele vragen.

## *1. Inleiding*

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat met het vlakke tarief externe kosten zoals klimaatschade, luchtvervuiling, gezondheidsschade en geluidshinder in mindere mate zijn geïnternaliseerd bij lange vluchten dan bij korte. Kan de regering aangeven hoe hoog deze kosten zijn voor zowel korte als lange vluchten en in welke mate deze kosten met het nieuwe voorstel wel zijn geïnternaliseerd? Als deze kosten niet of slechts gedeeltelijk zijn geïnternaliseerd, kan de regering dan aangeven waar en bij wie deze kosten na implementatie van het wetsvoorstel terecht komen en waarom deze daar terecht zouden moeten komen?

De leden van de SGP-fractie pleiten voor het stimuleren van treinverkeer voor korte internationale reizen, bijvoorbeeld binnen de Europese Unie. Een vliegbelasting kan helpen om korte afstandsvluchten te ontmoedigen. Deze leden wijzen erop dat het daarbij ook van belang is, om de beweging naar treinreizen te maken, dat reizen met de trein aantrekkelijker wordt gemaakt. Met het voorliggende wetsvoorstel wordt naar verwachting 257 miljoen euro opgehaald. Is de regering bereid om dit deels te investeren in het stimuleren van internationaal treinverkeer? Welke andere maatregelen neemt de regering om dit te stimuleren?

## *2. Algemene toelichting*

De leden van de VVD-fractie benadrukken het belang van een gelijk speelveld binnen de Europese Unie. Deze leden constateren dat de vliegbelasting in Nederland al aanzienlijk hoger ligt dan in diverse buurlanden, waar vergelijkbare heffingen lager zijn of ontbreken. Deze leden vragen de regering om te onderbouwen waarom is gekozen voor een eenzijdige nationale differentiatie, terwijl op Europees niveau gewerkt wordt aan harmonisatie van brandstof- en tickethellingen. Welke stappen onderneemt de regering om de maatregel af te stemmen met België en Duitsland, teneinde concurrentievervalsing en passagiers-uitwijk te beperken? Kan de regering voorts een overzicht verstrekken van de effectieve belastingdruk per ticket na invoering van de differentiatie, vergeleken met België, Duitsland en Frankrijk?

De leden van de SGP-fractie lezen dat het verschuldigde tarief aan vliegbelasting wordt gebaseerd op de eindbestemming van de passagier. De passagier betaalt daardoor in Nederland feitelijk belasting over de gehele reis. Ontstaat daardoor niet het risico op dubbele belasting, omdat er bij een overstap ook belasting over het tweede of volgende deel van de reis vliegbelasting wordt afgedragen binnen een andere staat? Zijn hiervan voorbeelden? Kan de regering hierop reflecteren? Kan de regering toelichten waarom ervan wordt uitgegaan «dat slechts een zeer beperkte groep reizigers actief hun reizen zal proberen te splitsen in afzonderlijke overeenkomsten om zo onder een lagere tariefklassen te vallen»?

### *2.1 Vormgeving*

De leden van de NSC-fractie begrijpen de keuze om afstandscategorieën te hanteren voor de tariefdifferentiatie. Deze leden constateren dat Duitsland ook gebruik maakt van dergelijke afstandscategorieën en vragen of dit ook voor België geldt. Voorts vragen deze leden of hierbij aangegeven kan worden hoe de betreffende Duitse en eventueel Belgische afstandscategorieën en de bijbehorende tarieven zich verhouden tot de voorgestelde Nederlandse categorieën. Kan de regering daarvoor een overzicht geven?

De leden van de NSC-fractie constateren dat voor vluchten naar Suriname een vliegbelasting van 70,86 euro zal gaan gelden. Deze leden hebben al langere tijd aandacht voor de hoge ticketprijzen voor vluchten tussen Nederland en Suriname. Deze leden vragen de regering hoe de regering aankijkt tegen een uitzonderingspositie voor vluchten naar Suriname, waarmee zij in de Bijlage A zou vallen. Welke risico's gaan hiermee gepaard?

De leden van de D66-fractie steunen de invoering van een gedifferentieerde vliegbelasting. Het voorstel draagt bij aan het beter in balans brengen tussen maatschappelijke kosten en private kosten van vliegen, zo vinden deze leden. Allereerst vragen de leden van de D66-fractie de regering om een inschatting te geven van welk deel van de negatieve externaliteiten van luchtvaart nu ingeprijsd worden, en welk deel nog niet.

De leden van de D66-fractie hebben daarnaast enkele vragen over de voorgestelde tariefdifferentiatie. Zij constateren bijvoorbeeld dat in het voorgestelde stelsel Algerije en Tunesië beiden in categorie B vallen, ook al liggen de hoofdsteden van deze landen hemelsbreed binnen de afstandsgrens van circa 2.000 kilometer van Amsterdam. Blijkens de memorie van toelichting op het wetsvoorstel maakt de regering deze uitzondering om zo alle Noord-Afrikaanse bestemmingen op gelijke wijze te belasten. Kan de regering deze keuze nader toelichten, ook met het oog op het feit dat in een omliggend land als Duitsland deze landen in de lagere categorie zijn geplaatst? Wat is de toegevoegde waarde van alle Noord-Afrikaanse bestemmingen op gelijke wijze te belasten?

Ook vinden de leden van de D66-fractie de keuzes rondom Landen en Gebieden Overzee (LGO's) en Ultraperifere gebieden (UPG's) niet altijd even duidelijk. Uit de memorie van toelichting blijkt dat op basis van het afstandscriterium bestemmingen als de Canarische Eilanden en de Azoren in hogere categorieën zouden vallen, maar de regering maakt voor deze UPG's een uitzondering. Uit de memorie van toelichting blijkt dat deze uitzondering niet geldt voor alle UPG's, maar alleen voor UPG's binnen een – aparte – afstandsgrens van 3.500 kilometer.

De leden van de D66-fractie concluderen dat de regering op basis van Unierechtelijke overwegingen een uitzondering maakt op de algemene afstandsgrenzen om vervolgens deze uitzondering weer af te bakenen met een aparte afstandsgrens. Hoe is de regering tot deze keuze gekomen? Kan de regering de afstandsgrens van 3.500 kilometer nader toelichten? Waarom kiest de regering er niet voor om alle UPG's op eenzelfde wijze te behandelen door dan wel de 3.500 kilometergrens te laten vervallen, dan wel UPG's niet uit te zonderen van de algemene kilometerdifferentiatie?

De leden van de BBB-fractie hebben een kritische grondhouding ten aanzien van een vliegbelasting. Wel zien de leden een ongelijk speelveld tussen bijvoorbeeld vliegen en autogebruik. Het laatste is zwaar belast, het eerste niet. De leden hebben hierbij de volgende vragen. Wordt het effect op de feitelijke CO<sub>2</sub>-reductie en andere emissies structureel gemonitord na invoering van de differentiatie, en hoe wordt bepaald of het doel daadwerkelijk wordt gehaald? Wat gebeurt er als omliggende landen hun systemen radicaal aanpassen (bijvoorbeeld afschaffen of juist verder differentiëren)? Kan de Nederlandse vliegbelasting dan alsnog ineffectief of nadelig uitwerken? Gaat de regering pleiten voor eenzelfde systeem in andere Europese lidstaten? Indien luchtvaartmaatschappijen met schonere, minder vervuilende brandstoffen gaan vliegen, blijft de differentiatie dan overeind of komt er in de toekomst een meer op feitelijke uitstoot gebaseerde heffing? Wat is de visie van de regering hierop?

De leden van de SGP-fractie lezen dat de progressieve tariefstructuur aansluit bij andere Europese staten met een vliegbelasting. Kan de regering in een tabel aangeven hoe de vliegbelasting er in de andere Europese landen uitziet, zowel in de structuur als de tarieven?

De uitzonderingen op de indeling in de categorieën komen de leden van de SGP-fractie vrij willekeurig over. Deze leden wijzen bijvoorbeeld op de aangepaste tariefindeling van Algerije en Tunesië (naar een hoger tarief) en van Madeira en de Azoren (naar een lager tarief). Doet dit geen afbreuk aan het uitgangspunt dat de kosten van de reizen beter wordt geïnterneerd in de prijs? Waarom is niet gekozen voor een heldere systematiek zonder dergelijke uitzonderingen? Leidt dat niet tot meer rechtvaardigheid en duidelijkheid? Daarbij wijzen deze leden ook op de gevolgen van deze uitzonderingen: de hoofdstad van Algerije ligt binnen de grens van 2.000 kilometer, terwijl de Azoren ver boven deze grens liggen, terwijl de eerstgenoemde een hogere belasting kent dan laatstgenoemde.

Daarnaast vragen de leden van de SGP-fractie of het nodig is om alle lidstaten van de Europese Unie onder te brengen in het lage tarief. Is het mogelijk om hierin onderscheid te maken?

Tot slot vragen deze leden of de regering helder inzichtelijk kan maken hoe de keuzes voor uitzonderingen voor LGO's en UPG's op de tariefindeling worden gemaakt, bijvoorbeeld middels een stroomschema?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de keuze om een progressieve en trapsgewijze differentiatie van het tarief in te voeren.

Deze leden vragen de regering op welke wijze het in het wetsvoorstel voorgestelde systeem bijdraagt aan het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor continentale vluchten. Moet in de tarifiering van korte afstandsvluchten niet CO<sub>2</sub>-reductie het eerste doel zijn, maar het bevorderen van reizen met de trein of andere milieuvriendelijker alternatieven? Deze leden vragen de regering om aan te geven welke bedrag aan vliegbelasting per categorie eindbestemming (A, B en overig) gerekend zou moeten worden om de overstap op de trein meer te stimuleren en de gewenste 257 miljoen euro op te halen. Kan de regering een schets geven van de uitwerking van deze benadering? Deze leden vragen de regering uit te leggen waarom de regering niet voor een vorm van variant 3 heeft gekozen, zoals staat uitgewerkt in het onderzoek van CE Delft (2025, o.a. noot 17 uit de memorie van toelichting) over de effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering om toe te lichten waarom het aantal vluchten de komende jaren waarschijnlijk zal toenemen (zoals blijkt uit figuur 4 uit het eerdergenoemde onderzoek van CE Delft), ondanks de heffingen die worden ingevoerd en hoe dit gegeven zich verhoudt tot het doel van de vliegbelasting?

De leden van de ChristenUnie constateren dat Suriname niet in de lijsten in bijlage A en B is opgenomen. Deze leden merken op dat Suriname hierdoor onder het hoogste tarief valt. Heeft de regering bij het opstellen van deze lijsten rekening gehouden met de sterke historische verbondenheid tussen Suriname en Nederland? Hoe zijn de belangen van de omvangrijke Surinaamse diaspora in Nederland gewogen bij het opstellen van deze lijsten? Kan de regering aangeven hoe de regering heeft rekening gehouden met de kwetsbare inkomenspositie van veel leden van de Surinaamse diaspora. Kan de regering de gevolgen van deze heffing voor deze gemeenschap en familie- en andere bezoeken aan Suriname schetsen? Is de regering bereid om Suriname op te nemen op de lijst van

landen in bijlage A om de Surinaamse diaspora op die manier niet extra te belasten. Kan de regering aangeven wat het budgettaire beslag is dat gepaard gaat met het verplaatsen van Suriname naar de lijst in bijlage A?

## 2.2 Maatvoering

De leden van de NSC-fractie vragen of er ook overwogen is om een supertarief voor privévluchtvaart op te nemen in dit wetsvoorstel. Kan de regering ingaan op de te verwachten voor- en nadelen hierbij? Deelt de regering de opvatting van deze leden dat een hoger tarief voor privévluchten in lijn is met het in het voorliggende wetsvoorstel gehanteerde uitgangspunt van het streven naar een hogere mate van internalisatie van externe kosten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie constateren dat de voorgestelde bedragen van de gedifferentieerde vliegbelasting op een vast bedrag zijn vastgesteld voor verschillende afstanden. Deze leden vragen de regering hoe de regering is gekomen tot deze voorgestelde bedragen.

De leden van de CDA-fractie merken op dat de maatregel primair een budgettaire taakstelling moet opleveren van 257 miljoen euro per jaar. Secundair wordt een klimaatdoelstelling genoemd. Deze leden vragen de regering of voldoende rekening is gehouden met afstands- en tariefstelling in onze buurlanden, omdat een luchthaven net over de grens in Duitsland of België makkelijk bereikbaar is. Deze leden merken op dat in Duitsland een tarief geldt van 15,53 euro tot 2.500 kilometer, 39,34 euro tot 6.000 kilometer en 70,83 euro boven de 6.000 kilometer, maar dat in het nieuwe Duitse coalitieakkoord staat dat de laatste verhogingen zullen worden teruggedraaid. In België geldt een tarief van tien euro voor vluchten onder de 500 kilometer en van vijf euro boven de 500 kilometer. Nederland kiest een fors strengere insteek dan beide buurlanden met hogere tarieven en kleinere tariefgebieden. Deze leden vragen waarom de regering niet heeft gekozen nauwer aan te sluiten bij onze buurlanden. Deze leden vragen de regering of een budgettaire taakstelling zwaarder moet wegen dan de reële gevolgen voor burgers en bedrijfsleven van een bepaalde vormgeving.

## 2.4 Alternatieven

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn benieuwd waarom de externe kosten zoals klimaatschade en gezondheidseffecten die transferpassagiers veroorzaken, niet geïnternaliseerd hoeven te worden. Is de regering het met deze leden eens dat veel van de lokale externe kosten van transferpassagiers eveneens dekking behoeven? Deze leden merken op dat veel maatschappelijke kosten ontstaan bij een start of een landing, en dat een reis met overstap of tussenlanding dus hogere (ongedekte) externe kosten heeft. Kan de regering hierop reflecteren? Deze leden vragen verder waarom de taakstellende opbrengst leidend is voor de vormgeving van het voorstel, en niet de externe kosten dan wel het effect op het reizigersgedrag. Kan de regering dit toelichten?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn eveneens benieuwd hoe de geïnternaliseerde maatschappelijke meerkosten van passagiers die reizen in *first class* of privéjets terug komen in het tarief. Worden de extra kosten die *first class*-passagiers veroorzaken nu (gedeeltelijk) gedragen door *economy class*-passagiers doordat deze hetzelfde tarief betalen? Kan de regering aan de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie uitleggen waarom dit eerlijk is?

De leden van de D66-fractie constateren dat de regering in de memorie van toelichting ingaat op enkele alternatieven, zoals het differentiëren

naar reisklasse en het al dan niet uitzonderen van transferpassagiers in de grondslag. Andere varianten, bijvoorbeeld meer dan drie schijven, differentiatie naar CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagier per kilometer, licht de regering niet toe, zo schrijft het Adviescollege toetsing regeldruk in een reactie op het wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie zien graag een nadere toelichting op de voor- en nadelen van de alternatieven. Ook vragen deze leden expliciet aan de regering waarom de regering er niet voor gekozen heeft om de bedragen op te hogen voor business- en first class.

De leden van de D66-fractie constateren dat de regering heeft besloten de grondslag van de vliegbelasting niet uit te breiden naar transferpassagiers. Deze leden vinden dit onwenselijk, mede omdat veel van deze overstappers bijdragen aan extra uitstoot en overlast veroorzaken op luchthavens als Schiphol. Deze leden vragen waarom de regering ervoor heeft gekozen om buitenlandse reizigers geen belasting te laten betalen en Nederlandse reizigers wel.

Tot slot wijzen de leden van de D66-fractie op dit punt erop dat een klein deel van de reizigers verantwoordelijk is voor een groot deel van de uitstoot. Deze leden zijn van mening dat veelvliegers een onevenredig grote bijdrage leveren aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Heeft de regering onderzocht om een aparte heffing of regeling voor veelvliegers in te voeren, zodat de grootste vervuilers naar rato bijdragen aan de kosten van verduurzaming?

## 2.5 Doeltreffendheid, doelmatigheid en evaluatie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn benieuwd naar de doelmatigheid van de nieuwe tarieven. Leiden de voorgestelde tarieven tot significant minder vliegbewegingen zodat de externe maatschappelijke kosten afnemen? Worden de (meer-)jobbrengsten van de gedifferentieerde vliegtaks aangewend om de niet-geïnternaliseerde kosten te dekken? Of verdient de Nederlandse overheid via de vliegtaks mee aan de gezondheidsschade en levensduurverkorting van de omwonenden van luchthavens? Kan de regering aangeven wat hiervoor een redelijke prijs is?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering om nader uiteen te zetten wat het doel en verwachte gedragseffect van de voorgestelde maatregel is. In welke mate verwacht de regering dat differentiatie van de vliegbelasting leidt tot vermindering van langeafstandsvluchten en in hoeverre draagt dit daadwerkelijk bij aan CO<sub>2</sub>-reductie?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering naar deze effecten onderzoek te doen, waarbij alle kosten van vliegen worden meegenomen en dus niet alleen het effect van de verhoging van de vliegbelasting wordt gemodelleerd.

De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering om binnen twee jaar na inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel een evaluatie uit te voeren waarin wordt ingegaan op: de gerealiseerde CO<sub>2</sub>-reductie; de effecten op passagiersstromen en uitwijk naar buitenlandse luchthavens; de economische effecten voor luchthavens en regio's; en de mate waarin de differentiatie bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen. Indien uit de evaluatie blijkt dat de maatregel hoofdzakelijk leidt tot verplaatsing van vliegverkeer zonder milieuwinst, vragen deze leden of de regering bereid is de tariefstructuur te heroverwegen.

De leden van de D66-fractie constateren dat de gedifferentieerde vliegbelasting gedragseffecten kan hebben. Kan de regering toelichten wat het effect is op het reisgedrag van mensen en binnen welk tijdsbestek wordt geëvalueerd of de maatregel effectief is geweest?



De leden van de BBB-fractie hechten grote waarde aan een goede evaluatie van onderhavige wet. Zijn er, naast de evaluatie na vijf jaar, tussentijdse monitoring- of bijstellingsmechanismes als de opbrengst of gedragsreacties sterk afwijken van de verwachtingen? Is het mogelijk de evaluatie naar voren te halen en deze reeds na drie jaar te laten plaatsvinden?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben geconstateerd dat de voorgestelde vliegbelasting zo is vormgegeven om een structurele budgettaire opbrengst van 257 miljoen euro (prijspeil 2025) te realiseren. Kan de regering aangeven welke prijzen de regering zou hanteren als zij een heffing zou invoeren die de volledige klimaatschade van een vlucht dekt? Is de regering het met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat een heffing van 70,86 euro voor langeafstandsvluchten wel een deel van de CO<sub>2</sub>-kosten inprijst, maar tegelijk nog een beperkt afschrikkende effect heeft voor reizigers, aangezien een relatief beperkte kostenverhoging van de totale kosten van het vliegticket bedraagt?

Daarnaast maken de leden van de ChristenUnie-fractie zich zorgen dat mensen zullen uitwijken naar luchthavens in bijvoorbeeld Frankfurt of Brussel door de heffingen. Kan de regering nader toelichten wat de uitwijkeffecten zijn ten gevolge van het voorliggende wetsvoorstel? Welke maatregel zou de regering willen inzetten om dit te voorkomen? Hoe wil de regering ervoor zorgen dat het aantal vluchten daadwerkelijk afneemt en daarmee de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot?

### *3. Budgettaire aspecten*

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of de opbrengst van de vliegbelasting (geheel of gedeeltelijk) wordt ingezet voor verduurzaming van de luchtvaart, zoals investeringen in duurzame brandstoffen (SAF), elektrisch of hybride vliegen, of luchthavenverduurzaming? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of de regering bereid is te onderzoeken op welke manier een deel van de vliegbelasting kan worden ingezet om de Nederlandse luchtvaart te ondersteunen bij transitie naar stillere en schonere luchtvaart zoals investeringen in duurzame brandstofproductie of benodigde infrastructuur.

Kan de regering aan de leden van de ChristenUnie-fractie aangeven wat het budgettaire beslag is dat gepaard gaat met het verwijderen van Rusland van de lijst in bijlage A? Is het mogelijk om Rusland op te splitsen in een Europees en niet-Europees deel met eigen tarieven? Wat zou daarvan het budgettaire effect zijn?

### *4. Grenseffecten*

De leden van de VVD-fractie vragen de regering of is onderzocht of deze maatregel niet vooral leidt tot uitwijkgedrag naar buitenlandse luchthavens, met name in grensregio's zoals Zuid-Limburg en Noord-Nederland. Hoe groot acht de regering dit risico, en welke mitigerende maatregelen worden overwogen om negatieve neveneffecten te voorkomen?

De leden van de CDA-fractie merken op dat het huidige vlakke tarief in Nederland al significant hoger is dan dat van onze buurlanden voor korte vluchten. Deze leden vragen de regering in hoeverre daarvan afgelopen jaren grenseffecten gezien geweest zijn van Nederlanders die van een



Duitse of Belgische luchthaven reizen, en wat de impact daarvan is op onze luchthavens.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering op basis van onderzoek naar de grenseffecten van de verhoging stelt dat die erg klein zijn, omdat mensen ervoor zullen kiezen minder te vliegen en er al sprake was van capaciteitstekorten op de luchthaven, dus dat een lagere vraag per saldo weinig gevolgen heeft. Deze leden vragen of dit wel een realistisch beeld schetst van de economische gevolgen voor Nederlandse luchthavens, ook met in het achterhoofd de voorgenomen verlaging van de Duitse vliegbelasting. Deze leden vragen de regering om nader in te gaan op het economische potentieel van Nederlandse luchthavens en vliegmaatschappijen en vragen daarnaast om een uitgebreidere weergave van de adviezen van luchthavens en vliegmaatschappijen dan in de memorie van toelichting zijn opgenomen.

#### *6. Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven*

De leden van de VVD-fractie vragen om een nadere toelichting op de verdelingseffecten van de voorgestelde differentiatie. In welke mate verschuiven de lasten naar zakelijke reizigers, intercontinentale vluchten of toeristische reizigers? Kan de regering aangeven welke inkomensgroepen het meest geraakt worden en hoe dit zich verhoudt tot de beleidsdoelstelling van de vliegbelasting?

De leden van de VVD-fractie merken op dat luchtvaartmaatschappijen momenteel aanzienlijke investeringen doen in nieuwe, zuinige toestellen. Hoe voorkomt de regering dat de stapeling van nationale lasten de investeringsruimte van deze bedrijven beperkt en de transitie juist vertraagt?

#### 6.1 Uitvoeringslasten en administratieve gevolgen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de voorgestelde differentiatie van het tarief van de vliegbelasting gevolgen heeft voor exploitanten van luchthavens en voor luchtvaartmaatschappijen. Hoe beoordelen de exploitanten van luchthavens de tijdige haalbaarheid van de voor hen benodigde ICT-aanpassingen?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de opmerking dat er vooralsnog geen indicaties zijn dat de benodigde ICT-aanpassingen bij luchtvaartmaatschappijen niet tijdig kunnen worden gerealiseerd. Kan de regering dit onderbouwen? Kan de regering aangeven op welke wijze de regering hierbij de luchtvaartmaatschappijen heeft geconsulteerd?

Daarnaast constateren de leden van de ChristenUnie-fractie dat de verwachte kosten voor de ICT-aanpassingen en de toenemende administratieve lasten voor de luchthavenexploitanten wordt geschat op ongeveer één miljoen euro incidenteel. Waarom acht de regering het billijk om deze lasten bij de exploitanten te leggen?

#### 6.2 Economische gevolgen

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken uit de memorie van toelichting op dat de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen mogelijk zal dalen als een kleine fractie van de maatschappelijke kosten (zoals klimaatschade en gezondheidsschade) in rekening wordt gebracht. Betekent dit volgens de regering dat luchtvaartmaatschappijen alleen winst kunnen maken door de veroorzaakte externe kosten af te schuiven

op de maatschappij? Is de regering van mening dat de ongedekte gezondheidsschade van omwonenden of een leefbare planeet voor komende generaties in een redelijke balans staat tot de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen?

Voorts vragen deze leden om een berekening van de jaarlijkse expliciete en impliciete subsidiëring voor internationaal vliegverkeer naar en vanuit Nederland, verminderd met de jaarlijkse relevante belastingafdrachten. Kan de regering dit vergelijken met de jaarlijkse expliciete en impliciete subsidies voor internationaal treinverkeer, verminderd met de jaarlijkse relevante belastingafdracht? Kan de regering in die vergelijking ook de maatschappelijke kosten van zowel internationaal vliegverkeer als internationaal treinverkeer meenemen? Kan de regering op basis hiervan reflecteren op de hoogte van de vliegbelasting?

De leden van de VVD-fractie vragen aandacht voor de positie van regionale luchthavens, in het bijzonder Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Deze luchthavens vervullen een belangrijke rol in de regionale economie, het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid van hun regio's. Kan de regering toelichten welke effecten het voorliggende wetsvoorstel heeft op de economische vitaliteit van de grensregio's en de concurrentiepositie van deze luchthavens ten opzichte van buitenlandse alternatieven? Is de regering bereid om de gevolgen voor de regionale luchtvaart te monitoren en – indien sprake blijkt van substantiële weglek – corrigerende maatregelen te overwegen?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering om vooral te kijken naar de weglekeffecten en economische concurrentievoordelen van Belgische luchthavens, zoals Brussel en Charleroi en Duitse luchthavens zoals Weeze en Dusseldorf ten opzichte van de Nederlandse luchthavens Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde, en om na te gaan wat het potentiële effect zou zijn wanneer de vliegbelasting wordt verlaagd of weggenomen voor de concurrentiekracht van deze vliegvelden. Welke positieve effecten voor de operatie en daarmee winstgevendheid van deze vliegvelden kan dit opleveren?

De leden van de D66-fractie onderstrepen dat verduurzaming van de luchtvaart economische kansen biedt. Zo kan Nederland zich ontwikkelen als koploper in de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen, zoals SAF en eSAF. Deze leden constateren echter dat investeringen in deze sector momenteel stagneren, bijvoorbeeld door het stopzetten van de SAF-fabriek van Shell. Ondernemingen geven aan behoefte te hebben aan lange termijn afspraken met overheid en vliegmaatschappijen. Is de regering bereid in de vroege fase met producenten en luchtvaartmaatschappijen om tafel te gaan om maatwerkafspraken te maken en de businesscase voor SAF/eSAF te verbeteren? Waarom lukt het wel om maatwerkafspraken te sluiten met grote uitstoters, maar niet met innovatieve koplopers in duurzame luchtvaart?

### *7. Uitvoeringsgevolgen voor de Belastingdienst*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de introductie van de vliegbelasting pas per 2029 in het IV-portfolio kan worden gerealiseerd, terwijl deze reeds vanaf 2027 ingaat. Deze leden lezen dat tot die tijd het huidige aangifteformulier gebruikt mag blijven worden, waarbij de totale belastingafdracht op basis van de verschillende tariefcategorieën in een gezamenlijk bedrag in hetzelfde vak moeten worden vermeld. Het verbaast deze leden dat dit reeds vanaf 2027 mogelijk is, aangezien zij bij Belastingplan 2025 exact dezelfde methode voorstelden voor verschil-

lende tarieven binnen de kansspelbelasting, maar dit toen werd afgedaan als onmogelijk.

Deze leden vragen de regering daarom nogmaals in te gaan op de mogelijkheid in de kansspelbelasting een gebruteerd tarief te hanteren voor risicovolle kansspelen, en voor risicoarme kansspelen dus een lager tarief. Zoals deze leden voorstelden hoeft slechts in de toelichting opgenomen te worden hoe dit kan worden toegepast, terwijl in het aangifteformulier gewoon een gezamenlijk bedrag kan worden opgenomen.

### 8.3 Draagvlakonderzoek

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat een aanzienlijk deel van de respondenten aangeeft het eigen vlieggedrag niet aan te passen als gevolg van de voorgestelde maatregel. Als er door de voorgestelde maatregel geen of verwaarloosbaar kleine gedragseffecten zijn en het opgebrachte geld niet wordt ingezet om de geïnternaliseerde kosten te dekken of mitigeren, wat is dan het te verwachten nuttige effect van de gekozen tarieven? Moeten de tarieven niet juist gebaseerd worden op het bereiken van een gedragseffect, om een milieueffect te bereiken?

Deze leden vragen de regering te reflecteren op wat omwonenden van vliegvelden en anderen die schade ondervinden van vliegverkeer precies hebben aan het huidige wetsvoorstel.