Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/172561

Uw kenmerk
2026Z16885

Bijlage(n)
1

Datum 2 oktober 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen over het bericht 'Amerikaanse onderzoekers slaan alarm: "Schiphol zal reizigers verliezen en dat kost de Nederlandse economie miljarden"'.

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Financiën, de beantwoording aan op de schriftelijke vragen gesteld door het lid de Groot (VVD) over het bericht 'Amerikaanse onderzoekers slaan alarm: "Schiphol zal reizigers verliezen en dat kost de Nederlandse economie miljarden"'.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/172561

Vragen van het lid Peter de Groot (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Amerikaanse onderzoekers slaan alarm: "Schiphol zal reizigers verliezen en dat kost de Nederlandse economie miljarden"'

Vraag 1:
Bent u bekend met het bericht 'Amerikaanse onderzoekers slaan alarm: "Schiphol zal reizigers verliezen en dat kost de Nederlandse economie miljarden"'?[1]

Antwoord:
Ja.

Vraag 2:
Heeft u het onderliggende rapport van Econic Partners inmiddels ontvangen en bestudeerd? Hoe beoordeelt u de gehanteerde aannames en de conclusies?

Vraag 3:
Hoe beoordeelt u de hoofdconclusie van de onderzoekers dat Schiphol door de combinatie van het maximum van 478.000 vliegbewegingen en een hogere vliegbelasting voor langeafstandsvluchten reizigers en verbindingen zou kunnen verliezen, met mogelijk substantiële gevolgen voor de Nederlandse economie?

Antwoord op vraag 2 en 3:
Het kabinet heeft het rapport ontvangen en bestudeerd. In het rapport worden drie conclusies getrokken: 1) Schiphol levert Nederland aanzienlijke economische voordelen op; 2) het huidige en toekomstige beleid brengen het succes van Schiphol in gevaar; 3) naarmate Schiphol zijn concurrentiepositie verliest, zullen Nederlandse inwoners en bedrijven de economische kosten daarvan dragen.

Het kabinet herkent de bijdrage die Schiphol levert aan de economie van Nederland. De belangrijkste meerwaarde van Schiphol voor Nederland betreft de internationale verbindingen. Luchtvaart faciliteert handel door transport van goederen, toegankelijkheid van klanten, leveranciers en andere zakelijke partners. De internationale bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2024 de bijdrage van luchtvaart aan de economie laten onderzoeken. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de directe en indirecte achterwaartse economische waarde van het Schipholcluster in 2023 uitkomt op 111.200 banen, 0,97 procent van het totaal aantal banen van de nationale economie, en € 11,8 miljard toegevoegde waarde.[2] Dit komt overeen met 1,11 procent van het nationale BBP.

Schiphol blijft, met de capaciteitsrestricties, naar verwachting in staat om te concurreren en goed verbonden te blijven. Schiphol investeert bovendien om in de toekomst grotere en schonere toestellen af te kunnen handelen. Hierdoor zal het aantal passagiers met circa 25% groeien bij gelijkblijvende aantallen vliegtuigbewegingen.

De gevolgen van de gedifferentieerde vliegbelasting zijn uitgebreid onderzocht.[3] Het aantal vluchten van en naar de Verenigde Staten zal naar verwachting met 1,5% dalen

[1] De Telegraaf, 11 augustus 2026, 'Amerikaanse onderzoekers slaan alarm: "Schiphol zal reizigers verliezen en dat kost de Nederlandse economie miljarden"'.
[2] Kamerstukken II 2024/25, 31936 nr. 1179
[3] Kamerstukken II 2024/25, 31396 nr. 7

ten opzichte van de situatie zonder de gedifferentieerde vliegbelasting. Daar tegenover staat dat er een toename te verwachten is in vluchten naar bestemmingen die dichterbij liggen. Wat dit betekent voor de netwerkkwaliteit van Schiphol moet blijken uit de monitor die jaarlijks onafhankelijk opgesteld wordt en met de Kamer wordt gedeeld.

Desalniettemin herkent het kabinet de zorgen rondom een opeenstapeling van kosten voor de luchtvaart in Nederland. Met betrekking tot de derde conclusie is er scherp oog voor de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart. Daarom zet het kabinet zich onder andere in voor geharmoniseerde regelgeving op EU-niveau. Nederland zet bijvoorbeeld in op een Europese vliegbelasting die voor alle EU-lidstaten gelijk is. De in het Belastingplan 2027 voorgestelde verlaging van het hoge tarief (voor langeafstandsvluchten) in de vliegbelasting per 1 januari 2027 naar Duits niveau maakt hier onderdeel van uit. Daarnaast is het Kabinet voornemens om Lelystad Airport in gebruik te nemen voor groothandelsverkeer, op voorwaarde dat wordt voldaan aan alle wettelijke vereisten waaronder het beschikken over een natuurvergunning. We geven subsidies voor duurzame luchtvaartbrandstoffen zodat de sector ook naar de toekomst toe concurrerend kan zijn. Het meest recente voorbeeld is de subsidieregeling van € 290 mln. voor de productie van geavanceerde bio-SAF en e-SAF. Tot slot, een luchthaven die zo belangrijk is voor onze economie kan alleen goed functioneren als er ook rekening wordt gehouden met omwonenden, klimaat, en natuur. Alle belangen zijn er daarom mee gediend om tot geluidsreductie en een verstevigde juridische basis van Schiphol te komen. In de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, dat naar verwachting in november in werking treedt, is perspectief voor de sector opgenomen.

Vraag 4:
Hoe groot acht u het risico dat Nederlandse en buitenlandse reizigers vaker zullen uitwijken naar luchthavens als Parijs, Londen, Frankfurt, Madrid of Dublin en dat luchtvaartmaatschappijen hun beschikbare capaciteit vervolgens vaker op andere Europese luchthavens inzetten? Welke signalen ontvangt u hierover van luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord:
De invoering van de gedifferentieerde vliegbelasting heeft naar verwachting een beperkte invloed op het uitwijken naar andere luchthavenhubs, omdat de belasting wordt geheven op de eindbestemming van een passagier en transferpassagiers uitgezonderd blijven. Wel zullen naar verwachting in beperkte mate OD-passagiers (Origin-Destination) additioneel uitwijken naar buitenlandse luchthavens. Ook bestaat het risico dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen hun capaciteit op andere Europese luchthavens inzetten. Het is lastig om te voorspellen hoe groot dit risico is. Om te voorkomen dat Schiphol een slechtere concurrentiepositie krijgt, zet het kabinet zich onder andere in voor geharmoniseerde regelgeving op EU-niveau. Nederland zet bijvoorbeeld in op een Europese vliegbelasting die voor alle EU-lidstaten gelijk is, in lijn met de moties Goudzwaard[4], El Abassi[5] en Graus[6]. Het kabinet zal de effecten monitoren.

Vraag 5:
Hoe beoordeelt u het in het onderzoek genoemde risico dat rechtstreekse verbindingen tussen Schiphol en de Verenigde Staten op termijn kunnen verdwijnen? Welke gevolgen

[4] Kamerstukken II 2025/26, 36800 XII, nr. 23
[5] Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 610
[6] Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 618

zou het verlies van dergelijke verbindingen volgens u hebben voor de bereikbaarheid van Nederland, het vestigingsklimaat, het toerisme en de Nederlandse economie?

Antwoord:
Zoals vermeld in het antwoord op vraag 2 zal het aantal vluchten van en naar de Verenigde Staten naar verwachting met 1,5% dalen ten opzichte van de situatie zonder verhoogde vliegbelasting.[7] De trans-Atlantische markt is economisch belangrijk in vele opzichten. De in het Belastingplan 2027 voorgestelde verlaging van het tarief voor langeafstandsvluchten naar Duits niveau zal naar verwachting een positief effect hebben op deze cijfers. Daarnaast is een toename te verwachten van vluchten naar bestemmingen die dichterbij liggen, omdat daarvoor een lager, onaangepast tarief geldt. Die vluchten kunnen ook bijdragen aan het vestigingsklimaat, het toerisme en de Nederlandse economie.

Vraag 6:
Herkent u de in het onderzoek genoemde cijfers dat Amerikaanse bezoekers per reis meer dan twee keer zoveel besteden als de gemiddelde Europese bezoeker, dat Nederland sinds de invoering van de huidige vliegbelasting miljarden euro's aan economische activiteit zou zijn misgelopen en dat de bestedingen door internationale toeristen in Nederland achterblijven bij de ontwikkeling in de rest van de Europese Unie?

Antwoord:
Het kabinet herkent de genoemde cijfers deels. Het is aannemelijk dat een Amerikaanse bezoeker per reis meer besteedt dan een gemiddelde Europese bezoeker, ook vanwege de langere verblijfsduur. Echter, het kabinet herkent niet de conclusie dat Nederland sinds de invoering van de huidige vliegbelasting miljarden euro's aan economische activiteit zou zijn misgelopen en dat de bestedingen door internationale toeristen achterblijven. De bestedingen door buitenlandse toeristen in Nederland zijn sinds 2019 nominaal met ongeveer 30% gestegen.[8] Het aantal internationale toeristen in Nederland in 2025 ten opzichte van 2019 is met 11% gestegen. Nederland scoort daarmee beter dan het gemiddelde in de EU van 6%.[9]

Vraag 7:
Op welke wijze zijn mogelijke gevolgen voor de netwerkkwaliteit van Schiphol, de internationale bereikbaarheid, de toeristische bestedingen en het Nederlandse verdienvermogen meegewogen bij het luchtvaartbeleid en de voorgenomen verhoging van de vliegbelasting voor langeafstandsvluchten?

Antwoord:
De voorgenomen verhoging van de vliegbelasting voor langeafstandsvluchten is uitgebreid onderzocht.[10] In het onderzoek zijn de gevolgen voor de netwerkkwaliteit van Schiphol, de internationale bereikbaarheid en het Nederlandse verdienvermogen meegewogen. Om die reden blijven transferpassagiers bijvoorbeeld uitgezonderd van de vliegbelasting. Ook de gevolgen voor de toeristische bestedingen in het Caribisch deel van het Koninkrijk zijn uitgebreid onderzocht, mede vanwege de grote bijdrage van

[7] Kamerstukken 2024/25, 31396 nr. 7

[8] CBS. Geraadpleegd op 19 augustus 2026, van Toerisme; bestedingen, nationale rekeningen | CBS

[9] OECD Tourism Trends and Policies, 2026. Geraadpleegd op 19 augustus 2026, van OECD Tourism Trends and Policies 2026 | OECD

[10] Kamerstukken 2024/25, 31396 nr. 7

toerisme aan het BBP aldaar. Op basis van de resultaten van dit onderzoek en de bijzondere staatsrechtelijke en maatschappelijke banden tussen Europees Nederland en het Caribisch deel van het Koninkrijk zijn de vluchten van Europees Nederland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk ingedeeld in het laagste tarief.

Vraag 8:
Bent u bereid de Kamer vóór de beoogde inwerkingtreding te informeren over uw beoordeling van het onderzoek, de maatregelen die u mogelijk treft, de wijze waarop de effecten worden gemonitord en de momenten waarop zo nodig kan worden bijgestuurd?

Antwoord:
De beoordeling van het onderzoek staat beschreven in de antwoorden op deze Kamervragen. Om de kosten van luchtvaartmaatschappijen te verlagen en een gelijker speelveld te creëren, stelt het kabinet in het Belastingplan 2027 voor het hoge tarief (voor langeafstandsvluchten) in de vliegbelasting te verlagen naar Duits niveau. Dit past bij de afspraak in het coalitieakkoord om in te zetten op een Europese vliegbelasting die voor alle EU-lidstaten gelijk is. De verlaging komt ten goede aan de verbondenheid van Nederland, doordat het concurrentievermogen van de luchtvaart wordt versterkt. Verder wordt de vliegbelasting in zijn geheel in 2028 geëvalueerd. De effecten van de gedifferentieerde vliegbelasting worden ook gemonitord. Hierbij wordt onder andere gekeken naar aantallen vliegtuigbewegingen en passagiers, de netwerkkwaliteit, uitwijkers en CO_2-uitstoot.

Vraag 9:
Kunt u deze vragen één voor één en, waar relevant, in afstemming met de bewindspersonen van Financiën beantwoorden?

Antwoord:
Ja.