
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)

B **VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN¹**
Vastgesteld 4 december 2025

Het voorliggende wetsvoorstel heeft de leden van de fracties van **GroenLinks-PvdA**, **BBB**, **VVD**, **JA21**, **Volt** en de **Fractie-Visseren-Hamakers** aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie

De fractieleden van **GroenLinks-PvdA** informeren naar het aantal vluchten dat jaarlijks met privéjets wordt uitgevoerd vanaf Nederlandse luchthavens en het aantal unieke personen dat verantwoordelijk is voor deze vluchten. Ook vragen deze leden wat de CO₂-impact van een privéjet passagier is, vergeleken met een passagier op een reguliere lijnvlucht.

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

De fractieleden van de BBB zijn verwonderd over de opname van het Caribisch deel van het Koninkrijk in bijlage A van het wetsvoorstel² en daarmee het lage tarief. Deze leden kunnen zich voorstellen dat waar het ingezetenen of familie van ingezetenen van het Caribisch deel van het Koninkrijk betreft dit een aantrekkelijke uitzonderingspositie is, maar tegelijkertijd is deze indeling ook een bevoordeling voor toeristische vliegbewegingen. Zij vragen of de regering de omvang van deze bijzondere behandeling kan duiden (uitgedrukt in vluchten, euro's, betrokkenen) en in welke mate dit voordeel bij ingezetenen valt en in welke mate bij toeristen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De fractieleden van de **VVD** vragen hoe de economische effecten van dit nieuwe gedifferentieerde tarief op de luchtvaartsector en aanverwante industrieën, zoals toerisme en luchtvracht, worden meegenomen.

Voor Europese bestemmingen zijn auto, boot en trein prima alternatieven voor het vliegtuig. Deze alternatieven zijn niet realistisch voorhanden op intercontinentale vluchten, aldus de fractieleden van de VVD. Onder de voorgestelde regeling wordt een

¹ Samenstelling:

Kroon (BBB) (*ondervoorzitter*), Van Wijk (BBB), Martens (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Karimi (GroenLinks-PvdA), Van Gorp (GroenLinks-PvdA), Rosenmöller (GroenLinks-PvdA), Van Ballekom (VVD) (*voorzitter*), Van der Linden (VVD), Vogels (VVD), Bovens (CDA), Bakker-Klein (CDA), Aerdts (D66), Griffioen (D66), Moonen (D66), Van Strien (PVV), Baumgarten (JA21), Van Apeldoorn (SP), Holterhues (ChristenUnie), Van den Oetelaar (FVD), Schalk (SGP), Hartog (Volt), Van der Goot (OPNL), Van Rooijen (50PLUS), Van de Sanden (Fractie-Van de Sanden), Walenkamp (Fractie-Walenkamp), Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers)

² *Kamerstukken I* 2025/26, 36.815, A, p. 2.

vliegticket van de zakelijke reiziger naar Brussel € 29,40 duurder en een ticket voor een familiebezoek naar Paramaribo € 70,86 per passagier duurder. Zij vragen waarom er niet is gekozen voor een systeem waarbij de korte vlucht zwaarder wordt belast dan de lange vlucht.

Tot slot vragen de fractieleden van de VVD of er risico's zijn op geschillen met Europese partners of internationale luchtvaartorganisaties. Zo ja, hoe gaat de regering daarmee om?

Vragen en opmerkingen van de leden van de JA21-fractie

De fractieleden van **JA21** constateren dat het primaire doel van het wetsvoorstel budgettair gedreven is. Deze leden vragen of de regering het met hen eens is dat de maatregelen in onderliggend wetsvoorstel geen aantoonbare milieuwinst opleveren. In dat licht vragen zij hoe de regering verklaart dat juist verre vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk onder de laagste staffel vallen.

De gedifferentieerde vliegtaks is samen met de hoge havengelden van Schiphol een regelrechte bedreiging voor het (internationale) netwerk van onze nationale carrier, zo stellen de fractieleden van JA21. Deze leden vragen of het in dat licht gerechtvaardigd is om pas vijf jaar na implementatie van het wetsvoorstel een evaluatie uit te voeren en vragen of de regering bereid is om reeds twee jaar na implementatie de eerste evaluatie van het wetsvoorstel uit te voeren.

De fractieleden van JA21 vragen of de regering kan aangeven welke specifieke SMART-criteria worden gehanteerd om de effecten van de gedifferentieerde vliegbelasting bij de evaluatie objectief te beoordelen.

Deze leden vragen of het wetsvoorstel beschikt over aantoonbaar draagvlak bij VNO-NCW. Zo ja, dan vragen zij of de regering kan aangeven waarop dit draagvlak is gebaseerd.

De fractieleden van JA21 vragen welke gevolgen de regering verwacht van de beleidswijziging van Duitsland om terug te komen op de invoering én de hoogte van de Duitse vliegtaks voor het gebruik van Nederlandse luchthavens, voor zowel zakelijke als recreatieve vluchten.

Deze leden vragen welk effect de regering verwacht van gedifferentieerde vliegbelasting op het vestigingsklimaat van bestaande en nieuwe bedrijven in Nederland. Heeft de regering met betrekking tot deze vraag een impactanalyse laten uitvoeren? Zo ja, dan verzoeken zij de resultaten hiervan te delen met de Kamer.

De fractieleden van JA21 vragen hoe de regering voornemens is uitvoering te geven aan de in de Tweede Kamer aangenomen motie-Hoogeveen,³ waarin wordt verzocht het onderzoek naar de effecten van de vliegbelasting te actualiseren. Daarbij vragen zij op welke termijn de regering verwacht de Eerste Kamer te kunnen informeren over de voortgang van de uitvoering van deze motie.

³ *Kamerstukken II 2025/26, 36.812, nr. 111*

Het amendement-Stultiens c.s.⁴ introduceert een aanvullende vliegbelasting voor reizigers die gebruikmaken van een privéjet. Deze leden vragen welke gevolgen de regering verwacht dat deze maatregel zal hebben voor het vestigingsklimaat op en rondom Schiphol-Oost en de impact op de concurrentiepositie van de Royal Schiphol Group.

Tot slot vragen zij in hoeverre de regering verwacht dat de voorgestelde belasting invloed zal hebben op het bredere vestigingsklimaat voor internationale ondernemingen en multinationals in Nederland, gezien het gebruik van zakelijke privévluchten in de bedrijfsvoering van deze bedrijven.

Vragen en opmerkingen van de leden van de Volt-fractie

De fractieleden van Volt constateren dat de regering per wet een gedifferentieerde vliegbelasting voorstelt. Het stelt deze leden tot tevredenheid dat ervoor is gekozen om vluchten voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in bijlage A op te nemen. Zij vragen zich echter af of het niet voor de hand zou liggen om ook de eilanden die direct aan de EU verbonden zijn via Frankrijk, Spanje en Portugal in die bijlage op te nemen. Aangezien de vliegbelasting onderdeel is van uitvoeringsmaatregelen voor EU-wetgeving, zou het niet voor de hand liggen om ook voor deze gebieden, mede met het oog op Artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, een uitzondering te maken? Is hier overleg over geweest met Frankrijk, Spanje en Portugal? Is de regering bereid hierover akkoorden te sluiten met deze landen voor zover zij ook een vliegbelasting invoeren?

Vragen en opmerkingen van het lid van de Fractie-Visseren-Hamakers

Het lid van de **Fractie-Visseren-Hamakers** vraagt of de gedifferentieerde vliegbelasting ook geldt voor buitenlandse passagiers die via Nederland vliegen en voor buitenlandse passagiers die via een Nederlandse vliegmaatschappij hun vliegticket boeken. Zo nee, waarom niet?

De leden van de vaste commissie voor Financiën zien de nota naar aanleiding van het verslag met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **uiterlijk 5 december 2025**.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën
Van Ballekom

De griffier van de vaste commissie voor Financiën
Karthaus

⁴ *Kamerstukken II* 2025/26, 36.815, nr. 13