

Vergaderjaar 2025–2026

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 1257**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2025

De commissie voor Financiën heeft verzocht om een informatiebrief met betrekking tot buitenlandse investeringsplannen van de Schiphol Group (kenmerk 2025Z20883/2025D50302).

De commissie van Financiën heeft mij verzocht de volgende vragen te beantwoorden.

1.

*In hoeverre de Minister van Financiën op de hoogte was van de plannen van de Schiphol Group om circa 1 miljard euro te investeren in luchthavens buiten Nederland.*

De Schiphol Group («Schiphol») heeft recent haar Strategisch Plan voor de komende tien jaar gepresenteerd. Speerpunten daaruit zijn: Schiphol terug in top 3 van Europese hubluchthavens, draagvlak creëren voor luchtvaart, de kwaliteit van werk in de sector verbeteren, het ontwikkelen van een Nederlands luchtvaartstelsel dat toegankelijk is voor alle Nederlanders, internationale deelnemingen van Schiphol selectief laten groeien en behoud de robuustheid en tot slot een financieel robuust en conservatief financieel beleid.

Voordat Schiphol het Strategisch Plan definitief heeft vastgesteld, heeft de onderneming het plan aan haar aandeelhouders gepresenteerd. Ten aanzien van internationale investeringen is opgenomen dat Schiphol i) internationale samenwerking, kennisdeling en uitwisseling van mensen wil versterken, ii) internationaal wil investeren met een focus op gebieden waar Nederland sterke sociale, historische of economische banden mee heeft, iii) gemiddeld 10% van de beschikbare investeringscapaciteit wil inzetten voor internationale investeringen om diversificatie van inkomsten te behouden.

Uit deze ambities volgen individuele investeringsplannen. Concrete individuele investeringsvoorstellen vergen goedkeuring van de aandeelhouders. Schiphol heeft op dit moment nog geen investeringsvoorstellen ter goedkeuring aan de aandeelhouders voorgelegd.

2.

*Of en op welke wijze de Minister (en/of het ministerie) betrokken is geweest bij de totstandkoming van het Strategisch Plan van Schiphol Group, mede gezien het feit dat het merendeel van de aandelen in handen is van het Ministerie van Financiën.*

Als aandeelhouder van Schiphol heb ik een consultatierecht bij het opstellen van het Strategisch Plan. Conform de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2022 (hierna: Nota 2022) beoordeel ik een strategie aan de hand van vier criteria: de borging van het publieke belang, maatschappelijk verantwoord ondernemen, financieel beleid en de haalbaarheid en het ambitieniveau.

In het kader van het borgen van het publieke belang heb ik aangegeven dat ik verwacht dat het Strategisch Plan een kritische lijn met betrekking tot buitenlandse investeringen bevat. Ik vind dat internationale activiteiten van deelnemingen moeten bijdragen aan de invulling van de publieke belangen, in het geval van Schiphol is dat de verbondenheid van Nederland. Ik heb daarom aangegeven dat ik buitenlandse investeringsvoorstellen, zoals bekend en gebruikelijk, kritisch zal beoordelen. Voor deze investeringen geldt dat ik, conform het beleid dat is vastgelegd in de Nota 2022<sup>1</sup> en het handboek investeringen<sup>2</sup>, verwacht dat deze meer dan alleen financieel resultaat opleveren. Ze moeten ten minste indirect bijdragen aan borging van het publieke belang in Nederland en gelieerd zijn aan de kernactiviteiten.

3.

*Hoe de Minister oordeelt over deze voorgenomen buitenlandse investeringen, in het licht van het staatsdeelnemingenbeleid, en welke acties de Minister voornemens is richting de Schiphol Group te ondernemen.*

Er is op dit moment geen sprake van concrete investeringsvoorstellen. Er zijn nog geen internationale investeringsvoorstellen aan de aandeelhouders voorgelegd ter goedkeuring. Zoals eerder aangegeven sta ik kritisch tegenover buitenlandse investeringen van staatsdeelnemingen. Voor buitenlandse investeringen wordt ook een lagere goedkeuringsdrempel gehanteerd (€ 100 miljoen bij investeringen en € 50 miljoen bij buitenlandse overnames) dan bij binnenlandse investeringen (€ 200 miljoen). Buitenlandse investeringen moeten ten minste indirect bijdragen aan het publiek belang en gelieerd zijn aan de kernactiviteiten.

4.

*Hoe gaat de Minister voorkomen dat burgers nu nog meer uitwijken naar het buitenland, ook i.v.m. een lagere vliegbelasting.*

In de beantwoording op Kamervragen<sup>3</sup> over de effecten van de gedifferentieerde vliegbelasting, als ook bij de behandeling van het wetsvoorstel Wet differentiatie vliegbelasting,<sup>4, 5</sup> is de Staatssecretaris Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane ingegaan op mogelijk uitwijkgedrag naar het buitenland.

Zo is aangegeven dat het van belang is om in de context van vraag en aanbod in ogenschouw te nemen dat de Nederlandse luchtvaart een hoge latente vraag kent. Dat wil zeggen dat in Nederland de vraag hoger is dan het aanbod. Dit komt door de capaciteitsrestricties op het aantal vliegtuigbewegingen. Afname van de vraag naar luchtvaart door bijvoorbeeld duurdere vliegtickets zal daarom naar verwachting niet direct leiden tot

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2021/22, 28 165, nr. 370

<sup>2</sup> Handboeken | Staatsdeelnemingen | Rijksoverheid.nl

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2025/26, 32 140, nr. AN

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2025/26, 36 815, nr. 2.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2025/26, 36 815, nr. 8 en Kamerstukken I 2025/26, 36 815, nr. C.

een lagere hoeveelheid vliegtuigbewegingen. Deze vraaguitval wordt grotendeels opgevangen door de latente vraag van andere reizigers. Zo zal een grotere vraag naar vliegen vanaf Düsseldorf in dat kader ook meer als uitbreiding dan als weglek moeten worden gezien.

Wat betreft de effecten van de voorgenomen differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting per 2027, komt uit onderzoek naar voren dat de maatregel niet leidt tot een grote mate van uitwijk naar buitenlandse luchthavens.<sup>6</sup> Het aantal passagiers dat vliegt vanaf Nederlandse luchthavens neemt slechts minimaal af, namelijk met 0,2%. Ongeveer een kwart van deze passagiers kiest er vervolgens voor om uit te wijken naar een luchthaven over de grens, het merendeel van de passagiers kiest er echter voor om niet meer te vliegen of gebruik te maken van een andere vervoersmodaliteit. De maatregel zorgt hiernaast ook niet voor afname van het aantal vliegbevestigingen vanaf Nederlandse luchthavens.

Desalniettemin zal het kabinet de ontwikkeling omtrent uitwijkende passagiers in de gaten houden, door de aantallen passagiers die vanaf Nederlandse luchthavens vertrekken te monitoren. Zo zullen veranderingen in aantallen passagiers ook worden meegenomen in de evaluatie van de gedifferentieerde vliegbelasting.

De onlangs aangenomen motie van het lid Hoogeveen (JA21)<sup>7</sup> verzoekt de regering het onderzoek naar de effecten van de vliegbelasting te actualiseren op basis van de nieuwe situatie in meerdere Europese landen, inclusief de geconstateerde weglek- en concurrentie-effecten, dit te differentiëren naar de vijf grote luchthavens.

Zoals door de Staatssecretaris aangekondigd,<sup>8</sup> zal nog in overleg worden getreden met de onderzoekers van CE Delft om te bezien of de verwachte verlaging van de tarieven van de Duitse vliegbelasting per 1 juli 2026 tot andere inzichten zal leiden dan het reeds uitgevoerde onderzoek.

De Minister van Financiën,  
E. Heinen

---

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2025/26, 36 812, nr. 88.

<sup>8</sup> Kamerstukken I 2025/26, 36 815, nr. C.