



Eerste Kamer der Staten-Generaal

Staatssecretaris Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane
De heer E. Heijnen
D.t.v. BOA Team Parlementair
Postbus 20201
2500 EE Den Haag

Kazernestraat 52
2514 CV Den Haag
postbus 20017
2500 EA Den Haag

telefoon 070 312 92 00
fax 070 312 93 90

e-mail postbus@eerstekamer.nl
internet www.eerstekamer.nl

datum 1 oktober 2025

betreft Vragen over onderzoek gedifferentieerde vliegbelasting

ons kenmerk 178254

Geachte heer Heijnen,

De leden van de vaste commissie voor Financiën hebben met belangstelling kennisgenomen van het afschrift van de brief van uw voorganger aan de Tweede Kamer van 18 augustus 2025 over het onderzoek gedifferentieerde vliegbelasting.¹ De leden van de fractie van **JA21** hebben naar aanleiding daarvan de volgende vragen en opmerkingen. De fractieleden van de BBB sluiten zich aan bij de gestelde vragen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van JA21

In De Telegraaf kondigt Corendon aan in 2026 meer stoelen over de grens te verkopen dan vanuit Nederland: Düsseldorf en Keulen verdubbelen en Brussel groeit. Düsseldorf betaalt zelfs mee aan de vliegbelasting en lokt Nederlandse reizigers en bedrijven actief.² De fractieleden van JA21 vragen hoeveel feitelijke weglek u inmiddels ziet in 2024–2025 en wat de raming voor 2026–2028 bij invoering van deze heffing is.

Hoe borgt u een *level playing field*, gelet op het expliciete weglokbeleid van buitenlandse luchthavens?

De minieme werkgelegenheidseffecten zouden vooral het gevolg zijn van capaciteitsplafonds op Schiphol, waardoor het totaal aantal vluchten nauwelijks verandert.³ Erkent u dat dit niets zegt over de kwaliteit van het netwerk (minder *long haul*, meer intra-EU), de waarde per vlucht en de impact op *home carriers*? De fractieleden van JA21 vragen of u deze kwalitatieve verschuiving expliciet kunt laten doorrekenen.

Het rapport van CE Delft stelt dat effecten op zakelijke reizigers maximaal 0,5% zijn en dus het vestigingsklimaat “zeer beperkt” geraakt wordt, maar erkent tegelijk dat een causale relatie tussen luchtvaart en economische groei in de literatuur niet hard aantoonbaar is.⁴ Acht u het methodologisch verdedigbaar om afwezigheid van bewijs te lezen als bewijs van afwezigheid? Komt er aanvullend onderzoek naar bedrijfsmigratie/hoofdkantoren bij verslechterde *long haul*-connectiviteit?

¹ Kamerstukken I 2024/2025, 32 140, AL.

² Geraadpleegd op: <https://www.telegraaf.nl/financieel/corendon-zet-vol-in-op-vakanties-vanaf-belgische-en-duitse-luchthavens-nederland-prijst-zich-uit-de-markt/91997171.html>

³ Kamerstukken I 2024/2025, 32 140, AL, p. 3 en 4.

⁴ CE Delft, mei 2025: Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting.



datum 1 oktober 2025

ons kenmerk 178254

blad 2

Hoe groot is het netto CO₂-effect wanneer reizigers voor lange vluchten eerst per auto naar Brussel of Düsseldorf rijden (extra grijze kilometers), en vervolgens alsnog vliegen? Is dit *leakage effect* meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba) /milieubalans?

Hoe weegt u de cumulatie van kostenverhogende maatregelen (vliegbelasting, ETS/ETS-2, havengelden) met andere toerisme- en hospitality-maatregelen (zoals de btw-verhoging op logies) op het vestigings- en toeristisch klimaat in Nederland en de vraaguitwijk naar het buitenland?

Bent u het met deze leden eens dat juist voor lange vluchten (waar de heffing het hoogst is) geen spooralternatief bestaat, zodat de prikkel vooral leidt tot buitenlandse vertrekpunten in plaats van *modal shift*? Hoe verhoudt dit zich tot het beoogde milieudoel?

Wordt er met de beoogde heffing primair een budgettair doel gediend en niet een milieudoel?

Heeft u een gedegen impactanalyse verricht van de beoogde maatregel op het vestigings- en ondernemingsklimaat in Nederland?

De leden van de vaste commissie voor Financiën zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk **binnen vier weken**.

Hoogachtend,

Voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Pim van Ballekom