

Vliegbelasting

2. Kan aangegeven worden wat de relatie is tussen de huidige tickettaks en het effect op de hubfunctie van Schiphol?
3. Kan aangegeven worden wat het mogelijke effect is van de tickettaks die per 1 januari 2027 wordt ingevoerd op de hubfunctie van Schiphol?

De vliegbelasting betreft een belasting per passagier, niet per ticket. De vliegbelasting werd per 1 januari 2023 met ruim twintig euro verhoogd. Op dit moment bedraagt de vliegbelasting € 30,25 (prijspeil 2026).

Het tarief van de vliegbelasting wordt per 1 januari 2027 gedifferentieerd naar afstand. Voor eindbestemmingen in de EU, het Caribisch deel van het Koninkrijk en eindbestemmingen gelegen op minder dan 2000 km van Amsterdam blijft het tarief ongewijzigd en geldt het basistarief van € 29,40 (prijspeil 2025). Voor eindbestemmingen gelegen tussen 2000-5500 km van Amsterdam geldt een hoger tarief van € 47,24 (prijspeil 2025). Voor eindbestemmingen gelegen op >5500km van Amsterdam geldt het hoogste tarief van € 70,86 (prijspeil 2025). De voornoemde bedragen zijn in prijspeil 2025 en worden jaarlijks geïndexeerd.

Of de vliegbelasting effect heeft op de hubfunctie is uitgebreid onderzocht.¹ Uit de onderzoeken komt geen (verwacht) effect van de vliegbelasting op de hubfunctie naar voren. Aangezien de hubfunctie door tal van factoren wordt bepaald, is het lastig het effect van de vliegbelasting te isoleren. De effecten van de tariefdifferentiatie op de netwerkqualiteit zijn naar verwachting over het algemeen beperkt. Europese vluchten nemen iets toe met 0,4% in totaal en intercontinentale vluchten nemen af met 1,3%.

Jaarlijks wordt in opdracht van het ministerie van IenW de Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties opgeleverd door SEO Economisch Onderzoek. Uit de laatste 2 monitors blijkt dat het aantal bestemmingen vanaf Schiphol, het aantal directe vluchten en het aantal vluchten vanaf Schiphol waarbij kan worden overgestapt op een andere luchthaven stabiel is. De netwerkqualiteit (beschikbaarheid van directe vluchten naar preferente bestemmingen) van Schiphol toont in 2024 t.o.v. 2023 een geringe afname. De monitor doet geen onderzoek naar de oorzaak van een verandering in de netwerkqualiteit.

De kwaliteit van de hubfunctie wordt door tal van factoren beïnvloed naast de vliegbelasting. Belangrijke factoren zijn o.a.: de overige kosten (zoals de havengelden die in de periode 2023 – 2024 gestegen zijn met circa 13,6 %²), de snelheid van een transfer, het serviceniveau, het functioneren van de hubcarrier (KLM) en een gelijk speelveld (de ontwikkeling van concurrerende hubs en luchtvaartmaatschappijen).

Hoewel de vliegbelasting per passagier geldt, kunnen luchtvaartmaatschappijen in de praktijk, afhankelijk van hun eigen businessmodel, zelf bepalen in welke mate zij de kosten van de vliegbelasting daadwerkelijk doorberekenen aan de passagiers (via bijvoorbeeld de ticketprijs). Dit kan per vlucht, datum en zelfs per stoel verschillen. Onderzoek naar afstand gedifferentieerde vliegbelasting laat zien dat de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen mogelijk licht zal dalen.

De inschatting dat de uitwijkeffecten beperkt zijn, is realistisch, mede gezien de capaciteitsrestricties op Nederlandse luchthavens. Vraag die eventueel wegvalt als gevolg van de vliegbelasting wordt naar verwachting opgevangen door latente vraag. Dat wil zeggen dat er meer vraag naar vliegreizen is dan dat er slots beschikbaar zijn. Hierdoor leidt een lagere vraag niet direct tot minder benutting van beschikbare capaciteit of tot lagere economische activiteit, maar eerder tot een verschuiving van bestemmingen binnen het bestaande aantal vliegbewegingen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen hogere winsten maken als de vraag het aanbod overstijgt. Kanttekening is dat vanwege het internationale, competitieve karakter van de luchtvaart de betalingsbereidheid van passagiers een grens zal kennen. De vliegbelasting leidt er met name toe dat een deel van deze winsten wordt afgeroomd door de overheid. Deze inschattingen gaan uit van het niet belasten van transferpassagiers (zie vraag verderop).

¹ 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.

² Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2024 - SEO Economisch Onderzoek

4. Is er een beeld van wat het effect is van een eventuele verdere verhoging van de vliegbelasting op de hubfunctie van Schiphol?

5.1.2.b

Het effect van een eventuele verdere verhoging is afhankelijk van de exacte invulling, en andere factoren, zoals hierboven aangegeven. Dat is nu (nog) niet in beeld.

Bij de beantwoording van bovenstaande vragen is geschetst dat in relatief korte tijd tariefsverhogingen voor langere afstanden zijn doorgevoerd. Hiervoor zijn de effecten vooraf in beeld gebracht. Hoe de effecten van de per januari 2027 in te voeren tariefdifferentiatie in de praktijk uitpakken moet nog blijken. Ook is tijdens de behandeling van het wetsvoorstel differentiatie vliegbelasting de motie Hoogeveen⁴ aangenomen. De motie verzoekt om de effecten naar aanleiding van de aangekondigde verlaging van onder meer de Duitse vliegbelasting per 1 juli 2026 te actualiseren.

Voor het goed functioneren van de hub is een hubcarrier van belang. De financiële weerbaarheid van de Nederlandse luchtvaart staat onder druk door de oplopende kosten. Dit maakt voor luchtvaartmaatschappijen competitief blijven en investeren in verduurzaming moeilijk. Daarom kan overwogen worden om via de reguliere begroting (met inachtneming van de begrotingsregels) middelen beschikbaar te stellen voor verduurzaming en modernisering van de luchtvaart.

5. Kan aangegeven worden wat het effect is op de hubfunctie van Schiphol als de vliegbelasting ook van toepassing zou zijn op de transferpassagiers?

Uit onderzoek blijkt dat transferpassagiers belangrijk zijn voor de netwerkkwaliteit (hub-functie) van Nederlandse luchthavens⁵. Nederlandse passagiers profiteren ook van goede verbondenheid dankzij directe verbindingen met hogere frequenties die er zonder transferpassagiers niet zouden zijn. Dit versterkt het vestigingsklimaat. Ter illustratie: de beschikbaarheid van directe vluchten naar voor Nederland preferente bestemmingen (de netwerkkwaliteit) zou bijna halveren als transferpassagiers er niet waren.

Transferpassagiers zijn prijsgevoelig en wijken bij prijsstijgingen snel uit naar andere luchthavens of alternatieve routes. De kosten voor transferpassagier hangen van tal van factoren af, waaronder belastingen en in hoeverre deze worden doorberekend. Het schrappen van de uitzondering voor de vliegbelasting zou de kosten laten stijgen en daarom leiden tot een afname van het aantal transferpassagiers, hetgeen naar verwachting leidt tot een afname van het aantal directe verbindingen en een verslechtering van de Nederlandse netwerkkwaliteit en mogelijk het vestigingsklimaat⁶. Hetzelfde onderzoek laat zien dat in het geval de uitzondering voor transferpassagiers volledig wordt geschrapt en een tarief van € 26,43 (heel tarief, gelijk aan het tarief in 2023) wordt gerekend per vertrek van een transferpassagier, het aantal transferpassagiers naar verwachting met ongeveer 28 tot 34% daalt. In het geval dit tarief wordt gehalveerd is de verwachte daling van het aantal transferpassagiers 12 tot 18%. Wat betreft aantallen vluchten zijn de verwachte effecten het grootst op intercontinentale bestemmingen als Azië en de VS. De daling van het aantal vluchten naar Azië loopt bijvoorbeeld uiteen van 12 tot 18% (half tarief) en 29 tot 33% (heel tarief) en naar de VS van 8 tot 12% (half tarief) en 19 tot 22% (heel tarief).

Daarnaast is luchtvaart een internationale sector en andere landen heffen ook geen belasting op transferpassagiers. Een dergelijke grondslagverbreding kan daarom leiden tot concurrentienadelen voor de Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen of mogelijk zelfs tot retaliatie door andere landen.

6. Kan t.a.v. de vliegticketprijzen en -belastingen (i.r.t. de hubfunctie) ook een vergelijking gegeven worden met de omliggende landen (België, Frankrijk,

³ CE Delft 230386 Werkelijke Prijs Vliegen Def.pdf

⁴ Kamerstuk 36.812, nr. 88

⁵ SEO (2023) BETEKENIS VAN DE TRANSFERPASSAGIERS OP SCHIPHOL

⁶ CE Delft (2023). Effecten includeren transferpassagiers in de vliegbelasting, onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Financiën, mei 2023.

Duitsland en het VK) en plannen aldaar om vliegbelastingen te verhogen of juist af te schaffen?

De gegevens in onderstaande tabel betreft de situatie op 16 oktober 2025.⁷

Land	Vormgeving	Tarief
Nederland (huidig)	Alle OD-vluchten, per passagier: € 29,40	€ 29,40
Nederland (per 1-1-2027)	Korte afstand (tot 2.000 km): Middellange afstand (2.000 km - 5.500 km): Lange afstand (>5.500 km):	€ 29,40 € 47,24 € 70,86
België	Korte afstand (tot 500 km) Overig:	€ 10,00 € 5,00
Duitsland	Korte afstand (tot 2.500 km): Middellange afstand (2.500 km - 6.000 km): Lange afstand (>6.000 km):	€ 15,53 € 39,34 € 70,83
Frankrijk	Standaardtarief - Korte afstand (EU, EER of tot 1.000 km): - Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): - Lange afstand (>5.500 km): Tarief "met aanvullende diensten" ⁸ - Korte afstand (EU, EER of tot 1.000 km): - Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): - Lange afstand (>5.500 km): Tarief voor zakenvluchten met propellervliegtuigen - Korte afstand (EU, EER of tot 1.000 km): - Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): - Lange afstand (>5.500 km): Tarief voor zakenvluchten met vliegtuigen met straalmotor: - Korte afstand (EU, EER of tot 1.000 km): - Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): - Lange afstand (>5.500 km):	€ 7,40 € 15 € 40 € 30 € 80 € 120 € 210 € 675 € 1.025 € 420 € 1.015 € 2.100
Verenigd Koninkrijk (tariefstijging per 1-4-2026) ⁹	Gereduceerd tarief voor laagste reisklasse - Binnenlandse vluchten: - Buitenland (tot 3.200 km): - Buitenland (3.200 km - 8.850 km): - Buitenland (>8.850 km): Standaardtarief voor andere reisklassen - Binnenlandse vluchten: - Buitenland (tot 3.200 km): - Buitenland (3.200 km - 8.850 km): - Buitenland (>8.850 km): Hoog tarief voor vliegtuigen met maximaal 19 passagiers en zwaarder dan 20 ton: - Binnenlandse vluchten: - Buitenland (tot 3.200 km): - Buitenland (3.200 - 8.850 km): - Buitenland (>8.850 km):	€ 8,05 € 14,94 € 103,45 € 108,04 € 16,09 € 32,18 € 248,27 € 257,46 € 96,55 € 96,55 € 743,66 € 773,54

Nieuwe ontwikkelingen:

- Denemarken heeft per 1 januari 2025 een vliegbelasting ingevoerd.

⁷ Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met differentiatie van de vliegbelasting (Wet differentiatie vliegbelasting) Nota naar aanleiding van het verslag

⁸ Dit tarief geldt wanneer de passagier zonder bijbetaling on-board services, die niet voor alle passagiers beschikbaar zijn (bijvoorbeeld lunch), krijgt, zonder bijbetaling.

⁹ GBP-EUR wisselkoers van 10 oktober 2025.

- Vanaf juli 2025 heeft Zweden de vliegbelasting afgeschaft.
- De nieuwe Duitse coalitie is van plan de tariefverhoging van 20% van vorig jaar terug te draaien. Op 13 november 2025 werd bekend dat de Duitse regering de vliegbelasting zal verlagen vanaf 1 juli 2026, met in totaal 350 miljoen euro. De tarieven per passagier worden als volgt:
 - o Korte afstand (binnen Europa): Van €15,53 terug naar €12,48.
 - o Middellange afstand (tot 6.000km): Van €39,34 terug naar €31,61.
 - o Lange afstand (meer dan 6.000km): Van €70,83 terug naar €56,91
- De nieuwe Belgische regering is van plan de vliegbelasting te harmoniseren naar een tarief van € 10 per passagier, ongeacht de gevlogen afstand. Voor vluchten > 500km betreft dit een verhoging van € 5 per passagier.