

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

II Reactie van de Minister van Financiën

Ik heb met belangstelling kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van D66, VVD, PVV, CDA en PvdD over de op 30 september 2025 toegezonden brief over de evaluatie van het aandeelhouderschap luchtvaartdeelnemingen: Schiphol, Air France-KLM en KLM.¹ Bij de beantwoording is de volgorde van het schriftelijk overleg aangehouden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de evaluatie van het aandeelhouderschap in Schiphol, Air France-KLM en KLM. Deze leden constateren dat het aandeelhouderschap van de staat als doeltreffend en doelmatig wordt beoordeeld en dat het kabinet concludeert dat dit aandeelhouderschap ook in de toekomst noodzakelijk blijft voor het borgen van het publieke belang van verbondenheid. Deze leden hebben hierover enkele vragen.

De leden van de D66-fractie lezen dat het publieke belang van verbondenheid niet volledig via wet- en regelgeving kan worden geborgd en dat dit een belangrijke rechtvaardiging vormt voor het aandeelhouderschap. Deze leden vragen de minister om nader toe te lichten welke concrete elementen van verbondenheid niet via wet- en regelgeving kunnen worden geborgd.

Er is via wet- en regelgeving niet de mogelijkheid om direct te sturen op netwerkqualiteit, waardoor het publieke belang verbondenheid niet voldoende kan worden geborgd. Dit is het gevolg van strikte Europese wet- en regelgeving voor de luchtvaart als een sterk geliberaliseerde sector. Binnen een gegeven capaciteit op een luchthaven optimaliseren luchtvaartmaatschappijen hun netwerken en bepalen zij, binnen de kaders van het routevergunningenbeleid en de relevante bilaterale of EU luchtvaartovereenkomsten, op welke bestemmingen en met welke frequenties ze opereren vanuit commerciële, operationele, strategische of andere overwegingen. Als aandeelhouder stuur ik op verbondenheid door mijn invloed op de investeringsagenda (goedkeuringsrecht bij investeringen boven de drempelwaarde) en mijn sturing op de financiële positie van deelnemingen. Dit staat verder uitgelegd hieronder

Deze leden vragen de minister om concreet te maken op welke wijze deze invloed in de praktijk wordt uitgeoefend. Kan de minister voorbeelden geven van specifieke strategische keuzes of investeringsbeslissingen waarbij de betrokkenheid van de staat als aandeelhouder aantoonbaar heeft geleid tot een andere uitkomst dan zonder deze betrokkenheid het geval zou zijn geweest?

Een voorbeeld is hoe ik, als aandeelhouder, de investeringsbeslissingen van Schiphol beoordeel. Conform de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2022 (hierna: Nota 2022)² beoordeel ik een investeringsvoorstel op vier criteria: de borging van het publieke belang, maatschappelijk verantwoord ondernemen, financieel beleid en de mogelijke risico's. Bij de beoordeling van investeringsbeslissingen wordt ook het beleidsdepartement betrokken, met name ten aanzien van de borging van het publieke belang. Een ander voorbeeld is het beleid rondom de financiële positie van de deelnemingen. Het doel van dit beleid is het waarborgen van de continuïteit en de langetermijnwaarde van deelnemingen. Om de financiële prestaties van deelnemingen te beoordelen spreekt de staat doelstellingen voor financiële indicatoren met de deelneming af. Het dividendbeleid, dat wordt opgesteld door de deelneming en wordt vastgesteld door de algemene vergadering van aandeelhouders, is hierbij het sluitstuk. Hiervoor wordt een vast proces doorlopen zoals beschreven in het handboek Financiële Positie³. Het doorlopen van dit proces heeft geleid tot een wijziging van het dividendbeleid van Schiphol waarbij het winstuitkeringspercentage is verlaagd. Hierdoor wordt Schiphol in staat gesteld haar investeringsagenda uit te voeren en de vastgestelde minimale financiële ratio's te behouden. In de *Evaluatie aandeelhouderschap Schiphol* is beschreven dat door het meerderheidsbelang van de staat (in Schiphol), de staat voldoende controle heeft om het publieke

¹ Kamerstukken II, 2025-2026, 28 165, nr. 467.

² Kamerstukken II, 2021-2022, 28 165, nr. 370.

³ [Handboeken | Staatsdeelnemingen | Rijksoverheid.nl](#)

belang centraal te zetten, en niet, zoals bij een private meerderheidsaandeelhouder, het financieel rendement de voorkeur krijgt.

Daarnaast vragen deze leden hoe deze invloed zich verhoudt tot de zelfstandige verantwoordelijkheid van de onderneming en op welke wijze deze invloed transparant en controleerbaar is voor de Kamer. Ook vragen deze leden op welke wijze de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

Met de keuze voor een deelneming beoogt de staat de activiteiten die bijdragen aan de borging van publieke belangen op een doelmatige, zakelijke manier te organiseren. Dit betekent dat de staat als aandeelhouder niet gaat over de dagelijkse bedrijfsvoering en aansturing van de deelneming. Deze taak is voorbehouden aan het bestuur, die daarover verantwoording aflegt aan de aandeelhouder(s) en overige belanghebbenden. De raad van commissarissen houdt toezicht op het bestuur. Ik zie het als een belangrijk speerpunt om steeds duidelijk onderscheid te blijven maken tussen zaken die onder de verantwoordelijkheid van het bestuur en de raad van commissarissen vallen – en waar de staat als aandeelhouder dus in beginsel niet over gaat – en zaken die op grond van de statuten en het vennootschapsrecht tot mijn rol als aandeelhouder kunnen worden gerekend.

De verantwoording over de invulling van het aandeelhouderschap in de staatsdeelnemingen geschiedt via (i) een brief aan het einde van het voorjaar, waarin wordt teruggekeken op de invulling van de diverse aandeelhoudersbevoegdheden in het vorige jaar, en (ii) een brief aan het einde van het najaar, waarin vooruit wordt gekeken naar de ontwikkelingen in het beheer van de staatsdeelnemingen in het volgende jaar.

De leden van de D66-fractie constateren dat een belangrijk deel van de invloed van de staat plaatsvindt via informele kanalen. Deze leden vragen in hoeverre deze informele invloed transparant en controleerbaar is voor de Kamer. Acht de minister het wenselijk dat een substantieel deel van de sturing wordt geclassificeerd als informeel?

Zoals in de evaluaties is beschreven, zijn bepaalde zeggenschapsrechten toebedeeld aan de algemene vergadering van aandeelhouders. Met de uitoefening van deze bevoegdheden wordt formele invloed uitgeoefend door de aandeelhouders. Afhankelijk van het aandelenpercentage heeft de staat een doorslaggevende stem in de algemene vergadering van aandeelhouders. Bij een minderheidsbelang is er geen doorzettingsmacht. Daarnaast kan de staat via informele wijze invloed uitoefenen. Dit kan bijvoorbeeld via het uitspreken van standpunten op een aandeelhoudersvergadering of via de reguliere contacten die er met de deelneming zijn. In het antwoord hierboven heb ik aangegeven hoe de Kamer wordt geïnformeerd. Ik zie geen aanleiding om het aandelenbelang van de staat in de deelnemingen te wijzigen om meer formele invloed uit te kunnen oefenen.

De leden van de D66-fractie constateren dat het aandeelhouderschap van de staat volgens de evaluatie wordt ingezet om via strategische sturing en investeringsbeslissingen bij te dragen aan publieke belangen. Tegelijkertijd is in het coalitieakkoord opgenomen dat wordt gestuurd op geluidsreductie en een beperking van het aantal vluchten.

Deze leden vragen de minister op welke wijze het aandeelhouderschap concreet wordt ingezet om bij te dragen aan deze doelstellingen uit het coalitieakkoord. Kan de minister toelichten via welke aandeelhoudersinstrumenten wordt gestuurd op geluidsreductie en het beperken van het aantal vluchten?

Het sturen op geluidsreductie ligt op het beleidsterrein van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Primair vindt sturing hierop dan ook plaats via wet- en regelgeving. Er zijn geen specifieke aandeelhoudersinstrumenten waarmee ik hierop kan sturen. Wel heb ik met de recente aanpassing van het dividendbeleid Schiphol in staat gesteld om haar investeringsagenda uit te voeren. Onderdeel van deze agenda is namelijk het investeren in infrastructuur die de komst van nieuwere grotere toestellen, die ook schoner en stiller zijn, faciliteert.

De leden van de D66-fractie lezen dat het aandeelhouderschap bijdraagt aan de informatiepositie van de staat. Deze leden vragen de minister om concreet toe te lichten welke informatie via het aandeelhouderschap wordt

verkregen die anders niet beschikbaar zou zijn. Op welke wijze wordt deze informatie benut bij de invulling van de aandeelhoudersrol en de bredere beleidsafwegingen?

In algemene zin gaat dat onder andere over bedrijfsvertrouwelijke informatie, zoals de investeringsagenda, de (toekomstige ontwikkeling van de) financiële positie en vroegtijdige ontwikkelingen in de onderneming. Deze informatie wordt gebruikt om het gesprek met de deelneming aan te gaan. In zo'n gesprek wordt er getoetst of het gevoerde beleid van de deelneming aansluit bij het deelnemingenbeleid uit de Nota 2022 en bijdraagt aan de borging van de publieke belangen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de evaluaties van het aandeelhouderschap in de staatsdeelnemingen Schiphol, Air France-KLM en KLM. Deze leden hebben hierbij geen vragen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben de evaluaties van het staatsaandeelhouderschap in Schiphol, Air France-KLM en KLM bestudeerd en hebben een aantal vragen aan de minister.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de evaluaties stellen dat het staatsaandeelhouderschap doeltreffend, doelmatig en rechtmatig is en essentieel voor de verbondenheid van Nederland. Deelt de minister de mening dat dit kabinet krimpplannen en capaciteitsplafonds, zoals die van 478.000 vluchten, van tafel moet halen en Schiphol juist moet laten groeien naar zijn volle mainportpotentieel?

Nee, ik deel die mening niet. Het nu voorliggende ontwerpbesluit Luchthavenverkeerbesluit (hierna: LVB) heeft als doel om een juridische basis te bieden voor de operatie op Schiphol waardoor het anticiperend handhaven kan worden beëindigd. Daarnaast wordt hiermee opvolging gegeven aan de bevelen uit het vonnis van de RBV-zaak, de rechtszaak die stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder tegen de staat had aangespannen, en legt dit de uitkomst van de balanced approach-procedure vast. Hierbij hoort een maximale capaciteit van 478.000 vliegbewegingen per jaar, waarvan 27.000 in de nacht.

De leden van de PVV-fractie willen graag van de minister weten hoe de minister de beslisnota – waarin behoud van aandeelhouderschap wordt gerechtvaardigd met belangen als verbondenheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid – rijmt met de hogere vliegtaks en biobrandstofbijmenging enerzijds en groei van Schiphol en opening van vliegveld Lelystad anderzijds. Welke concrete fiscale en regulatoire maatregelen draait de minister terug om de economische motor van de luchtvaart niet te verstikken?

Op dit moment heb ik geen voornemen om fiscale en regulatoire maatregelen terug te draaien. Ik verwijs hiervoor naar de inzet van dit kabinet op het onderwerp luchtvaart in het coalitieakkoord 'Aan de slag'.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de minister de versterkte invloed inzet om banen, routes en investeringen in Nederland te houden. Is de minister bereid om dit actiever te doen ten behoeve van Schiphol als Europese top-hub en de Nederlandse werkgelegenheid?

De luchtvaart en het hubnetwerk op Schiphol zijn belangrijk voor de economie van Nederland. Dit komt ook terug in het publieke belang verbondenheid dat met de luchtvaart is gemoeid. Primair zal hierop sturing moeten plaatsvinden via beleid en wet- en regelgeving. Het aandeelhouderschap is het slotstuk van de borging. Als aandeelhouder sta ik op afstand van de deelneming en voer ik het aandeelhouderschap op zakelijke wijze uit, waarbij de borging van het publieke belang, verbondenheid, centraal staat.

De leden van de PVV-fractie willen weten waarom de evaluaties zwijgen over de schade van groene maatregelen aan de concurrentiepositie van Schiphol, AF-KLM en KLM. Gaat de minister bij beleidskeuzes economie en concurrentiekracht vooropstellen boven klimaatregels, zoals minister Madlener bepleitte tegen extra krimp?

De evaluaties zien op evaluatie van het aandeelhouderschap in Schiphol, Air France-KLM en KLM en het betreffen geen evaluaties van het luchtvaartbeleid of de bedrijven zelf. Bij de uitvoering van het aandeelhouderschap volg ik het beleid uit de Nota 2022. Hierbij staat het borgen van de publieke belangen voorop. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het luchtvaartbeleid.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er in de evaluaties zo weinig aandacht is voor voordelen als goedkope vluchten, bereikbaarheid en vestigingsklimaat voor MKB en gezinnen. Bij toekomstig beleid wil de PVV expliciet scenario's zien met groei van Schiphol en KLM, verlaging of afschaffing van de vliegtaks en geen verplichte biobrandstofbimenging.

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord op de vorige vraag.

Kan de minister ten slotte inzichtelijk maken hoe hoog de vliegbelasting van Nederland en in de ons omringende landen is en daarbij onderscheid maken in korte, middellange en lange afstanden? De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat Nederland in 2027 de hoogste vliegbelasting heeft van de Europese Unie.

Hieronder vindt u een overzicht van de vliegbelastingtarieven in Nederland en andere Europese landen. Nederland behoort daarmee inderdaad tot de duurste landen in de EU qua vliegbelasting.

Land	Vormgeving	Tarief
Nederland (tot 1-1-2027)	Alle OD-vluchten ⁴ , per passagier: € 30,25	€ 30,25
Nederland (per 1-1-2027, prijspeil 2026)	Korte afstand (bijlage A, tot ca. 2.000 km): Middellange afstand (bijlage B, ca. 2.000 km - 5.500 km): Lange afstand (overig, vanaf ca. 5.500 km):	€ 30,25 € 48,61 € 72,91
België ⁵	Korte afstand (≤500 km): Overig (>500km):	€ 10,00 € 5,00
Denemarken ^{6 7}	Korte afstand (binnen Europa): Middellange afstand ⁸ : Lange afstand:	€ 4,02 € 34,81 € 42,84
Duitsland ⁹	Korte afstand (tot 2.500 km): Middellange afstand (2.500 km - 6.000 km): Lange afstand (>6.000 km):	€ 15,53 € 39,34 € 70,83
Frankrijk	Standaardtarief <ul style="list-style-type: none"> Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km): Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): Lange afstand (>5.500 km): Tarief "met aanvullende diensten" ¹⁰ <ul style="list-style-type: none"> Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km): Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): Lange afstand (>5.500 km): Tarief voor zakenvluchten met propellervliegtuigen <ul style="list-style-type: none"> Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km): Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): Lange afstand (>5.500 km): Tarief voor zakenvluchten met vliegtuigen met straalmotor: <ul style="list-style-type: none"> Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km): Middellange afstand (1.000 km - 5.500 km): 	€ 7,40 € 15 € 40 € 30 € 80 € 120 € 210 € 675 € 1.025 € 420 € 1.015

⁴ Vluchten waarbij de passagier vanuit Nederland opstapt, dus geen transferpassagier.

⁵ Het tarief van de vliegbelasting in België wordt (naar verwachting) per 1-1-2027 geharmoniseerd op € 10.

⁶ DKK-EUR wisselkoers van 17 februari 2026.

⁷ De tarieven van de vliegbelasting in Denemarken worden tot 2030 jaarlijks verhoogd naar tarieven per 2030 van € 6,69, € 41,50 en € 54,88.

⁸ De Deense vliegbelasting hanteert – net als Nederland per 1-1-2027 – bijlagen bij de wet waarin specifieke bestemmingen zijn opgenomen en noemt geen expliciete afstanden per categorie.

⁹ De Duitse vliegbelasting wordt per 1-7-2026 verlaagd naar € 13,03, € 33,01 en € 59,43.

¹⁰ Dit tarief geldt wanneer de passagier zonder bijbetaling on-board services, die niet voor alle passagiers beschikbaar zijn (bijvoorbeeld lunch), krijgt, zonder bijbetaling.

	<ul style="list-style-type: none"> Lange afstand (>5.500 km): 	€ 2.100
Italië	Chartervluchten (privévluchten): <ul style="list-style-type: none"> <100 km: € 10 100 km - <1.500 km: € 100 ≥1.500 km: € 200 	
Noorwegen ¹¹	Binnen Europa: € 5,42 Buiten Europa: € 31,11	
Oostenrijk	< 350 km € 30 ≥ 350 km € 12	
Portugal	> 19 zitplaatsen: € 2 ≤ 19 zitplaatsen: (zie formule) Formule ≤ 19 zitplaatsen: Totale belasting (niet per passagier) = $TC * CP * S * (D+1)$ TC = Tarief van € 2 CP = Emissie coëfficiënt van 10 S = Maximum aantal zitplaatsen in het vliegtuig D = Afstand in km gedeeld door 1.000 en afgerond op de eerste decimaal	
Verenigd Koninkrijk ¹²	Gereduceerd tarief voor laagste reisklasse <ul style="list-style-type: none"> Binnenlandse vluchten: € 9,18 Buitenland (tot 3.200 km): € 17,21 Buitenland (3.200 km - 8.850 km): € 117,05 Buitenland (>8.850 km): € 121,64 Standaardtarief voor andere reisklassen <ul style="list-style-type: none"> Binnenlandse vluchten: € 18,36 Buitenland (tot 3.200 km): € 36,72 Buitenland (3.200 km - 8.850 km): € 280,00 Buitenland (>8.850 km): € 290,33 Hoog tarief voor vliegtuigen met maximaal 19 passagiers en zwaarder dan 20 ton: <ul style="list-style-type: none"> Binnenlandse vluchten: € 162,95 Buitenland (tot 3.200 km): € 162,95 Buitenland (3.200 - 8.850 km): € 1.258,85 Buitenland (>8.850 km): € 1.309,34 	

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de evaluaties van het aandeelhouderschap in de staatsdeelnemingen in Schiphol, Air France-KLM en KLM en hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat de staatsdeelnemingen Schiphol, Air France-KLM en KLM gelijktijdig zijn geëvalueerd vanwege de afhankelijkheid en mogelijkheden tot synergie. De evaluatie gaat echter weinig in op hoe het aandeelhouderschap op dit moment wordt ingevuld. Hoe verloopt de samenwerking tussen het beleidsdepartement en de aandeelhouder (het ministerie van Financiën) en wordt het synergiepotentieel ten volste benut? Hoe reflecteert de minister op deze samenwerking? In hoeverre kan deze samenwerking worden geïntensiveerd om publieke belangen beter te borgen? Waar ziet de minister mogelijkheden hiertoe?

¹¹ NOK-EUR wisselkoers van 17 februari 2026.

¹² GBP-EUR wisselkoers van 17 februari 2026.

De uitgevoerde evaluaties kijken terug op de afgelopen periode van 7 jaar. De samenwerking tussen de ministeries van Financiën, Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat verloopt zeer constructief. Er vindt periodiek overleg plaats tussen de ambtenaren, op meerdere niveaus, over de diverse onderwerpen op het terrein van de luchtvaart om zo de verschillende invalshoeken bij elkaar te brengen.

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre de beleidsdoelstellingen van de deelnemingen als voorbeeldfunctie bijdragen aan de hoger gelegen doelstellingen van het kabinet in de volle breedte? Er wordt terecht gewezen op de (soms beperkte) mogelijkheden om hierop te sturen als beleidsinstrument. In hoeverre wordt hier in de praktijk daadwerkelijk gebruik van gemaakt en hoe worden de keuzes die hiermee samenhangen tot stand gebracht?

Bij de invulling van het aandeelhouderschap staat het borgen van publieke belangen centraal. Toch is het zo dat de Nota 2022 soms een bredere invulling van een aantal van de zeggenschapsrechten beschrijft dan puur noodzakelijk is voor het borgen van het publieke belang en/of de naleving van wet- en regelgeving. Zo wordt op grond van de Nota 2022 van deelnemingen verwacht dat zij een voorbeeldrol in eigen sector vervullen. Dit kan aanvullende inspanningen vereisen die niet altijd direct herleidbaar zijn tot de borging van het publieke belang, bijvoorbeeld in het kader van investeringen. Bij de invulling van mijn rol als aandeelhouder zal ik de activiteiten van de onderneming die een directe bijdrage leveren aan het borgen van het publieke belang (kernactiviteiten) prioriteit geven boven de activiteiten van de onderneming die slechts een indirecte bijdrage leveren of volledig op een ander doel gericht zijn.

De leden van de CDA-fractie kijken daarnaast uit naar de kabinetsreactie op het Rapport 'Deelnemen zonder dogma's' van de Raad voor de leefomgeving. Wanneer kunnen deze leden deze reactie ontvangen? In het rapport wordt onder andere gesteld dat de overheidsaandeelhouder veel strategischer kan opereren door vooraf doelen te formuleren vanuit een breed lange termijn welvaartspectief en beoogde uitkomsten vooraf vast te stellen. Deze publieke belangen worden wel genoemd, te weten verbondenheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid, maar worden niet systematisch uitgewerkt en onderbouwd. Ook missen heldere uitkomsten: wanneer is sturing effectief gebleken? Kan de minister hierop reflecteren?

Zoals ik in mijn brief van 17 februari 2026¹³ heb aangegeven, streef ik ernaar om de kabinetsreactie op het Rapport 'Deelnemen zonder dogma's' van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur voor de zomer met de Kamer te delen.

In de evaluatie is een korte beschrijving opgenomen van de publieke belangen van de luchtvaart. Deze beschrijving is gebaseerd op uitwerking van de publieke belangen uit in de Nota Luchtvaart 2050¹⁴. Het te borgen belang via het aandeelhouderschap ziet echter alleen toe op verbondenheid, omdat de andere publieke belangen voldoende kunnen worden geborgd via wet en regelgeving. Sturing is effectief als de verbondenheid, bestaande uit de netwerkqualiteit en de hub, behouden blijft. De conclusie van de evaluaties is dat dit het geval is geweest.

De leden van de CDA-fractie lezen daarnaast dat sturing op het publieke belang verbondenheid de belangrijkste reden is voor de rechtvaardiging van het aandeelhouderschap van de staat. Dit belang kan namelijk niet via wet- en regelgeving geborgd worden aldus de evaluatie. Hoe wordt op dit moment invulling gegeven aan deze sturing bij de respectievelijke staatsdeelnemingen en in hoeverre is deze sturing effectief?

Op dit moment geef ik eenzelfde invulling aan het aandeelhouderschap, als over de geëvalueerde periode 2018-2024. Dit doe ik door gebruik te maken van de aandeelhoudersbevoegdheden, het beleid zoals beschreven in de Nota 2022 en via informele weg. Een aantal voorbeelden hiervan zijn als antwoord op vragen hierboven benoemd. De conclusie van de evaluaties is dat het aandeelhouderschap in Schiphol, Air France-KLM en KLM effectief is gebleken en bijgedragen heeft aan de borging van het publieke belang. Of dezelfde conclusie wordt getrokken over de periode 2025-2031 zal moeten blijken uit een toekomstige evaluatie.

¹³ Kamerstukken II 2025-2026, 28 165, nr. 471

¹⁴ Kamerstukken II, 2020-2021, 31 936, nr. 820.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie

De leden van de PvdD-fractie vinden het belangrijk om voor de aandeelhoudersvergadering van Schiphol de evaluatie van het aandeelhouderschap te bespreken. Daarover hebben deze leden nog de volgende vragen.

Opzet evaluatie

Allereerst vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie waarom voor ABN AMRO is gekozen als partij om de evaluatie uit te voeren. Welke andere instanties zijn overwogen en wat gaf de doorslag?

De evaluatie opdracht is aanbesteed binnen de geldende raamovereenkomst voor extern advies voor de directie Deelnemingen van het ministerie van Financiën. Via een minicompitie, waarin meerdere raamcontractanten hebben deelgenomen, is, na een beoordeling op basis van kwaliteit en prijs, de opdracht aan ABN AMRO gegund.

Ook vragen deze leden waarom er voor de evaluatie alleen is gesproken met de ministeries van Financiën, IenW en de luchtvaartsector zelf en niet met het ministerie van VWS, het ministerie van K&GG, omwonenden en maatschappelijke organisaties? Deelt de minister de mening dat hierdoor belangrijke geluiden rondom het maatschappelijk belang van leefbaarheid en duurzaamheid minder naar voren komen in de evaluatie? Is de minister bereid om in de volgende evaluatie van deze staatsdeelnemingen deze geluiden ook expliciet mee te nemen? Zo nee, waarom niet?

De evaluaties zien toe op de uitoefening van het aandeelhouderschap door de staat in Schiphol, Air France-KLM en KLM. Het is geen evaluatie van het beleid van het beleidsdepartement of de staatsdeelnemingen. De evaluatie is uitgevoerd conform het handboek Evaluatie¹⁵. Toekomstige evaluaties van het aandeelhouderschap zullen zich ook richten op het aandeelhouderschap.

Verbondenheid

In de evaluatie lezen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie dat om de publieke belangen van verbondenheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid te borgen, sturing van de overheid nodig is. Ook wordt gesteld dat staatsaandeelhouderschap hier een manier voor is wanneer de publieke belangen onvoldoende kunnen worden geborgd via wet- en regelgeving. Dit is volgens het rapport bij Schiphol het geval voor het publiek belang van verbondenheid. Als het kabinet het over verbondenheid heeft als publiek belang, heeft het kabinet het dan over verbondenheid voor de Nederlandse inwoners of wordt ook de verbondenheid van overstappers als maatschappelijk belang gezien? Ziet de minister een langere reistijd van 3 minuten bij 375.000 vluchten en 18 minuten bij 250.000 vluchten¹⁶ als minder structurele verbondenheid voor Nederlanders? Zo ja, vindt de minister dat de belangen voor de volksgezondheid, het milieu en het stoppen van een gevaarlijk klimaatcrisis niet opwegen tegen deze minimale reistijdstijging?

Het publieke belang verbondenheid wordt kort gezegd gedefinieerd als: een hoogwaardige netwerkkwaliteit om Nederland goed en efficiënt verbonden te houden met de rest van de wereld met goede internationale betrekkingen. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om een schriftelijke reactie op het rapport van CE Delft te ontvangen voor het commissiedebat Schiphol, dat momenteel gepland staat op 19 mei 2026.¹⁷ Ik zal daarom inhoudelijk niet ingaan op het rapport, maar wacht de reactie van de beleidsverantwoordelijke minister op het rapport af.

Wat verstaat de minister precies onder publiek belang en welke onafhankelijke toetsing gebruikt hij daarbij? Kan de minister voorbeelden geven welke kwaliteitsinvesteringen er concreet bijdragen aan het publieke belang en op basis waarvan hij dit beweert? De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat goedkoper en beter openbaar vervoer meer bijdraagt aan het belang verbondenheid voor alle Nederlanders dan de luchtvaart, waar een

¹⁵ [Handboeken | Staatsdeelnemingen | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁶ CE.nl, februari 2026, <https://ce.nl/publicaties/brede-welvaart-en-de-omvang-van-schiphol-de-wereld-in-250-000-375-000-en-500-000-vluchten/>

¹⁷ 2026Z05001

minderheid van de Nederlanders (regelmatig) gebruik van maakt. Ook helpt goed openbaar vervoer voor de bescherming van een schoon milieu, gezondheid en het voorkomen van onomkeerbare en gevaarlijke klimaatverandering. Het zou dan ook beter te verantwoorden zijn als we meer geld in (internationale) bus- en treinverbindingen zouden stoppen in Nederland in plaats van in de luchtvaart. Kan de minister hierop reflecteren?

De publieke belangen van de luchtvaart zijn gedefinieerd en vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat als beleidsverantwoordelijke. Deze publieke belangen staan beschreven in de Luchtvaartnota 2020-2050. Voor de definitie van verbondenheid verwijs ik naar het antwoord op de vorige vraag. Het beleidskader Netwerkkwaliteit is ontwikkeld om het publieke belang verbondenheid beter meetbaar te maken. Hierbij ligt de focus op de kwaliteit van de verbindingen in plaats van de kwantiteit. Er wordt gekeken naar de netwerkbreedte, het aantal belangrijke bestemmingen dat direct wordt bediend, en de netwerkdiepte, die de mate waarin deze bestemmingen bediend worden beschrijft.¹⁸ Hierbij wordt naast de vliegverbindingen ook gekeken naar de verbondenheid met de trein. Dit beleidskader is inmiddels geïntegreerd in de Monitor Netwerkkwaliteit en staatsgaranties.¹⁹

Voorbeelden van investeringen die bijdragen aan de verbondenheid van Nederland zijn bijvoorbeeld de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur. Als aandeelhouder toets ik investeringen indien die boven de statutaire drempelwaarde uitkomen. Deze investeringen worden altijd mede getoetst op het onderdeel publiek belang door het beleidsdepartement. Een één op één vergelijking van het openbaar vervoer met de luchtvaart en verbondenheid gaat niet op.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de minister kan verklaren hoe het kan dat in de evaluatie de conclusie wordt getrokken dat het publieke belang verbondenheid succesvol wordt geborgd doordat de staat aandeelhouder is en dat het aandeelhouderschap van toegevoegde waarde is geweest voor de verbondenheid terwijl niet is vast te stellen hoe de netwerkkwaliteit zich zou hebben ontwikkeld zonder de borging van de staat als meerderheidsaandeelhouder en gezien het feit dat sturing vooral op Europees niveau gebeurt.

De evaluaties zijn uitgevoerd door een onafhankelijke partij, die in beide evaluaties tot de conclusie komt dat het aandeelhouderschap van toegevoegde waarde is. Er is via wet- en regelgeving niet de mogelijkheid om direct te sturen op netwerkkwaliteit, waardoor het publieke belang verbondenheid niet voldoende kan worden geborgd. Dit is het gevolg van strikte Europese wet- en regelgeving. Het aandeelhouderschap draagt bij aan de borging van het publieke belang verbondenheid.

De leden van de PvdD-fractie wijzen erop dat er recent een rapport van CE Delft²⁰ is gepubliceerd dat concludeert dat de relatie tussen het aantal vluchten en de economie minder afhankelijk is van een uitgebreide hubfunctie met transferpassagiers dan vaak wordt aangenomen. Deze leden concluderen dat met een halvering van het aantal vluchten al aan het economisch belang en de verbondenheid van de Nederlanders kan worden voldaan. Onderstreept de minister deze conclusie? Kan de minister, gezien deze conclusies, reflecteren op de visie van Schiphol om juist nog verder te groeien, terwijl hierdoor de leefbaarheid, woningbouw en duurzaamheid van de omgeving nog verder onder druk komen te staan? Kan de minister uitleggen welke lessen hij trekt uit het rapport van CE Delft en wat de minister daarvan meeneemt in aandeelhoudersgesprekken en in beleid vanuit voor een gezonde toekomst verantwoordelijke overheid?

Ik deel de conclusies van de leden van de PvdD-fractie dat met een halvering van het aantal vluchten het economisch belang van Nederland wordt geborgd niet. In het coalitieakkoord wordt juist stilgestaan bij het belang van de hubfunctie van Schiphol voor de Nederlandse economie. Tegelijkertijd wordt in het coalitieakkoord erkend dat luchtvaart voor belasting van het milieu, het klimaat en de leefbaarheid van de omgeving zorgt. Het nu voorliggende ontwerpbesluit LVB heeft als doel om een juridische basis te bieden voor de operatie op Schiphol waardoor het anticiperend handhaven kan worden beëindigd. Daarnaast

¹⁸ Notitie Beleidskader Netwerkkwaliteit, Tweede Kamer (2022).

¹⁹ Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2009-2024, SEO (2025).

²⁰ CE.nl, februari 2026, <https://ce.nl/publicaties/brede-welvaart-en-de-omvang-van-schiphol-de-wereld-in-250-000-375-000-en-500-000-vluchten/>

wordt hiermee opvolging gegeven aan de bevelen uit het vonnis van de RBV-zaak en legt dit de uitkomst van de balanced approach-procedure vast. Hierbij hoort een maximale capaciteit van 478.000 vliegbewegingen per jaar, waarvan 27.000 in de nacht. Ook worden hiermee de ontstane problemen met het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) opgelost.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft de minister van IenW om een schriftelijke reactie op het rapport van CE Delft verzocht, te ontvangen voor het commissiedebat Schiphol, dat momenteel gepland staat op 19 mei 2026.²¹ Ik zal daarom inhoudelijk niet ingaan op het rapport, maar wacht de reactie van de beleidsverantwoordelijke minister op het rapport af.

Deze leden vragen of het verdienmodel van KLM, wat deels draait op transferpassagiers, meespeelt in de besluiten van de minister om transferpassagiers zo te blijven faciliteren op Schiphol, ten koste van de leefomgeving en duurzaamheid? Welke concrete dingen zijn er door het aandeelhouderschap voor elkaar gekregen die de verbondenheid hebben gewaarborgd en die zonder de staat als aanhouder niet zouden zijn geborgd? Waarop zou de minister specifiek willen sturen als we het hebben over het netwerk en de kwaliteit van Schiphol waar dit nu niet mag van de EU-wet- en regelgeving volgens pagina 17 van de evaluatie?

Via formele en informele wijzen van invloed heeft het aandeelhouderschap in de luchtvaartdeelnemingen bijgedragen aan het borgen van de verbondenheid. Specifiek voor KLM en Air France-KLM heeft het aandeelhouderschap ervoor gezorgd dat de staat geïnformeerd en betrokken is geweest bij besluitvorming rondom strategische ontwikkelingen bij deze deelnemingen.

Sturing via wet- en regelgeving is de beleidsverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Er wordt gesteld dat het publieke belang van de aanzienlijke klimaatopgave en het publieke belang van verbondenheid elkaar in de weg zitten lezen de leden van de PvdD-fractie. Uit het artikel van de NRC over 'de erfenis van Madlener'²² blijkt dat de balans vaak uitvalt in het belang van de luchtvaartsector in plaats van het publieke belang en dat de luchtvaartsector een grote vinger in de pap heeft bij de minister. Speelt het hierin een rol dat de staat meerderheidsaandeelhouder is in Schiphol en ook aandelen in KLM en Air France-KLM heeft? Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de belangen van omwonenden, milieu en veilig klimaat, waar de staat een grote verantwoordelijkheid voor heeft, beter worden meegenomen? Is de minister bereid zijn beleid hierop wetenschappelijk te laten toetsen?

De publieke belangen leefbaarheid en duurzaamheid worden geborgd via wet- en regelgeving. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een balanced approach-procedure gestart en heeft deze afgerond om een betere balans te bereiken tussen het belang van de luchtvaart enerzijds en het belang van de leefomgeving en omwonenden anderzijds. Het is daarbij aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit publieke belang op de juiste wijze juridisch vast te leggen en daarbij de belangen van alle stakeholders te betrekken en te wegen. Dat de staat ook aandeelhouder is doet hier niks aan af. Binnen mijn aandeelhoudersbevoegdheden, zoals het toetsen van investeringen, worden publieke belangen en maatschappelijk verantwoord ondernemen altijd getoetst. Ik zie geen aanleiding om mijn beleid, zoals beschreven in Nota 2022, wetenschappelijk te laten toetsen.

Duurzaamheid en leefbaarheid

Er lopen veel verschillende rechtszaken tegen Schiphol, zo constateren de leden van de PvdD-fractie. Zo is er onder andere geen natuurvergunning en is het rechtsherstel voor omwonenden er nog niet en worden mensenrechten nog steeds geschonden (zoals de rechter eerder had geconcludeerd). Het voorliggende Luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol zal het rechtsherstel van omwonenden ook niet realiseren. Vindt de minister dat de wet- en regelgeving er voldoende in slaagt Schiphol, KLM, en Air France-KLM aan leefbaarheid en milieudoelen te laten voldoen? Op welke onafhankelijke bronnen baseert de minister zich?

²¹ 2026Z05001

²² NRC.nl, 6 maart 2026, <https://www.nrc.nl/nieuws/2026/03/06/de-erfenis-van-madlener-hoe-de-luchtvaartlobby-het-won-van-de-omwonenden-a4921261>

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het luchtvaartbeleid en dus ook voor het Luchthavenverkeersbesluit. Het is voor alle betrokken partijen (o.a. omwonenden en sectorpartijen) belangrijk dat er een Luchthavenverkeersbesluit komt dat juridisch houdbaar is en recht doet aan de positie van omwonenden.

De staat verwacht van haar deelnemingen dat zij een voorbeeldfunctie vervullen bij het nemen van hun verantwoordelijkheid voor mensen, de maatschappij en het milieu. Op papier worden de duurzaamheid- en leefbaarheidsdoelen mooi beschreven, maar in de praktijk zien de leden van de PvdD-fractie dat dit enkel een papieren werkelijkheid is en dat er echt meer actie nodig is om de balans echt te herstellen en aan de duurzaamheid- en leefbaarheidsdoelen te voldoen. Schiphol streeft expliciet naar meer vluchten, wat in de praktijk haaks staat op de publieke belangen van leefbaarheid en duurzaamheid. Valt hieruit niet te concluderen dat de staat, zelfs met een meerderheidsbelang, te weinig invloed uitoefent op de koers van Schiphol op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid? Is de minister bereid om in het publieke belang van alle Nederlanders Schiphol expliciet te verplichten een stap extra te zetten op duurzaamheid en leefbaarheid, in plaats van ze te laten weggkomen met papieren successen?

Schiphol streeft in haar Strategie 2025-2035 naar een balans tussen verbondenheid enerzijds en de omgeving anderzijds, en zet in op een reductie van het aantal gehinderden rond Schiphol. Ook differentieert Schiphol sterk in de havengelden, zeker in de nacht, op grond van geluid om de inzet van stillere en schonere vliegtuigen op Schiphol te stimuleren. Schiphol heeft zich bovendien te houden aan het maximum aantal toegestane vluchten. Naar verwachting zullen de passagiersaantallen wel toenemen door de komst van grotere toestellen, maar groei is geen doel op zich van Schiphol. De publieke belangen leefbaarheid en duurzaamheid worden geborgd via wet- en regelgeving. Dit wordt verder uitgewerkt door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Schiphol valt onder de doelstelling die voor leefbaarheid is gesteld. Ook staat in het rapport bij de risico's dat als de overheid geen aandeelhouder is, er een toename kan komen van geluidshinder en uitstoot. Maar ook zonder staatsdeelneming moet Schiphol de geluidsoverlast toch wettelijk verminderen, vragen de leden van de PvdD-fractie. Wat doet de staat als aandeelhouder dan bovenop deze wettelijke eisen voor de leefomgeving en bovenop wat al via aangescherpte wetgeving op milieu en uitstoot geregeld zou kunnen worden, los van aandeelhouderschap? Wat zou de staat via het aandeelhouderschap extra kunnen doen om de leefomgeving beter te beschermen?

Het publieke belang leefbaarheid wordt geborgd via wet- en regelgeving. Het is daarbij aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dit publieke belang op de juiste wijze vast te leggen en daarbij de belangen van alle stakeholders te betrekken en te wegen. Dit wordt verder uitgewerkt door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een balanced approach-procedure doorlopen om een betere balans te bereiken tussen het belang van de luchtvaart enerzijds en het belang van de omwonenden anderzijds.

Als aandeelhouder verwacht ik van Schiphol dat de wet- en regelgeving wordt nageleefd. Bij de beoordeling van investeringen toets ik ook op maatschappelijk verantwoord ondernemen, zoals beschreven in de Nota 2022. Ik zie geen reden om, bovenop de wettelijke eisen, aanvullende eisen te stellen.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de vorige directeur van Schiphol expliciet openstond voor een nachtsluiting en een vermindering van het aantal vluchten. Ondertussen is de koers flink gewijzigd, de nieuwe CEO wil geen nachtsluiting en stuurt op groei van het aantal vluchten. Kan de minister vertellen of en zo ja, hoe deze gewijzigde koers is meegenomen in de evaluatie? Zo nee, waarom niet?

De strategie van Schiphol 2025-2035 is door Schiphol vastgesteld in november 2025. De evaluatie zag toe op de periode 2018-2024. De nieuwe strategie is dan ook niet meegenomen in de evaluatie. Ten overvloede merk ik op dat de evaluatie niet een evaluatie is van (het beleid van) Schiphol zelf. Tevens herken ik het beeld van een expliciete sturing op groei van het aantal vluchten niet. Schiphol geeft bij mij aan vooral

behoefte te hebben aan stabiel beleid en een juridisch houdbaar Luchthavenverkeersbesluit. In haar strategie omschreven als: "zorg voor een vergunde situatie".

Dividenduitkering/financieel

In het ABN AMRO-rapport lezen de leden van de PvdD-fractie dat het dividendbeleid "is aangepast" van een winstuitkeringspercentage van 60% naar 30% en refereert daarbij aan Kamervragen gesteld in juni 2025²³. In de antwoorden op deze Kamervragen staat echter dat "het voorstel" is om het dividendbeleid aan te passen. Inmiddels staat op de Schiphol Aandeelhoudersinformatie²⁴-website dat het dividendbeleid een winstuitkeringspercentage van 30% betreft. Is het besluit om het winstuitkeringspercentage te verlagen naar 30% formeel al genomen of moet die nog worden bekrachtigd op een aandeelhoudersvergadering? Was deze aanpassing een formeel besluit van de staat als aandeelhouder, een verzoek van het ministerie van Financiën aan Schiphol, of een voorstel van Schiphol zelf? Wie heeft dit besluit uiteindelijk genomen en wanneer? En hoe stemden de andere aandeelhouders in Schiphol in zake het verlagen van het winstuitkeringspercentage? Hoe is de Tweede Kamer hierin om input gevraagd?

Het besluit om het dividendbeleid aan te passen is formeel genomen in 2025 door een besluit van de aandeelhoudersvergadering. Het besluit is de uitkomst van het proces rondom de financiële positie van Schiphol. Het gesprek over de financiële positie is geïnitieerd door Schiphol. Het is gebruikelijk dat staatsdeelnemingen periodiek afspraken maken over hun financiële doelstellingen met het ministerie van Financiën. Het dividendbeleid is het sluitstuk van dit proces. Dit proces heb ik ook beschreven in antwoord op de eerdere Kamervragen.²⁵

De Kamer is geïnformeerd over het voornemen om het uitkeringspercentage te verlagen bij de Voorjaarsnota 2025. De aandeelhoudersvergadering heeft vervolgens, nadat de Voorjaarsnota 2025 door beide Kamers was goedgekeurd, via een besluit buiten vergadering, het aangepaste dividendbeleid vastgesteld. Een besluit buiten vergadering kan alleen genomen worden in unanimitieit.

Het dividendbeleid lijkt nu vijf jaar lang verlaagd ten gunste van de investeringsagenda, constateren de leden van de PvdD-fractie. Kan de minister toelichten waaruit blijkt dat het publieke belang centraal wordt gesteld en het financieel rendement niet de voorkeur krijgt? Tegelijkertijd weigert de minister de Kamer te informeren over de concrete financiële ratio's en dividendverwachtingen op grond van bedrijfsvertrouwelijkheid. Op welke wijze kan de Kamer dan beoordelen of dit besluit in het publiek belang is en niet uitsluitend ten goede komt aan de investeringsagenda van Schiphol?

Het dividendbeleid is verlaagd om de investeringsagenda op een financieel gezonde manier uit te kunnen voeren. De investeringsagenda komt het publieke belang van verbondenheid ten goede, o.a. door de luchthaven toekomstbestendig te maken. Ik herken de geschetste tegenstelling dan ook niet. Als bij deze beslissing het financiële rendement voorop had gestaan, was ik niet akkoord gegaan met een verlaging van het winstuitkeringspercentage. Er wordt immers minder uitgekeerd aan de aandeelhouders. Dit sluit ook aan bij mijn visie dat bij de invulling van het aandeelhouderschap het borgen van publieke belangen centraal staat.

De aangenomen motie Teunissen²⁶ om het winstuitkeringspercentage niet te verlagen wil de minister niet uitvoeren omdat Schiphol onder andere investeringen moet doen in grotere vliegtuigen. De minister schrijft dat het niet verlagen van het winstuitkeringspercentage in de toekomst juist 'mogelijk' kan leiden tot minder of geen dividendinkomsten. Wat is de concrete onderbouwing van deze stelling? De leden van de PvdD-fractie vinden deze redenering vooralsnog onvoldoende onderbouwd om een aangenomen motie niet uit te voeren. Bovendien krijgt de staat sinds 2018 al geen dividenduitkering meer van Schiphol en was de Kamer zich al bewust van de gewenste investeringsopgave van Schiphol toen de motie werd aangenomen. Is de minister bereid om toe te

²³ Aangangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024-2025, nr. 2400.

²⁴ Schiphol.nl, <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/aandeelhoudersinformatie>

²⁵ Aangangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024-2025, nr. 2400.

²⁶ Kamerstuk 28 165 nr. 459

zeggen dat de aangenomen motie-Teunissen alsnog wordt uitgevoerd, waarbij de dividenduitkering van Schiphol niet wordt verlaagd van 60% naar 30% maar dit geld wordt geïnvesteerd in publieke basisvoorzieningen?

Een onderneming moet voldoende financieel robuust zijn om dividend uit te kunnen keren. Dat houdt in dat minimale financiële ratio's moeten worden behaald om over te kunnen gaan tot dividend uitkering. Om die reden is over de jaren 2019-2024 geen dividend uitgekeerd. Als het dividendbeleid niet was aangepast, had Schiphol met meer vreemd vermogen de investeringsopgave moeten financieren. Hierdoor zou de schuldpositie verder zijn toegenomen, wat de financiële ratio's op de lange termijn onder druk zou zetten. Dit zou mogelijk leiden tot een situatie waarin de minimale waarden niet zouden worden behaald. Als dit zich zou voordoen, zou er conform het dividendbeleid wederom worden besloten om geen dividend uit te keren totdat deze ratio's weer op orde zijn. Het nieuwe dividendbeleid is inmiddels formeel bekrachtigd door de aandeelhoudersvergadering. In mijn eerdere reactie op de motie²⁷ heb ik al aangegeven waarom ik geen ruimte zag om de motie uit te voeren, mijn standpunt daarop is niet gewijzigd.

De evaluatie van het staatsaandeelhouderschap concludeert dat Schiphol zich zelfstandig kan financieren als randvoorwaarde voor het aandeelhouderschap, maar stelt tegelijkertijd dat de schuld tijdens de coronajaren zodanig opliep dat dividenduitkering niet verantwoord was en het uitkeringspercentage voor vijf jaar moest worden gehalveerd. Hoe rijmt u deze twee conclusies met elkaar, zo vragen de leden van de PvdD-fractie.

Onderdeel van het deelnemingenbeleid is dat deelnemingen zich in de regel zelfstandig kunnen financieren. Dit houdt onder meer in dat deelnemingen voldoende financiële buffers moeten hebben om schuld aan te trekken op de kapitaalmarkt. In de evaluatie wordt geconcludeerd dat dit het geval is voor Schiphol. Tijdens de coronajaren is Schiphol veel inkomsten misgelopen, omdat er nauwelijks gevlogen werd, terwijl er wel kosten waren voor bijvoorbeeld onderhoud aan de banen en terminals, beveiliging en schoonmaak. Hierdoor liep de schuldpositie flink op. Tegelijkertijd heeft Schiphol, om de investeringsagenda voor de komende jaren te financieren, meer eigen vermogen nodig. Deze investeringen verdient Schiphol op termijn weer terug via de havengelden. Voor deze voorfinanciering, via vreemd en eigen vermogen, is een lager winstuitkeringspercentage benodigd. Dit betekent echter niet dat Schiphol in de basis niet in staat is om zichzelf te financieren.

Buitenlandse investeringen in de luchthavens zoals Australië in 2019 zijn volgens de leden van de PvdD-fractie niet te rijmen met het feit dat Schiphol al sinds 2018 geen dividend meer uitkeert aan de staat. Een luchthaven in Australië is niet in het publiek belang van Nederlanders. Deze leden zijn voorzichtig positief dat de staat niet positief heeft geoordeeld over een investeringsbesluit van Schiphol om in andere Europese luchthavens te investeren. Schiphol heeft recentelijk weer aangegeven te willen investeren in de Europese luchthavens. In november heeft Schiphol kenbaar gemaakt dat het weer wil investeren in luchthavens in het buitenland. Gaat de staat ook op deze investeringsbesluiten negatief oordelen?

Zoals ik in antwoord op eerdere vragen²⁸ heb aangegeven is er geen sprake van een concreet investeringsvoorstel in het buitenland. In algemene zin geldt dat investeringen moeten bijdragen aan de borging van het publiek belang en in lijn moeten zijn met de strategie van de onderneming. Eventuele investeringen in het buitenland die aan de aandeelhouders worden voorgelegd, omdat de drempelwaarde wordt overschreden, zal ik beoordelen conform het handboek Investeren.²⁹ Hiervoor geldt ook dat deze investeringen altijd mede getoetst worden door het beleidsdepartement op het onderdeel publiek belang.

Klopt het dat de Europese Investeringsbank de lening voor de A-pier mogelijk terugtrekt als Schiphol in januari 2027 nog geen natuurvergunning heeft? Zo ja, welke gevolgen heeft dit en is de minister bezig met de gevolgen van dit scenario? Zo ja, hoe?

Afspraken in leningovereenkomsten vallen onder bedrijfsvertrouwelijke informatie en kan ik niet delen.

KLM

²⁷ Kamerstukken II, 2024-2025, 28 165, nr. 461

²⁸ Kamerstukken II, 2025-2026, 31 936, nr. 1257

²⁹ [Handboeken | Staatsdeelnemingen | Rijksoverheid.nl](#)

De leden van de PvdD-fractie hebben tot slot nog een aantal vragen over de staatsdeelnemingen KLM en Air France-KLM. Kan de minister allereerst reflecteren op de afhankelijkheid van Schiphol van KLM en welke nadelige gevolgen dit kan hebben? Kan de minister ook reflecteren op het gegeven dat de staat in twee bedrijven investeert waarvan het ene bedrijf (KLM) rechtszaken aanspant tegen het andere (Schiphol)? Vindt de minister dit wenselijk en zo nee, wat doet de staat er in hun rol als aandeelhouder aan om zulke rechtszaken te voorkomen?

Voor de verbondenheid van Schiphol is het intercontinentale bestemmingennetwerk van KLM van significant belang. Zonder het netwerk van KLM zou Nederland veel minder goed verbonden zijn met de rest van de wereld. In gesprekken die ik en mijn ambtenaren met de directies van Schiphol en KLM voeren, wordt het belang van goede relaties en dialoog tussen deelnemingen en alle stakeholders benoemd. Ook wanneer Schiphol en KLM een juridisch verschil van inzicht hebben, wordt deze lijn benadrukt. Tegelijkertijd hebben de directies van Schiphol en KLM een eigenstandige bestuurdersverantwoordelijkheid om de belangen van de respectievelijke onderneming te behartigen en daarmee ook het recht om juridische procedures te starten.

In 2025 heeft EY een financieel onderzoek gedaan naar KLM waarin de analisten waarschuwen dat de gezondheid van KLM nauwgezet in de gaten moet worden gehouden. In de coronaperiode was er al veel te doen om de overheidsactie van 3,4 miljard euro om KLM van faillissement te redden, waarna KLM zich niet heeft gehouden aan de voorwaarden voor het krijgen van de miljarden aan belastinggeld. De staat moet nu volgens EY weer risico's actief gaan beheren en procedures opstellen, waaronder het scenario van een eventueel faillissement. De leden van de PvdD-fractie vragen of er al actief scenario's worden uitgewerkt waarin een faillissement wordt overwogen in plaats van dat KLM in paniek sowieso opnieuw gered gaat worden met veel belastinggeld? Worden bij de steunscenario's duidelijke regels opgesteld rondom leefbaarheid en duurzaamheid? Hoe denkt het kabinet er volgende keer wel voor te kunnen zorgen dat KLM bij een eventuele reddingsoperatie aan de voorwaarden zal voldoen die de staat stelt? Bespreekt de staat ook de mogelijkheid waarin KLM een ander bedrijfsmodel gaat hanteren waarin het zich niet meer hoeft te focussen op de transferpassagiers maar op de thuismarkt? Kan tot slot het kabinet de vraag beantwoorden of KLM achteraf gezien überhaupt steun had moeten krijgen of dat het geld beter ingezet had kunnen worden voor meer primaire publieke belangen en dit onderbouwen met een wetenschappelijke toets?

Ik heb op dit moment geen aanwijzingen voor een steunverzoek van KLM. In de evaluatie van het coronasteunpakket aan KLM is geconcludeerd dat het steunpakket voldoende doelmatig en doeltreffend is geweest.³⁰ Ik sta daarom ook achter de toenmalige beslissing om KLM financiële steun te verlenen. Tegelijkertijd komen uit de evaluatie belangrijke lessen naar voren die van belang zijn voor eventuele toekomstige steunverleningen. Bij eventuele toekomstige steunverlening worden deze aandachtspunten en aanbevelingen uit de evaluatie uiteraard meegenomen.

³⁰ Kamerstukken II, 2024-2025, 29 232, nr. 69