

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

849

Vragen van het lid **Eerdmans** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Forse verhoging havengelden Schiphol wekt woede in de luchtvaartsector»* (ingezonden 22 november 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 december 2024).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het bericht dat een forse verhoging van de havengelden op Schiphol woede veroorzaakt in de luchtvaartsector?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de redelijkheid van een stijging van 41% in de havengelden?

Antwoord 2

Schiphol is verantwoordelijk voor het eens per drie jaar consulteren en vaststellen van de luchthavengelden voor een periode van drie jaar. De luchthavengelden dienen redelijk, transparant, non-discriminatoire en kostengeoriënteerd te zijn. Bovendien dient Schiphol het effect van de luchthavengelden op de netwerkqualiteit in kaart te brengen en is Schiphol wettelijk verplicht om rekening te houden met de netwerkqualiteit.² De Autoriteit Consument en Markt (ACM) is de onafhankelijke toezichhouder en toetst de luchthavengelden aan het wettelijk kader, op onder andere redelijkheid.

Vraag 3

Wat is uw mening over het feit dat de kosten voor korte afstandsvluchten vanaf Schiphol al 42% hoger waren dan bij vergelijkbare luchthavens, en dat deze verschillen nu nog verder zullen toenemen?

¹ FD, 31 oktober 2024, *Forse verhoging havengelden Schiphol wekt woede in de luchtvaartsector*

² Dit volgt uit onder andere Artikel 8.25da lid 2 onder b en Artikel 8.25e lid 1 van de Wet luchtvaart.

Antwoord 3

Schiphol behoort tot de duurdere luchthavens in Europa. Dit vindt onder meer zijn oorsprong in de vele faciliteiten die aanwezig zijn op Schiphol, passend bij het zijn van een hubluchthaven die kwaliteit wil leveren. Middels de vliegbelasting, die per 1 januari 2027 naar afstand zal worden gedifferentieerd, worden bovendien de externe kosten van vliegen (deels) geïnternaliseerd. Op dit moment is dat met name voor korte afstandsvluchten het geval. In het onderzoek «De Prijs van een Vliegreis Editie 2023»³ kunt u meer informatie vinden over de internalisatie van externe kosten middels belastingen en heffingen. Tot slot worden bij zowel de vaststelling van de luchthavengelden als bij de vliegbelasting de netwerkqualiteit en de concurrentiepositie van Schiphol meegewogen en voortdurend geëvalueerd, om het publieke belang van internationale verbondenheid te borgen.

Vraag 4

Hoe kijkt u naar de sterke stijging van de havengelden, in ogenschouw nemende dat één op de drie Nederlanders vreest niet meer te kunnen vliegen als de kosten verder stijgen? Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat vliegen ook toegankelijk blijft voor Nederlanders met een beperkter budget?

Antwoord 4

Schiphol is een hubluchthaven en biedt veel faciliteiten voor passagiers. Bovendien wil Schiphol kwaliteit leveren en is het doen van investeringen (daarbij) noodzakelijk. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven, wordt het belang van internationale verbondenheid meegewogen bij de vaststelling van de luchthavengelden en de totstandkoming van de vliegbelasting. Naast Schiphol beschikt Nederland ook over andere luchthavens zonder hubfunctie waar passagiers vandaan kunnen vliegen naar zakelijke en vakantiebestemmingen.

Vraag 5 en 6

Acht u het eerlijk dat passagiers die in Nederland opstappen door de verhoging € 84 aan vliegbelasting en havengelden gaan betalen, terwijl een transferpassagier slechts € 26 hoeft af te rekenen? Bent u bereid deze scheve kostenverdeling te evalueren?

Aangezien 36% van de passagiers op Schiphol, de zogeheten de transferpassagiers, een korting van 45% krijgt op de havengelden, vindt u het dan rechtvaardig dat de in Nederland opstappende passagiers de grootste lasten dragen?

Antwoord 5 en 6

Ten aanzien van vraag 5 en 6 is het zo dat transpassagiers net als passagiers die in Nederland opstappen in het land van vertrek luchthavengelden en eventueel vliegbelasting moeten betalen. Schiphol is een hubluchthaven en transferpassagiers zijn van essentieel belang voor de hubfunctie van Schiphol en het uitgebreide bestemmingennetwerk. Transferpassagiers maken meer directe verbindingen vanuit Nederland mogelijk. Daarmee faciliteren transferpassagiers de behoefte van uit Nederland vertrekkende passagiers, aangezien zij vele bestemmingen in de hele wereld direct vanuit Nederland kunnen bereiken. Transferpassagiers zijn prijsgevoelig en kunnen daardoor gemakkelijk uitwijken naar andere hubluchthavens. Door transferpassagiers minder zwaar te belasten wordt dit tegengegaan. Andere (benchmark)luchthavens doen dit ook.

Vraag 7

Bent u bereid om met Schiphol in gesprek te gaan om de geplande verhoging van de havengelden te beperken en binnen dit nieuwe tarief een eerlijkere verdeling van de lasten te realiseren, zodat vliegen betaalbaar blijft voor Nederlanders met een beperkt budget?

³ CE Delft, november 2023, «De prijs van een vliegreis», pdf (overheid.nl).

Antwoord 7

Zoals al is gesteld in het antwoord op vraag 2, is Schiphol verantwoordelijk voor het eens per drie jaar vaststellen en consulteren van de luchthavengelden voor een periode van drie jaar. Het ministerie heeft hierin geen formele rol, maar staat wel in nauw contact met Schiphol. Wettelijk vereist is dat de luchthavengelden redelijk, transparant, non-discriminatoir en kostengeoriënteerd zijn. Bovendien doet Schiphol een vrijwillige bijdrage van 100 miljoen euro om de stijging te dempen, en toetst ACM de luchthavengelden aan het wettelijk kader.

Vraag 8

Bent u bereid om bij het aangekondigde onderzoek naar het differentiëren van de vliegbelasting en het betrekken van transferpassagiers ook aandacht te besteden aan een «eerlijke verdeling van belastingen onder alle passagiers»?

Antwoord 8

In het aangekondigde onderzoek zal worden gekeken naar de maatvoering en vormgeving van de afstandsafhankelijke vliegbelasting en de bijbehorende effecten op onder andere de netwerkkwaliteit, emissies, ontwikkeling van ticketprijzen en winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen. Er wordt gekeken naar de effecten op herkomst-bestemming passagiers en transferpassagiers. De resultaten van dit onderzoek worden in het tweede kwartaal van 2025 met de Kamer gedeeld. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de keuze voor de uiteindelijke variant van de afstandsafhankelijke vliegbelasting. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de maatregel.