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-2026/172559

Uw kenmerk
2026Z16907

Bijlagen(n)
1

Datum 2 oktober 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen lid Goudzwaard

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Financiën, de beantwoording aan op de schriftelijke vragen gesteld door het lid Goudzwaard (JA21) over het bericht ‘Krimp en vliegtaks zullen volgens luchtvaartgigant Delta Schiphol raken, maar de onderliggende boodschap is omineuzer”.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/172559

Vragen van het lid Goudzwaard (JA21) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het nieuwsbericht 'Krimp en vliegtaks zullen volgens luchtvaartgigant Delta Schiphol raken, maar de onderliggende boodschap is omineuzer' en het onderliggende onderzoek *'Operational Caps and Higher Passenger Taxes Put Amsterdam's Status as a Leading Global Airline Hub—And The Benefits That Come With it—at Risk'*

Vraag 1:
Bent u bekend met het nieuwsartikel uit Het Parool en het onderliggende literatuuronderzoek van Econic partners?[1]

Antwoord:
Ja.

Vraag 2:
Deelt u de conclusie van het onderzoek dat de concurrentiepositie van Schiphol als hub-luchthaven zwaar onder druk staat door een combinatie van de hoge havengelden, groeibeperkingen en vliegbelasting? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
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.

Verder zet het kabinet zich o.a. 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[2], El Abassi[3] en Graus[4].

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

Vraag 3:
Deelt u de mening dat belastingmaatregelen de eenvoudigste manier zijn voor de overheid om de concurrentiepositie van Schiphol te verbeteren?

Antwoord:
Het verlagen van belastingen is een manier om de concurrentiepositie van Schiphol te verbeteren. Om de kosten van luchtvaartmaatschappijen te verlagen en een gelijker speelveld te creëren, stelt het kabinet in het Belastingplan 2027 voor het hoge tarief in

[1] Het Parool, 12 augustus 2026, 'Krimp en vliegtaks zullen volgens luchtvaartgigant Delta Schiphol raken, maar de onderliggende boodschap is omineuzer' (Krimp en vliegtaks zullen volgens luchtvaartgigant Delta Schiphol raken, maar de onderliggende boodschap is omineuzer | Het Parool)
[2] Kamerstukken II 2025/26, 36800 XII, nr. 23
[3] Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 610
[4] Kamerstukken II 2025/26, 29665, nr. 618
[5] Kamerstukken II 2024/25, 31396 nr. 7

de vliegbelasting (voor langeafstandsvluchten) 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. Daarnaast zijn er andere manieren om de concurrentiepositie te verbeteren. Zo geeft het ministerie bijvoorbeeld 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.

Vraag 4:
Denkt u dat de inkomsten uit de geplande verhoging van de vliegbelasting Nederland meer opleveren dan de economische activiteit die naar verwachting misgelopen gaat worden door de verhoogde vliegbelasting? Waarom wel/niet?

Antwoord:
De vliegbelasting is in 2021 ingevoerd onder andere om de externe kosten van de luchtvaart te beprijzen. Ook de gedifferentieerde vliegbelasting per 1 januari 2027 heeft het beprijzen van de externe kosten als doel, evenals een budgettair doel. Het aantal vluchten van en naar intercontinentale bestemmingen zal door de gedifferentieerde vliegbelasting naar verwachting met ongeveer 2% dalen ten opzichte van de situatie zonder gedifferentieerde vliegbelasting.[6] Het voorstel om het tarief voor langeafstandsvluchten naar Duits niveau te verlagen zal een positief effect hebben op deze cijfers. Daarnaast is een toename te verwachten van vluchten naar bestemmingen die dichterbij liggen, omdat daarvoor een lager, ongewijzigd tarief geldt. Deze vluchten leveren ook economische activiteit op.

Vraag 5:
Wat zou het de Nederlandse economie kosten als Schiphol vanaf 2027 weer consistent vijf tot tien procent slechter scoort dan het Europees gemiddelde zoals het geval was in de periode 2008-2009 toen er ook een relatief hoge vliegbelasting gehanteerd werd?

Antwoord:
Er zijn geen cijfers over de gevolgen voor de Nederlandse economie als Schiphol vijf tot tien procent slechter scoort. Om deze situatie te voorkomen zet het kabinet zich in om de concurrentiepositie van Schiphol te verbeteren, zoals vermeld in de antwoorden op vragen 3 en 8.

Vraag 6:
Deelt u de mening dat, gezien de ervaringen met vliegbelasting in de periode 2008-2009, het te verwachten is dat Schiphol vanaf 2027 ondermaats zal presteren ten opzichte van op Europese concurrenten? Waarom wel/niet?

Vraag 7:
Kunt u uiteenzetten waarom de vliegbelasting na de periode 2008-2009 is afgeschaft? Zo ja, waarom zou de onderbouwing voor het afschaffen van de vliegbelasting toen niet langer van toepassing zijn?

Antwoord op vraag 6 en 7:

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

De luchtvaartsector werd in 2008 zwaar getroffen door de economische teruggang, zowel in de passagierssegment als in het vrachtsegment. In het kader van de bestrijding van de economische crisis werd de vliegbelasting in 2009 afgeschaft.

De situatie van 2008-2009 en de invoering van de vliegbelasting is niet te vergelijken met de huidige situatie. Allereerst begon in 2008 de wereldwijde financiële crisis. Daarnaast hebben, in tegenstelling tot de situatie in 2008-2009, meerdere Europese landen op dit moment een vliegbelasting en is die in meerdere landen naar afstand gedifferentieerd. De vliegbelasting in Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk is al langer naar afstand gedifferentieerd. De vliegbelasting wordt 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 8:
Deelt u de mening dat een stijging van de vliegbelasting met bijna 400% voor korte afstandsvluchten en bijna 900% voor lange afstandsvluchten in slechts zes jaar niet proportioneel is? Waarom wel/niet?

Antwoord:
Het kabinet erkent dat de kosten voor luchtvaart in Nederland de afgelopen jaren flink zijn gestegen. 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. Het voorstel van het kabinet om het tarief voor langeafstandsvluchten naar Duits niveau te verlagen maakt hier onderdeel van uit.

Vraag 9:
Deelt u de mening dat het voor marktpartijen uiterst lastig is om in zo'n korte tijd in te spelen op zo'n sterke stijging gezien de krappe marges en de uitwijkbereidheid van de Economy Class reiziger? Waarom wel/niet?

Antwoord:
Het kabinet begrijpt dat het voor marktpartijen lastig kan zijn om in korte tijd in te spelen op een sterke stijging van de kosten. Wat betreft de gedifferentieerde vliegbelasting zijn uitvoerige gesprekken gevoerd met belanghebbenden over het ontwerp van de maatregel. Zoals ook beschreven in de memorie van toelichting bij de Wet differentiatie vliegbelasting.[7]

Vraag 10:
Deelt u de mening dat, ondanks uw toezegging om met buurlanden in gesprek te gaan over het creëren van een gelijk speelveld voor de burgerluchtvaart, het bijzonder onwaarschijnlijk is dat België en Duitsland hun vliegbelastingen op korte termijn drastisch zullen verhogen om in de buurt van het Nederlandse tarief te komen? Waarom wel/niet?

Antwoord:
Het kabinet zet zich in voor een gelijk speelveld, zoals afgesproken in het coalitieakkoord, door in te zetten op een Europese beprijzing van de luchtvaart in plaats van nationaal. De Kamer zal voor het einde van het jaar over de gesprekken met de buurlanden worden geïnformeerd. Er kan niet op de uitkomsten vooruit gelopen worden.

[7] Kamerstukken II 2025/26, 36815 nr. 3

Vraag 11:
Welke alternatieve maatregelen kunnen wij van u verwachten om de concurrentiepositie van Schiphol veilig te stellen?

Vraag 12:
Hoe beoordeelt u de signalen vanuit Delta Air Lines over de stijgende kosten en het gebrek aan groeimogelijkheden?

Antwoord vraag 11 en 12:
Zie het antwoord op vraag 8. 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. In de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, dat naar verwachting in november in werking treedt, is perspectief voor de sector opgenomen.

Vraag 13:
Hoe beoordeelt u de conclusie uit het onderzoek dat de geplande verhoging van de vliegbelasting jaarlijks tot een vermindering van 142.000 Amerikaanse reizigers, en daarmee een vermindering van 223 miljoen euro aan bijbehorende uitgaven, gaan leiden?

Antwoord:
Uit onderzoek blijkt dat het aantal vluchten van en naar de Verenigde Staten naar verwachting met 1,5% zal dalen ten opzichte van de situatie zonder gedifferentieerde vliegbelasting. De verlaging van het tarief dat op deze vluchten geheven zou worden is positief voor onder andere Amerikaanse reizigers. Daarnaast is een toename te verwachten van vluchten naar bestemmingen die dichterbij liggen, omdat daarvoor een lager, ongewijzigd tarief geldt. De bezoekers vanuit deze bestemmingen zullen ook bijdragen aan de economie.

Vraag 14:
Hoe beoordeelt u het signaal van Delta Air Lines dat de stijgende kosten kunnen leiden tot wijzigingen in netwerk- en routebesluiten waarbij Schiphol buiten de boot valt?

Antwoord:
De keuze van luchtvaarmaatschappijen voor een bepaalde route of luchthaven hangen af van meerdere factoren, waaronder de grootte van de markt, de reismotieven en de kosten voor de operatie. Als de kosten in Nederland voor luchtvaartmaatschappijen hoger zijn dan in andere landen, zouden luchtvaartmaatschappijen ervoor kunnen kiezen om op andere luchthavens te vliegen. Zie verder het antwoord op vraag 13.

Vraag 15:
Hoe beoordeelt u de ontwikkeling dat Air France-KLM nu ook zoekt naar mogelijkheden buiten Nederland, eventueel ten koste van het verbindingsnetwerk op Schiphol?

Antwoord:
In het kader van de Europese consolidatie en om voldoende concurrerend te blijven met de andere grote luchtvaartmaatschappijen heeft Air France-KLM een belang genomen in SAS en recent een bod uitgebracht op een deel van de aandelen in TAP Air Portugal. Dit leidt naar verwachting tot een gunstigere hubstructuur binnen Air France-KLM met

netwerkvoordelen in Europa waardoor mogelijk meer reizigers voor een vlucht met KLM of een andere maatschappij binnen de holding zullen kiezen.

Vraag 16:
Welk signaal vanuit de sector of welke economische prognose over de gevolgen van de verhoogde vliegbelasting zou voor u ernstig genoeg zijn om af te zien van de geplande verhoging? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord:
Het kabinet vindt het wenselijk om de negatieve externe effecten van de luchtvaart te beprijzen. Daarbij past dat langere vluchten die meer uitstoten, meer worden beprijsd. Echter, om een gelijk speelveld te behouden is het onwenselijk dat in Nederland de kosten veel hoger zijn dan in andere landen. Het kabinet zet dan ook in op een gelijk speelveld, zoals afgesproken in het coalitieakkoord, door in te zetten op een Europese beprijzing van de luchtvaart in plaats van nationaal. Het voorstel van het kabinet in het Belastingplan 2027 om het hoge tarief in de vliegbelasting (voor langeafstandsvluchten) naar Duits niveau te verlagen maakt hier onderdeel van uit.