



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Directie Inhoud**

aan De leden van de vaste Commissie voor Financiën

datum 27 november 2025

Betreffende wetsvoorstel:

36815

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met differentiatie van het tarief van de vliegbelasting (Wet differentiatie vliegbelasting)

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 27 november 2025 aangenomen door de Tweede Kamer.

Voor: 50PLUS, SP, GroenLinks-PvdA, PvdD, Volt, D66, ChristenUnie, SGP, CDA, VVD en BBB.

Tegen: DENK, JA21, FVD en PVV.

Aangenomen amendement

Invoegen artikel 1A

10 → **13** (Stultiens c.s.) over een apart tarief voor privévliegtoegen

Met dit amendement wordt een apart tarief in de vliegbelasting geïntroduceerd voor privévliegtoegen. De indieners zijn van mening dat het principe dat de vervuiler betaalt ook moet gelden voor de allerrijksten en de grootste vervuilers. Uit onderzoek van Oxfam, The Guardian en het Stockholm Environment Institute blijkt dat de 1% rijkste mensen op aarde meer broeikasgassenuitstoot veroorzaakt dan de armste 66%. Die hoge uitstoot is voor een belangrijk deel te wijten aan het gebruik van privévliegtoegen.

Een vlucht in een privévliegtoeg zorgt per passagier voor veel meer vervuilende uitstoot dan een reguliere vlucht. Om een vergelijkbare mate van internalisering van de negatieve externe effecten van vluchten met privévliegtoegen te bereiken is daarom een hoger tarief noodzakelijk. Daarnaast geldt dat diegenen die met een privévliegtoeg vliegen over het algemeen (veel) draagkrachtiger zijn dan passagiers van reguliere lijnvluchten, waardoor de reguliere tarieven in de vliegbelasting waarschijnlijk minder effectief werken als prikkel om onnodige vluchten te heroverwegen.

De indieners verwijzen hierbij ook naar het voorstel bij de COP30 van acht landen, waaronder Frankrijk en Spanje, om privévliegtoegen zwaarder te belasten. Ook de Nederlandse Eurocommissaris Wopke Hoekstra heeft dit initiatief inmiddels omarmd. De indieners zijn daarom van mening dat het wenselijk is dat Nederland hierin de internationale trend volgt en ook kiest voor het zwaarder belasten van privévliegtoegen. Met het wetsvoorstel Wet differentiatie vliegbelasting wordt het tarief van de vliegbelasting per 1 januari 2027 gedifferentieerd naar afstand, op basis van de eindbestemming van de passagier. Dit amendement voegt, met ingang van 1 januari 2030, per afstandscategorie een extra tarief in voor passagiers die reizen met een vliegtuig met 19 of minder zitplaatsen. Voor de tarieven is gekozen aan te sluiten bij de tarieven die in Frankrijk al gehanteerd worden voor privévliegtoegen. Om de complexiteit niet onnodig te vergroten sluit dit amendement aan bij de afstandscategorieën die worden voorgesteld in het wetsvoorstel Wet differentiatie vliegbelasting; de categorieën wijken daarom (beperkt) af van de categorieën die in Frankrijk gehanteerd worden. De beoogde invoeringsdatum ligt vanwege de uitvoering op 1 januari 2030.

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



datum 27 november 2025

blad 2

Tarieven privévliegtoegen (vliegtoegen met 19 of minder zitplaatsen)

Eindbestemming bijlage A (ca. <2000 km)	€420 per passagier
Eindbestemming bijlage B (ca. 2000 – 5500 km)	€1015 per passagier
Eindbestemming niet in bijlage A of B (ca. >5500 km)	€2100 per passagier

Budgettaire effecten (in miljoen euro, prijzen 2025, + is saldoverbeterend)

	2026	2027	2028	2029	2030	Struc	Struc in
Invoeren apart tarief vliegtoegen ≤19 zitplaatsen	0	0	0	0	58	58	2030

Aangenomen. Voor: 50PLUS, SP, GroenLinks-PvdA, PvdD, DENK, Volt, D66, ChristenUnie, SGP en CDA.

Verworpen amendementen

Artikel I, onderdeel D

6 (Grinwis en Ceder) over het lagere vliegbelastingtarief voor Suriname

Dit amendement strekt ertoe Suriname op te nemen op de lijst landen waarvoor het lagere vliegbelastingtarief geldt.

Nederland kent door het gezamenlijke verleden een grote Surinaamse gemeenschap. Zij zijn door hun achtergrond en familie- en vriendschapsbanden blijvend verbonden met Suriname. Door Suriname toe te voegen aan de lijst eindbestemmingen wordt de Surinaamse diaspora, waarvan veel leden een laag inkomen hebben, geconfronteerd met een forse verhoging van meer dan €70 per ticket om familie en vrienden te kunnen bezoeken. Dit gebeurt terwijl de diaspora al te kampen heeft met beruchte exorbitante prijzen op de lijn Paramaribo-Amsterdam. Schiphol is de enige Europese luchthaven waarvandaan rechtstreekse vluchten naar Suriname worden uitgevoerd. Surinaamse Nederlanders hebben daardoor ook geen alternatieve reisoptie.

Verworpen. Voor: 50PLUS, SP, DENK en ChristenUnie.

Invoegen artikel IA

9 → 11 (Teunissen) over vliegbelasting voor transferpassagiers

Dit amendement zorgt ervoor dat vliegbelasting per 1 januari 2028 ook verschuldigd wordt voor transferpassagiers. Op dit moment gebruikt ongeveer 40% van de passagiers op Schiphol de luchthaven alleen om over te stappen op een andere vlucht. De buitenlandse passagiers die hiervan gebruik maken veroorzaken evenveel vervuiling en geluidsoverlast als passagiers die vanuit Nederland vertrekken, maar hoeven daar op dit moment helemaal geen vliegbelasting over te betalen. Dit terwijl er sinds 2021 voor Nederlandse passagiers wel vliegbelasting verschuldigd is bij vluchten vanaf Schiphol.

De ingangssdatum van 1 januari 2028 biedt de uitvoerende instanties, luchtvaartmaatschappijen en ticketverkoopplatforms voldoende tijd om de benodigde administratieve en technische aanpassingen te doen. Een gefaseerde invoering waarborgt zo een zorgvuldige implementatie en voorkomt uitvoeringsproblemen. Het budgettaire belang van deze maatregel is 347 miljoen EUR per jaar.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, PvdD, Volt en ChristenUnie.

Invoegen artikel IA

12 (Teunissen) over een differentiatie naar reisklasse

Met dit amendement wordt in de Nederlandse vliegbelasting een differentiatie naar reisklasse opgenomen, naar analogie van het systeem van de Air Passenger Duty (APD) in het Verenigd Koninkrijk.



datum 27 november 2025

blad 3

In het Verenigd Koninkrijk geldt sinds de invoering van de APD in 1994 een tariefstructuur waarin per passagier een belasting wordt geheven. Sinds 2001 is er daar ook sprake van differentiatie naar reisklasse. De Britse wet onderscheidt daarbij verschillende categorieën:

- een gereduceerd tarief voor passagiers die reizen in de laagste klasse van reizen die in het vliegtuig beschikbaar is, mits de stoelafstand (seat pitch) niet meer dan 1,016 meter (40 inch) bedraagt;
- en
- een standaardtarief voor alle andere klassen van reizen, dus businessclass, premium economy en first class. Die ongeveer twee keer zo hoog is als het standaardtarief.
- Een hoger tarief voor privévluchten

Dit systeem wordt in het VK sinds vele jaren zonder uitvoeringsproblemen toegepast en heeft zich daarmee in de praktijk bewezen als eenvoudig, uitvoerbaar en rechtszeker. Dit amendement regelt een 'standaard' tarief voor passagiers in de hogere reisklasse dan de standaard reisklassen. Ook in Nederland zou het eerlijker zijn als passagiers die meer ruimte gebruiken en daardoor minder bijdragen aan efficiënte benutting van het vliegtuig, een hoger belastingbedrag betalen. Hogere reisklassen veroorzaken immers een hogere uitstoot per passagier doordat dezelfde vlucht minder personen vervoert bij gelijkblijvende emissie. Differentiatie naar reisklasse draagt dus bij aan een eerlijkere verdeling van de belastingdruk volgens het 'de vervuiler betaalt' principe.

Het voorstel van de indiener is om aan te sluiten bij het APD systeem van het Verenigd Koninkrijk. Het criterium van stoelafstand of tariefklasse is eenvoudig controleerbaar, zowel door luchtvaartmaatschappijen als door de Belastingdienst. De manier waarop de reisklasse wordt vastgesteld wordt bij Algemene Maatregel van Bestuur vastgesteld.

Het amendement bepaalt dat de differentiatie naar reisklasse in werking treedt op 1 januari 2028. Deze datum biedt de uitvoerende instanties, luchtvaartmaatschappijen en ticketverkoopplatforms voldoende tijd om de benodigde administratieve en technische aanpassingen te doen, zoals de registratie van reisklasse in de aangifteprocedures en gegevensuitwisseling met de Belastingdienst. Een gefaseerde invoering waarborgt zo een zorgvuldige implementatie en voorkomt uitvoeringsproblemen.

Door dit amendement krijgt Nederland een vliegbelasting die beter aansluit bij de milieubelasting van verschillende vormen van vliegen.

Verworpen. Voor: SP, GroenLinks-PvdA, PvdD, DENK, Volt en ChristenUnie.