31 936 Luchtvaartbeleid

31 396 Vliegbelasting

Nr. 1314 Brief van de staatssecretaris van Financiën

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2026

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel *Wet differentiatie vliegbelasting* is de motie Hoogeveen (JA21)[1] aangenomen. Deze motie verzoekt het kabinet om het in 2025 uitgevoerde onderzoek naar de beleidseffecten van de differentiatie van het tarief van de vliegbelasting (hierna: gedifferentieerde vliegbelasting) te actualiseren en dit uit te splitsen naar de vijf grootste luchthavens van Nederland om zo een actueel beeld te krijgen van mogelijke uitwijk- en concurrentierisico's. Hierbij bied ik u dan ook, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, het onderzoeksrapport aan. Met deze brief wordt de motie Hoogeveen afgedaan.

Achtergrond
Het tarief van de vliegbelasting wordt met ingang van 1 januari 2027 gedifferentieerd naar afstand, op basis van de eindbestemming van de passagier. De eindbestemmingen zijn daarbij ingedeeld in afstandscategorieën die zijn vastgelegd in bijlage A en bijlage B bij de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm). Bijlage A bevat alle EU-lidstaten, het Caribisch deel van het Koninkrijk en staten en gebieden binnen circa 2.000 kilometer van Amsterdam. Bijlage B bevat staten en gebieden die verder dan circa 2.000 kilometer, maar niet verder dan circa 5.500 kilometer van Amsterdam gelegen zijn. De verwachte beleidseffecten van de gedifferentieerde vliegbelasting zijn in 2025 onderzocht en met de Kamer gedeeld.[2]

Motie Hoogeveen
De motie Hoogeveen verzoekt het kabinet om het in 2025 uitgevoerde onderzoek naar de beleidseffecten van de gedifferentieerde vliegbelasting te actualiseren en hierbij rekening te houden met de aanpassingen in tariefhoogtes in de vliegbelastingen van andere landen. Zo heeft Duitsland de tarieven van de Duitse vliegbelasting per 1 juli 2026 verlaagd. De motie verzoekt ook hierbij de uitwijk naar andere luchthavens en de effecten op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart weer te geven en dit uit te splitsen naar de vijf grootste luchthavens van Nederland.

Geactualiseerd onderzoek
In het geactualiseerde onderzoek van CE Delft is rekening gehouden met de aanpassingen in de vliegbelastingen in Europese landen.[3] Daarnaast is er rekening gehouden met de vormgeving van de vliegbelasting zoals deze op basis van de Wet differentiatie vliegbelasting geldt per 2027. Ten tijde van het eerdere onderzoek was de exacte vormgeving en maatvoering van de maatregel nog niet bekend. De verschillen tussen de variant uit het eerdere onderzoek en de uiteindelijke variant zijn minimaal.

---

[1] Kamerstuk 36 812, nr. 111.
[2] Kamerstuk 31 396, nr. 7.
[3] Zoals bekend in juni 2026.

Het luchtvaartprognosemodel AEOLUS is gebruikt voor de bepaling van de verwachte effecten. De gepresenteerde effecten in dit onderzoek kennen een mate van onzekerheid, omdat veel factoren van invloed zijn op de toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart. Het AEOLUS-model is gebaseerd op aannames omtrent gedragsreacties van passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Er zijn relatief grote onzekerheden bij de modellering van de kleinste luchthavens. Op deze luchthavens vliegen slechts enkele luchtvaartmaatschappijen, waardoor het schrappen of toevoegen van één bestemming een grote impact kan hebben.

In het vervolg van deze brief worden de onderzochte beleidseffecten gepresenteerd. De genoemde aantallen en percentages zijn allen ten opzichte van het referentiescenario in het genoemde jaar en dus niet ten opzichte van de huidige situatie. In de referentiescenario's is onderscheid gemaakt tussen Welvaart en Leefomgeving (WLO) Hoog-Snel[4] en Laag-Vertraagd[5] om zo een zo breed mogelijke bandbreedte te hebben voor de resultaten.

Effecten op vluchtaantallen, passagiersaantallen en uitwijk
Uit het onderzoek komt naar voren dat het totaal aantal vluchten via Nederlandse luchthavens in 2030 naar verwachting 0% tot 0,2% daalt. In het geval van Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) zijn de effecten sterker. Deze luchthavens hebben, in tegenstelling tot de andere luchthavens in Nederland, de capaciteitslimiet nog niet bereikt. Het onderzoek laat zien dat het totaal aantal passagiers dat vliegt via Nederlandse luchthavens in 2030 naar verwachting daalt met 0,2% tot 0,4%. Relatief gezien vindt een hogere daling van het aantal passagiers plaats op MAA van 0,7% tot 1,1% en GAE van ongeveer 1,5%.

Van de passagiers die ervoor kiezen om niet meer via Nederlandse luchthavens te vliegen, kiest een deel om via een buitenlandse luchthaven te reizen. Andere passagiers kiezen ervoor om over te stappen op andere vervoersmodaliteiten of om niet meer te vliegen. De verwachte additionele uitwijk van OD-passagiers (*Origin Destination*) naar buitenlandse luchthavens is ongeveer 1%. De uitwijk verschilt per type vlucht. Voor korte vluchten wordt een verschuiving zichtbaar van buitenlandse luchtvaart en landvervoer naar luchtvaart vanaf Nederland. Voor middellange en lange vluchten is er uitwijk naar buitenlandse luchthavens.

Effecten op netwerkkwaliteit en economische effecten
Door de gedifferentieerde vliegbelasting is er een verschuiving te verwachten in het reisgedrag. Er is een toename te verwachten van circa 1% in vliegreizen naar bestemmingen binnen 2.000 km van Amsterdam, en een afname van ongeveer 3% in vliegreizen naar bestemmingen verder dan 2.000 km van Amsterdam. De directe connectiviteit binnen Europa neemt naar verwachting dan ook licht toe met 0,3% tot 0,5%, wat ten koste gaat van de intercontinentale connectiviteit, die naar verwachting afneemt met circa 2%.

De gedifferentieerde vliegbelasting heeft naar verwachting een negatief effect op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen. Dit komt doordat luchtvaartmaatschappijen niet alle kosten van de hogere vliegbelasting kunnen doorberekenen aan hun passagiers. Dit effect is relatief onzeker in te schatten, omdat het sterk afhangt van de strategische keuzes van de luchtvaartmaatschappijen. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen

[4] Hoge economische groei, snelle internationale klimaattransitie.
[5] Lage economische groei, vertraagde internationale klimaattransitie.

bijvoorbeeld anders reageren dan buitenlandse. In het onderzoek zijn de effecten bepaald voor het totaal van alle luchtvaartmaatschappijen dat vliegt vanaf of via Nederlandse luchthavens.

Effecten op klimaat
De maatregel zorgt ervoor dat de externe kosten van de luchtvaart in hogere mate worden geïnternaliseerd. De maatregel zorgt naar verwachting ook voor een reductie van de CO_2-uitstoot van het vliegverkeer vanaf Nederlandse luchthavens van 1,6% tot 1,8%. Het netto klimaateffect wereldwijd is ook positief, omdat er een lichte daling van de uitstoot van vluchten vanaf buitenlandse luchthavens en vervoer over land is. De vliegbelasting heeft namelijk een vraag-dempend effect op de terugreis en het tweede deel van de reis na een overstap.

Conclusie
De verwachte beleidseffecten uit het geactualiseerde onderzoek van CE Delft komen in grote mate overeen met de effecten uit het eerder uitgevoerde onderzoek. De effecten van de maatregel worden dan ook structureel gemonitord, zoals toegezegd tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen van 18 november 2025.[6] Ook houdt het kabinet oog voor de kostenpositie van luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen hun operaties herzien als de kosten voor vliegen vanaf Nederland te hoog worden. Dit kan invloed hebben op onze verbondenheid, netwerkkwaliteit en daarmee het vestigingsklimaat en de economie. Daarom blijft het kabinet de kostenpositie van luchtvaartmaatschappijen monitoren. Hierbij wordt onder andere de Benchmark Luchthavengelden en overheidsheffingen betrokken die ook met de Kamer wordt gedeeld.

Ter bevordering van een gelijk speelveld zet het kabinet daarnaast in op een Europese vliegbelasting die voor alle EU-landen gelijk is. Als onderdeel van deze inzet en met het oog op het verbeteren van de kostenpositie van luchtvaartmaatschappijen, stelt het kabinet dan ook voor het hoge tarief in de vliegbelasting (voor langeafstandsvluchten) dat per 2027 zou gaan gelden te verlagen naar het niveau van het hoge tarief in de Duitse vliegbelasting, namelijk van € 74,81 naar € 59,43. De verlaging heeft naar verwachting een positief effect op de stabiliteit van luchtvaartmaatschappijen.

De maatregel is opgenomen in het Belastingplan 2027.

De staatssecretaris van Financiën,
E. Eerenberg

[6] Toezegging door Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane Heijnen aan het Eerste Kamerlid Baumgarten (JA21) tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen van 18 november 2025.