

Vergaderjaar 2025–2026

36 563

Initiatiefnota van het lid Koekkoek over Alle Seinen op Groen

Nr. 17

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2025

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane, de door de Staatssecretaris van IenW toegezegde antwoorden aan op vragen van het lid Kröger aangaande de Initiatiefnota van het lid Koekkoek over «Alle Seinen op Groen»¹.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

¹ TZ202509-158

Beantwoording van de vragen van het lid Kröger aangaande de Initiatiefnota «Alle Seinen op Groen»

Vraag 1:

Kunnen korte afstandsvluchten naar bijvoorbeeld Brussel verboden worden?

Antwoord:

Onder de geldende Europese regels mogen Europese luchtvaartmaatschappijen vrij opereren op alle routes binnen de EU. Slechts onder strikte voorwaarden is het mogelijk om tijdelijk specifieke lijnen te verbieden. Een verbod op korte vluchten heeft weinig kans van slagen omdat in Nederland vrijwel uitsluitend sprake is van grensoverschrijdend vliegverkeer. U bent hierover geïnformeerd op 18 oktober 2023.²

Vraag 2:

Waarom is gekozen om overstappers niet te belasten met de vliegbelasting? Mogelijk om AirRail te stimuleren?

Antwoord:

Transferpassagiers zijn een essentieel onderdeel van de brede directe verbondenheid en versterken daarmee het vestigingsklimaat van Nederland. Uit onderzoek blijkt dat het belasten van transferpassagiers kan leiden tot significante concurrentienadelen en uitwijk naar buitenlandse luchthavens, waardoor de netwerkqualiteit van Nederland verslechtert.³ Dat kan betekenen dat er naar minder bestemmingen vanuit Nederland gevlogen kan worden, waardoor juist Nederlandse passagiers straks een transfer moeten maken op een luchthaven in het buitenland. Het eventueel heffen van vliegbelasting over het vertrek van transferpassagiers vanaf een Nederlandse luchthaven zou bovendien afwijken van de internationale praktijk en kan, naast significante concurrentienadelen, zelfs leiden tot retaliatie van derde landen.

Vraag 3:

Nog steeds is vliegen veel te goedkoop. Op treintickets zit wel belasting, is S (M) het eens met ons dat dit ongelijke speelveld zou moeten veranderen?

Antwoord:

Er zijn inderdaad verschillen in de beprijzing van de luchtvaart en het spoor. Zo wordt op kerosine geen accijns geheven en geldt voor vliegtickets het btw-nultarief. Daar tegenover staat dat over treintickets wel 9% btw betaald wordt. Het klopt dat dit een ongelijk speelveld oplevert. Nederland heeft zich de afgelopen jaren ingespannen om de beprijzing in de luchtvaart op te voeren en zo het speelveld tussen verschillende vervoersmodaliteiten zo veel mogelijk gelijk te trekken.

Omdat de luchtvaart een internationale sector is en baat heeft bij een gelijk internationaal speelveld, geeft het kabinet de voorkeur aan beprijzing op mondiaal en Europees niveau. Zo valt de internationale luchtvaart onder het marktmechanisme CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Over alle uitstoot boven de baseline van 85% van de uitstoot in 2019 moeten koolstofkredieten gekocht worden om de uitstoot te compenseren. Ook betaalt de luchtvaart voor intra-Europese vluchten uitstootrechten onder het EU *Emission Trading Scheme* (ETS). Vanaf 1 januari 2026 vervallen de gratis rechten

² Kamerstuk 31 936, nr. 1116.

³ Kamerstuk 36 202, nr. 157.

voor de luchtvaart en moet er over álle uitstoot van vluchten binnen de EER rechten aangekocht worden op de ETS-veiling.

Op nationaal niveau is in 2021 een vliegbelasting ingevoerd. Daartoe is besloten, mede vanwege juridische en uitvoeringstechnische beperkingen met betrekking tot het heffen van btw op vliegtickets, het uitblijven van Europese afspraken omtrent het heffen van accijns op kerosine en om een meer gelijk speelveld te creëren tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Het tarief van de vliegbelasting is meerdere malen verhoogd en bedraagt nu € 29,40 per passagier die van een luchthaven in Nederland vertrekt. Vanaf 1 januari 2027 wordt het tarief van de vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand, waarbij langeafstandsvluchten zwaarder worden belast. Hiermee worden de negatieve externe effecten van luchtvaart in een hogere mate geïnternaliseerd in de prijs van een vliegreis. Het tarief stijgt op de middellange en lange afstanden naar respectievelijk € 47,24 en € 70,86 per van een Nederlandse luchthaven vertrekkende passagier. Het tarief voor vliegreizen over korte afstanden blijft gelijk aan het huidige tarief.

Vraag 4:

Op welke manier kan de overheid met grote werkgevers afspraken maken over vliegreizen over korte afstanden?

Antwoord:

Werkgevers kunnen het gebruik van de trein bij internationale reizen stimuleren. De Coalitie Anders Reizen is in dat kader een goed initiatief. Dit is een coalitie van ruim 70 grote organisaties uit het Nederlandse bedrijfsleven met een vertegenwoordiging van ruim 550.000 medewerkers. De gemeenschappelijke ambitie van de Coalitie Anders Reizen is de CO₂-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 ten opzichte van 2016. Hieronder vallen ook afspraken over het reizen met de trein in plaats van het vliegtuig op korte afstanden. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt deel aan dit initiatief als werkgever en draagt ook bij als kennispartner.