

**From:** EK-postbus <postbus@eerstekamer.nl>  
**Date:** Thursday, December 4, 2025, 3:19 PM  
**To:** EK-postbus <postbus@eerstekamer.nl>  
**Subject:** FW: Wet differentiatie vliegbelasting (36.815) en amendement-Stultiens/Kröger

---

**Attachments:**

Brief Nederlandse Zakenluchtvaartindustrie - EBAA - DBAA.pdf

---

**Van:** 5.1.2.e <5.1.2.e@ebaa.org>  
**Verzonden:** Donderdag, 4 December, 2025 14:01  
**Aan:** 5.1.2.e 5.1.2.e <5.1.2.e@eerstekamer.nl>  
**CC:** 5.1.2.e @jetsupport.nl <5.1.2.e@jetsupport.nl>  
**Onderwerp:** Wet differentiatie vliegbelasting (36.815) en amendement-Stultiens/Kröger

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e@ebaa.org. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Geachte 5.1.2.e (MSc),

Namens de European Business Aviation Association (EBAA) en de Dutch Business Aviation Association (DBAA) wend ik mij tot u in verband met het wetsvoorstel *Wet differentiatie vliegbelasting* (36.815) en specifiek tot het amendement-Stultiens/Kröger, dat een apart en fors hoger tarief invoert voor vluchten met vliegtuigen tot en met 19 stoelen.

In de bijlage vindt u een korte gezamenlijke brief waarin wij onze belangrijkste zorgen toelichten over dit voorstel, in het bijzonder het ontbreken van consultatie met de direct getroffen sector, de disproportionele economische impact op Nederlandse operators en het vestigingsklimaat, en de ervaringen in Frankrijk met een vergelijkbare maatregel, waar verkeer vooral lijkt te verschuiven naar buitenlandse registraties zonder aantoonbare extra klimaatwinst. De brief bevat ook recente cijfers over werkgelegenheid, economische output en het zeer beperkte aandeel van de zakenluchtvaart in de totale emissies.

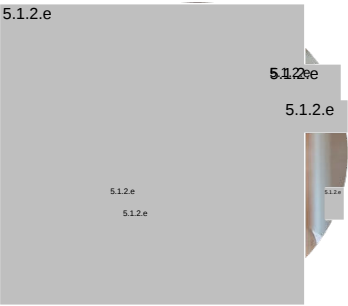
Tegen die achtergrond vragen wij u om bij de plenaire behandeling op maandag 15 en dinsdag 16 december in overweging te nemen het wetsvoorstel in de huidige vorm, inclusief het amendement-Stultiens/Kröger, **niet te steunen** en het kabinet te verzoeken tot een beter onderbouwd voorstel te komen, in overleg met de sector.

Wij lichten onze bevindingen en de internationale ervaringen graag nader toe in een kort gesprek, desnoods digitaal en op een moment dat u past, vóór of rondom de plenaire behandeling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e (EBAA)

5.1.2.e (DBAA)



5.1.2.e  
*Director Public Affairs & Communications*  
5.1.2.e

---

M: + 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e  
P: + 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e  
E: 5.1.2.e [@ebaa.org](mailto:5.1.2.e@ebaa.org)

[ebaa.org](http://ebaa.org)

Square de Meeus 37  
1000, Brussels || Belgium

Geachte leden van de Eerste Kamer,

Namens de European Business Aviation Association (EBAA) en de Dutch Business Aviation Association (DBAA) wenden wij ons tot u in verband met het **wetsvoorstel Wet differentiatie vliegbelasting** (36.815) en het daarbij aangenomen amendement-Stultiens/Kröger, dat een apart en fors hoger tarief invoert voor vluchten met vliegtuigen tot en met 19 stoelen. Wij begrijpen dat de plenaire behandeling, inclusief stemmingen, gepland staat voor maandag 15 en dinsdag 16 december 2025.

De beslissing komt daarmee zeer snel dichterbij. **Juist daarom willen wij kort en zakelijk uiteenzetten waarom wij u dringend verzoeken het wetsvoorstel in de huidige vorm, inclusief het amendement, niet te steunen.**

#### **Geen consultatie met sector**

Het amendement is op 19 november ingediend en binnen één week behandeld en aangenomen in de Tweede Kamer, zonder inhoudelijke consultatie met de direct getroffen sector. In de toelichting en in de politieke motivering worden bovendien onjuiste en onvolledige aannames gedaan over het aandeel van zakenluchtvaart in de totale emissies, de omvang van de sector in Nederland en de economische betekenis ervan. Voor een maatregel met zulke verstreckende economische gevolgen achten wij deze gang van zaken niet in lijn met de rol van de Eerste Kamer als chambre de réflexion, waarin juist zorgvuldigheid, hoor en wederhoor en feitelijke onderbouwing centraal horen te staan.

#### **Economische schade en vestigingsklimaat**

De Nederlandse zakenluchtvaart is klein in volume, maar groot in betekenis voor de economie en het vestigingsklimaat. Recente cijfers laten zien dat de sector ongeveer 8.700 banen ondersteunt, direct en indirect, en goed is voor ongeveer 2,2 miljard euro aan economische output. In 2024 vonden 26.963 zakenluchtvaartbewegingen (arrivals en departures) plaats in Nederland, al een daling van 6 procent ten opzichte van 2023.

Daarmee vertegenwoordigt de sector ongeveer 5 procent van alle vliegbewegingen in Nederland, maar zorgt zij wel voor verbindingen tussen duizenden luchthavenparen en is zij actief op 19 Nederlandse luchthavens. Nederland beschikt bovendien over een eigen vloot van ruim honderd gestationeerde en bijna negentig in Nederland geregistreerde zakenluchtvaartuigen, met hoogwaardige werkgelegenheid in onderhoud, training, operations en logistiek.

Uit onderzoek van Oxford Economics blijkt dat zakenluchtvaart in Europa meer dan 100 miljard euro aan buitenlandse directe investeringen ondersteunt, doordat hoofdkantoren en kennisintensieve bedrijven zich bij hun locatiekeuze laten leiden door goede en flexibele internationale bereikbaarheid. [zie recentelijk besluit van <sup>5.1.2.e</sup> voor haar vestiging in Katwijk] Een eenzijdig extra boetetarief voor business jets, opleidingsvluchten, ambulancevluchten en company-aircraft raakt dus niet alleen de luchtvaartsector zelf, maar stuurt ook een negatief signaal over het Nederlandse vestigingsklimaat als geheel.

#### **De les uit Frankrijk: verkeer verschuift, nationale bedrijven verliezen**

Het Nederlandse amendement is nadrukkelijk geïnspireerd op de Franse “privéjet-heffing”. Een recente studie van de Franse luchtvaartautoriteit (DGAC) laat zien wat daar de feitelijke uitwerking is geweest. In het derde kwartaal van 2025 daalde de activiteit van het Franse zakenluchtvaart-paviljoen met 21,8 procent ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2024, van 2.600 naar 2.000 bewegingen.

Over de eerste drie kwartalen van 2025 liggen Franse operators 7,4 procent onder het niveau van 2019, terwijl het aantal bewegingen van buitenlandse operators in Frankrijk in dezelfde periode met ruim 25

procent is toegenomen, waardoor het totale marktvolume ongeveer gelijk bleef. Het vliegen verdwijnt dus niet, maar nationale bedrijven verliezen marktaandeel in hun eigen thuismarkt.

Werkgelegenheid, investeringen en beslissingscentra verschuiven naar buitenlandse registraties en andere landen, zonder aantoonbare extra klimaatwinst. Wij vrezen dat Nederland met het voorliggende amendement dezelfde fout dreigt te herhalen: Nederlandse operators en bedrijven worden relatief zwaarder belast, terwijl verkeer kan uitwijken naar buitenlandse toestellen, registraties en luchthavens.

### **Klimaatdoelen vragen om effectief, niet symbolisch beleid**

De zakenluchtvaart onderschrijft het principe dat de vervuiler betaalt en investeert al jaren in vlootvernieuwing, efficiëntere operaties en duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF). Tegelijkertijd is het van belang de verhoudingen helder te houden. Internationaal onderzoek schat dat de mondiale zakenluchtvaart verantwoordelijk is voor ongeveer 0,04 procent van de door de mens veroorzaakte CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het voorgestelde extra tarief richt zich dus op een zeer klein deel van de totale emissies, zonder dat duidelijk is welke concrete klimaatwinst hiermee wordt geboekt en zonder dat de opbrengsten gericht worden geïnvesteerd in verdere verduurzaming. Het risico is dat Nederland vooral economische schade lijdt en aan concurrentiekracht inboet, terwijl het klimaat hooguit een symbolisch voordeel ziet.

### **Onze oproep en aanbod tot dialoog**

Gelet op het bovenstaande doen EBAA en DBAA een dringende oproep aan u als leden van de Eerste Kamer om het wetsvoorstel in de huidige vorm, inclusief het amendement-Stultiens/Kröger, niet te steunen tijdens de plenaire behandeling op 15 en 16 december 2025. Wij vragen u het kabinet te verzoeken om, in overleg met de sector, met een nieuw, beter onderbouwd voorstel te komen dat aantoonbaar bijdraagt aan de Nederlandse en Europese klimaatdoelen, het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie van Nederland niet onnodig schaadt en zorgvuldig is getoetst op juridische houdbaarheid, uitvoerbaarheid en economische effecten.

Wij zijn graag bereid deze punten mondeling toe te lichten in een korte, desnoods digitale ontmoeting met geïnteresseerde leden van de Eerste Kamer, bij voorkeur uit de commissie Financiën en andere betrokken commissies, vóór of rondom de plenaire behandeling van 15 en 16 december. Wij stellen het zeer op prijs als u voor zo'n gesprek ruimte wilt maken in uw agenda, zodat wij de feiten, de internationale ervaringen en mogelijke alternatieven rechtstreeks met u kunnen bespreken.

Met hoogachting,

GBA (Ton) van Deursen

Voorzitter

Dutch Business Aviation Association (DBAA)

5.1.2.e

Róman Kok

Director Public Affairs & Communications

European Business Aviation Association (EBAA)

5.1.2.e [@ebaa.org](mailto:@ebaa.org)

5.1.2.e