

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

905

Vragen van de leden **Kostić** en **Teunissen** (beiden PvdD) aan de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *de investeringsplannen van Schiphol* (ingezonden 18 december 2025).

Antwoord van Minister **Heinen** (Financiën), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 20 januari 2026).

Vraag 1

Zijn de bewindspersonen bekend met het bericht dat Schiphol de komende 10 jaar 10 miljard gaat investeren in de luchthaven¹ en met het Strategisch Plan 2025–2035² die 21 november 2025 in de media is gepubliceerd?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is het precieze totaalbedrag dat Schiphol investeert in dit plan, welk bedrag daarvan betreft investeringen in Nederland, welk bedrag betreft investeringen in buitenlandse luchthavens (en welke luchthavens heeft Schiphol op het oog) en hoe verhoudt dit zich tot het eerder aangekondigde investeringsprogramma van € 6 miljard voor 2024–2029?

Antwoord 2

Schiphol heeft in de strategie aangegeven in de komende tien jaar € 10 miljard te willen investeren. Dit zijn indicatieve bedragen, eveneens indicatief is dat hiervan circa € 1 miljard in buitenlandse activiteiten zal worden geïnvesteerd ondersteunend aan de Nederlandse kernactiviteiten. De eerder aangekondigde investeringen zijn (met uitzondering van 2024) onderdeel van de € 10 miljard voor 2025–2035.

Vraag 3

Zijn er binnen het investeringsprogramma alternatieven overwogen waarbij een lager investeringsbedrag zou volstaan, en zo ja, op basis van welke afwegingen zijn deze alternatieven verworpen?

¹ NOS.nl, 21 november 2025, <https://nos.nl/artikel/2591332-toekomstplannen-schiphol-komende-jaren-10-miljard-euro-geinvesteerd>

² Schiphol.nl, <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/strategische-doelen/>

Antwoord 3

Het doel van Schiphol met deze investeringen is om de kwaliteit van de luchthaven aanzienlijk te verbeteren. Hierbij zijn reeds afwegingen gemaakt om alleen de meest noodzakelijke investeringen uit te voeren. Schiphol heeft een inschatting gemaakt wat de kosten hiervan zullen zijn voor de komende 10 jaar en is uitgekomen op een bedrag van € 10 miljard. De luchtvaartmaatschappijen worden ook geconsulteerd over de investeringsplannen omdat zij via de havengelden een groot deel van de investeringen betalen. In verband met de toenemende kostendruk op de luchtvaartmaatschappijen is de hoogte van de investeringsagenda een permanent aandachtspunt.

Vraag 4

Kunt u specificeren hoe de totale investeringen tot 2035 uiteenvallen in individuele investeringsprojecten, welke projecten de statutaire drempel van € 200 miljoen overschrijden (zoals de Nieuwe Terminal Zuid, de A-pier in 2027, de lounges, de nieuwe metrolijn, infrastructurele uitbreidingen zoals de Dual Taxi Way), wat per project het investeringsbedrag is en wanneer deze individuele projecten ter goedkeuring aan de aandeelhouders voorgelegd worden?

Antwoord 4

Schiphol legt individuele investeringen aan haar aandeelhouders voor, voorafgaand aan het definitieve besluit tot investering. Deze beoordeel ik als aandeelhouder aan de hand van de Nota deelnemingenbeleid 2022 en het handboek investeringen.³ Daarnaast toetst het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, als beleidsdepartement, het investeringsvoorstel op de bijdrage aan het publieke belang. Het meest recente investeringsvoorstel dat aan de aandeelhouders is voorgelegd, en is goedgekeurd, was de uitkoop van de huurder van een aantal gebouwen aan de zuidkant van Schiphol. Deze gebouwen zullen worden vervangen voor duurzamere gebouwen op een andere locatie. Schiphol heeft mij ingelicht over voornemens voor investeringen in de toekomst, maar deze zijn nog onvoldoende concreet, zijn nog niet ter goedkeuring voorgelegd en zijn bedrijfsvertrouwelijk. Om die reden kan hier in de openbaarheid nog geen uitspraak over worden gedaan.

Vraag 5

Indien u deze specificatie niet kunt geven: wat is (a) het totaalbedrag aan investeringen binnen het programma 2025–2035 waarvoor aandeelhoudersgoedkeuring vereist is, (b) welk percentage dit is van de totale investering (c) hoeveel individuele investeringsprojecten dit betreft en (d) wanneer worden deze projecten uiterlijk ter goedkeuring aan de aandeelhouders voorgelegd?

Antwoord 5

Binnenlandse investeringen van meer dan € 200 miljoen moeten aan de aandeelhouders worden voorgelegd. Voor buitenlandse investeringen wordt een strengere goedkeuringsdrempel gehanteerd (€ 100 miljoen bij investeringen en € 50 miljoen bij buitenlandse overnames). De investeringen worden voorgelegd voorafgaand aan het definitieve investeringsbesluit. Op dit moment is nog geen specificatie beschikbaar van de individuele investeringen, waardoor op de bovenstaande vragen geen concreet antwoord gegeven kan worden.

Vraag 6

Welk percentage van de totale investering betreft investeringen die geen aandeelhoudersgoedkeuring vereisen (dus onder de drempel van € 200 miljoen), om hoeveel euro gaat dit, en op welke wijze houdt de Staat als aandeelhouder toezicht op deze investeringen?

Antwoord 6

Ook hiervoor geldt dat op dit moment geen specificatie gegeven kan worden. In algemene zin volgt de staat als aandeelhouder nauwgezet het reilen en zeilen van de onderneming, maar het is niet aan de aandeelhouder om op

³ *Handboek Investerings Staatsdeelnemingen 2023*, Overheid.nl, april 2023

investerings onder de investeringsdrempel toezicht te houden. Wel heb ik doorlopend contact met Schiphol over onder meer de investeringsagenda.

Vraag 7

Aangezien Schiphol stelt dat in haar investeringsplannen extra «ruimte nodig is om grotere en stillere vliegtuigen te faciliteren» en voor «de grootste vliegtuigen aanvullende gates nodig» zijn, kunt u aangeven wat de verwachte ontwikkeling is van het aantal passagiers op Schiphol voor de jaren 2025–2035?

Antwoord 7

Schiphol ziet dat luchtvaartmaatschappijen meer nieuwe grotere vliegtuigen gaan bestellen. De capaciteitsrestrictie (478.000 vluchten per jaar) en kostenoverwegingen in combinatie met een groeiende vraag naar vliegreizen dragen hieraan bij. Naar verwachting resulteert dit tijdens de piekuren in 2035 in een toename van 25% meer passagiers dan in de piekuren in 2025.

Vraag 8

Wat is de verwachte CO₂-uitstoot van Schiphol voor de jaren 2025–2035 uitgesplitst naar scope 1 (directe emissies), scope 2 (indirecte emissies van energiegebruik) en scope 3 (emissies van vliegtuigbewegingen) en hoe verhoudt deze zich tot het uitstootniveau van 1990?

Antwoord 8

Ik heb informatie opgevraagd bij Schiphol en zij geven het volgende aan: Schiphol Group heeft een 10-jarig actieplan om de 2030 doelen te bereiken. In 2025 is er een update van deze strategie gepubliceerd⁴ waarin ook een doorkijk staat naar de ontwikkeling van de Scope 1, 2 en 3 emissies. In dit document staat beschreven wat Schiphol Group gedaan heeft om de Scope 1 en 2 emissies te verlagen, en hoe Schiphol Group samenwerkt met partners zoals luchtvaartmaatschappijen en brandstofleveranciers om Scope 3 emissies te verlagen.

Schiphol is in 2009 gestart met de CO₂-boekhouding waardoor een vergelijking met 1990 niet mogelijk is. Het referentiejaar dat Schiphol gebruikt is 2019. CO₂-uitstoot van vliegverkeer is het grootste aandeel (95%) van de totale CO₂-footprint (Scope 1, 2 en 3).

Voor Scope 1 emissies ligt Schiphol Group voor op het reductiepad van het Klimaatakkoord van Parijs. De verwachting is dat de Scope 1 emissies ongeveer 5 ton CO₂ bedragen in 2035. Voor de resterende emissies in Scope 1 worden jaarlijks carbon removals aangeschaft.

Scope 2 emissies zijn nul (market-based) omdat de vier Nederlandse luchthavens van RSG draaien op Hollandse windstroom. Voor 2035 is de verwachting dat dit gelijk blijft.

In de Scope 3 emissies wordt de CO₂-uitstoot van de volledige uitgaande vluchten meegenomen (bijv: Amsterdam naar New York). De verwachting is dat de Scope 3 emissies ongeveer 8.5 Mton CO₂ bedragen in 2035. Het stimuleren van SAF boven de ReFuelEU SAF mandaat kan bijdragen tot een versnelling van deze reductie. Meer informatie over wat Schiphol doet om de Scope 3 emissies te beïnvloeden, is beschikbaar in de 2025 sustainability update.

Vraag 9

Deelt u de conclusie dat het klimaatdoel van het Rijk (55% reductie in 2030 ten opzichte van 1990) vereist dat ook de luchtvaart een substantiële CO₂-reductie realiseert en acht u de investeringsplannen van Schiphol die passagiersgroei faciliteren in overeenstemming met de klimaatdoelstellingen van het Rijk?

Antwoord 9

Er is geen discussie dat ook de luchtvaartsector een bijdrage moet leveren aan de reductie van CO₂-uitstoot. De luchtvaartsector is een mondiale sector waardoor er op zowel nationaal, Europees als mondiaal niveau acties nodig zijn. Daarover zijn in internationaal verband (ICAO) afspraken gemaakt. Dat

⁴ Sustainability update 2025, Royal Schiphol Group, september 2025

heeft ook een doorvertaling gevonden in het Nederlands beleid. Dat richt zich op een afname van de totale CO₂-uitstoot en hinder van luchtvaart. Door het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen en innovatie van vliegtuigen wordt vliegen schoner en zuiniger. Tegelijk neemt de wereldwijde vraag naar vliegen toe, waardoor ook het aantal passagiers zal toenemen. Dit is mede aanleiding voor Schiphol om te investeren in de voorzieningen. Op grond van artikel 8.25a van de Wet luchtvaart is de exploitant van de luchthaven ook verplicht tot het treffen van voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven.

Vraag 10

Wat is de verwachte ontwikkeling van de stikstofuitstoot op Schiphol voor de periode 2025–2035, en wat is het effect van de facilitering van grotere vliegtuigen op deze uitstoot?

Antwoord 10

Van Schiphol begrijp ik dat Schiphol ernaar streeft om haar eigen emissies in 2030 sterk te reduceren (zero-emission doelstelling). Schiphol zet daarbij in op elektrificatie van de grondafhandeling, naast elektrisch vervoer worden voorzieningen gerealiseerd waardoor vliegtuigen minder de motoren of de APU (hulpmotor) hoeven te gebruiken voor elektriciteit en airconditioning. Hier staat echter tegenover dat vliegtuigen weliswaar stiller worden, minder brandstof verbruiken en daardoor minder CO₂ uitstoten, maar naar verwachting wel ook meer stikstof zullen uitstoten. Schiphol voert als laatste ook gesprekken met de vliegmaatschappijen om de emissies van het taxiën te beperken, bijvoorbeeld door één motor tijdens het taxiën uit te zetten en er loopt een project voor de inzet van een emissieloze taxibot.

Vraag 11

Deelt u de mening dat investeringen van € 10 miljard die expliciet bedoeld zijn om grotere vliegtuigen en daarmee meer passagiers te faciliteren (zoals de aanvullende gates voor de grootste vliegtuigen), niet in overeenstemming zijn met het ontbreken van een geldige natuurvergunning vanwege stikstofuitstoot en zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Schiphol is er veel aan gelegen om zo snel mogelijk te voldoen aan alle vereisten voor een geldige natuurvergunning, om de huidige situatie te beëindigen. Op 19 december 2025 is door de Staatssecretaris van LNV een tijdelijk gedoogbesluit afgegeven voor een periode van twee jaar ten aanzien van het ontbreken van de natuurvergunning. Dit laat onverlet dat Schiphol ook verder dient te kijken, om in de toekomst bij te dragen aan de borging van het publieke belang. Hiervoor is de investeringsagenda noodzakelijk.

Vraag 12

Op welke data en in welke gremia (zowel formeel als informeel) heeft de Staat in de periode november 2024–november 2025 input gegeven op het Strategisch Plan 2025–2035 van Schiphol?

Antwoord 12

Ik heb mijn rol als aandeelhouder in de ontwikkeling van de strategie ingevuld conform de Nota deelnemingenbeleid 2022. Op 3 maart 2025 is de zogenoemde startbrief strategieherijking verstuurd aan Schiphol, waarin ik (mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat) meerdere aandachtspunten heb meegegeven voor de nieuwe strategie. Deze aandachtspunten zijn onder meer de bijdrage aan het publiek belang van verbondenheid, maatschappelijk verantwoord ondernemen, een goede balans met de omwonenden en een kritische lijn ten opzichte van buitenlandse investeringen. Op de buitengewone aandeelhoudersvergadering van 11 november 2025 is de strategie besproken met de aandeelhouders. Tussentijds heeft Schiphol doorlopend contact gehad met de aandeelhouders over de herijking van de strategie.

Vraag 13

Heeft de Staat bij deze input expliciet stilgestaan bij de vraag of de investeringen die passagiersgroei faciliteren in strijd zijn met de klimaat- en stikstofdoelen van het Rijk en zo ja, wat was het standpunt van de Staat en zo nee, waarom heeft de Staat hier niet expliciet bij stilgestaan?

Antwoord 13

Bij alle afwegingen van de staat worden de verschillende wettelijke verplichtingen en doelstellingen meegenomen. In dit specifieke geval dragen de investeringen bij aan de verduurzaming van Schiphol en van de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen. Nieuwere, duurzame vliegtuigen vereisen moderne platforms.

Vraag 14

In welke stukken van de Voorjaarsnota 2025 heeft u de Kamer geïnformeerd over de tijdelijke aanpassing van het dividendbeleid van Schiphol waarbij specifiek het verlagen van het uitkeringspercentage van 60% naar 30% genoemd wordt, zoals waarnaar wordt verwezen in het verslag van een schriftelijk overleg over Jaarverslag Beheer staatsdeelnemingen 2024⁵?

Antwoord 14

Op pagina 115 van de voorjaarsnota, onder het kopje *Generaal dossier – dividenden staatsdeelnemingen* staat het volgende: «Wel is het dividenduitkeringspercentage van Schiphol verlaagd om Schiphol, gegeven haar grote investeringsagenda, een gezonde financiële positie te laten behouden.» De specifieke dividendafspraken met staatsdeelnemingen worden wegens bedrijfsvertrouwelijkheid niet gepubliceerd. Daarnaast is in de eerste supplettoire begroting 2025 van het Ministerie van Financiën een vergelijkbare passage opgenomen bij Artikel 3 Financieringsactiviteiten publiek-private sector.

Vraag 15

Heeft Schiphol conform het Handboek Financiële Positie⁶ meerdere scenario's voor het financieel meerjarenplan opgesteld waarbij minimaal (a) handhaving van 60% dividenduitkering en (b) verlaging naar 30% zijn doorgerekend voor de impact op kasstromen, solvabiliteit en dividenduitkeringen over 2025–2035?

Antwoord 15

Ja.

Vraag 16

Zijn deze scenarioanalyses met de Staat als aandeelhouder gedeeld en zo nee, waarom heeft de Staat deze analyses niet ontvangen of niet verlangd?

Antwoord 16

Ja.

Vraag 17

Wat zijn in absolute bedragen de verwachte cumulatieve dividenduitkeringen van Schiphol aan de Staat over de periode 2025–2035 bij (a) handhaving van 60% dividenduitkering en (b) verlaging naar 30% dividenduitkering?

Antwoord 17

De verwachte dividenduitkeringen zijn bedrijfsvertrouwelijk en kan ik om die reden niet in het openbaar met u delen. Dividendramingen van staatsdeelnemingen worden gebaseerd op de verwachte financiële resultaten en het vastgestelde dividendbeleid per deelneming. Het dividendbeleid vormt een integraal onderdeel van financiële afspraken die worden gemaakt met de staatsdeelneming conform het Handboek financiële positie.

⁵ Kamerstuk 28 165, nr. 468

⁶ Overheid.nl, <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f89b6cac0cb0d3cd51e73383be9d46cc92f37efb/pdf>

Vraag 18

Indien u de absolute bedragen per scenario niet kunt delen: wat is het cumulatieve verschil in dividenduitkeringen tussen de twee scenario's over 2025–2035?

Antwoord 18

Ook hiervoor geldt dat dit bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft die ik niet in het openbaar met u kan delen. Zie antwoord op vraag 17.

Vraag 19

Wanneer heeft het Ministerie van Financiën Schiphol verzocht om additionele bepalingen aan het dividendbeleid toe te voegen (zoals beschreven in de evaluatie van Schiphol⁷) en hoe en wanneer is de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord 19

Conform de Nota deelnemingenbeleid 2022 wordt bij het uitkeren van dividend rekening gehouden met meer dan alleen het financiële rendement in het afgelopen boekjaar. De financiële robuustheid van deelnemingen op de lange termijn moet geborgd blijven. Gezien de bedrijfsvertrouwelijkheid wordt de Kamer niet in het openbaar geïnformeerd over de individuele financiële afspraken met deelnemingen.

Vraag 20

Welke specifieke financiële ratio's heeft de Staat als aanvullende voorwaarde aan het dividendbeleid van Schiphol toegevoegd en wat zijn de concrete drempelwaarden per aangehouden ratio?

Antwoord 20

De specifieke ratio's en drempelwaarden zijn bedrijfsvertrouwelijk, maar hebben verband met de ratio's waar kredietbeoordelaars doorgaans naar kijken voor de credit rating. Deze zien bijvoorbeeld op solvabiliteit en in hoeverre de operationele inkomsten de schuld dekken.

Vraag 21

Welke financiële ratio's van Schiphol voldeden in 2024 niet aan de afgesproken normen waardoor geen dividend werd uitgekeerd, wat waren de gerealiseerde waarden in 2024 ten opzichte van de norm en door welke norm is de verwachting dat over het boekjaar 2025 wél dividend uitgekeerd zal gaan worden?

Antwoord 21

Schiphol was op financieel gebied in 2024 nog aan het herstellen van de gevolgen van de coronacrisis. Hierdoor was de schuldpositie nog dusdanig hoog dat uitkering van dividend niet verantwoord was, wat tot uiting kwam in enkele financiële ratio's. Zoals in antwoord op vraag 20 beschreven kan ik niet op de specifieke ratio's ingaan.

Vraag 22

Indien u geen enkele concrete informatie over de ratio's kunt delen: hoe kan de Kamer dan beoordelen of de door de Staat aan het dividendbeleid toegevoegde bepalingen proportioneel zijn en correct worden toegepast? Deelt u de mening dat de Kamer deze informatie moet kunnen inzien om haar controlerende taak uit te kunnen voeren?

Antwoord 22

Vanwege de bedrijfsvertrouwelijkheid kan deze informatie niet in het openbaar met u gedeeld worden. Dit neemt niet weg dat ik mij inspan om zo transparant mogelijk verantwoording af te leggen over de invulling en uitvoering van de aandeelhoudersrol. Als onderdeel hiervan rapporteer ik met reguliere brieven over het aandeelhouderschap in de totale portefeuille van staatsdeelnemingen. De Kamer kan mij hierop bevragen.

⁷ Bijlage bij Kamerstuk 28 165, nr. 467

Vraag 23

Kunt u uitleggen waarom er naar een extra «strategische aandeelhouder»⁸ gezocht wordt door Schiphol en wat dit zou betekenen voor de positie van het Rijk? Wat is de tijdlijn voor dit proces, welke criteria worden gehanteerd bij de selectie van een strategische aandeelhouder en in welke fase van dit proces bevindt Schiphol zich momenteel?

Antwoord 23

Schiphol onderzoekt de mogelijkheid van een strategische aandeelhouder vanwege het voordeel van eventuele kennisdeling. Het gaat hierbij om aandelen die op dit moment door Schiphol worden gehouden, waardoor het belang van de Staat niet zal verwateren of verminderen. Dit proces bevindt zich in een oriënterende fase, waarbij nog geen concrete tijdlijn of selectiecriteria duidelijk zijn.

Vraag 24

Heeft de Staat als meerderheidsaandeelhouder goedkeuring gegeven voor het zoeken naar een strategische aandeelhouder, welke eisen stelt de Staat aan een eventuele nieuwe aandeelhouder (bijvoorbeeld op het gebied van klimaat, milieu, natuur of publiek belang) en welke vetorechten of blokkeringsrechten is de Staat bereid een strategische aandeelhouder te geven?

Antwoord 24

De aandeelhoudersvergadering heeft een goedkeuringsrecht voor de overdracht van aandelen, Schiphol hoeft geen goedkeuring aan de aandeelhouders te vragen om mogelijkheden van een nieuwe (strategische) aandeelhouder te onderzoeken. Op dit moment is nog geen concrete kandidaat-aandeelhouder voorgelegd. Zoals beschreven in de evaluatie van het aandeelhouderschap zou een nieuwe aandeelhouder ook kunnen bijdragen aan het versterken van de financiële positie van Schiphol. Ik kan vooraf geen uitspraken doen over de eisen aan en afspraken met een eventuele nieuwe aandeelhouder.

Vraag 25

Is de Staat bereid om bij Schiphol een deel van het beschikbare aandeelhouderschap te reserveren voor een vertegenwoordiger van natuur en toekomstige generaties die namens de natuur en toekomstige generaties stemt en zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

Op dit moment is dit niet aan de orde. Schiphol is op zoek naar een strategische aandeelhouder ten behoeve van kennisdeling en de in de vraag genoemde aandeelhouder valt daar niet onder. Verder is de Staat niet voornemens om haar aandelen over te dragen.

Vraag 26

Deelt u de mening dat – gelet op de uitgebreide parlementaire procedure die in 2005–2006⁹ is gevolgd bij de destijds overwogen verkoop van een minderheidsbelang in Schiphol – ook een eventuele nieuwe strategische aandeelhouder in Schiphol onderwerp moet zijn van voorafgaande parlementaire behandeling en goedkeuring door beide Kamers en zo nee, waarom niet?

Antwoord 26

Op dit moment is een nieuwe strategische aandeelhouder niet aan de orde. Ik kan hier pas uitspraken over doen als de situatie meer concreet wordt. Op het moment dat een concrete kandidaat in beeld komt, kan ik de Tweede Kamer hier vooraf vermoedelijk enkel vertrouwelijk over inlichten.

⁸ Schiphol.nl, <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/strategische-doelen/>

⁹ Kamerstuk 25 435, nr. 13

Vraag 27

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden en deze beantwoording zo snel mogelijk, maar in ieder geval een week voor het commissiedebat Staatsdeelnemingen op 4 februari 2026 met de Kamer delen?

Antwoord 27

Ja.